

**Kainuun liiton lausunnot ajalla 21.9. - 4.10.2021**

229/10.02.00/2021, 76/03.00.00/2020, 232/08.00.00.00/2021

MH § 233

1) Maakuntajohtaja Pentti Malinen ja suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ovat 24.9.2021 antaneet liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan sisältöisen lausunnon:

**"LAUSUNTO OSTETTAVASTA HENKILÖJUNALIIKENTEESTÄ VUOSILLE 2022–2030**

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) pyytää alueilta ja muilta sidosryhmiltä näkemyksiä vuosille 2022–2030 suunnitellusta ostoliikenteen tarjonnasta 24.9.2021 klo 16.00 mennessä lausuntopalvelu.fi:ssä. Lausuntopyyntöaineisto löytyy verkko-osoitteesta <https://lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposallid=542c2f91-2c44-46cc-acf8-8c7a37b1f45e>

**Ostoliikenteen tausta**

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaan LVM on palvelusopimusasetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomaisen rautatieliikennettä koskeissa asioissa Helsingin seudun liikennekuntayhtymän (HSL) toimivalta-alueen ulkopuolella.

LVM täydentää toimivalta-alueellaan VR:n markkinaperusteisia henkilöliikennepalveluja ostoliikenteellä, joka kohdentuu valtakunnallisesti ja alueellisesti liiketaloudellisesti kannattamattomiin yhteysväleihin ja vuoroihin.

LVM:llä ja VR:llä on voimassa oleva ostoliikennesopimus vuoden 2021 loppuun asti. Nykyinen sopimus on covid-19 pandemian vuoksi tehty väliaikaisratkaisu, jonka tarkoituksena on ollut turvata riittävä henkilöraide liikenteen palvelutaso poikkeustilanteessa.

Vuoden 2021 ostoliikennesopimuksessa osapuolet sopivat, että uusi sopimus korvasi aiemmat sopimusjärjestelyt, ja samalla niihin liittyvät oikeudet ja velvoitteet päättyivät.

Vuosille 2022–2030 on tarkoituksena laatia palvelusopimusasetuksen mukainen 9-vuotinen suorahankintasopimus, jolla luodaan riittävän pitkä näkymä ostoliikenteen palveluihin ja mahdollistetaan muun muassa kaulustoinvestointeja ja palveluiden kehittäminen.

**Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma**

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on todettu, että valtio hankkii henkilöjunaliikenteen palveluja VR Yhtymä Oy:ltä (VR) EY:n palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisena suorahankintana. Hankinnoilla ostettaisiin yöjunaliikennettä sekä taajamajunaliikenteen

palveluja Etelä-Suomessa. Valtio ostaisi myös kaukoliikennettä ja sähköistämättömillä rataosilla kiskobussiliikennettä.

LVM:n ja VR:n väliset neuvottelut yhdeksän vuoden mittaisesta suora-hankintasopimuksesta vuosille 2022–2030 ovat käynnissä. Liikenteen ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja työssäkäyntialueiden laajentamiseksi uusien paikkakuntien välille selvitetään mahdollisuuksia laajentaa henkilöjunaliikenteen tarjontaa myös uusille alueille.

Hankinnassa huomioidaan esteettömyysvaatimukset, eri liikennemuotoja yhdistävät matkaketjut sekä pyörämatkailun tarpeet.

Koronatilanteen vaikutuksia hankintaan selvitetään neuvottelujen yhteydessä. Valtion kustannukset ovat noin 32 milj. € vuodessa, kuten nyky-sinkin. Rahoituksesta osa katetaan ilmastoperusteisesta joukkoliikennetuesta.

### Tavoitteet

Suomessa on pidetty tärkeänä varmistaa henkilöjunaliikenteen valtakunnallisen kokonaistarjonnan kannalta, että rataverkolla on liikennetarjontaa myös silloin kun se ei taloudellisesti luontaisesti muodostu.

Ostoliikenteellä mahdollistetaan julkisen palveluvelvoitteiden asettaminen VR:lle ja valtakunnallisesti korkeampi palvelutaso kuin mihin pelkät suorat lipputulot antaisivat mahdollisuuden.

Etelä-Suomen taajamajunaliikenteellä tavoitellaan kattavaa taajamajunaliikenteen palvelua Helsingin ja Tampereen sekä Lahden – Kouvolan ja Kotkan muodostamalle alueelle eri vuorokauden aikoina työmatka- ja asiointiliikkumiseen. Palveluilla on merkitystä saavutettavuuden näkökulmasta myös syöttöliikenteen. Taajamajunaliikenteen palvelut ovat tärkeä osa Etelä-Suomen joukkoliikennejärjestelmää ja ihmisten liikkumisen mahdollisuuksia.

Lapin yöjunaliikenteellä tavoitellaan yli-yön saavutettavuutta Etelä- ja Pohjois-Suomen välillä sekä käytännön vaihtoehtoa henkilöautolle ja lentokoneelle Lapin matkailuun. Yöjunaliikenteen palvelutasoa ja kapasiteettia yhteensovitetaan erilaisten sesonkien kanssa rata- ja kalustokapasiteetin sallimissa puitteissa.

Sähköistämättömien rataosien kiskobussiliikenteellä tavoitellaan henkilöjunaliikennepalvelua haja-asutusalueiden sähköistämättömillä rataosilla. Dieselkäyttöistä kiskobussikalustoa käytetään tarjoamaan henkilöjunaliikenteen peruspalveluja työmatka- ja asiointiliikenteeseen. Palveluilla on merkitystä saavutettavuuden näkökulmasta myös syöttöliikenteen.

Muilla kaukoliikenneyhteyksillä tavoitellaan täydentäviä kaukoliikenneyhteyksiä muuten kannattamattomille yhteysväleille. Muuta, pääosin Intercity-kalustolla, harjoitettua henkilöjunakaukoliikennettä hankitaan sellaisille yhteysväleille, jotka palvelevat liikennejärjestelmän palvelutuotantoa ja henkilöjunaliikenteen tarjontaa kokonaisuutena, vaikka yksittäisen reitin matkustajamäärät eivät mahdollistaisi taloudellisesti elinkelpoista reittiä tai palvelua.

## VASTAUKSET LAUSUNTOPYYNNÖN KYSYMYKSIIN:

### Täydentääkö suunniteltu ostoliikenne alueenne saavutettavuutta ja palveleeko hankinta liikkumistarpeita, millä tavalla?

