

Viraston antamat lausunnot ajalla 14.1. - 17.2.2020

166/10.02.04/2018, 148/08.00.00/2019

MH § 35

1) Suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen ja aluesuunnitteluasiantuntija Sanna Schroderus ovat 16.1.2020 antaneet Kuhmon kaupungille seuraavan sisältöisen lausunnon:

"LAUSUNTO KUHMON LAMMASJÄRVEN RANTAOSAYLEISKAAVAN EHDOTUKSESTA

Kuhmon kaupunki on pyytänyt mm. Kainuun liiton lausuntoa Kuhmon Lammasjärven rantaosayleiskaavan kaavaehdotuksesta.

Kuhmon Lammasjärven rantaosayleiskaava laaditaan Lammasjärven ranta-alueelle jatkamaan suoraan keskustaajaman osayleiskaavoitettua aluetta. Suunnittelualue sijoittuu kahdessa osassa Kuhmon kaupungin Lammasjärven ympäristöön kaupungin keskustasta pohjoisen sekä kaakon suuntaan noin 10–20 kilometrin etäisyydellä. Yleiskaava-alueella on rantaviivaa yhteensä noin 140 kilometriä.

Lammasjärven rantaosayleiskaavoituksen tavoitteena on vastata alueelle kohdistuvaan rakentamispaineeseen, varmistaa maanomistajien tasa-
puolinen kohtelu, edistää järven virkistyskäyttöä, selvittää alueella sijaitsevat suojelualueet ja -kohteet mm. luonnon ja maisemien kannalta erityiset alueet sekä ohjata maankäyttöä olemassa olevia ranta-asemakaa-
voja laajemmin.

Suunnittelualueelle on osoitettu 172 uutta rakennuspaikkaa. Olevia rakennuspaikkoja on 270 kappaletta. Osayleiskaavan saatua lainvoiman alueelle saa rakennusluvan suoraan osayleiskaavan perusteella, mikäli rakennushanke sijoittuu osayleiskaavan mukaiselle rakennuspaikalle.

Rantaosayleiskaavan kaavaehdotus

Rantaosayleiskaavan kaavaehdotusaineistoon on koottu kaavan luonnosvaiheen palautteet mm. kolme lausuntoa ja niitä koskevat vastineet. Kainuun liiton 20.3.2019 antama lausunto rantaosayleiskaavan kaava-
luonnoksesta on jäänyt lausuntoyhteenvedon ulkopuolelle.

Tarkennuksena rantaosayleiskaavan kaavaehdotuksen kaavaselostuksen kohtaan 2.1 Suunnittelutilanne todetaan seuraavaa:

Kainuun voimassa olevien maakuntakaavojen koko maakuntakaava-
aluetta koskevat yleismääräykset ohjaavat maankäytön suunnittelua myös osayleiskaava-alueella.

Kainuun maakuntakaavan tarkistaminen on edennyt osayleiskaavaeh-

dotuksen kaavaselostuksessa todetusta luonnosvaiheesta hyväksymisvaiheeseen. Kainuun maakuntavaltuusto hyväksyi kokouksessaan 16.12.2019 Kainuun vaihemaakuntakaavan 2030 ja kumosi voimassa olevat maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset siltä osin kuin vaihemaakuntakaavassa 2030 osoitetaan niihin muutoksia. Hyväksytyssä vaihemaakuntakaavassa 2030 on annettu uusia koko maakuntakaava-aluetta koskevia yleismääräyksiä ja osoitettu osayleiskaava-alueelle mm. liikenteen yhteistyökäytävä, tarkennuksia valtakunnallisesti arvokaaseen kulttuurihistorialliseen alueeseen (RKY) sekä Lammasjärven Kuikkasaaren ja Keskielänluodon suojelualueiden (S) muutokset luonnonsuojelualueiksi (SL). Maakuntahallitus voi valitusajan kuluttua määrätä vaihemaakuntakaavan tulemaan voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Osayleiskaavan kaavaehdotuksen kohdassa 6.3 Yleiskaavan kuvaus (s. 39) todetaan, että Lentuankosken ympärillä suojelualueiden ulkopuoliset alueet, jotka ovat rantojensuojeluohjelman aluetta, on osoitettu VR-merkinnällä. Valtakunnallista rantojensuojeluohjelmaa koskevan Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan rantojensuojeluohjelma toteutetaan ensisijaisesti luonnonsuojelulain mukaisena vapaaehtoisena rauhoittamisena. Kainuun voimassa olevassa maakuntakaavoituksessa Lentuankosken rantojensuojeluohjelma-alue on osoitettu Valtioneuvoston periaatepäätöksessä todetun toteutustavan perusteella luonnonsuojelualueena (SL). Maakuntavaltuuston 16.12.2019 hyväksymässä Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 merkintä ei muutu osayleiskaava-alueelle sijoittuvan alueen osalta. Kainuun liitto toteaa, että osayleiskaava-aineistossa on hyvä tuoda esille osayleiskaavaratkaisun suhde Kainuun maakuntakaavoitukseen ja sen perustelut.

