

**Kainuun liiton lausunnot ajalla 25.5. - 7.6.2021**

148/08.00.00/2019, 197/10.02.00/2017, 116/11.01.00/2021, 126/10.02.00/2021,  
137/11.01.00/2021, 204/10.02.03.00/2020

MH § 161

1) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnittelija Tiina Kriikkula ovat 27.5.2021 antaneet Pohjois-Karjalan maakuntaliitolle seuraavan sisältöisen lausunnon:

**"LAUSUNTO POHJOIS-KARJALAN MAAKUNTAKAAVA 2040 1. VAIHEEN KAAVA-LUONNOKSESTA**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040:n 1. vaiheen kaavaluonnoksesta. Vaihemaakuntakaavassa käsiteltävät teemat ovat turvetuotanto, luonnonsuojelullisesti arvokkaat suot sekä rakennettu kulttuuriympäristö. Maakuntakaavan tavoitevuosi on 2040 ja tarkasteltavana alueena on Pohjois-Karjalan maakunta, pois lukien Heinäveden kunta, jonka maankäytön kysymyksiä käsitellään erikseen seuraavassa vaihemaakuntakaavassa.

Kaavaluonnokseen osoitetaan turvetuotannon osalta EO/tu -merkinnällä suot, jotka ovat tuotannossa tai luvitettu tuotantoon (3 713 ha). Lisäksi kaavaan osoitetaan kaikki laaditun selvityksen mukaiset aktiivihillituotantoon sopivat 39 suota (5 750 ha). Nämä osoitetaan turvetuotantoon soveltuvaa aluetta (tu) kuvaavan osa-aluemerkinnän (7 950 ha) sisäpuolelle. Aktiivihillituotantoon tarvittava suopinta-ala on noin 4 000 ha ja priorisointi näiden osalta tehdään kaavan ehdotusvaiheessa.

Kaavaluonnokseen osoitetaan kaavaprosessin aikana laadittu maakunnallinen soidensuojeluaineisto, mikä sisältää 26 arvokasta suota (4 398 ha), luonnonsuojelu-alueita osoittavalla SL-merkinnällä.

Rakennetun kulttuuriympäristön osalta kaavaluonnokseen osoitetaan, kaavaprosessin aikana laaditun inventointi- ja arvottamistyön perusteella, 104 pistemäistä kohdetta ja kahdeksan aluetta. Alueista kuusi on uusia ja kaksi voimassa olevien osa-alueiden laajennoksia. Teema yhdistetään osaksi voimassa olevan kaavan ma/km -merkintää.

Maakuntakaava 2040 1. vaiheen kaavaluonnos

Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040 1. vaiheen kaavaluonnoksessa on huomioitu ajankohtaiset teemat ilmaston-, ympäristö- ja kulttuuriperintöarvojen osalta. Maakuntakaavaluonnos on perusteellisesti ja asiantuntevasti laadittu ja kaavaluonnoksen teemojen kohdekortit ovat selkeitä.

Kainuun liitto toteaa tarkennuksena, että Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa Pohjois-Karjalan maakuntakaavaluonnoksen kaavaselostuksessa esitettyjen neljän sijaan. Kaavaselostuksessa todettujen lisäksi joulukuussa 2019 hyväksytty Kainuun vaihemaakuntakaava 2030

on voimassa (kuulutettu voimaan 26.2.2020).

Kainuun liitolla ei ole muuta kommentoitavaa Pohjois-Karjalan maakuntakaavan 2040 1. vaiheen kaavaluonnoksesta."

2) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnittelija Sanna Nikola-Määttä ovat 28.5.2021 antaneet turvallisuus- ja kemikaalivirastolle (Tukes) seuraavan sisältöisen lausunnon:

"LAUSUNTO MELALAHDEN KAIVOSPIIRIN RAUKEAMISEN LYKKÄÄMISTÄ KOSKEVA HAKEMUS JA KAIVOSLUVASSA ANNETTAVIEN YLEISTEN JA YKSITYISTEN ETUJEN TURVAAMISEKSI TARPEELLISTEN MÄÄRÄYSTEN TARKISTAMINEN

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa Tulikivi Oyj:n Melalahden kaivospiirin raukeamisen lykkäämistä koskevan hakemuksen ja kaivosluvassa annettavien yleisten ja yksityisten etujen turvaamiseksi tarpeellisten määräysten tarkistamisen osalta. Paltamossa Melalahden kylässä sijaitseva kaivospiiri (KaivNro 5881) on määrätty 26.11.2004 ja kaivoskirja on annettu 7.2.2005. Tukes on antanut 5.2.2015 päätöksen kaivospiirin raukeamisen lykkäämisestä, jonka mukaan kaivosluvan haltijan on ryhdyttävä kaivostoimintaan viimeistään 9.3.2020. Kaivospiirin haltija on toimittanut Tukesiin raukeamisen lykkäämistä koskevan hakemuksen ennen edellä mainittua kaivostoimintaan ryhtymisen määräaika. Melalahden kaivospiirillä ei ole vielä aloitettu kaivostoimintaa eikä kaivospiirillä ole ympäristölupaa.

