

## Kainuun liiton lausunnot ajalla 29.3. – 25.4.2022

Mhall 03.05.2022 § 97  
137/08.00.02/2022  
131/03.00.00/2022  
112/08.00.00/2022  
109/08.00.00/2022  
105/08.00.02/2022

- 1) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja aluesuunnittelu-  
asiantuntija Sini Kantola ovat 12.4.2022 antaneet Pohjois-  
Karjalan maakuntaliitolle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”LAUSUNTO POHJOIS-KARJALAN MAAKUNTAKAAVA 2040, 2.  
VAIHEKAAVA (HEINÄVEDEN MAANKÄYTTÖKYSYMYKSET)  
OSALLISTUMIS- JA ARVIONTISUUNNITELMASTA

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on pyytänyt mm. Kainuun liiton  
lausuntoa maakuntakaava 2040, 2. vaihekaavan (Heinäveden  
maankäyttökysymykset) osallistumis- ja  
arviointisuunnitelmasta.

Heinäveden maankäytön kysymyksiä tarkasteleva 2.vaihemaakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on asetettu maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n ja -asetuksen 30 §:n mukaisesti julkisesti nähtäville 28.3.–29.4.2022 väliselle ajalle. Kaikille avoimia kaavaa koskevia esittely- ja keskustelutilaisuuksia on järjestetty etäyhteyksin yhdessä 1.vaihemaakuntakaavaehdotuksen kanssa huhtikuun 2022 aikana kolme kappaletta.

Kaavan tavoitteena on yhteensovittaa ja liittää Etelä-Savon maakuntakaava Heinäveden kunnan osalta Pohjois-Karjalan maakuntakaavaan, yhtenäistää maakuntakaavamerkinnot sekä tarkastella Heinäveden maankäytön tavoitetilaa vuoteen 2040.

Vaihemaakuntakaavan laadinta on tullut ajankohtaiseksi Heinäveden kunnan liityttyä Pohjois-Karjalan maakuntaan vuoden 2021 alussa. Tässä vaihekaavassa on tarkoitus käsitellä Heinäveden maankäyttökysymyksiä omana vaihekaavanaan. Tavoitteena on yhteensovittaa Etelä-Savon maakuntakaava Heinäveden kunnan osalta Pohjois-Karjalan maakuntakaavaan, yhtenäistää maakuntakaavamerkinnot sekä tarkastella kunnan maankäytön tavoitetilaa vuoteen 2040.

### Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on laadittu kattavasti; Kainuun liitolla ei ole kommentoitavaa siihen.”

- 2) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnittelija Mari Isojärvi ovat 14.4.2022 antaneet Kuhmon kaupungille seuraavan sisältöisen lausunnon:

”LAUSUNTO KONTION KOULUN ALUEEN  
ASEMAKAAVAMUUTOKSEN LUONNOKSESTA

Kuhmon kaupunki on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa Kontion koulun alueen asemakaavamuutoksen luonnoksesta. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on päivittää keskustan läheisyydessä, Lammasjärven rannalla sijaitsevan alueen asemakaava ja ratkaista Kontion koulun alueen tuleva maankäyttö. Nykyinen voimassa oleva asemakaava ei ole ajan tasalla, opetuksen siirryttyä muualle. Kontion vuonna 1950 valmistuneesta koulusta on tehty suojeluesitys. Asemakaavoituksessa tehdään vaihtoehtoiset esitykset rakennuksen säilyttäminen tai purkaminen huomioiden. Alueella sijaitsee maakunnallisesti arvokkaat Kuhmo-talo. Suunnittelualue on laajuudeltaan noin 5 hehtaaria.

Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaava, jotka on esitetty selostuksessa. Alueella on voimassa Kuhmon keskustaaajaman osayleiskaava (hyväksytty 17.6.2014).

#### Asemakaavamuutos

Luonnosvaiheen asemakaava sopeutuu Kainuun maakuntakaavoitukseen. Kainuun liitolla ei ole huomautettavaa Kontion asemakaavamuutoksen luonnokseen.”