Hyvä saavutettavuus on maan eri alueille keskeinen kilpailukykyyn vaikuttava tekijä. Henkilöjunaliikenne vähäpäästöisenä joukkoliikennemuotona tulee nähdä kansalaisille tarjottavana peruspalveluna, joka tulee turvata ja sitä aktiivisesti kehittää.

Kainuun kautta kulkevia kaukojunia koskee ostopalvelun kohta ”Muilla kaukoliikenneyhteyksillä”.

Kaukoliikenteen ostoliikenne yhteysväliillä Kuopio-Kajaani-Oulu-Rovaniemi parantaa merkittäväällä tavalla markkinaehtoista liikennettä sekä Kainuun maakunnan että Pohjois-Savon ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnan saavutettavuutta ja liikkumistarpeita. Kainuun kautta kulkevat Kuopio-Kajaani-Oulu-Rovaniemi ja Kuopio-Kajaani-Oulu yhteysvälien juna- vuorot ovat pitkän matkan henkilöliikenteen kaukojunia ja muodostavat junanvaihtojen kanssa saumattomia matkaketjuja. Niillä on siten keskeinen osa maan liikennejärjestelmässä ja Savon radan henkilöjunaliikenteen tarjonnassa. Kainuusta etelään ja sieltä pohjoiseen kulkevat juna- vuorot ovat Kainuulle oleellisen tärkeitä työmatkustuksen, opiskelumatkojen ja vapaa-ajan yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, Savon radan kaupunkeihin sekä Pieksämäeltä Jyväskylään, Tampereelle ja aina Turkuun saakka.

Tässä yhteydessä on tärkeää myös huomata, että kaukojunaliikenteen ostovuorot vastaavat erilaisiin liikkumistarpeisiin esimerkkinä asevelvollisuuttaan suorittavat henkilöt, joille ostoliikenteen junavuorot tarjoavat edullisen ja turvallisen matkustusmuodon varuskuntapaikkakunnan (esimerkiksi Kajaani) ja kodin välille.

Kainuun liitto pitää hyvänä, että ostoliikenteessä tehdään yhdeksänvuotinen sopimus, jolla on mahdollista turvata pitkäjänteisesti alueen saavutettavuutta.

Kainuun liitto yhtyy muiden itäisen Suomen maakuntien näkemyksiin ostoliikenteen merkityksestä saavutettavuuden parantamiseen ja liikkumistarpeisiin vastaamisesta, jotka esitetään seuraavana:

Itäisen Suomen maakuntien mukaan joukkoliikenteen palvelutason on mahdollistettava itäisen Suomen kilpailukykyinen ja kestävä saavutettavuus. Rautateiden henkilöliikenteessä tämä tarkoittaa palvelutason säilyttämistä vähintään tasolla, joka muodostui markkinaehtoisen sekä osto- ja velvoiteliikenteen kokonaisuudesta vuonna 2019. Esitetty ostoliikenne täydentää koko itäisen Suomen saavutettavuutta ja palvelee alueen liikkumistarpeita seuraavassa esitetyllä tavalla, mutta se ei kaikilta osin vastaa Itä-Suomen tarpeisiin (vastaus kysymykseen aikataulujen muutostarpeet).

Ostoliikenne mahdollistaa myös alueellisesti tärkeät junayhteydet: Savonlinna-Parikkala, Nurmes-Joensuu ja Iisalmi-Ylivieska.

Iisalmi-Ylivieska on tärkeä henkilöliikenteen poikittaisyhteys Savon ja Pohjanmaan ratojen välillä laajemminkin kuin vain Ylä-Savon kannalta. Vuorotarjontaa on kehitettävä ottamalla huomioon molempien Savojen ja Kainuun maakuntien tarpeet sujuvista matkaketjuista Pohjanmaalle/Pohjanmaalta.

Nurmes-Joensuu yhteydellä on kriittinen merkitys Pielisen Karjalan alueelliselle saavutettavuudelle, yhteys palvelee sekä paikallisia asukkaita ja yhä enemmän myös matkailuliikennettä. Tämän henkilöjunayhteyden merkitys ulottuu myös Kainuuseen Kuhmon kaupungin alueelle. Ilman junayhteyttä on pelkästään julkisten, alati vähenevien, linja-autoliikennevuorojen armoilla. Erityisesti junayhteys Helsinki-Vuonisaari on nostanut matkailijamääriä huomattavasti viime vuosina, ja asiakkaita palvelee jatkoyhteys Vuonisaaresta Kolille laivalla kesäkautena.

Ostoliikenne mahdollistaa tärkeän poikittaisen junayhteyden Joensuusta Varkauden kautta Pieksämäelle ja siitä edelleen Jyväskylän kautta länteen. Yhteys on erityisen tärkeä esim. Itä-Suomen yliopiston opiskelijoiden liikkumiselle.

Savonlinna-Parikkala tukee yhdessä Karjalan radan liikenteen kanssa seutukunnan saavutettavuutta maan muista osista sekä palvelee seutukunnan sisäisiä liikkumistarpeita. Yhteys palvelee myös yhä enemmän matkailuliikennettä.

#### Tukevatko suunnitellut aikataulut matkaketjuja ja siirtymistä kestävään liikkumiseen, miten?

Kainuun liitto yhtyy muiden itäisen Suomen maakuntaliittojen näkemykseen, jonka mukaan suunnitellut aikataulut eivät täysin mahdollista sujuvia matkaketjuja ja siirtymistä kestävään liikkumiseen.

Matkaketjujen tulee tukea toisiaan ja odotus liikennevälineestä toiseen siirtymiseen ei saa venyä tarpeettoman pitkäksi. Solmupisteissä junan tai suunnanvaihdon kesto tulee pyrkiä minimoimaan. Matkaketjuissa tulee huomioida odotusmahdollisuudet asemilla junanvaihtojen yhteydessä. Erittäin tärkeää on sovittaa yhteen henkilöjunaliikenne ja linja-autoliikenne.

Liikennejärjestelmän kokonaisuuden kannalta arviointi on tässä tilanteessa vaikeaa, sillä koronan jälkeisen markkinaehtoisen liikenteen arviointi on vaikeaa. Tälläkin hetkellä esimerkiksi Savon ja Karjalan radalla liikennöintiä on supistettu ja varhaisimmat aamujunayhteydet eivät liikennöi toistaiseksi pääkaupunkiseudulta maakuntiin.