Kaivospiirin päämineraali on vuolukivi ja esiintymä palvelee sijaintinsa vuoksi Suomussalmen tehtaan vuolukivitarvetta ja esiintymä on soveltuvuudeltaan tärkeä reservikohde Suomussalmen talkkivihankkeelle. Lausuntopyyntöä aineiston perusteella Tulikivi Oyj:llä on toistaiseksi hyödynnettäviä varantoja lähempänä Suomussalmen ja Juuan tehtaita ja näin ollen Melalahden osalta kaivostyöhön ryhtymisen aikataulua on vaikea arvioida.

Hakemus kaivospiirin raukeamisen lykkäämisestä ja kaivosluvassa annettavat määräykset

Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa: Kainuun maakuntakaava 2020, Kainuun 1.vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava, Kainuun tuulivoimamaakuntakaava ja Kainuun vaihemaakuntakaava 2030. Tuulivoimamaakuntakaavan tarkistaminen on parhaillaan käynnissä. Kainuun liitto pyytää huomioimaan suunnittelussa voimassa olevat maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset mukaan lukien koko maakuntakaava-aluetta koskevat yleismääräykset. Ajantasainen kaava-aineisto on saatavilla Kainuun liiton verkkosivuilta <https://kainuunliitto.fi/kaavoitus-ja-liikenne/voimassa-olevat-kaavat/>.

Kainuun liitto toteaa, että Melalahden kaivospiiri on osoitettu voimassa olevassa Kainuun maakuntakaavassa 2020 merkinnällä ek kaivos tai kaivostoimintaan tarkoitettu alue. Merkintää koskee seuraava suunnitelumääräys:

"Alueen käyttöönottoa suunniteltaessa on otettava huomioon toiminnan aiheuttamat ympäristövaikutukset tuotannon aikana ja sen päätyttyä."

Kainuun liitolla ei ole muuta lausuttavaa kaivospiirin raukeamisen lykkäämisestä ja yleisten ja yksityisten etujen turvaamiseksi tarpeellisten määräysten tarkistamisesta."

3) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnittelija Tiina Kriikkula ovat 31.5.2021 antaneet Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle seuraavan sisältöisen lausunnon:

#### "LAUSUNTO PAINUAN KANAVAN TUULIVOIMAPUISTON YVA-OHJELMASTA

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa Vaalan kuntaan sijoittuvan Painuan kanavan tuulivoimapuiston ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta.

Hankealue sijaitsee Vaalan kunnan keskiosassa noin 17 kilometrin etäisyydellä Vaalan keskustajamasta. Hanke koostuu tuulivoimaloista perustuksineen, niitä yhdistävistä maakaapeleista, sähköasemasta, sähköverkkoon liittymistä varten tarvittavasta 110 kV:n ilmajohdosta sekä tuulivoimaloita yhdistävistä huoltoteistä.

Hankkeessa on kyse enintään yhdeksän tuulivoimalan rakentamisesta Painuan kanavan alueelle. Voimaloiden kokonaiskorkeus on enimmillään 300 metriä ja yksikköteho kahdeksan megawattia (MW). Hankealueen koko on noin 1300 hehtaaria.

Tarkasteltavana on tuulipuiston osalta yksi hankevaihtoehto sekä niin kutsuttu nollavaihtoehto:

- VE 0 Tuulivoimalat Uusia tuulivoimalaitoksia ei toteuteta, vastaava sähkö-määrä tuotetaan muilla keinoilla.
- VE 1 Tuulivoimalat Painuan kanavan alueelle rakennetaan 9 uutta tuulivoimalaa.

Sähkön liityntäpisteenä tarkastellaan alustavasti liittymistä hankealueen itäpuolelle sijoittuvaan Kajave Oyj:n 110 kV:n voimajohtolinjaan, jonka liityntäpiste on Jylhämän sähköasemaan.

#### Painuan kanavan tuulivoimapuiston YVA-ohjelma

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on laadittu kattavasti ja siitä käy ilmi mm. hankealueen nykytila ja arvioitavat vaikutukset.