### 3) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja suunnitteluja Mari Isojärvi ovat 14.4.2022 antaneet Pohjois-Suomen aluehallintovirastolle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”LAUSUNTO MAJASAAREN VAARALLISTEN JA VAARATTOMIEN JÄTTEIDEN KÄSITTELYN JA VAARALLISTEN JÄTTEIDEN KAATOPAIKAN YMPÄRISTÖLUVASTA SEKÄ TOIMINNANALOITTAMISLUVASTA

Pohjois-Suomen aluehallintovirasto on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa Kainuun jätehuollon kuntayhtymän Majasaaressa sijaitsevan vaarallisten ja vaarattomien jätteiden käsittelyn ja vaarallisten jätteiden kaatopaikan ympäristöluvasta sekä toiminnanaloittamisluvasta.

Ympäristölupa on toistaiseksi voimassa oleva ja se koskee Majasaareen sijoitettavaa vaarallisen ja vaarattoman jätteen vastaanottoa, käsittelyä ja välivarastointia sekä vaarallisen jätteen kaatopaikkaa. Lupaa haetaan myös vesienkäsittelylaitokselle ja käsiteltyjen vesien johtamiselle maastoon. Lisäksi haetaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 199 §:n mukaista lupaa laitoksen toiminnan aloittamiseen lupapäätöstä noudattaen mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta.

Käsittely- ja loppusijoitustoiminnot sijoittuvat Kajaanin kaupungin tontille, Majasaaren jätekeskuksen viereen, noin 9 km Kajaanin keskustasta lounaaseen. Suunnitelman mukaisesti vaarallisen jätteen käsittely- ja loppusijoitusalue on pinta-alaltaan n. 8 ha. Alueella käsiteltävän jätteen määrä on 45 t/a, joka kaikki olisi loppusijoitettavaa jätettä. Vaarallisen jätteen kaatopaikalle haetaan lupaa sijoittaa 42 t kertaerä SLF-jätettä (metallipitoisen jätteen mekaanisen käsittelyn kevytjäte).

Vaarallisen jätteen loppusijoitusalueen pohjarakenteiden tulee täyttää valtioneuvoston asetuksen 331/2013 mukaiset kriteerit. Jätetäytön täyttömäärä tulisi olemaan 461 000 m<sup>3</sup> ja sen laki olisi 207 mpy.

Vaarallisten jätteiden käsittelyalueilla ja jätteenkäsittelykentillä muodostuvat kuormitteiset vedet johdetaan erilliselle vesienkäsittelylaitokselle käsiteltäväksi. Toiminnan vaikutuksista pintavesiin on tehty tarkkailusuunnitelma.

#### Ympäristölupa ja toiminnanaloittamislupa

*Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa: Kainuun maakuntakaava 2020, Kainuun 1 vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan maakuntakaava, Kainuun tuulivoimamaakuntakaava sekä Kainuun vaihemaakuntakaava 2030.*

Toiminnanharjoittajan lupaviranomaiselle jättämässä ympäristölupahakemuksessa (17.12.2021) todetaan, että Majasaaren jätekeskuksen alueella on voimassa valtioneuvoston 29.4.2009 vahvistama Kainuun maakuntakaava 2020 ja että kokonismaakuntakaavan tarkistaminen on käynnissä. Kainuun liitto toteaa tarkennuksena, että kokonismaakuntakaavan 2020 tarkistaminen on saatu päätökseen Kainuun maakuntavaltuuston hyväksyttyä 16.12.2019 (25 §) Kainuun vaihemaakuntakaavan 2030. Vaihemaakuntakaava 2030 on lainvoimainen. Kainuun maakuntakaavassa 2020 osoitettu Majasaaren jätteenkäsittelyalueen kohdemerkintä ej on osoitettu vaihemaakuntakaavassa 2030 EJ aluevarausmerkintänä ja maakuntakaavan 2020 kohdemerkintä on kumottu. Aluevarausmerkintä kuvaa kohdemerkintää paremmin jätteenkäsittelyyn varatun alueen laajuutta ja maakunnallista merkitystä. Voimassa olevan maakuntakaavoituksessa osoitetun EJ-aluevarausmerkintää koskee seuraava suunnittelumääräys:

”Alue on varattu vähintään seudullista jätekeskusta varten. Alueen suunnittelussa tulee huolehtia siitä, että toiminnasta ei aiheudu pinta- tai pohjavesien eikä muuta ympäristön pilaantumisen vaaraa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee varmistaa sujuvat raskaan liikenteen yhteydet alueelle.”