Aikataulut ovat suunniteltu pääosin liityntäyhteyksiksi kaukoliikenteeseen, jolloin aikataulut eivät kaikilta osin mahdollista alueiden sisäistä pendelöintiä. Esimerkiksi Nurmes-Lieksa-Joensuu yhteys ei palvele päivittäistä liikkumista maakuntakeskuksen ja Pielisen Karjalan välillä.

VR:n ja ELY-keskusten välistä viestintää tulee parantaa, jotta henkilöjunaliikenteen aikataulumuutoksiin jää riittävästi aikaa reagoida.

Luoko suunniteltu ostoliikennetarjonta päällekkäisyyttä alueenne muun julkisen liikenteen tarjonnan kanssa?

Suunniteltu henkilöjunaliikenne ei luo päällekkäisyyttä muun julkisen liikenteen kanssa vaan ainoastaan täydentää sitä. Pitkien maantielikenne-etäisyyksien vuoksi lentoliikenne tulee olemaan Kainuulle Savon radan merkittävään nopeudennostoon saakka keskeisin mm. elinkeinoelämän ja matkailun yhteys Etelä-Suomeen. Tällä hetkellä markkinaehtoinen linja-autoliikenne on Kainuussa ja muualla itäisessä Suomessa vähentynyt voimakkaasti ja senkin vuoksi rautateiden ostoliikenteen jatkaminen on erittäin perusteltua ja tärkeää.

Onko teillä yksittäisiä perusteltuja aikataulujen muutostarpeita, millaisia?

Kajaani-Oulu-Kajaani välille esitämme arkipäivisin liikennöivää työ- ja asiointimatkustuksen mahdollistavaa edestakaista henkilöjunavuoroa, joka lähtee Kajaanista noin kello 6 ja paluuvuoro Oulusta noin kello 16. Oulu on Kainuun ja Oulu-Kajaani yhteysvälin kuntien päivittäisen työ- ja asiointimatkustuksen kohde. OYKS ja kaupungin muut terveysterveyspalvelut ovat kainuulaisten ja muiden radanvarsikuntien asukkaiden erityisterveyspalvelujen paikkoja. Hallinnon, elinkeinoelämän ja korkeakoulutuksen yhteydet suuntautuvat Ouluun. Arkipäivän asiointiin mahdollistavat joukkoliikenneyhteydet ovat siten hyvin tarpeellisia ja uusi junavuoro palvelisi Kainuun kuntien lisäksi Pohjois-Pohjanmaan kuntien Vaalan, Utajärven ja Muhoksen päivittäistä työ- ja asiointimatkustusta Ouluun.

Kainuun liitto yhtyy muiden itäisen Suomen maakuntien kannanottoon yksittäisistä aikataulujen muutostarpeista, jotka esitetään seuraavana:

Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät seuraavia täydennyksiä VR-Group Oy:n esittämään liikenteeseen. Esitys sisältää vuorojen lisäyksiä, aikataulujen ja pysähdyspaikkojen muutostarpeita seuraaville rataosille.

Kuopio-Kouvola(-Helsinki) välille esitämme vuoron lisäämistä siten, että Kuopiosta on mahdollista saapua Helsinkiin ennen kello 9.00. Yhteys olisi mahdollista toteuttaa siten, että IC 104 Kouvola-Helsinki (tilanne 20.9.2021) toimisi jatkoyhteytenä Kuopio-Kouvola välillä liikennöivälle ostoliikennevuorolle. Aamuyhteys (ennen kello 9.00) Helsinkiin on kriittinen maakuntien elinkeinoelämälle.

Joensuu-Pieksämäki välille esitämme yhtä uutta päivittäistä vuoroa, joka lähtisi Pieksämäeltä jo aamupäivän aikana (Tämä edellyttäisi myös lisävuoroa Jyväskylän ja Pieksämäen välille, jolloin se palvelisi jatkoyhteytenä Tampereelta Jyväskylään klo 8:43 saapuvalla junalla) ja paluuvuoroa, joka lähtisi Joensuusta siten, että siltä olisi jatkoyhteys 15:23 Pieksämäeltä Tampereelle lähtevään junaan. Esitämme myös, että Ylämyllyn liikennepaikka otettaisiin henkilöliikenteen käyttöön sen jälkeen, kun Ylämyllyn puunkuormausta paikka siirretään tulevaisuudessa uuteen paikkaan. Selvitystyö uuden kuormausta paikan sijainnista on käynnistymässä tulevan talven aikana.

Joensuusta Nurmeksen suuntaan esitämme uutta junayhteyttä, joka lähtisi Joensuusta varhain aamulla siten, että se mahdollistaisi esim. päivittäisen matkustamisen junalla myös Joensuun ja Pielisen Karjalan

(Lieksa/Nurmes välillä ja mahdollistaisi myös paremman asiointiliikenteen Pielisen karjalan ja maakuntakeskus Joensuun välillä, kun paluu Joensuuhun olisi aamupäivän aikana. Rataosalle esitämme myös uutta seisaketta Nurmeksen Bomban kohdalle, tämä parantaisi erityisesti kehittyvää Pielisen Karjalan matkailuliikennettä.

Savonlinna-Parikkala välille VR:n esityksessä on esitetty aa-muvuoro, joka mahdollistaa saapumisen Helsinkiin 9.30 maanantaisin. Esitämme, että vastaava yhteys järjestetään myös muina arkipäivinä. Lisäksi esitämme uutta seisaketta Putikon kohdalla, tämä palvelisi varsinkin matkailuliikennettä sekä paikallisten asiointiliikennettä.

Etelä-Karjalassa maakunnan toimijat ovat joutuneet tähän asti paikkaamaan VR:n palvelutasopuutteita omalla kustannuksellaan. Lappeenranta–Imatra kaupunkiseutu on yhdessä Etelä-Karjalan kauppakamarin ja LUT-yliopiston kanssa rahoittanut Taksi Saimaa Oy:n liikennöimää kutsutaksipalvelua, joka on toiminut liityntäyhteytenä välillä Lappeenranta–Helsinki-Vantaan lentoasema sekä Lappeenranta–Kouvolan rautatie-asema. Tämä on mahdollistanut maakunnasta joko suoran yhteyden tai Kouvolan kautta junayhteyden myöhään saapuviin ja aikaisin lähteviin lentoyhteyksiin Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Nykyinen tilanne, jossa maakunnan toimijat joutuvat omalla kustannuksellaan paikkaamaan VR:n palvelutasopuutteita, ei ole kestävä, ja se pitää korjata. Merkittävimpiä palvelutasopuutteita tulee parantaa seuraavasti:

Aamuvuoro, jolla Helsingin suunnasta pääsee Lappeenrantaan klo 8 ja Imatralle klo 8.30.