Vaala on siirtynyt vuoden 2016 alusta Pohjois-Pohjanmaan maakuntaan. Pohjois-Pohjanmaan maakuntahallitus on kokouksessaan 5.11.2018 määrännyt 3. vaihemaakuntakaava tulemaan voimaan ennen kuin se saa lainvoiman. Pohjois-Pohjanmaan 3. vaihemaakuntakaava kumoaa Kainuun maakuntakaavan 2020 ja Kainuun kaupan vaihemaakuntakaavan merkinnät ja määräykset.

Arviointiohjelmassa on huomioitu Kajaanin lentoaseman lentoesterajotukset, sekä Kainuun alueen tuulivoimahankkeet ja Kainuun tuulivoima-  
maakuntakaavan tv-alueet."

4) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnittelija Sanna Nikola-Määttä ovat 1.6.2021 antaneet Kainuun ELY-keskukselle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"LAUSUNTO NORDIC TALK OY:N SUOMUSSALMEN TALKKIVARANTOJEN HYÖDYNTÄMISEN YVA-OHJELMASTA

Kainuun ELY-keskus on pyytänyt mm. Kainuun liiton lausuntoa Nordic Talc Oy:n ympäristövaikutuksen arviointiohjelmasta. Nordic Talk Oy, Tulikivi Oyj:n tytäryhtiö, suunnittelee Suomussalmella talkkituotannon aloittamista Kivikankaan kaivospiirin alueella Haaposalmen esiintymässä. Hankealue sijaitsee Suomussalmen pohjoisosassa noin 1,5 km Saarikylän lounaispuolella. Nykyisin Tulikivi Oyj louhii alueella vuolukiveä. Vuolukivitoiminnan on suunniteltu jatkuvan vuoteen 2032 saakka.

Nykyinen kaivospiiri on noin 60 hehtaaria ja kaivospiiriä laajennetaan uuden toiminnan myötä 85 hehtaarilla, jolloin kaivospiirin pinta-ala tulisi olemaan 145 hehtaaria. Alueelle tarvittaisiin uusi louhos, rikastushiekan läjitysalue, laajempi sivukiven läjitysalue, rikastusprosessi, rakennus murskalle ja jauhatukselle sekä vesienhallintarakenteet. Vuosittainen kokonaislouhinta tulisi olemaan enintään 1 100 000 tonnia, josta sivukiven osuus olisi noin 650 000 t ja malmin noin 450 000 t. Talkin tuotanto olisi enintään 135 000 t. Mikäli talkin tuotanto aloitetaan Suomussalmella, Tulikivi Oyj lopettaa vuolukivituotannon Suomussalmella ja keskittyy vuolukiven tuotantoon muissa yhtiön toimipisteissään.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa (YVA-ohjelma) arvioidaan kolme toteutusvaihtoa:

- VE0 Talkin tuotantoa ei aloiteta, vuolukiven tuotanto jatkuu
- VE1 Talkin tuotanto aloitetaan, purkuvedet johdetaan Kivijärven suuntaan
- VE2 Talkin tuotanto aloitetaan, purkuvedet johdetaan Saarijärven suuntaan

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on laadittu kattavasti ja siinä on huomioitu voimassa olevista maakuntakaavoista Kainuun maakuntakaavan 2020 ja Kainuun vaihemaakuntakaavan 2030 hankealuetta koskevat ja sen läheisyydessä olevat maakuntakaavamerkinnot. Kainuun liitto tarkoittaa, että edellä mainittujen maakuntakaavojen lisäksi Kainuussa on voimassa myös Kainuun 1. vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan maakuntakaava ja Kainuun tuulivoimamaakuntakaava. Lisäksi tuulivoima-  
maakuntakaavan tarkistaminen on parhaillaan käynnissä.

Kainuun liitto toteaa, että hankealueen suunnittelussa on tarpeen huomioida YVA-ohjelmassa esitettyjen maakuntakaavamerkintöjen ja suunnittelumääräysten lisäksi voimassa olevien maakuntakaavojen koko

maakuntakaava-aluetta koskevat yleismääräykset mm. liikenneturvallisuuden, rantojen käytön, maa-ainesten ottotoiminnan ja muinaisjäännösten ja muun arkeologisen kulttuuriperinnön osalta.

