

Pöytäkirjat, viranhaltijapäätökset ja lausunnot

33/81/2013, 61/81/813/2013, 39/81/812/2013, 34/81/812/2013, 16/81/812/2013,
17/81/812/2013, 112/16/160/2013

MH § 26

Kainuun liitossa on valmistunut seuraavat:

Kokouspöytäkirjat:

- Yhteistyötoimikunta (Kainuun liitto) 9.1.2013, 13.2.2013

Viranhaltijapäätökset:

Henkilöstön vuosilomaa-, sairautta-, työaikavapaata-, virkavapaata-, palkkausta-, virantoimitusmatkaa- ja henkilöstökoulutuksia koskevat päätökset ajalla 1.1. - 18.2.2013:

- va. maakuntajohtaja Pentti Malinen §:t 1-10, 1-3
- kehittämisjohtaja Jorma Teittinen §:t 1-5
- suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen §:t 1-19
- hallintopäällikkö Harri Turkulainen § 1

Muut kuin em. päätökset:

Va. maakuntajohtaja Pentti Malinen:

Henkilöstöpäätökset:

- § 9: Kainuun liiton edustaja Linnojen neuvottelukuntaan (Eeva Mäntymäki ja varalle Pirjo Sirviö)
- § 7: Kainuun liiton edustaja Nopeat Itäradat neuvottelukuntaan (Martti Juntunen ja varalle Hannu Heikkinen)
- § 6: Kainuun liiton edustaja Talvivaaran kaivoksen ympäristövaikutusten arvioinnin ohjausryhmään (Martti Juntunen)
- § 5: Kainuun liiton edustaja Alueellisen liikenneturvallisuuden koordinointi -työryhmässä (Martti Juntunen)
- § 4: Kainuun liiton edustaja Koillisen ulottuvuuden raideliikenne -työryhmässä (Martti Juntunen)
- § 3: Edustajan nimeäminen Hossa retkeilyalueen hoidon ja käytön suunnittelun yhteistyöryhmään (Martti Juntunen)
- § 3: Biokos -hankkeen projektipäällikön tehtävän täyttäminen (Jeremias Heikkinen)

Delegointipäätökset:

- § 8: BLOKOS -hankkeeseen liittyvien raporttien ja maksupyyntöjen allekirjoitusoikeus Hannu Heikkiselle
- § 2: EU-ohjelmiin liittyvien seurantaraporttien ja maksatuspäätöksiä allekirjoitusoikeus Oili Paloniemelle
- § 1: Kainuun liittoa koskevien hallinnollisten sopimusten allekirjoitusoikeus Harri Turkulaiselle

Muut päätökset:

- § 8: Työnantajan Eurocard -luottokortin käyttöön liittyvät säännöt
- § 7: Kainuun rahoitusryhmän tehtävät, toimintatapa ja kokoonpano
- § 6: Kainuun liiton suunnittelutiimin asettaminen
- § 5: Kainuun ympäristöohjelma 2020 -projektin ohjausryhmän kokoonpanon tarkistaminen
- § 4: Kainuun liiton hankintasääntöä täydentävä hankintaohje
- § 3: Kainuun liiton hanketiimin asettaminen

Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen:

Hankintapäätökset:

- § 1: KAKEPOLI liikennestrategian seurantaraportin laatimiseen osallistuminen.

Lausunnot:

1) Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 16.1.2013 antaneet Suomussalmen kunnalle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"Suomussalmen tekninen lautakunta on pyytänyt Kainuun liiton lausuntoa korttelin 201 asemakaavan muutosta koskevasta kaavaluonnoksesta. Suunnittelualue sijaitsee Suomussalmen keskustassa Ämmänsaaren asemakaava-alueella. Asemakaavan muutos koskee korttelin 201 tontteja 4–6. Tonttien käyttötarkoitus muutetaan yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueesta (ALK) asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK-1), jolla kerrosalasta 1/3 saadaan käyttää liike- ja toimistotiloja varten. Alueella on voimassa Ämmänsaaren osayleiskaava, jossa kaava-alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C). Yleiskaava on vanhentunut, eikä enää ohjaa alemmanasteista maankäytön suunnittelua.

Kaavamuutosalueen laajentumisen johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja kaavaluonnos pidetään uudestaan nähtävillä 8.1.–22.1.2013.

Asemakaavan kaavaluonnos:

Asemakaavan muutoksen tavoitteet ovat hyviä. Kaavan valmistelussa on kiinnitetty huomiota yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen, taajama-alueen viihtyisyyteen ja uudisrakentamisen sopeuttamiseen rakennettuun ympäristöön sekä keskusta-alueen taajamakuvan kehittämiseen.

Kainuun liitolla ei ole huomautettavaa kaavaluonnoksesta."

2) Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 16.1.2013 antaneet Suomussalmen kunnalle seuraavan sisältöisen lausunnon:

Suomussalmen tekninen lautakunta on pyytänyt Kainuun liiton lausuntoa Ämmänsaaren asemakaavan Risteen osa-alueita koskevasta kaavaluonnoksesta.

Suunnittelualue sijaitsee Suomussalmen keskustassa Kyröntien ja valtatie 5 liittymän ja Jalonhaaran tuntumassa. Asemakaavan muutoksella muutetaan maanteiden liikennealueita ja virkistysalueita sekä mahdollistetaan kevyen liikenteen ja muiden yhteyksien rakentaminen.

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Kyröntien varren jalankulku- ja pyörätien jatkaminen valtatie 5 ali Risteen ja Jalonniemen matkailupalvelu- ja työpaikka-alueen välille sekä Jalonhaaran ylittävän sillan jalankulku- ja pyörätien rakentaminen Jalonkadulle asti.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kohtaan Suunnittelutilanne esitetään lisättäväksi voimassa olevan Kainuun maakuntakaavan liikenneturvallisuutta koskeva yleinen suunnittelumääräys "Yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa ja muussa alueidenkäyttöä koskevassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenneturvallisuuden edistämiseen sekä sujuvan ja hyvän liikenneympäristön saavuttamiseen".