Iltavuoro, jolla maakuntaan pääsee Helsinkiin saapuvilta iltalennoilta. Iltapäivällä klo 16.22 Lappeenrannasta Helsinkiin lähtevän vuoron tulisi lähteä Imatralta.

Työssä- ja koulunkäynnin ja asioinnin helpottamiseksi sekä aamujunien käytettävyyden parantamiseksi olisi saatava Imatralta pohjoisen suuntaan klo 16 aikoihin lähtävä junavuoro.

Edellä mainitut itäisen Suomen esitykset tukevat maan ensimmäisen Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttamista erityisesti seuraavien tavoitteiden osalta:

Kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä ja yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä muualle Suomeen.

Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoiluun paranee työssäkäynnin kannalta merkittävimmillä yhteysväleillä maakuntakeskusten välillä.

Säilytetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueelta maakuntakeskuksiin ja muihin tärkeisiin keskuksiin. Kaikkien väestöryhmien ja yritysten tyytyväisyys liikennejärjestelmään paranee.

Liikenteen solmukohtien ja matkaketjujen toimivuutta kehitetään (liikennepalvelut, informaatio, muut palvelut).

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuudet turvataan sosiaalisen kestävyden takaamiseksi.

Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumis-  
muotojen osuus kasvaa ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät edistäen ilmastotavoitteen saavuttamista.

### Näkemyksenne tulevista liikennetarpeista perusteluineen?

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on kirjaus siitä, että LVM tekee vuosina 2022-23 pitkän matkaiselle joukkoliikenteelle palvelutasotavoitteet. Esitämme, että tämän tarkastelun perusteella mahdollisesti havaittuja palvelutasopuutteita täydennetään jatkossa myös uudella ostoliikenteellä.

Kainuulle tärkeän Itäisen yöjunayhteyden käynnistäminen on viivästynyt. Esitämme asiaan pikaista päätöksentekoa ja tarvittavien toimenpiteiden käynnistämistä. Asian valmistelussa tulee osallistaa sidos- ja käyttäjäryhmiä. Tämä uusi yöjunayhteys tulee aikanaan sisällyttää ostoliikennesopimukseen. Uudella Itäisen yöjunaliikenteen käynnistämällä, mukaan lukien junayksikköön liitettävät autovaunut, voitaisiin tukea työmatka- ja matkailuliikennettä sekä siirtymistä kestävään liikkumiseen. Yöjunaliikenteen tarjonnaksi vuodelle 2022 on lausuntopyynnön mukaan suunniteltu samantasoinen tarjonta kuin vuodelle 2021. Nykyistä Helsingistä ja Turusta lähtevää Lapin yöjunaliikennöinnin palvelutasoa ollaan parantamassa uudella yöjunarungolla (LTA III 2021, 23.6.2021). Sanna Marinin hallituksen budjettiriihessä 16.9.2020 päätettiin Kestävä matkailu 2030-ohjelman käynnistamisestä. Ohjelmassa todetaan, että työ- ja elinkeinoministeriö sekä liikenne- ja viestintäministeriö aloittavat erillisneuvottelut VR:n kanssa Itäisen yöjunayhteyden käynnistamisestä ja yöjunaliikenteen palvelutason kehittämisestä määräaikaisella sopimuksella. Neuvottelujen tarkoituksena on selvittää liikenteen aloittamisen mahdollisuudet sekä tarvittavat resurssit. Tavoitteena on tuoda neuvottelujen pohjalta esitys vuoden 2021 talousarvion täydentävään esitykseen mennessä.

Kainuun liitto yhtyy muiden itäisen Suomen maakuntien kannanottoon tulevista liikennetarpeista, jotka esitetään seuraavana:

Rautateiden jatkosähköistyshankkeita tulisi mielestämme edistää. Vaikka jatkosähköistyshankkeilla suurin merkittävyys onkin tavaraliikenteen kustannustehokkuuden parantamisessa, niin jatkosähköistys palvelisi myös henkilöliikennettä ja mahdollistaisi myös paremmat mahdollisuudet henkilöliikenteen kehittämiseen sähköistettävillä (Joensuu-Pieksämäki, Joensuu-Siilinjärvi, Joensuu-Kontiomäki ja Säkäniemi-Niirala) rataosilla.

Iisalmi-Ylivieska rataosuuden sähköistys on parhaillaan tekeillä. Sähköistyksen jälkeen henkilöliikenne rataosalla voitaisiin hoitaa myös muulla, palvelutasoltaan paremmalla junakalustolla, kuin nykyisellä kis-

kobussikalustolla. Samoin sähköistämisen jälkeen tulisi mahdollisia aikataulutarpeita tarkastella uudelleen.

Karjalan ja Savon radoille tulisi tulevaisuudessa saada myös Helsingin suunnalta varhaisempi aamupäiväyhteys. Tällä hetkellä esimerkiksi Joensuuhun ja Kuopioon ensimmäiset Helsingistä lähtevät junat ovat perillä vasta puolen päivän jälkeen. Karjalan radan aikaisempi yhteys mahdollistaisi myös aikaisemman yhteyden tarjoamisen Savonlinnaan. Ilmastönäkökulmasta junaliikennettä tulisi kehittää, jolloin aamupäiväyhteydet pääkaupunkiseudulta eivät olisi pelkästään lentoliikenteen varassa.

Luumäki-Imatra-kaksoisraiteen valmistumisen jälkeen raideliikenteen palvelutasoa tulee parantaa kaikilla Karjalan radan varrella olevilla paikkakunnilla ja asemilla. Kaksoisraiteen saaminen koko välille on tärkeää, koska nykyinen raidekapasiteetti asettaa suuria haasteita liikenteen lisäämiselle välillä Luumäki-Imatra. Radanvarren kunnissa on jo nykyisin tarpeita, joihin nykyinen palvelutaso ei pysty vastaamaan:

Työssäkäynnin mahdollistavat aamu- ja iltapäivävuorot Luumäen Taavetissa ja Jurvalassa.

Esimerkiksi Taavetin elementtitehtaalla on viimeisimpien tietojen mukaan jopa 10 työpaikkaa odottamassa täyttämistä. Raideliikenneyhteys mahdollistaisi työvoiman liikkumisen esimerkiksi Kouvolasta tai Lappeenrannasta Taavettiin.