Kainuun kokonaismaakuntakaavan tarkistamisen yhteydessä on muutettu Suomussalmen Kivikankaan kaivospiirin ekt - kohdemerkinnällä osoitettu alue aluevarausmerkinnäksi EK. Vaihemaakuntakaavassa 2030 on osoitettu uutena alueena Kivikankaan kaivoslupa-alue. Nämä toisiinsa rajoittuvat alueet on osoitettu maakuntakaavassa yhtenä aluevarausmerkintäkokonaisuutena EK. Merkinnällä EK osoitetaan kaivoslain piiriin kuuluvien kaivoskivennäisten hyödyntämiseen tarpeellisia alueita. Suunnitellun hankealueen laajennus ei sisälly Kivikankaan EK-merkintään, vaan laajennusalue on maakuntakaavassa osoitetulla maa- ja metsätalousvaltaisella alueella M. Vaihemaakuntakaavaan merkittyjen alueiden lisäksi kaivannaiskivennäisten hyödyntäminen on sallittua myös vaihemaakuntakaavan M -merkinnällä osoitetuilla maa- ja metsätalousvaltaisilla alueilla, mikäli kaivannaiskivennäisten ottoon liittyvät lupaehdot täyttyvät. YVA-ohjelman mukaan hankealueella ei ole voimassa olevaa yleiskaavaa eikä asema- tai ranta- asemakaavaa. YVA-ohjelmassa on tunnistettu, että hankkeessa tarvittavien lupien ja päätösten osalta tarvitaan mahdollisesti osayleiskaava.

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että ympäristövaikutusten arvioinnissa kiinnitetään huomioita liikenteen vaikutusten ja liikenneturvallisuuden arviointiin, arvioidaan vaikutukset luonnonympäristöön tuotannon aikana ja sen päätyttyä sekä huomioidaan muut lähialueen maankäyttömuodot."

5) Maakuntajohtaja Pentti Malinen ja suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ovat 1.6.2021 antaneet eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle seuraavan sisältöisen pyydetyt asiantuntijalausannon:

"ASiantuntijalausunto VNS 2/2021 VP Valtioneuvoston selonteke valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

### Yleistä

Kainuun liitto pitää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista hyvänä ja kannatettavana asiana, koska suunnitelman avulla pystytään tekemään pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa sekä varmistamaan aiempaa parempi EU-rahoituksen kokonaissaanto. Itä-Suomen neuvottelukunta on 24.3.2021 linjannut keskeiset toimenpiteet itäisen Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittämiseksi (liite). Toimenpiteille ja suunnitteluvalmiuden parantamiseen on osoitettava tarvittava pitkän aikavälin rahoitus.

Kainuun liitto näkee merkittävänä puutteena Itä- ja Pohjois-Suomen kanalta sen, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen aikana ei ole haluttu aidosti huomioida alueiden erityispiirteitä ja korjata voimassa olevassa pääväyläasetuksessa (LVM 933/2018) olevia puutteita. Maakuntakeskukset ovat kansallisesti merkittäviä liikenteen

solmukohtia ja niiden väliset yhteydet tulee luokitella pääväyliksi riippumatta niiden liikennevolyymeistä. Kainuun liiton mielestä suunnitelman saavutettavuutta koskevia tavoitteita ei saavuteta Itä- ja Pohjois-Suomen osalta valtioneuvoston selonteon VNS 2/2021 vp mukaisella suunnitelmalla.

Valtatie 5 Helsinki-Sodankylä (Viitosväylä) on valtakunnallisesti merkittävä pitkänmatkaisten elinkeinoelämän kuljetusten sekä työmatka- ja matkailuliikenteen väylä. Sen merkitys liikenne- ja kehityskäytävänä on erittäin suuri Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnille. Tärkeää on myös huomata, että valtatie 5 kanssa samassa liikennekäytävässä Kainuusta Kemijärvelle saakka ei ole olemassa olevaa raideyhteyttä, joka toimisi valtatielle 5 rinnakkaisena elinkeinoelämän kuljetusreitteinä ja tarvittaessa huoltovarmuusyhteytenä.

Kainuun liitto on aiemmin esittänyt liikenne- ja viestintäministeriölle valtatie 6 Helsinki-Joensuu-Kajaani (nykyisin pääväyläverkossa) yhteysvälin muuttamista siten, että valtatie 6 käsittää maantieyhteyden Helsinki-Joensuu-Kajaani-Oulu ja kantatien 89 Paltamo-Vartius muuttamista valtatieksi ja nimeämistä valtatieksi 22 Paltamo-Vartius. Valtatie 6 muodostuu nykyisellään yhteysvälistä Helsinki-Joensuu-Kajaani ja valtatie 22 muodostuu yhteysvälistä Oulu-Kajaani sekä kantatie 89 muodostuu yhteysvälistä Paltamo-Vartius.