Asemakaavaprosessin keskeisiksi osallisiksi Osalliset, osallistuminen ja vuorovaikutus kohtaan esitetään lisättäväksi Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri vastuualue, joka vastaa Kainuun alueella maanteiden kunnosta ja kehittämisestä. Lisäksi tässä yhteydessä esitetään yhdeksi osalliseksi merkittäväksi pelkästään Kainuun liitto, joka vastaa mm. maakunnan suunnittelusta Kainuun alueella 1.1.2013 alkaen.

Asemakaavan kaavaluonnos:

Asemakaavan kaavaselostuksen kohtaan 3.2.1 Maakuntakaava esitetään lisättäväksi em. voimassa olevan maakuntakaavan liikenneturvallisuutta koskeva yleinen suunnittelumääräys.

Kaavaselostuksen kohtaan 4.3 Osallistuminen ja yhteistyö esitetään täydennettäväksi em. tahoilla.

Kaavamuutoksella kehitetään Ämmänsaaren asemakaava-alueella kevyen liikenteen verkostoa ja parannetaan palvelujen saavutettavuutta, kevyen liikenteen turvallisuutta sekä taajaman viihtyisyyttä ja virkistyskäyttömahdollisuuksia.

Kainuun liitolla ei ole huomautettavaa kaavaluonnoksesta."

3) Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 23.1.2013 antaneet Ristijärven kunnalle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"Ristijärven kunta on pyytänyt Kainuun maakunta -kuntayhtymältä lausuntoa Ristijärven kirkonkylän asemakaavan muutoksen luonnoksesta Pappilanrannan ja Kansalan alueilla.

Pappilanrannan kaavasuunnittelussa tutkitaan uusien pientalotonttien sijoittamisen mahdollisuudet alueelle. Kansalan alueelle on tarkoitus osoittaa uusia asuin- ja liiketontteja sekä niihin liittyviä katu- ja virkistysalueita.

Suunnittelualueella voimassa oleva asemakaava on laadittu 1980-luvulla eikä se vastaa maankäytön kehittämistarpeita.

Asemakaavan muutoksen laadinta on käynnistynyt v. 2012 syksyllä ja tavoitteena on, että asemakaavan luonnos valmistuu v. 2012 ja kaava on lainvoimainen keväällä 2013.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kohtaan Viranomaiset esitetään muutettavaksi Kainuun maakunta -kuntayhtymän tilalle Kainuun liitto, joka on vastannut vuoden 2013 alusta lukien mm. maakunnan suunnittelusta Kainuun maakunnan alueella.

Asemakaavaluonnos

Asemakaavan muutos on tarpeellinen ja tarkoituksenmukainen vanhentuneen asemakaavan ja kuntakeskuksen kehittämisen vuoksi. Kaavaluonnoksessa on kiinnitetty huomiota yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja taajaman ydinalueen kehittämiseen.

Korttelissa 69 sijaitsee voimassa olevassa Kainuun maakuntakaavassa maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuurihistorialliseksi kohteeksi osoitettu Ristijärven pappilan alue. Alueen kulttuurihistoriallisten arvojen luettelointiperusteina ovat historialliset, rakennushistorialliset ja maisemalliset arvot. Kainuun maakuntakaavassa Ristijärven kirkko ja tapuli on osoitettu valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuurihistorialliseksi kohteeksi. Ristijärven kirkko, tapuli ja pappila muodostavat yhdessä seurakuntakeskuksen ja ympäröivän maiseman kanssa Kainuussa ainutlaatuisen pappilamiljöön (Kainuun maakunnallisesti arvokkaat rakennushistorialliset kohteet -julkaisu, Kainuun Museo 2006).

Asemakaavan laadinnassa ja toteutuksessa on tärkeää turvata merkittävien kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyminen sekä uudisrakentamisen sopeuttaminen rakennettuun ympäristöön ottaen erityisesti huomioon em. kulttuurihistoriallisesti arvokas pappilamiljöökokonaisuus.

Asemakaavan jatkotyössä olisi hyvä täydentää asemakaavalle asetettuja tavoitteita esimerkiksi taajamakuvaan, viihtyisyyteen sekä kulttuuriympäristöön ja maisemallisiin tekijöihin liittyvillä laadullisilla ym. tavoitteilla. Lisäksi asemakaavassa ja kaavan vaikutusten arvioinnissa olisi tarpeellista käsitellä em. asioita laajemmin erityisesti em. pappilamiljöön osalta."

4) Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 28.1.2013 antaneet Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa em. tiesuunnitelmasta, joka on samanaikaisesti lähetetty maantielain 27 §:n mukaista käsittelyä varten Kainuun ELY-keskukselle ja Suomussalmen kuntaan.

Tiesuunnitelmassa Lomakyläntien yksityisliittymä esitetään siirrettäväksi noin 170 metriä Kajaanin suuntaan ja valtatielle rakennetaan sille kohti

väistötila. Nykyinen Lomakyläntien liittymä katkaistaan ajoneuvoliikenteeltä ja liittymäkohta kavennetaan noin 50 metrin pituudelta kevyen liikenteen väyläksi. Toimenpiteillä parannetaan valtatie liikenneturvallisuutta.

Arvioidut kokonaiskustannukset ovat 151 400 € (alv 0, mr-indeksi 136,5), josta lunastus- ja korvauskustannukset ovat arviolta 1000 € sekä laiteomistajien osuus 9 400 €.