Simpeleen aseman junavuoroja on supistettu nykyisen Luumäki-Imatra-ratahankkeen takia. Poistetut vuorot tulee palauttaa viimeistään siinä vaiheessa, kun ratahanke valmistuu."

2) Aluekehityspäällikkö Paula Karppinen on 27.9.2021 antanut liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan sisältöisen lausunnon:

#### "Lausunnonantajan lausunto hallituksen esitysluonnoksesta

##### Yleistä

Kainuun liitto esittää muiden maakuntien liittojen rinnalla ja jo aiemmin esitetyn lailla, että laajakaistarakentamiseen varatun tuen tulee kohdistua vain edistyksellisten, huippunopeiden kiinteiden viestintäyhteyksien tukemiseen. Tällä varmistetaan se, että tehtävät investoinnit ja rakennettavat yhteydet ovat pitkäikäisiä ja vastaavat myös tulevaisuuden teknologiakehityksen tarpeisiin. Kainuun liitto kannattaa hallituksen esitystä tältä osin. Kainuun liitto painottaa myös, että kuntien maksuosuuksien poistaminen tai laskeminen minimiin on ehdoton edellytys tarkoitukseen varatun tuen nopealle sitomiselle, hankkeiden toteutukseen lähtemiselle ja ylipäätään nykyisen laajakaistaohjelman onnistumiselle.

Kiinteät yhteydet pystyvät tarjoamaan ulkopuolisista olosuhteista riippumatta luotettavan ja tasalaatuisen yhteysnopeuden kaikille käyttäjille. Nykyisin suurin osa kiinteistä viestintäyhteyksistä toteutetaan valokuidulla, joka mahdollistaa teknisesti yhteyden lataus- ja lähetysnopeuden nosta-



misen ainakin yhteen gigabittiin sekunnissa. Valokuituverkkojen elinkaari on vähintään 50 vuotta eli huomattavasti pidempi kuin langattomilla tekniikoilla. Julkista tämän lain mukaista tukea tulee käyttää vain elinkaareltaan ja vaikuttavuudeltaan pitkäaikaisten tietoliikennetarkoitusten toteutukseen, mikä samalla parantaa edellytyksiä niitä täydentävien yhteyksien ja palvelujen toteuttamiseen. Tämä tukee myös Euroopan komission sekä samalla myös Suomen tavoitteita, joiden mukaan vuonna 2025 kaikilla kotitalouksilla tulee olla mahdollisuus käyttää vähintään 100 Mbit/s yhteyksiä, joiden nopeus olisi voitava kasvattaa yhteen gigabittiin sekunnissa. Investoimalla valokuituverkkoihin varmistetaan riittävä nopeus vuosikymmeniksi eteenpäin.

Kattavien tehokkaiden tietoliikenneyhteyksien rakentamiseen varatun kansallisen tuen sekä Suomen kestävän kasvun ohjelman kautta esitetyn ja mahdollisesti saatavan RRF-tuen, riittävän nopea sitominen tarkoitukseensa, rakentamisen nopea liikkeelle lähtö ja hankkeiden toteuttaminen, edellyttävät kuntien osallistumiskynnyksen reilua madaltamista. Varmin tapa ohjelman nopealle toteutukselle on poistaa kuntaosuudet kokonaan. Nykyisellään laki ja sitä koskeva asetus eivät mahdollista erityisesti harvaan asuttujen ja pitkien välimatkojen kuntien osallistumista hankkeisiin – mikä tekee EU:n ja Valtioneuvoston laajakaistaa koskevien tavoitteiden toteutumisesta käytännössä mahdottoman.

Nykyisen asetuksen mukaiset omarahoitusosuudet estävät myös tavoitteiden mukaisen verkon kattavuutta täydentävän rakentamisen kunnissa, joissa valokuitua on jo rakennettu, mutta joissa lisärakentamiselle on edelleen kipeästi tarvetta. Aiempaa rakennettua verkkoa täydentävän valokuiturakentamisen, tulee olla tuettavaa, ilman että rakennettava verkko on itsenäisesti operoitava verkkokokonaisuus.

### Maakuntien liittojen esitys kuntien maksuosuuden poistamisesta

Maakuntien liitot, ml. Kainuun liitto, ovat jo aiemmin esittäneet, ja esittävät edelleen, että kunnan omarahoitusosuudesta luovutaan kokonaan ja valtiontuki nostetaan 66 prosenttiin tai maaseuturahaston hankkeissa käytettyyn 70 prosenttiin. Tämä on perusteltua, sillä edellisen tukiohjelman aikaan useilla kunnilla ei ollut taloudellisia edellytyksiä toteuttaa hankkeita, vaikka niiden maksuosuus olisi ollut vain 8 %. Samalla se mahdollistaisi eri tukien joustavan käytön. Eri rahoituskanavien tukiehdot tulee olla samankaltaisia, kuten maaseuturahaston 16 miljoonan elvytyspaketin tuessa laajakaistahankkeisiin vuosille 2021-2022 (n+3), jossa ei ole lainkaan pakollista kuntaosuutta.

Kansallisesti laajakaistaohjelmalle on varattu vuoden 2021 valtion budjetista 5 miljoonaa euroa. EU:n elpymisvälineestä (RRF) Suomen kestävän kasvun ohjelmassa laaditun suunnitelman mukaisesti esitetään 49,8 miljoonaa euroa laajakaistaohjelman täydentämiseen ja toteutukseen. EU:n elpymisvälineestä haettu tuki on tarkoitettu nopeaan elpymiseen ja se tulisi sitoa parin seuraavan vuoden sisällä. Hankkeiden toteutusten tarkaraja olisi elokuun loppu 2026. Suurena riskinä on, ettei varoja saada sidottua komission elvytysvaroille asettamassa aikataulussa, mikäli hankkeille vaaditut kuntaosuudet pysyvät nykyisen asetuksen mukaisina. Maaseuturahaston 16 miljoonan euron elpymistuki tulee todennäköisesti

sidottua jo kahdella ensimmäisellä hakukierroksella vuonna 2021, koska kuntien ei tarvitse osallistua hankkeiden rahoitukseen lainkaan. Ryhmäpoikkeusasetuksen puitteissa kunnat voivat kuitenkin halutessaan lisäksi tukea näitä hankkeita.