Valtateiden 6 ja 22 yhteysvälimäärityä koskevat muutokset selkeyttäisivät valtatieverkostoa valtatie 6 muodostaessa valtakunnallisen Helsinki-Joensuu-Kajaani-Oulu yhteysvälin ja kehätien. Kantatien 89 tieluokkaa ja numerointia koskeva muutos valtatieksi 22 korostaisi Pohjois-Suomen merkittävimmän maan poikkisuuntaisen kansainvälisen rajaliikenneyhteyden merkitystä. Tieluokamuutoksen tekniset edellytykset ovat kunnossa ja valtatie 22 koskevissa suunnitelmissa on jo nyt usein mainittu Vartius osana suunnittelu- ja yhteysvälikokonaisuutta.

Kainuun liitto on todennut valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta antamassaan lausunnossa (15.2.2021) aiemmin LVM:lle antamansa esityksen, jossa todetaan, että pääväyläasetusta tarkistetaan nopealla aikataululla ja siihen lisätään valtatie 5 välillä Kajaani-Sodankylä ja valtatie 6 välillä Kajaani-Oulu (ml. tieluokamuutos). Edellä mainitut valtatie ovat merkittäviä muun muassa saavutettavuuden, kansainvälisen liikenteen ja maan tieverkon verkostomaisuuden toteutumisen vuoksi, niiden yhdistäessä alueita ja merkittäviä liikenteellisiä solmuja sekä niiden palvellessa erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Kainuun liiton näkemyksen mukaan pääväyläasetus ei menetä oleellisilta osin merkitystään, mikäli pääväyläasetusta täydennetään edellä mainituilla tieyhteyksillä. Tämä antaisi myös vahvan signaalin Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnille valtion tahdosta edistää alueiden elinvoimaa, kehittymistä ja saavutettavuuden paranemista.

#### VNS 2/2021 vp ja liikenneverkot (perusväylänpito ja kehittäminen)

Kainuun liitto esittää, että perusväylänpidon rahoitus nostetaan pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen pääväylien lisäksi elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeällä vähäliiken-

teisellä tieverkolla. Tienpidon ohjelmoinnin tulee perustua Väyläviraston ja ELY-keskusten asiantuntemukseen sekä maakuntien liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmiin.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painottuu pääväyläverkkoajattelu. Pääväylien (LVM:n asetus 933/2018) ulkopuolella on kuitenkin huomattava määrä maantieverkkoa, jolla on merkittäviä palvelutasopuutteita. Näillä maanteilla on usein tärkeä rooli alueiden saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kuljetuksille. Suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoitus kokonaisuutena lisääntyy suunnitelmakaudella, mutta tienpidon suhteellinen osuus perusväylänpidon kokonaisuudesta laskee kaksi prosenttiyksikköä. Kainuun liitto ilmaisee huolensa asiasta, koska tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että perustienpidon rahoitus kasvaa vain vähän ja maanteiden korjausvelkaa ei pystytä vähentämään kestävällä ja toivotulla tavalla. Julkisen talouden suunnitelmassa esitetyt määräraahaleikkaukset vuosille 2022–2025 eivät saa kohdentua perusväylänpidon rahoitukseen.

#### VNS 2/2021 vp ja henkilöliikenteen palvelut

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen palvelutaso ja riittävä rahoitus mahdollistavat Kainuun kilpailukykyisen ja kestäväen saavutettavuuden. Suunnitelmassa esitetään, että valtio määrittelee palvelutasovoitteet maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palveluille. Määrittely tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa vuosina 2021–2022. Valtio sitoutuu toteuttamaan määriteltyä kaukoliikenteen palvelutasoa henkilöliikenteen hankinnoin vuodesta 2025 alkaen, mikäli palvelutaso ei toteudu markkinaehtoisesti. Korona-pandemia on supistanut voimakkaasti markkinaehtoisia liikennettä ja joukkoliikenteen palvelutaso on turvattava nopeammalla aikataululla. Kainuun liitto esittää, että on löydettävä ratkaisu, miten palvelutaso toteutetaan ennen vuotta 2025.

Erytisesti lentoliikenteessä tulee löytää ratkaisu nopeasti. Valtion on turvattava lentoliikenteen vuorotarjonta Helsingistä itäisen Suomen maakuntakentille (Kuopio, Joensuu, Kajaani ja Savonlinna) osana alle kolmen tunnin palvelutasoa maakuntien ja Helsingin välillä, kunnes markkinaehtoisien liikenteen toimintaedellytykset ovat palautuneet koronapandemian jälkeen. Vuoden 2022 rahoitus tulee osoittaa välittömästi, jotta ostoliikenteen kilpailutus voidaan käynnistää.