Tiesuunnitelma:

Tarkennuksena tiesuunnitelma-asiakirjoihin todetaan, että Kainuun hallintokokeilun päätyttyä Kainuun liitto on vastannut vuoden 2013 alusta lukien mm. maakunnan suunnittelusta Kainuun maakunnan alueella.

Liittymäjärjestelyjen muuttaminen on perusteltua ja tarpeellista liikenneturvallisuuden parantamiseksi ko. alueella

Kainuun liitolla ei ole huomautettavaa tiesuunnitelmaan."

5) Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 28.1.2013 antaneet Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on pyytänyt lausuntoa em. tiesuunnitelmasta, joka on samanaikaisesti lähetetty maantielain 27 §:n mukaista käsittelyä varten Kainuun ELY-keskukselle ja Suomussalmen kuntaan.

Tiesuunnitelmassa valtatiehen 5 esitetään rakennettavaksi kevyen liikenteen alikulkusilta, mikä aiheuttaa maantien 892 (Kyröntie) kevyen liikenteen väylän siirron noin 100 metrin matkalta. Alikulun jälkeen väylä jatkuu kunnan vastuulla olevana kevyen liikenteen väylänä, mikä aiheuttaa Jalonkaaren pysäköintialueen uudelleen järjestelyjä.

Arvioidut kokonaiskustannukset ovat 525 600 € (alv 0, mr-indeksi 136,5), josta lunastus- ja korvauskustannukset ovat arviolta 1000 € sekä laiteomistajien osuus 27 600 €.

Tiesuunnitelma:

Tarkennuksena tiesuunnitelma-asiakirjoihin todetaan, että Kainuun hallintokokeilun päätyttyä Kainuun liitto on vastannut vuoden 2013 alusta lukien mm. maakunnan suunnittelusta Kainuun maakunnan alueella.

Alikulun rakentaminen liikennejärjestelyineen on perusteltua ja tarpeellista liikenneturvallisuuden ja kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseksi ko. alueella

Kainuun liitolla ei ole huomautettavaa tiesuunnitelmaan."

6) Lapin, Kainuun, Pohjois-Karjalan, Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Savon maakuntien liittojen yhteistyönä on annettu 29.1.2013 liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan sisältöinen lausunto koskien lausuntopyyntöä ehdotuksesta toimenpideohjelmaksi sekä eh-

dotuksia uusia toimenpiteitä huippunopean laajakaistan edistämiseksi:

"Toimenpideohjelma huippunopean laajakaistan edistämiseksi

On erittäin kannatettavaa edistää huippunopean kohtuuhintaisen laajakaistan tarjontaa ja käyttöä koko maassa, jotta Suomi nousisi Euroopan johtavaksi laajakaistamaaksi.

Laajakaista kaikille 2015

Nopeita laajakaistayhteyksiä haja-asutusalueilla on edistetty valtioneuvoston 4.12.2008 tekemän periaatepäätöksen mukaisesti Laajakaista kaikille 2015-hankkeella. Hankkeen tavoitteena on, että vuoden 2015 loppuun mennessä lähes kaikki asunnot sekä yritysten ja julkishallinnon organisaatioiden vakinaiset toimipaikat ovat enintään kahden kilometrin etäisyydellä nopeudella 100 Mbit/s toimivasta laajakaistayhteydestä.

Tämän Laajakaista kaikille 2015-hankkeen aikataulu on viivästynyt lainsäädännöllisistä ja muista syistä ja hanke on lähtenyt käyntiin vuosia alunperäisestä myöhässä.

Esitetyn toimenpideohjelman lisäksi tai osana, olisi tarpeen jatkaa haja-asutusalueiden rakentamista tukevaa nykymuotoisen laajakaistalain mukaista haja-asutusalueiden rakentamista vielä vuoden 2015 jälkeenkin. Ensinnäkin, tämä tukisi myös huippunopean laajakaistan toimenpideohjelmaa, koska operaattoreiden rakentaessa yhteyksiä haja-asutusalueille, pyrkivät he myös rakentamaan niihin kytköksissä olevat markkinaehtoiset alueet. Toiseksi, voimassa oleva ohjelma edesauttaa uusien toimijoiden syntymistä, jotka ryhtyessään verkon rakentajiksi, toteuttavat yleensä koko kuntaa käsittäviä kokonaisuuksia. Tämä vastaa myös nyt esitetyn toimenpideohjelman tavoitteisiin. Mikäli laajakaistalain mukaisen tuen myöntämistä ei jatketa vuoden 2015 jälkeenkin, on olemassa riski aidosti nopeiden yhteyksien rakentamisen tyrehtymisestä juuri, kun toivottu aktiivisuustaso on saavutettu.

Mikäli toimenpideohjelmalla tavoitellaan aidosti vaikuttavuutta, tulisi myös laajakaistalakiin liittyvää markkinaehtoisuuden määritelmää muuttaa. Jonkin alueen nimeäminen nykyisten rajojen mukaan markkinaehtoiseksi ei tarkoita sitä, että siellä rakentaminen tulisi todellisuudessa tapahtumaan aidosti markkinaehtoisesti. Tämä ongelma koskee erityisesti asuinalueita, jotka eivät ole aivan kunta- tai kaupunkikeskusten välittömässä läheisyydessä.

Toimenpideohjelmassa tulisi myös tarkastella, miten eri operaattoreiden hallussa olevia runkoverkkoja voidaan hyödyntää nykyistä tehokkaammin ja vapaammin. Tällä hetkellä voimassa oleva säännöstö ei kokemusten perusteella toimi riittävän tehokkaasti, ja johtaa usein moninkertaisen infrastruktuurin rakentamiseen. Tämä kasvattaa erityisesti pienten ja alueellisten toimijoiden investointitarpeita ja vaikeuttaa niiden kykyä tarjota tilaajaliittymiä kattavasti. Olemassa olevien runkoyhteyksien tehokkaalla yhteiskäytöllä voidaan saada nykyistä kustannustehokkaampia rakentamishankkeita.