Eduskunnan vastauksessa (EV 195/2020 vp) edellytetään valtioneuvoston seuraavan tarkoin lain tavoitteiden toteutumista ja erityisesti sitä muodostuvatko kuntaosuudet kohtuuttomiksi ja estävät ohjelman etene-  
misen. Hallituksen esityksen kohdassa 5.2. todetaan seuraavaa: ”Näin ollen voimassa olevan lain tavoitteiden toteutumisesta ja kunnan maksu-  
osuuksien kohtuullisuudesta ei ole saatu vielä käytännön kokemuksia ar-  
vioinnin pohjaksi.” Edellisen laajakaistaohjelman reilun kymmenen vuo-  
den aikainen toteutus on antanut runsaasti näyttöä rakentamisen mah-  
dollistavista edellytyksistä ja osoitti kohtuuttomiksi osoittautuneiden kun-  
taosuuksien olleen merkittävä este kuntien osallistumiselle asukkaidensa  
ja koko yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömiin tietoliikenneyh-  
teyshankkeisiin. Laajakaistarakentamiseen varatun tuen saaminen sille  
tarkoitettuun kohteeseen oli tavoitteisiin nähden aivan liian hidasta.

On myös huomattava, että voimassa olevassa asetuksessa kuntien ra-  
hoitusosuuksien määrittelyperusteet eivät liity laajakaistatukilailla tuetta-  
vaan toimintaan tai huomioi siitä aiheutuvia kuntakohtaisia erityistarpeita,  
mikä ei nähdäksemme ole suhteellisuuden ja yhdenvertaisuuden periaat-  
teiden mukaista. Hankkeet etenivät pääosin vain alhaisimman maksu-  
osuuden kunnissa ja ei edes kaikissa niissäkään, koska kunnalla ei ole  
ollut varaa osallistua hankkeiden rahoittamiseen. Näitä kokemuksia ei  
ole syytä sivuuttaa. Voimassa olevat maksuluokat ja tukeen liittyvät me-  
kanismit ovat valitettavasti käytännössä identtiset aiemman lainsäädän-  
nön kanssa.

Liian monessa tapauksessa kunnan alueelle ei ole löytynyt yhtään toimi-  
jaa, joka olisi ollut valmis edes julkisella tuella rakentamaan alueen valo-  
kuituverkkoa. Siksi kunnat itse ovat joutuneet perustamaan kuntayhtiöitä  
rakentamaan koko kunnan alueen kattavan verkon tai kunnat ovat tuke-  
neet uusia alueelle muodostuneita osuuskuntia rakentamaan koko kun-  
nan alueen kattavan verkon. Kunnat ovat mm. antaneet lainantakauksia,  
tehneet pääomasijoituksia tai lainanneet varoja näille tahoille, monet ris-  
keeraten koko oman taloutensa.

Maakuntaliitot esittävät, että mikäli omarahoitisuusosuudesta luopuminen  
kokonaan ei olisi mahdollista, niin rakennettavan laajakaistaverkon koko  
ja kustannukset otettaisiin huomioon kuntien maksuosuuksien määritte-  
lyssä. Kuntien välinen tasa-arvon tulee koko Suomea ja sen eri alueiden  
kehittymistä koskevassa asiassa toteutua paremmin olosuhteet ja erityis-  
piirteet huomioiden. Tämän vuoksi myönnettävä tuki tulee suhteuttaa  
kunnan pinta-alaan, asukasmäärään ja rakentamismatkoihin eli raken-  
nettavan verkon kustannuksiin. Näin tulisi huomioiduksi myös varsinai-  
nen tuettava toiminta eli laajakaistarakentaminen. Tosiseikkahan on, ett-  
ei nykyisessä taloustilanteessa kaikilla kunnilla ole mahdollista rahoittaa  
laajakaistahankkeita, vaikka niille on alueella ja kunnassa tarve. Siksi  
kuntien maksuosuudet tulee poistaa kokonaisuudessaan.

Markkina-analyysit

Maakuntien liitot huomauttavat, että jo nykyisen lain soveltamiseen osallistuvien viranomaisten tulisi toiminnassaan painottaa, että lähtökohtaisesti viranomaiselle saapuva tieto on julkista. On kyseenalaista, millä perustein epämääräisiä aikomuksia on tulkittu julkisuuslain § 24 kohdan 20 mukaisesti liikesalaisuuksiksi. Siinäkin tapauksessa, että taustalla olisi aito investointisuunnitelma, tulisi viranomaisen harkintaa käyttää siihen, missä laajuudessa toimijoita ja niiden suunnitelmia koskevat tiedot tulkitaan salassa pidettäviksi. Ainakaan julkisella kuulemisella saatua nimitietoa tai yleisen tason investointiaikomusta ei tulisi katsoa lain mukaisiksi liikesalaisuuksiksi.

Suunnitellun hankealueen kartoitusta, julkista kuulemista ja kilpailuvaikutusten arviointia koskevat tarkemmat säännökset selkeyttäisivät erityisesti sitä, minkälaiset investointisuunnitelmat voidaan ottaa huomioon arvioitaessa, rakennettaisiinko alueelle nopeita yhteyksiä markkinaehtoisesti tukitoimenpiteelle suunniteltuna ajanjaksona. Tarkoituksena on esittää tilanteita, joissa hyvin alustavat kiinnostuksenilmaukset estäisivät tukitoimenpiteen alueella, mutta jossa lopulta kaupallinenkin verkko jää toteuttamatta.

Maakuntien liitot esittävät, että kansallisesti eri viranomaiset (Traficom ja ELY/Ruokavirasto) tulkitsevat jatkossa asian samalla tavalla. Maaseuturahaston elvytysvarojen hakujen aikana kesällä 2021 on tullut esiin aikomuksia rakentaa valokuituverkkoja lukuisiin maaseutukyliin, mutta tarkemman selvityksen mukaan aikomuksen esittäjällä ei ole osoittaa tarkempaa aikataulua tai ehtojaan markkinaehtoiselle rakentamiselle. Lisäksi nämä markkinaehtoisen rakentamisen aikomukset, ovat viranomaisen tulkinnan mukaan salassa pidettävää tietoa. Näin maaseutukylien asukkailla ei ole tietoa siitä, kenelle voisivat kiinnostuksensa liittymän hankintaa ilmaista. Muutokset tehostaisivat tukiohjelmien kattavaa hyödyntämistä ja sitä kautta edistäisivät viestintäverkkojen rakentamista.

#### Vähimmäisnopeus

Artiklan 52 b kohta määrittää tuettavien verkkojen vähimmäiskyvykkyyden, joten on johdettavissa, että analyyseissä huomioitavien verkkojen nopeuden tulee realistisesti olla nostettavissa vastaavaan tasoon, huomioiden myös EU:n tavoitteet 1 Gbit/s yhteyksien saatavuudessa. Tällöin myös lähtevän nopeuden osalta tarkastelussa tulisi olla kyvykkyys vähintään 100 Mbit/s nopeuksiin.