Suunnitelman toimenpideohjelman kohtaa 5.2.7 Lentoasemaverkosto ja -lentoaikat koskevat kirjaukset ovat lähtökohtaisesti hyviä ja kannatettavia. Lentoliikenteen kehitysnäkymien arvioinnissa ja seuraamisessa tulee olla pitkäjänteisyyttä; arviointia ja seuranta tulee tehdä riittävän pitkällä aikavälillä, jotta johtopäätökset ovat oikeita. Lähitulevaisuudessa ei tule ajautua tilanteeseen, jossa esimerkiksi vähemmän liikennöityjä lentoasemia aletaan sulkemaan nyt vallitsevan koronatilanteen vuoksi. Lentoliikenteellä on merkittävä rooli alueiden saavutettavuudelle. Toimenpideohjelman kirjaus ”huolehtimaan pyrkimisestä” kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen toteutumiseksi on riittämätön ja poikkeaa asiakohdassa käytetyistä muista vastaavista sanamuodoista. Asiakohdan ensimmäinen lause tulee muuttaa muotoon: ”Valtio huolehtii kolmen tunnin

saavutettavuustavoitteen toteutumisesta pääkaupunkiseudulle niillä alueilla, joilla tavoite ei täyty raideliikenteen keinoin”. Valtiontuen tarpeeksi Finavian verkoston ulkopuolisille kentille on arvioitu noin 1 M€ vuodessa. On kuitenkin tärkeää, että Finavian verkoston ulkopuolisten lentoasemien määrän kasvaessa lisätään myös kokonaistuen määrää.

#### VNS 2/2021 vp ja alueelliset erityiskysymykset

Itäiselle Suomelle tunnusomaisissa piirteissä mainitaan kansainvälisten liikenneyhteyksien merkityksen korostuminen erityisesti kuljetusketjuissa (maantie- ja rautatieyhteydet Venäjälle ja edelleen Aasiaan sekä kauppamerenkulku Saimaan kanavan kautta ja lentoliikenteen suorat kansainväliset yhteydet). Kainuun liitto pitää tätä kirjausta hyvänä, koska kaikesta Suomen EU-ulkorajan ylittävästä liikenteestä valtaosa kulkee itäisen Suomen kautta (mm. 100 % rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteestä).

Kainuun liiton näkemyksen mukaan suunnitelmassa tulee huomioida paremmin myös alueiden suorat kansainväliset yhteydet. Itäisessä ja Pohjois-Suomessa tämä tarkoittaa erityisesti suoria maantie- ja rautatieyhteyksiä sekä kauppamerenkulkua Saimaan kanavan kautta. Suorat kansainväliset lentoyhteydet tulee mahdollistaa myös Suomen maakuntakentiltä. Toimivat rajanylityspaikat ovat kansainväliselle itäiselle Suomelle ehto.

Suunnitelman strategisissa linjauksissa Suomen kansainväliset yhteydet painottuvat edelleen vahvasti henkilöliikenteessä yhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja logistiikassa yhteyksiin rannikkosatamien kautta. Satamien ja lentoasemien rooli nähdään olennaisena osana kansainvälisiä matka- ja kuljetusketjuja maantie- ja rautatieliikenteen rajanylityspaikkojen jäädessä vähälle huomiolle.

Tavaraliikenteen sujuvuuden turvaaminen sekä viennin että tuonnin osalta itärajan maantie-, rautatie- ja vesitieylityspaikoilla on kriittinen menestystekijä Suomen teollisuuden kannalta. Rajaliikenteen osalta on tärkeää huolehtia toimivista yhteyksistä rajanylityspaikoille sekä varmistaa tiiviillä yhteistyöllä, että kehittämistyö Suomen puolella on linjassa Ruotsin ja Norjan sekä Venäjän puolen liikenneinfrahankkeiden kanssa.