Myös loma-asutuksen tukeminen tulisi olla mahdollista Laajakaista kai-

kille 2015-hankeessa. Yhä lisääntyvässä määrin loma-asuntoja käytetään kakkosasuntona, jossa vietetään pitkiä ajanjaksoja, jopa enemmän kuin virallisessa vakituksessa asunnossa.

Internet-yhteys yleispalveluna

Tarkoituksenmukainen internet-yhteys on käsite, jonka on tarkoitettu muuttuvan ajan myötä tekniikan ja käyttötottumusten kehittyessä. Internetyhteydestä on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa internet-yhteyden vähimmäisnopeudesta yleispalvelussa. Asetuksen mukaan yleispalveluyrityksen käyttäjälle tarjoaman internetyhteyden vähimmäisnopeus saapuvassa liikenteessä on 1 Mbit/s. Tämän tarjottavan vähimmäisnopeuden nosto vähintään 10 Mbit/s tulisi tehdä yhtenä toimenpiteenä. Yleispalvelun tulisi koskea ainakin niitä loma-asuntoja, joissa on sähköliittymä olemassa.

Pilottihanke

Yhtenä pilottina voisi esitettyjen lisäksi olla jokin matkailualue, sillä näissä ongelmana on suuri käyttäjämäärä mobiiliverkon yhteyksille tietyssä aikana, jolloin yhteysnopeudet laskevat huomattavasti. Sesonkiajan ulkopuolella yhteysnopeudet ovat kohtuullisen hyviä.

Laajakaista kaikille Itä- ja Pohjois-Suomessa -hanke

Lapin, Kainuun, Pohjois-Karjalan, Pohjois-Pohjanmaan ja Pohjois-Savon maakuntien liittojen yhteisellä ”Laajakaista kaikille Itä- ja Pohjois-Suomessa” –hankkeella koordinoidaan laajakaistatukilaisissa maakuntaliitoille osoitetut tehtävät Itä- ja Pohjois-Suomessa”

7) Va. maakuntajohtaja Pentti Malinen ja suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ovat 16.1.2013 antaneet Liikennevirastolle seuraavan sisältöisen lausunnon koskien kommenttipyyntöä Kaivostoiminnan liikenteelliset tarpeet pohjoisessa -raporttiluonnosta:

"Kommentti kaivostoiminnan liikenteelliset tarpeet pohjoisessa -raporttiluonnoksesta

Kainuun liitto toteaa, että raportti perustuu monipuoliseen vaihtoehtojen arviointiin ja tarkasteluun. Raportissa esitettyjen johtopäätösten mukaan kehittämistoimenpiteet on syytä kohdistaa ensisijaisesti olemassa olevien kuljetusyhteyksien kehittämiseen Perämeren satamien sekä mahdollisesti Narvikin ja Murmanskin satamien kautta. Esitetyt jatkotoimenpiteet ovat realistisia ja kannatettavia. Vartiuksen kautta kulkeva ratayhteys yhdistää jo nykyisellään Suomen rataverkon Venäjän rataverkkoon ja edelleen Murmanskin sekä Vienan meren satamiin. Vartiuksen kautta kulkevan tavaraliikenteen kehittäminen yhteistyössä Venäjän viranomaisten kanssa mahdollistaa sekä Jäämeren yhteyksien, että Kaukoitään johtavien Venäjän ratayhteyksien hyödyntämisen Suomen olemassa olevaa rataverkkoa käyttäen.

Lähitulevaisuuden ja keskipitkän aikavälin investointeja suunniteltaessa on tarkoituksenmukaista ottaa huomioon myös mahdolliset pitkän ajan tarpeet. Liikenneverkkoa koskevat lähiajan ratkaisut tulee pyrkiä valitsemaan siten, että ne eivät rajoita pitkän aikavälin suunnittelumahdoli-

suuksia, vaan edistävät liikenneverkon monipuolisia kehittämis- ja hyödyntämismahdollisuuksia myös pitkälle tulevaisuuteen. Vaikka uuden Jäämerelle johtavan ratayhteyden rakentaminen Sodankylästä Kirkkoniemeeseen ei raportin mukaan ole kannattavaa edes pitkällä aikavälillä, on lähi- ja keskipitkän aikavälin liikenneverkkoa koskevissa suunnitelmissa tarkoituksenmukaista pyrkiä säilyttämään ja mahdollisesti edistämään tämän radan rakentamismahdollisuutta. Mikäli uusi ratayhteys Kirkkoniemeeseen joskus toteutuisi, sen perusteena tulisivat todennäköisesti olemaan kaivostoimintaa laajemmin muutkin maamme kuljetustarpeet - myös Itä-Suomen. Kainuun näkökulmasta tämä tarkoittaisi mahdollisen Sodankylän ratayhteyden toteuttamista siten, että tarvittaessa siihen voitaisiin mahdollisimman edullisella tavalla yhdistää myös Kontiomäki - Taivalkoski rata ja samalla koko Itä-Suomen rataverkko. Taivalkosken rataa koskevissa lyhyen ja keskipitkän ajan ratkaisuisissa tulee ottaa huomioon sen mahdollinen merkitys osana tulevaisuuden laajempaa rataverkkoa."

8) Maakuntien liittojen ja Suomen Kuntaliiton lausunto 6.2.2013 ympäristöministeriölle maakuntakaavoituksen kehittämisestä.