Vähimmäisnopeuden ja sitä koskevien tavoitteiden osalta on toivottavaa, että niin nopeusmäärittelyissä kuin muissakin sovellettavissa ehdoissa, määritellään tuettavalle rakentamiselle mahdollisimman yhtenäinen linja EU:n maaseuturahaston kautta jaettavien laajakaistatukien ehtojen kanssa. On myös syytä painottaa, että markkina-analyyseiden tarkastelun lähtökohtana tulee olla pelkän nimellisen suorituskyvyn sijaan verkon todellinen suorituskyky.

Hallituksen esityksen säädöskohtaisissa perusteluissa laajakaistalain § 4 b muutosten osalta todetaan muun muassa: "[...] Näin ollen sellaisia verkkoja ei otettaisi huomioon, joista teoriassa voitaisiin saada vaadittu nopeus rajatulle määrälle asiakkaita, tai joissa yhteysnopeus voisi vaihdella merkittävästi olosuhteitten mukaan. Sama arviointi koskisi suunnitella olevia verkkoja. [...]" On tärkeää, että tätä linjausta sovelletaan jat-

kossa myös laajakaistalain 12 § 2 mom. 3. kohdassa mainittuun liityntäpisteen määritelmään. Vain sellaiset liityntäpisteet, joista aidosti tarjotaan tai uskottavasti aiotaan yhteyksiä tarjota, tulisi jatkossa ottaa huomioon. Pelkän teknisen kyvykkyyden ei tule johtaa tukikelvottomuuden ehdon täyttymiseen. Tämä selvennys ei vaadi lainkohdan tekstin muuttamista, vaan tulee huomioida sen perusteella tehtävässä viranomaisarvioinnissa.

#### Tukikelpoiset kustannukset

Myös vapaa-ajan asunnot eli kakkosasunnot ovat yhä useammin ja entistä pidemmän aikaa kansalaisten asuin- ja etätyöskentelyn paikkoja ja niiden saavutettaviksi rakennettavien kuituyhteyksien tulee olla edelleen tukikelpoista.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavan laajakaistatukilain 12 § 3 momenttia tukikelpoisista kustannuksista siten, että poistetaan aiemmin ollut määritelmä ”käyttäjän asuin- tai sijaintipaikkaan” muotoon ”käyttäjän asuinpaikkaan”. Aiempi ilmaisu (tulkinta) mahdollisti myös ns. vapaa-ajan asuntojen ottamisen mukaan tuettuun rakentamiseen. Tuetun rakentamisen laissa ei tule palata aiempaan kirjaukseen/tulkintaan, että vain vakinaisesti asutut asunnot olisivat tukikelpoisia. Ryhmäpoikkeusasetuksessa (EU) 1237/2021 ei vaadita asuinpaikkojen olevan käyttäjän vakituisia asuinpaikkoja.

#### 5G-verkot

Maakuntien liitot, Kainuun liitto mukaan lukien, toteavat, että 5G-verkkojen tukeminen on kannatettavaa silloin, kun tuetaan yhteyksien rakentamista ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) 1237/2021 muutetun artiklan 52 a mukaisesti alueille, joille 4G-kuuluvuutta ei ole tähän mennessäkään saatu. Kilpailuneutraaliteetin turvaamiseksi 5G-verkkojen rakentamista alueilla, joilla 4G-kuuluvuus on saatavilla, ja joiden osalta voidaan odottaa markkinaehtoista siirtymistä 5G-tekнологiaan, ei tule tukea julkisin varoin.

Tukikelpoisuutta arvioitaessa tulisi kuitenkin kiinnittää huomiota nykyisen verkon todelliseen suorituskykyyn ja peittoon. Suomessa on edelleen merkittävässä määrin alueita, joilla 4G-verkon kuuluvuus ja suorituskyky jäävät kauas nimellisistä tavoitteista – tai operaattoreiden ilmoittamista tiedoista poiketen, yhteyttä ei käytännössä ole lainkaan. Tällaiset alueet kätkeytyvät helposti prosenttiluvuilla mitattujen teoreettisten väestöpeittojen taakse. Mikäli 4G-verkon kuuluvuutta ei alueella ole, voisi 5G-verkon tukeminen tulla kyseeseen, jotta sillä voidaan taata yhteyksien saatavuus. Tämä ja artiklan 52a mukainen rakentaminen tukevat myös teledirektiivin (EU) 2018/1972, artiklassa 84 määritetyn yleispalvelun toteutumista kyseisen direktiivin johdanto-osan kappaleissa 214 ja 215 todettujen tavoitteiden mukaisesti.

#### Lausunnonantajan lausunto valtioneuvoston asetuseronnoksesta

Kainuun liitto, muiden maakuntien liittojen ohella, toistavat huolensa todeten laajakaistahankkeen onnistumisen edellyttävän kuntien maksuosuuksien poistamista. Nykyisellään laki ja sitä koskeva asetuseron ei mahdollista erityisesti harvaan asuttujen ja pitkien välimatkojen kuntien osallistumista hankkeisiin – mikä tekee EU:n ja Valtioneuvoston laajakaistaa

koskevien tavoitteiden toteutumisesta käytännössä mahdottoman.

EU:n elpymisvälineestä (RFF) Suomen kestävän kasvun ohjelmassa laaditun suunnitelman mukaisesti esitetään 49,8 miljoonaa euroa laajakais-  
taohjelman täydentämiseen ja toteutukseen. EU:n elpymisvälineestä haettu tuki on tarkoitettu nopeaan elpymiseen ja se tulisi sitoa parin seuraavan vuoden sisällä. Hankkeiden toteutusten takaraja olisi elokuun loppu 2026. Erittäin iso riski on, ettei varoja saada sidottua komission elvytysvaroille asettamassa aikataulussa, mikäli hankkeille vaaditut kuntaosuudet pysyvät nykyisen asetuksen mukaisina.