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että itäisen suunnan raideyhteyttä kehitetään ja hankeyhtiötä lähdetään muodostamaan Lentorata-Porvoo-Kouvolalinjauksen pohjalta. Karjalan ja Savon ratojen matka-aikojen nopeuttaminen on tärkeää alueiden tasapuolisen kehittämisen vuoksi. Itäisen Suomen suhteellinen saavutettavuus raideliikenteessä on heikompi maan länsiosaan verrattuna. Itäisen Suomen pääosin yksiraiteisella rataverkolla kulkee henkilöjunien lisäksi erittäin paljon teollisuuden kuljetuksia, jotka suuntautuvat Suomen sisällä HaminaKotka-satamaan ja kansainvälisesti rajanylityspaikkojen kautta Venäjälle ja Aasiaan. Nykyisiä ratoja tulee kehittää kustannustehokkailla toimenpiteillä matka-aikojen nopeuttamiseksi, välityskyvyn ja liikennöinnin täsmällisyyden lisäämiseksi sekä Suomen viennin kannalta tärkeiden kuljetusten turvaamiseksi. Valtion tulee varautua pikaisesti suunnitelmavalmiuden lisäämiseen sekä nopeuttamis- ja toimintavarmuutta parantavien toimenpiteiden välittö-



mään käynnistämiseen.

Kainuun liitto pitää tarpeellisena alueellisen kuljetustuen jatkamista vuoden 2023 jälkeen. Tämä on elinkeinoelämän logistisen kilpailukyvyyn kannalta erittäin tärkeää. Alueellisesta kuljetustuesta tulee tehdä pysyvä tutkimuoto. Päätös pysyvästä alueellisesta kuljetustuesta antaisi selkeän viestin siitä, että pitkien kulkuyhteyksien päässä oleva jalostettuja tuotteita valmistava teollisuus nähdään tulevaisuudessa tärkeänä alueiden taloudellisena moottorina. Epävarmuus alueellisen kuljetustuen pysyvyydestä luo selkeitä haasteita yritysten pitkäjänteiselle investointien suunnittelulle ja työvoiman kehittämiselle Itä- ja Pohjois-Suomen alueella.

#### VNS 2/2021 vp ja toimivat viestintäyhteydet

Etätyön, -opiskelun ja -palvelujen lisääntyessä liikkuminen muuttuu muotoaan ja mahdollisuudet liikkumistarpeen vähentymiseen ja kestävämpien liikkumismuotojen käyttöön kasvavat.

Viestintäverkkojen tasapuolinen ja maanlaajuinen kehittäminen on tärkeää liikennejärjestelmän kehittämisen sekä monipaikkaisen asumisen, etätyön ja digitaalisten palvelujen hyödyntämisen kannalta. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeeseen ja -suoritteisiin vähentävästi sekä samalla myös vähentää liikkumisesta aiheutuvia päästöjä.

Tärkeää on myös ottaa huomioon 5G-verkon kehittämiseen kohdistuvat rajoitteet Suomen itärajan läheisyydessä. Tehokkain 5G-verkko ei tule Suomen itäisimpiin osiin siitä syystä, että Venäjällä on käytössä samat taajuudet. Tämä voi osaltaan estää tai hidastaa myös liikenteen digitaalisten palveluiden käyttöönottoa tällä alueella.

Kainuun liitto pitää tärkeänä myös henkilöliikenteen kaukojunien internet-yhteyksien parantamista. Toimivat yhteydet mahdollistavat sujuvan arjen, liikkuvan monipaikkaisen työn ja pendelöinnin. Henkilöjunamatkustajien verkkoyhteyksien parantaminen vaatii mobiiliverkon uudistamista ja vahvistamista. Valtion tulee varautua osallistumaan nopealla aikataululla kaukojunien internetyhteyksien parantamiseen yhteistyössä VR:n ja teleoperaattoreiden kanssa.

#### VNS 2/2021 vp ja liikenteen rahoitus sekä suunnitelman seuranta

Suunnitelmassa esitetty sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli valtion ja kuntien rahoituksen suhteen on Kainuun liiton mielestä kohtuuton. Se muuttaisi valtion ja kuntien kustannusvastuita ja lisäisi kuntien ja kaupunkiseutujen välistä eriarvoisuutta. Yhteisrahoitusmallin tulee koskea jatkossakin vain isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin valtion ja kuntien välisiin hyväksytyihin kustannusjakosuosituksiin. Valtakunnallisista periaatteista sopiminen on lähtökohtaisesti tärkeää, mutta periaatteiden tulee olla molempien osapuolten kannalta selkeät, tasapuoliset ja oikeudenmukaiset.

Suunnitelmassa painotetaan liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden paranemista (tehokkuustavoite). Tehokkuustavoitetta koskevissa strategisissa linjauksissa muun muassa todetaan, että uudet

investoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset. Tehokkuusnäkökulman yhteydessä tulee tiedostaa ja ottaa toimenpide- ja investointiohjelmissa huomioon, että valtion liikennehallinnon käyttämällä laskentamenetelmillä (hankearviointi, H/K-laskelma) saatavat hyödyt korostuvat taajaan asutuilla alueilla ja suurilla liikennemäärillä, eivätkä ne ota huomioon riittävästi saavutettavuutta ja sen merkitystä muille alueille, ilmastönäkökulmia tai maankäytön kehittymistä laajemmin maan erilaisilla alueilla.