"Maakuntakaavoituksella on keskeinen tehtävä maankäytön seudullisessa ohjaamisessa ja valtakunnallisten ja maakunnallisten tavoitteiden konkretisoinnissa. Maakuntakaavoituksen sujuvuus ja joutuisuus luo pohjan koko kaavajärjestelmän toimivuudelle ja kaavahierarkian toteutumiselle. Maakuntakaavassa tehtävät sisällölliset ratkaisut vaikuttavat mahdollisuuksiin ohjata seudullista maankäyttöä kestäväällä tavalla. Onnistuneet valinnat maankäytössä edellyttävät kaavalta hyvää valmistelu-prosessia, jossa sekä selvitykset että suunnittelu on kohdennettu ja rajattu oikein. Myös vuorovaikutuksen tulee toimia hyvin eri osapuolten välillä.

Suomen Kuntaliitto on yhdessä maakunnan liittojen kanssa keskustellut laajasti maakuntakaavoituksen kehittämisestä. Haluamme kiinnittää ympäristöministeriön huomiota seuraavassa esitettyihin kysymyksiin ja pyydämme ministeriötä ryhtymään tarvittaviin toimiin ehdotusten toteuttamiseksi.

Viranomaisyhteistyö

Viranomaisneuvottelut ja muu ennako-ohjaus ovat avainasemassa maakuntakaavaprosesseissa. Toimiva ennako-ohjaus edellyttää riittävien resurssien suuntaamista ohjaukseen ja ministeriön hyvää perehtymistä kaavaan sen valmisteluvaiheessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta alkaen. Kaavaohjauksen tulee olla johdonmukaista ja perustua yhdenmukaisiin tulkintoihin eri puolilla Suomea unohtamatta alueiden erityispiirteitä ja -olosuhteita.

Neuvotteluissa liittojen on saatava selkeä perusteltu kanta siihen, mitkä VAT:t ovat valtion näkemyksen mukaan keskeisiä ao. suunnittelutyön kannalta ja onko VAT:t otettu riittävästi huomioon. Samoin ennako-ohjauksessa on saatava varmuus selvitysten riittävydestä tarvittaessa ministeriön välikannanottojen muodossa. Lähtökohtana tulee olla, että VAT:t täydentävät lain määräyksiä eikä päinvastoin.

Viranomaisneuvottelujen järjestämiseen liittyen ehdotetaan, että viranomaisneuvottelujen ajankohtaa ja selvitystarpeiden esittämistä koskevat maankäyttö- ja rakennuslain säännökset muutetaan vastaamaan muiden kaavatasojen säännöksiä.

Ajanmukaisen tiedon saatavuus on kaavoituksen ehdoton edellytys. MRA 2 §:n mukaan ELY -keskuksen on huolehdittava seurannan järjestämisestä ja maakunnan liiton tulee huolehtia seurannasta. Asetusta tulisi täsmentää siten, että ELY -keskusten ja muun ympäristöhallinnon tulee huolehtia alueiden käytön, alue- ja yhdyskuntarakenteen, rakennetun ympäristön sekä kulttuuri- ja luonnonympäristön tilan ja kehityksen seurannasta ja antaa tiedot maakunnan liittojen ja kuntien käyttöön. Samalla tulee huolehtia siitä, että ympäristöhallinnolla on työhön riittävät resurssit.

Toimivan ennakko-ohjauksen esteenä ei saa olla se, että ohjaus tapahtuu kaavan vahvistavan viranomaisen toimesta. Ongelman ratkaisemiseksi ministeriön tulee selvittää, olisiko mahdollista järjestää ohjaus toisin. Tässä yhteydessä on tarkasteltava mahdollisuuksia ministeriön ja ELY -keskusten keskinäisten roolien selkeyttämiseen. Asiaa tulee selvittää myös maankäyttö- ja rakennuslain toimivuuden arvioinnin yhteydessä. Tarvittaessa tulee laatia viranomaisneuvottelujen käymistä koskeva ohje, jossa käsitellään mm. neuvottelujen sisältöä ja eri viranomaisten rooleja neuvotteluissa.

Maakuntakaavan vahvistaminen

YM:n vahvistusmenettely on hidas eikä se siten edesauta kaavahierarkian toimivuutta ja yhdyskuntien kehittämistä. Myös valitusten käsittelyajat korkeimmassa hallinto-oikeudessa ovat kohtuuttoman pitkiä.

Vahvistusmenettely vaikuttaa osaltaan siihen, että ennakko-ohjaus ei toimi liittojen kannalta hyvin. Vahvistamisesta luopumisen vaikutukset ja vaihtoehdot tulee selvittää. Tässä työssä voidaan saada tukea ELY -keskusten kokemuksista liittyen kuntien kaavojen alistamisvelvollisuuden päättymiseen. Samassa yhteydessä tulee myös selvittää, mikä on tai pitäisi olla muiden ministeriöiden rooli vahvistamisessa ja mitä maakuntakaavan toteuttamisen edistäminen eri ministeriöiden kohdalla tarkoittaa. Liitot, Kuntaliitto ja ao. ministeriöt voivat teettää selvityksen yhdessä.

Maakuntakaavan strategisuus

Kaavoituksen roolia strategisen maankäytön suunnittelun välineenä tulee kehittää. Maa-kuntakaavan strategisuus edellyttää, että tavoitteet, selvitykset ja suunnittelu keskittyvät seudullisen yhdyskuntakehityksen kannalta olennaisiin kysymyksiin. Kaavahierarkian toimivuus edellyttää oikein kohdennettuja ja rajattuja selvityksiä eri kaavatasoilla. Nykyinen käytäntö ei tätä tue, vaan kaavahierarkiasta huolimatta maakuntakaavoilta vaaditaan hyvin yksityiskohtaisia selvityksiä. Liittojen ja ministeriön yhteistyönä tulee selvittää, onko maakuntakaavoitusta koskevassa lainsäädännössä, viranomaisyhteistyössä tai ministeriön oppaissa sellaisia kehittämismahdollisuuksia, joilla voitaisiin edistää maakuntakaavoituksen strategisuutta.