Asetuksesta tulee näin ollen poistaa kuntien jaottelu eri maksuosuusluokkiin, koska kuntaosuudet estävät hankkeiden toteutumisen monissa kunnissa. Eri rahoituskanavien tukiehdot tulee olla samankaltaisia. Vähimmäisnopeuden ja sitä koskevien tavoitteiden osalta on välttämätöntä, että niin nopeusmäärittelyissä kuin muissa sovellettavissa ehdoissa on jatkossa mahdollisimman yhtenäinen linja EU:n maaseuturahaston kautta jaettavien laajakaistatukien ehtojen kanssa. Esimerkkinä tästä on maaseuturahaston 16 miljoonan elvytyspaketin tuki vuosien 2021-2022 laajakaistahankkeille ja pakollisen kuntaosuuden puuttuminen niistä. Tuki on tullut hyvin kysytyksi ja asioiden eteneminen ripeää.

Päinvastoin kuin hallituksen esityksessä todetaan, kuntarahaosuuksien hankkeita hidastavista ja estävistä vaikutuksista on kertynyt jo paljon kokemusta edellisen laajakaistaohjelman ajalta. Ohjelman aikaiset hankkeet etenivät pääosin vain alhaisimman maksuosuuden kunnissa, eikä kaikissa niissäkään, koska kunnilla ei ollut varaa osallistua hankkeiden rahoittamiseen edes alimmalla maksuosuudella. Nyt voimassa olevan asetuksen maksuluokat ovat käytännössä identtiset aiemman lainsäädännön kanssa.

Kainuun liitto esittää, että mikäli omarahoitusosuudesta luopuminen kokonaan ei olisikaan mahdollista, rakennettavan laajakaistaverkon koko ja kustannukset otettaisiin huomioon kuntien maksuosuuksien määrittelyssä. Koko Suomea ja eri alueiden kehittymistä koskevassa asiassa, kuntien välinen tasa-arvon tulee toteutua paremmin, huomioimalla alueiden erilaiset olosuhteet ja erityispiirteet. Myönnettävä tuki tulee suhteuttaa kunnan pinta-alaan, asukasmäärään ja rakentamismatkoihin eli rakennettavan verkon kustannuksiin. Näin huomioitaisiin myös varsinainen tuettava toiminta eli laajakaistarakentaminen. Tosiseikka on, ettei nykyisessä taloustilanteessa kaikilla kunnilla ole mahdollista asetuksen mukaisin ehdoin rahoittaa laajakaistahankkeita."

3) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnittelija Tiina Kriikkula ovat 30.9.2021 antaneet Pohjois-Savon ELY-keskukselle seuraavan sisltöisen lausunnon:

"LAUSUNTO HARKINNANVARAISEN YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN SOVELTAMISESTA SONKAJÄRVEN LIKAPYÖREEN TUULIVOIMAHANKKEESEEN

Pohjois-Savon ELY-keskus on pyytänyt mm. Kainuun liiton lausuntoa

harkinnanvaraisen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta Sonkajärven Likapyöreen tuulivoimahankkeeseen.

Hankealue sijaitsee Sonkajärven kunnan pohjoisosissa Vieremän ja Kajaanin kuntarajojen läheisyydessä. Likapyöreen tuulivoimapuistoon sijoitettaisiin enintään 6 kappaletta nimellisteholtaan maksimissaan 6,6 MW:n voimaloita, jolloin tuulivoimapuiston kokonaisteho olisi 39,6 MW. Voimaloiden maksimikorkeus maanpinnasta tulee olemaan noin 250 metriä. Alueella ei ole asema- tai yleiskaavaa. Tuulipuisto on suunniteltu alustavasti liitettäväksi 110kV linjaan Vuolijoen muuntoasemalla yhdessä Fingrid Oy:n kanssa. Kaapelointi on tarkoitus tehdä 14 km maakaapelilla 400kV linjaa pitkin, jolloin ylimääräisiä ympäristörasituksia ei tule. Fingrid Oyj:n järvilinjan vahvistamishanke tullaan ottamaan huomioon kaavoituksen yhteydessä.

YVA-asetuksen (277/2017) liitteen 1 hankeluettelon mukaan YVA-menettelyä sovelletaan tuulivoimalahankkeisiin, joissa laitosten määrä on vähintään 10 kappaletta tai kokonaisteho vähintään 45 megawattia. Arviointimenettelyä voidaan myös harkinnanvaraisesti soveltaa hankkeeseen tai sen muutokseen, joka todennäköisesti aiheuttaa em. rinnastettavia merkittäviä ympäristövaikutuksia. Harkinnassa otetaan huomioon mm. eri hankkeiden yhteisvaikutukset.

#### Harkinnanvaraisen YVA-menettelyn soveltaminen

Kainuun tuulivoimamaakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 30.11.2015 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 31.1.2017. Lainvoimaisessa Kainuun tuulivoimamaakuntakaavassa on osoitettu tuulivoimaloiden alue Pohjois-Savon ja Kainuun maakuntien rajalle. Voimassa olevan Kainuun tuulivoimamaakuntakaavan tarkistaminen on käynnistynyt maakuntavaltuuston päätöksellä 17.6.2019. Vaihemmaakuntakaavan valmistelun tavoitteena on päivittää ja ajantasaistaa voimassa oleva Kainuun tuulivoimamaakuntakaava. Tavoiteaikataulun mukaan tuulivoimamaakuntakaavan tarkistamisen kaavaluonnos on julkisesti nähtävillä syksyllä 2021 ja kaavan hyväksymiskäsittely on loppuvuonna 2022.

Kainuun maakunnassa on vireillä useita tuulivoimahankkeita lähellä Likapyöreen tuulivoimahankealuetta Pohjois-Savon ja Kainuun maakuntien rajalla. Erityisesti vireillä oleva Katajamäen tuulivoimahanke Kajaanissa sijoittuu Likapyöreen välittömään läheisyyteen. Kainuun liitto pitää tärkeänä, että arvioitaessa harkinnanvaraisen YVA-menettelyn soveltamista Likapyöreen hankkeeseen otetaan huomioon yhteisvaikutukset alueen lähiympäristön muiden tuulivoimahankkeiden kanssa yli maakuntarajojen.

Kainuun liitolla ei ole muuta kommentoitavaa YVA-tarveharkintaan."

Lisätietoja lausunnoista nro 1 ja 3 antaa suunnittelujohtaja Sanna Schroderus, puh. 044 710 0873 ja lausunnosta nro 2 aluekehityspäällikkö Paula Karppinen, puh. 044 710 0867 tai sähköpostitse osoitteella etunimi.sukunimi@kainuunliitto.fi.

Maakuntajohtajan ehdotus:

Maakuntahallitus merkitsee annetut lausunnot tiedoksi.

Maakuntahallitus:

Käydyn keskustelun jälkeen maakuntahallitus hyväksyi maakuntajohtajan ehdotuksen.

---