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että jatkossa seurataan liikenteen rahoituksen yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia, erityisesti vaikutuksia aluekehitykseen, aluetalouteen ja alueiden saavutettavuuteen. Erityisen tärkeänä pidetään sitä, miten seurataan ja huolehditaan alueellisesta tasapainosta ja alueiden yhdenvertaisesta kehittämisestä (erityisesti kehittämishankkeiden alueellisen kohdentumisen kannalta).

Kainuun liiton mielestä on tärkeää, että jatkossa liikenteen rahoituksen kohdentamista seurataan myös suhteessa suunnitelmaan, muun muassa Vision 2050 edistymiseen, tavoitteiden edistymiseen ja strategisten linjausten toteutumiseen. Määrärahaseurannan lisäksi suunnitelman vaikuttavuutta on seurattava suhteessa käytettyihin määrärahoihin.

Kainuun liitto toteaa, että suunnitelmassa ei esitetä ratkaisuja, jotka liittyvät erikseen tehtäviin päätöksiin mm. eri liikennemuotojen päästövähennystiekartoista, liikenneturvallisuusstrategiasta sekä liikenteen verotuksesta ja muista taloudellisista ohjauskeinoista. Näiltä osin valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei ole kokonaiskuva liikennepolitiikan tulevaisuudesta vaan osa kokonaisuudesta. Kainuun liiton mielestä tulee varmistaa eri prosessien tuloksina syntyneiden päätösten yhteensovitus kokonaisvaltaiseksi, pitkäjänteiseksi liikennepolitiikaksi myös rahoitusten osalta."

6) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja maankäyttöasiantuntija Martti Juntunen ovat 3.6.2021 antaneet WSP Finland Oy:lle seuraavan sisältöisen lausunnon:

"LAUSUNTO TIESUUNNITELMASTA MAANTIEN 900 (HYRYNTIE) PARANTAMINEN VÄLILLÄ KANTOLANKUJA-PAJAKKAKOSKEN SILTA, KUHMO

WSP Finland Oy on pyytänyt Kainuun liiton lausuntoa Kuhmon keskusta taajama-alueella käynnissä olevasta tiesuunnitelmasta. Suunnitelma-asiakirjoihin kuuluvat hankkeen suunnitelmaluonnokset, jotka ovat: tiesuunnitelmaselostus, yleiskartta, suunnitelmakartat, ympäristösuunnitelmakartat sekä väylien poikkileikkaukset.

Kuhmon kaupunki laatii Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen antamalla suunnitteluluvalla tiesuunnitelmaa maantielle 900 välille Kantolankuja-Pajakkakosken silta. Suunnitelmassa esitetään maantien linjauksen siirtämistä noin 1,3 kilometrin matkalla nykyistä etelämmäksi. Muutos mahdollistaa alueen teollisuuskortteleiden laajenemisen etelään ja alu-

eella toimivien yritysten tulevaisuuden investointien toteuttamisen.

### Tiesuunnitelmaluonnos

Maantie 900 yhteysvälillä Kuhmo-Pohjavaara on osoitettu voimassa olevassa Kainuun maakuntakaavassa 2030 elinkeinoelämän kannalta erityisen merkittäväksi seututieksi kaavamerkinnällä st-e. Tällä kaavamerkinnällä osoitetaan elinkeinoelämän kannalta erityisen tärkeät seututiet, joiden liikenteellinen merkitys edellyttää mm. tien leveyteen ja geometriaan liittyviä kehittämistoimenpiteitä. Alueella on voimassa MRL:n 33.1 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus.

Kainuun liitto esittää, että tiesuunnitelmaselostuksen luonnoksen kohdassa 1.4. Maankäyttö ja kaavoitus / Vireillä olevat maakuntakaavat oleva sana täydentämiseksi korvataan sanalla tarkistamiseksi.

Kainuun liitolla ei ole muuta huomautettavaa tiesuunnitelmaluonnokseen."

Lisätietoja lausunnoista nro 1-6 antaa suunnittelujohtaja Sanna Schroderus, puh. 044 710 0873 tai sähköpostitse osoitteella etunimi.sukunimi@kainuunliitto.fi.

### Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus merkitsee annetut lausunnot tiedoksi.

### Maakuntahallitus:

Käydyn keskustelun jälkeen maakuntahallitus hyväksyi maakuntajohtajan ehdotuksen.

---