Ministeriön ja liittojen tulee myös yhdessä selvittää, miten eri viranomais-

ten tietoaineistoja voisi nykyistä paremmin hyödyntää selvitysaineistona, jotta itse kaavaprosessissa voitaisiin keskittyä strategisiin kysymyksiin.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita tulee edelleen kehittää siten, että ne ohjaavat alkuperäisen tarkoituksensa mukaisesti valtakunnallisesti merkittäviä kysymyksiä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä kaavahierarkian toimivuuden edistämiseen, koska valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet toimivat vain, jos kaavajärjestelmä toimii.

Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa tulee nykyistä paremmin tunnistaa ja tunnustaa erityistarpeet ja -olosuhteet eri puolilla Suomea kuten raja-alueilla.

Valtion viranomaisten velvoitetta edistää valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamista tulee edelleen selkeyttää ja sen tuloksellisuutta seurata.

Maakunnan liittojen toimintatavat

Maakunnan liitot ovat omalta osaltaan valmiita kehittämään omaa suunnittelujärjestelmäänsä, kaavaprosessejaan ja seurantaansa siten, että kaavojen käsittelyaikoja voidaan lyhentää. Liittojen on tarpeen jatkossa myös arvioida kaavoihinsa liittyviä selvitystarpeita aiempaakin kriittisemmin suunnatakseen rajalliset resurssinsa mahdollisimman tuloksellisesti.

Liitot tulevat tiivistämään keskinäistä yhteistyötään hyvien käytäntöjen siirtämiseksi. Myös yhteistyötä selvitysten laadinnassa lisätään ja kehitetään.

Lopuksi

Kuntaliitto ja maakunnan liitot tekevät jatkossa mielellään yhteistyötä ympäristöministeriön kanssa edellä mainittujen kehittämistavoitteiden saavuttamiseksi."

9) Kainuun liiton va. maakuntajohtaja Pentti Malinen, Kajaanin kaupunginjohtaja Jari Tolonen ja Kainuun Yrittäjät ry:n toimitusjohtaja Pekka Ojalehto ovat 12.2.2013 lähettäneen liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan sisältöisen kannanoton:

"KANNANOTTO LENTOLIIKENNESTRATEGIAN LENTOASEMAVERKOSTON VALMISTELUUN

Kainuun liitto, Kajaanin kaupunki ja Kainuun Yrittäjät ry.

Suorat lentoyhteydet Helsinki-Vantaalle alueiden kilpailukyvyille ensisijainen tekijä

Kotimaan lentoliikenteessä olennainen asia ovat suorat, toimivat yhteydet maakuntakeskusten lentokentiltä Helsinki-Vantaalle. Kajaani on hyvä esimerkki maakuntakeskuksesta, joka sijaitsee etäällä pääkaupunkiseudusta ja josta matka-aika muilla liikennemuodoilla muodostuu kohtuuttoman pitkäksi.

Kajaanin seudulla toimii useita vientiyrityksiä. Kasvussa oleva kansainvälinen matkailu tarvitsee ulkomailta Helsinki-Vantaalle saapuviin lentoihin hyvin linkittyvän jatkolentoyhteyden. Lisäksi julkishallinnon tärkeimmät yhteydet suuntautuvat pääkaupunkiseudulle. Toimivat kotimaan lentoyhteydet ovat elinehto alueen elinkeinoelämälle ja sen kehittämiseksi.

Kommentit lentoasemaverkoston kriteeriehtotukseen

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt lentoliikennestrategian valmistelun. Osana sitä tarkastellaan lentoasemaverkostoa. LVM on valmistelutyössään määritellyt alustavia kriteerejä verkoston arviointia varten.

Yleisenä huomiona uudet kriteerit voi todeta monessa suhteessa ristiriitaisiksi ja jopa vastakkaisiksi voimassa olevaan lentoliikenteen palvelutason määrittelyyn nähden. Yhdistettynä lentoasemaverkoston matkustajamäärien ja taloustietojen vertailuun kriteeristö johtaisi pienempien lentoasemien karsintaan verkostosta, mikäli sitä sovellettaisiin sellaisenaan.

1. Alueiden saavutettavuus, matkan korvattavuus ja matkustajan palvelutason turvaaminen

Saavutettavuus:

Kajaanin lentoasemalle matka-aika Kajaanin kaupunkialueelta on 15 – 30 minuuttia. Kainuun maakunnan itäisimmistä osista matka-aika on yli tunnin. Kriteereissä on ehdotettu 3 tunnin matka-aikaa raja-arvoksi lentoasemalle pääsemiseksi, mitä on perusteltu EU-alueen yleisellä käytännöllä. Raja-arvon käyttöönotolla matka-aika Kuopion ja Oulun lentoasemille Kajaanista nousisi noin 2,5 tuntiin ja maakunnan itäosista ainakin 3,5 tuntiin.

Kokonaismatka-aika Kajaanista Helsinki-Vantaalle lentomatka ja lähtöselvitysaika mukaan lukien kasvaisi Kuopion/Oulun kautta vähintään 4 tuntiin, maakunnan itäosista yli 5 tuntiin.

Työpäivänä tehtävään edestakaiseen matkaan Helsinki-Vantaalle Kajaanista kuluu nykyisin noin 4 tuntia. Ehdotetuilla raja-arvoilla muiden kenttien kautta samaan matkaan kuluisi ainakin 8 tuntia eli pelkkiin matkoihin kuluisi yhden työpäivän verran aikaa. Kriteeri johtaisi kohtuuttomaan ajankäyttöön sekä liikkumisen alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvon merkittävään heikentymiseen.