Osayleiskaavan kaavaehdotuksen kohdassa 6.3 Yleiskaavan kuvaus (s. 45) todetaan, että Lammasjärvessä on saaria, joita Metsähallitus on perustamassa luonnonsuojelualueiksi. Saaret on osoitettu osayleiskaavan kaavaehdotuksessa suojelualueeksi (SL-2). Vuonna 2009 voimaan tullessa Kainuun kokonaismaakuntakaavassa 2020 Lammasjärven Kuikkasaari ja Keskielänluoto on osoitettu suojelualueena (S) ja maakuntavaltuuston 16.12.2019 hyväksymässä vaihemaakuntakaavassa 2030 luonnonsuojelualueena (SL). Kainuun liitto katsoo, että Kuikkasaaren ja Keskielänluodon osoittaminen osayleiskaavassa luonnonsuojelualueena on perusteltua ja maakuntakaavan mukaista. Osayleiskaava-aineistossa on hyvä tuoda esille osayleiskaavan suhde Kainuun maakuntakaavoitukseen.

Kainuun liitolla ei ole muuta huomautettavaa osayleiskaavaehdotuksesta."

2) Liikenne- ja viestintäministeriö on avoimella lausuntopyynnöllä (lausuntopalvelu.fi) pyytänyt lausuntoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta. Kainuun liiton alueidenkäytön vastuualue on 23.1.2020 antanut liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"LAUSUNTO VALTAKUNNALLISEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNI-

TELMAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMASTA

Onko arvioinnin lähestymistapaan tai menetelmiin kommentteja tai kehittämistarpeita?

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmän tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmaan on sisällytettävä 12 vuodeksi laadittava ohjelma, joka sisältää valtion ja kuntien toimenpiteitä sekä liikennejärjestelmää koskeva valtion rahoitusohjelma.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikana on esille tullut ja vaikutusten arviointiohjelman mukaan kyseessä on 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ja toimenpideohjelma. Tätä lähtökohtaa ja lähestymistapaa on pidettävä selkeänä puutteena, koska valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointia ei voi riittävällä ja luotettavalla tehdä, ellei suunnitelmassa määritellä tavoiteltavaa Suomen liikennejärjestelmää pitkällä aikavälillä, esimerkiksi vuonna 2050. Lain yleisesti edellyttämät liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys sekä yhteiskunnalliset päämäärät eivät arvioinnin kannalta riittävästi kuvaa liikennejärjestelmän tavoitetilaa. Liikennejärjestelmän tavoitetilan määrittäminen on välttämätöntä myös siksi, että suunnitelman yksittäisten tavoitteiden priorisointeja ja toteutumista voidaan arvioida suhteessa tavoiteltuun liikennejärjestelmäkokonaisuuteen.

Pitkän aikavälin strategia ja tavoitteet ovat tärkeitä esimerkiksi rataverkon laajuuden ja rataverkon kehittämisen kannalta. Suomeen tarvitaan pitkän aikavälin strategia ja tavoitteet maan rataverkosta, sen kehittämisestä sekä suurnopeusrataverkon (= 300 km/h) laajuudesta myös jo esillä olevien suurten ratahankkeiden (tunnin junat, Itäratayhteys) jatkovalmistelun osalta.

Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää keskittyä strategisen, pitkän aikavälin suunnitelman kannalta keskeisten laaja-alaisten yhteiskunnallisten, alueellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arviointiin. Vaikutusten arviointiohjelmassa korostuu 12-vuotisen toimenpideohjelman vaikutusten arviointi ja sen arvioinnissa korostuvat lähtötietoina yksittäiset hankearvioinnit. Vaihtoehtoja esitetään tehtäväksi vain suunnitelmaan sisältyvästä toimenpideohjelmasta, ei varsinaisesta suunnitelmasta. SOVA-lain mukaisen arvioinnin tulee nimenomaan kohdistua liikennejärjestelmäsuunnitelman, ei pelkästään liitteenä olevan toimenpideohjelman, vaikutusten kattavaan arviointiin.

SOVA-lain mukaisen ympäristövaikutusten arvioinnin oppaan (YM, 2:2017) mukaan ympäristövaikutusten arviointi on hyvä ajoittaa suunnitelman työstövaiheeseen, jolloin tehdään monet tärkeät suunnitelmaa koskevat ratkaisut. Arvioitaessa vaikutuksia suunnitelman työstövaiheessa, on olennaista tunnistaa keskeiset ratkaisu- ja valintatilanteet ja kohdistaa vaikutusten arviointi niihin. Vaikutusten arviointiohjelman mukaan

arviointi aloitetaan suunnitelman valmistelun aloittamisen jälkeen. Arviointi on tärkeää ajoittaa aidosti suunnitelman siihen vaiheeseen, jolloin suunnitelman kannalta tärkeät ratkaisut valmistellaan.

Arviointiohjelmassa todetaan, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa muodostetaan suunnitelmavaihtoehtoja, mikä edesauttaa laadukasta suunnittelua ja vaikutusten arviointia. Arviointiohjelman mukaan vaihtoehto (Ve1) sisältää valitut toimenpiteet ottaen huomioon budjettirahoituksen sekä mahdolliset talousarvion ulkopuoliset rahoituskeinot. Suunnitelman toimenpiteiden valinnassa keskeisenä lähtökohtana ovat suunnittelua ohjaavat tavoitteet, vaikutusten arviointi ja parlamentaarisen työryhmän ohjaus. Suunnittelussa hyödynnetään myös erilaisten rahoitusskenaarioiden vertailua. Rahoitusskenaarioiden vertailulla ei kuitenkaan saatane riittävää ja tarpeellista kokonaiskuvaa maan liikennejärjestelmän erilaisista kehittämistä vaihtoehdoista. Tarpeellista olisi luoda vertailuun myös sellaisia vaihtoehtoja, jotka poikkeavat toisistaan liikennepoliittisten painostusten ja liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteiden suhteen.

Vaikutusten arvioinnin tavoitteena on arvioida suunnitelmassa liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Vaikutuksia saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon arvioitaessa aiotaan hyödyntää väyläinvestointien hankearvioiteja. Hankekohtaisten arviointien hyödyntämiseen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnissa tulee suhtautua kriittisesti, koska hankekohtaisissa arvioinneissa ei ole tarkasteltu riittävästi mm. laaja-alaisia yhteiskunnallisia, aluetalous- eikä aluekehitysvaikutuksia koko liikennejärjestelmän näkökulmasta tai hankkeen vaikutuksia muiden alueiden kilpailukykyyn tai saavutettavuuteen. Hankekohtaiset arvioinnit eivät voi olla siten ainoa vaikutusten arvioinnin perusta minkään vaikutuksen tai toimenpiteen kohdalla valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia alueiden saavutettavuuteen tulisi tarkastella myös alueiden suhteellisen saavutettavuuden näkökulmasta, matkailun sekä lisäksi eri väestö- ja ikäryhmien kannalta alueellisesti haja-asutusalueet mukaan lukien.

Vaikutusten arviointiohjelmassa tuodaan esille kohdassa 5.1, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia arvioidaan ensisijaisesti valtakunnallisesta näkökulmasta, mutta kustakin vaikutuksesta voidaan tunnistaa keskeiset alueelliset ja kansainväliset vaikutukset. Tärkeää on erityisesti alueellisten vaikutusten arviointi ja tunnistaminen, koska Suomen eri alueiden ominaispiirteet ja olosuhteet vaihtelevat. Liikennejärjestelmän ja sen kehittämistoimenpiteiden vaikutukset harvaan asutuilla alueilla ovat erilaiset kuin tiheästi asutuilla kaupunkiseuduilla.