Korvattavuus:

Kainuusta ei ole toimivia joukkoliikenneyhteyksiä Kuopion/Rissalan ja Oulun/Oulunsalon lentoasemille. Pitkistä etäisyyksistä ja harvasta asutuksesta johtuen esitettyä kolmen tunnin matka-ajan taloudellista ja tehokasta joukkoliikennemuotoa ei pystytä alueelta järjestämään. Matkustus muille lentoasemille voi tapahtua vain henkilöautoilla.

Matkustajaprofiili:

Kajaanin lentoaseman matkustajat ovat pääasiassa työmatkustajia. Yrityksille, erityisesti vientiyrityksille, toimiva lentoyhteys on erittäin tärkeä liiketoiminnan kilpailutekijä. Sen puuttuminen johtaisi yritystoiminnan siirtymiseen paremman saavutettavuuden

paikkakunnille. Matkailun merkitys on myös kasvussa. Kainuulaisten matkanjärjestäjien kansainvälinen markkinointi perustuu pääasiassa toimivaan reittilentoliikenteeseen.

Vuonna 2007 Kajaanin kaupunki ja Kainuun Yrittäjät ry. tekivät selvityksen yritysten lentomat kustamisesta. Sen mukaan peräti 27 % yrityksistä teki työmatkansa Helsinkiin autolla. Tärkein syy olla käyttämättä Kajaanin lentoasemaa oli lentojen liian korkea hinta. Oulun ja Kuopion lentokenttiä yritykset käyttivät jonkin verran halvemman hinnan, parempien vuorojen ja parempien ulkomaan yhteyksien takia.

Yritysten lentomat kustusselvitys uusittiin syksyllä 2011, ja tulokset olivat aiemman kaltaiset. Flyben tulo Helsinki-Kajaani reitin lento-operaattoriksi maaliskuusta 2012 alkaen on saattanut parantaa tilannetta, mutta tutkittua tietoa ei ole. Kilpailun väheneminen Oulun ja erityisesti Kuopion lentoasemilla ja siitä johtuva niiden lentohintojen nousu voi vaikuttaa myönteisesti Kajaanin lentoaseman matkustusmäärien kehitykseen.

2. Lentoaseman pitäjän (Finavia) näkökulman kriteerit

LVM:n taholta esitetään lentoasemien väliseksi etäisyydeksi yli 200 km siksi, etteivät ne kilpailisi matkustajista ja koska 200 km etäisyys korvaavalla joukkoliikenneyhteydellä sopii 3 tunnin matka-ajan kriteeriin.

Mikäli Kajaanin lentoaseman lentoliikenne loppuisi, niin jokin osa työmatkustajista siirtyisi käyttämään Oulun ja Kuopion lentoasemia. Edellä mainittujen selvitysten perusteella voi kuitenkin olettaa henkilöauton käytön yritysten Helsingin työmatkoihin lisääntyvän selvästi. Muuta työmatkustusta sekä vapaa-ajan matkustusta siirtyisi lentoliikenteen loppuessa osin junaan ja osin henkilöautoihin kasvavien lentoliikenteen matkakustannusten, ajankäytön ja korvaavien joukkoliikenneyhteyksien puuttumisen takia. Matkustamisen siirtyminen henkilöautoilua lisäävään suuntaan ei ole liikenne- ja ilmastopoliittisten tavoitteiden mukaista.

Hyöty Kainuun matkustuspotentiaalista jäisi Oulun ja Kuopion lentoasemille pieneksi, varsinkin kun niillä kilpailun vähentyminen on aiheuttanut lentolippujen hintojen selkeää nousua. Laajempaan kokonaisuutena maakuntien pienempien lentoasemien karsinta ja niiden lentoliikenteen loppuminen vähentäisi omalla osuudellaan myös Helsinki-Vantaan liikennettä ja matkustajamääriä.

Kajaanin lentoaseman matkustajamäärät ovat viime aikoina säilyneet tasaisena, ja matkustajaprofiilista johtuen suuria kausivaihteluita ei ole. Lentoaseman tappiollisuutta se ei kuitenkaan korjaa, kuten selvitykset Finavian verkoston tulo- ja kulurakenteen epätasapainosta osoittavat. Kannattavuuslukujen selvittäminen ja esittäminen lentoasemaverkoston osalta verkoston karsintakriteerinä ei ole perusteltua, koska ainoastaan Helsinki-Vantaan lentoasema kykenee voitolliseen toimintaan, sekin vain kaupallisten palvelujensa ansiosta.

3. Lentoyhtiön näkökulman kriteeri

Flybe tuli hoitamaan Helsinki-Kajaanin reitin lentoliikennettä Finnairin lopetettua keväällä 2012. Yhtiö on todennut julkisesti olevansa varsin tyytyväinen reittiin. Kolme arkipäivävuoroa ja niiden aikataulut ovat soveltuneet hyvin alueen matkustustarpeisiin, mutta puutteena on ollut pääsy Helsingistä päivän kestäväälle työmatkalle Kainuuseen.

Flybe on aloittanut ja operoinut reitin markkinaehtoisesti ilman julkisia tukia kolmella arkipäivävuorolla. Alueen suurimmat kunnat ja matkailutoimijat ovat alustavasti suhtautuneet myönteisesti osallistumiseen määräaikaiseen yhteismarkkinointiin, jolla tuettaisiin reitillä tammikuun alussa 2013 käynnistynyttä neljättä arkipäivän lisävuoroa (ma-to) aamuisin Helsinki-Vantaalta. Mikäli Kajaanin matkustajapotentiaali mahdollistaa neljä arkipäivävuoroa, niin Flybe jatkaa sillä vuoromäärällä kokeiluvaiheen jälkeen markkinaehtoisesti. Mikäli potentiaalia ei ole riittävästi, palataan aiempaan vuorojen määrään.