Vaikutusten arviointiohjelmassa tuodaan esille kohdassa 5.4, että suunnitelman valmistelussa arvioidaan vaikutukset yhdyskuntarakenteen kestävyteen. Yhdyskuntarakenteen kestävyden lisäksi suunnitelman valmistelussa tulee arvioida ja huomioida vaikutukset toimivaan yhdyskuntarakenteeseen valtioneuvoston hyväksymien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Tavoitteiden mukaan edistetään koko

maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä.

Huomioidaanko vaikutusten arvioinnissa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmat kattavasti?

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen ja arvioinnin haasteena ovat valtakunnallisten ja alueellisten näkökulmien ja tarpeiden yhdistäminen. Vaikutusten arvioinnissa ja liikennejärjestelmän nykytilakuvauksessa tulisi ottaa huomioon maan eri osien toisistaan poikkeavat lähtökohdat ja tarpeet myös aluetyypeittäin tai useamman maakunnan muodostamina suuralueina.

Olemassa oleva liikenneinfrastruktuuri on keskeinen lähtökohta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiselle. Liikenneverkolle olevan korjausvelan pitkäjänteinen ja kustannustehokas hoitaminen koko maan alueella tulee olla myös vaikutusten arvioinnissa mukana.

Saavutettavuudella ja sen parantumisella on suuri merkitys aluekehitykselle, kilpailukyvyille, elinvoimalle, vetovoimalle ja maine kuvalle. Saavutettavuutta tulee vaikutusten arvioinnissa käsitellä laajasti ja kattavasti maan eri osat ja erityispiirteet huomioon ottaen. Vaikutusten arviointia tulisi täydentää ja täsmentää saavutettavuuden osalta seuraavissa asioissa: Järvi-Suomen sisävesiliikenne, Itä- ja Pohjois-Suomen ja Venäjän väliset joukkoliikenneyhteydet, alemman asteinen tieverkko ja korjausvelan hoitaminen, harvaan asuttujen alueiden toimiva ja kestävä henkilöliikenne.

Minkä tyyppistä vuorovaikutusta ja viestintää toivot valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman valmistelun aikana?

Vuorovaikutuksen ja viestinnän tulee olla riittävän varhaista, monipuolista ja avointa.

Vaikutusten arviointiohjelmasta jää epäselväksi, milloin suunnitelmaluonnos on julkisesti nähtävillä. Aidon osallistumisen varmistamiseksi on tärkeää, että osalliset saavat tietoa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun aikataulusta arviointiohjelmasta.

Arviointiohjelmassa olisi hyvä tuoda myös esille kansainvälisen kuulemisen toteutustapa ja ajankohta.

Muita eväitä suunnitelman valmisteluun:

Vaikutusten arvioinnissa tulee keskittyä strategisen pitkän aikavälin suunnitelman kannalta olennaisten, laaja-alaisten yhteiskunnallisten, alueellisten ja sosiaalisten vaikutusten arviointiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikaisissa vaikutusten arvioinneissa ja SOVA-lain mukaisessa ympäristöselostuksessa tulee selvästi rajata tarkastelujen ulkopuolelle vaikutukset, jotka kuuluvat hankearvioinnin piiriin. Keskeisimpiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arvioitavia laaja-alaisia yhteiskunnallisia vaikutuksia ovat saavutettavuus-

teen, palvelutasoon, taloudellisiin, ilmastollisiin, yhdyskuntarakentamiseen, aluerakenteeseen, aluekehitykseen ja kokonaisturvallisuuteen.

Vaikutusten arviointiohjelmasta ei ilmene, kuinka maakuntien erilaiset suunnitelmat (maakuntastrategiat ja -ohjelmat, maakunnalliset ja ylimaakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja -strategiat) aiotaan ottaa huomioon ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa. Nämä on tarpeellista tuoda esille valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohta-aineistona."

Lisätietoja lausunnoista antaa suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen, puh. 044 710 0864 tai sähköpostitse osoitteella etunimi.sukunimi@kainuu.fi.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus merkitsee annetut lausunnot tiedoksi.

Maakuntahallitus:

Maakuntahallitus hyväksyi maakuntajohtajan ehdotuksen.

Merkittiin, että maakuntajohtaja Pentti Malisen ollessa poissa kokouksesta, tämän asian esittelijänä toimi hänen sijaisenaan suunnittelujohtaja Hannu Heikkinen.