Lentoasemapalvelut ja lentoasemat ovat osa kansallista liikenneinfrastruktuuria

Kotimaan lentoliikennettä varten tarvitaan toimivat lentoasemapalvelut. Maakuntien lentoasemat ovat osa kansallista liikenneinfrastruktuuria, ja kuuluvat valtion ylläpitäviksi. Lentoasemat on jo rakennettu valmiiksi, joten ne ovat varsin kohtuullisia kustannuksiltaan.

LVM ja Finavia ovat esittäneet eräänä vaihtoehtona nykyiselle verkostomallille pienempien lentoasemien siirtoa alueiden/seutujen/kuntien ylläpitäviksi. Toteutuessaan tämä malli tarkoittaisi uutta kuntiin kohdistuvaa rasiitetta ilman täysimääräistä valtion kompensatiota. Nykyisinä kuntatalouden niukkuuden ja valtionosuuksien leikkaamisen aikana ei kunnille pidä siirtää uusia veloitteita, kun niillä on vaikeuksia hoitaa nykyisiä kää.

Kuntaomisteisen mallin myötä alueiden eriarvoistuminen lisääntyisi entisestään, kun saavutettavuus heikkenisi ja veisi pienempien maakuntien ja niiden yrityselämän kilpailukyvyn. Maakuntien lentoasemia ei tule siirtää kuntien vastuulle.

Finavian valtio-omistus ja sen verkostomalli ovat sinänsä toimiva lentoasemien ylläpito- ja rahoitusmalli ja takaa alueellisen saavutettavuuden. Mallin periaate tosin tuodaan yleensä esille niin, että Helsinki-Vantaan tuloilla kustannetaan muut tappiolliset kentät. Verkostomallia ja tulojen jakamista voi perustella toisin päin, kun tunnistetaan, miten merkittävällä tavalla Helsinki-Vantaan lento- ja matkustajavirrat ovat riippuvaisia toimivasta maakuntien lentoasemaverkostosta.

Valtion liikennepoliittinen tukirooli on harkittava lentoliikennestrategiassa

Lentoyhteyksien pitää ensisijaisesti perustua liiketaloudelliseen kannattavuuteen. Se on alueidenkin etu, koska silloin lentoyhtiöillä riittää kiinnostusta reittien kehittämiseen. Kuntarahoitusta voidaan käyttää lentoyh-

teyksien parantamiseen, mutta vain määräaikaisiin, tavoitteellisiin, matkustusvolyymien lisäämiseen kohdistuviin kehittämistoimenpiteisiin.

Valtion kilpailuttama ja yhdessä alueiden kanssa tukema liikenne on jo valtion tukimuotona olemassa niitä paikkakuntia varten, joihin ei synny liiketaloudellisesti kannattavaa lentoliikennettä. Lentoliikennestrategiassa on kuitenkin syytä arvioida, onko kotimaan lentoliikenteen kannattavuuden varmistamiseksi löydettävissä uusia ratkaisuja.

Lentoasemien karsinnan ja kunnallistamiskaavailujen sijaan tulisi harkita lentoliikenteen tasapuolista kohtelua muiden liikennemuotojen kanssa. Tämä näkemys on esitetty sekä lentoyhtiöiden että Finavian taholta, ja se on perusteltu liikennepoliittinen tavoite.

Lentoliikenteen tasapuolinen kohtelu raide- ja maantie- ja vesiliikenteen kanssa tarkoittaa käytännössä lentoliikenteen infrastruktuurin ylläpidon ja kehittämisen jonkinasteista siirtoa valtion budjettitalouteen. Lentoasemaverkoston ja lentoliikennepalveluiden ylläpito tulee nähdä tien- ja radan- sekä vesiväylien hoitoon ja ylläpitoon verrattavana panostuksena maamme toimivaan liikennejärjestelmään. Nyt se on Finavia -yhtiön tulonmuodostuksen vastuulla.

Lentoasemaverkoston ylläpitoon, hoitoon ja lentoliikennepalveluihin tarvittavaan valtion rahoitukseen tulee varautua vuosittain valtion talousarvioon varattavalla määrärahalla LVM:n hallinnonalalla kohdassa perusväylänpito vastaavalla tavalla muiden liikennemuotojen kanssa.

Lentoliikennestrategiatyön yhteydessä on tuotu esille, että uhkakuva Helsinki-Vantaan kauttakulkuliikenteen hiipumisesta voi olla täysin realistinen jo lähivuosina, kun lentoyhtiöiden välinen kilpailu kannattavilla Kauko-Idän lentoreiteillä kasvaa. Mikäli Helsinki-Vantaa menettää nykyisen hub- asemansa muille suurille kentille, niin Finavian tulonmuodostus ja siten verkoston ylläpitokyky heikkenee oleellisesti.

Lentoasemaverkoston kustannuksiin varautuminen muiden liikenneväylien tavoin valtion budjetissa on kestävä liikenne- ja elinkeinopoliittinen keino, jolla varmistetaan pitkäjänteisesti perustavoite: Toimivat, kilpailukykyiset ja tasapuoliset maan sisäiset alueelliset lentoyhteydet Helsinki-Vantaalle."

Lisätietoja asiasta antaa hallintopäällikkö Harri Turkulainen, puh. 044 710 0866 tai sähköpostitse osoitteella etunimi.sukunimi@kainuu.fi

Va. maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus päättää, ettei viranhaltijapäätöksiä tai pöytäkirjoihin merkittyjä päätöksiä oteta maakuntahallituksen käsiteltäväksi sekä merkitsee annetut lausunnot tiedoksi.

Maakuntahallitus:

Hyväksyi.