Kainuun voimassa olevassa vaihemaakuntakaavassa 2030 on osoitettu muutoksia myös jätteenkäsittelyalueen ympäristön maakuntakaavamerkintöihin ja -määräyksiin ympäristölupahakemuksessa esitetystä tiedosta poiketen.

Kainuun liitolla ei ole muuta huomautettavaa Kainuun jätehuollon kuntayhtymän Majasaareissa sijaitsevan vaarallisten ja vaarattomien jätteiden käsittelyn ja vaarallisten jätteiden kaatopaikan ympäristöluvasta eikä toiminnanaloittamisluvasta.”

- 4) Suunnittelujohtaja Sanna Schroderus ja aluesuunnitteluasiantuntija Sini Kantola ovat 19.4.2022 antaneet Kainuun ELY-keskukselle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”LAUSUNTO YKSITYISTEN LUONNONSUOJELUALUEIDEN PERUSTAMISESTA HYRYNSALMELLE (ISO TUOMIVAARA JA KUMMUNRINNE), RISTIJÄRVELLE (KORKEA) JA SOTKAMOON (LAPPAVAARA)

KOHDE 1. ISO TUOMIVAARA, HYRYNSALMI

KOHTIEN KUVAUS

Kainuun ELY-keskus on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa koskien luonnonsuojelun alueen perustamista Hyrynsalmen Iso Tuomivaaralla sijaitsevalle 124,5 hehtaarin kokoiselle alueelle. Kiinteistöjen omistaja, Silvestica Green Forest Finland Oy, on hakenut suojelun alueen perustamista kyseiselle kohteelle. Rauhoituksen tarkoitus on monimuotoisen luonnontilaisen metsä- ja suoluonnon suojelu.

Kohde on yhtenäinen laajempi kokonaisuus vaaraa ja vaaranrinteitä. Alueen metsät ovat moni-ilmeiset. Rinteillä kasvaa järeitä runsaspuustoisia metsiä, joissa on myös paikoin runsaasti lahoppua. Metsät ovat pääosin kuusikkokangasta, mutta alueella on myös nevaa, rämettä ja korpia. Reilu puolet kohteesta on yli 140-vuotiaista kuusikkoo, ja puuston ikä vaihtelee vanhimpien puiden ollessa lähes 200-vuotiaita. Kohteella on lumi- ja myrskytuhoja, useita noroja, lähde ja puroja. Lahoppua on enimmillään 170 kuutiota hehtaarilla, keskimäärin 5–20 kuutiota hehtaaria kohden sekä maa- että pystylahoppuuna. Kohde täyttää soveltuvin osin METSO-ohjelman valintaperusteet.

Perustettavan luonnonsuojelun alueen rauhoitusmääräyksissä kielletäisiin alueella mm. metsänhakkuut ja muut metsänhoitoimet; puiden, pensaiden, kasvien, sienien ottaminen ja vahingoittaminen; ojien kaivaminen, maa- ja kallioperän aineiden ottaminen; moottoriajoneuvoilla liikkuminen; rakennusten, teiden ja polkujen rakentaminen; selkärankaisten ja selkärangattomien eläinten vahingoittaminen tai pyydystäminen; maisemakuvan muutosta haittaava toiminta sekä kaikki muu toiminta, joka vaikuttaa epäedullisesti luonnontiloihin tai eliölajien säilymiseen.

Perustettavalla alueella sallittaisiin mm. lainmukainen metsästyminen, marjojen ja hyötysienien poimiminen, vierasperäisten eläin- ja kasvilajien poistaminen, luonnonsuojeluviranomaisen luvalla tutkimus sekä hoitosuunnitelman mukaiset toimenpiteet.

Luonnonsuojelulain nojalla voidaan perustaa ELY-keskuksen toiminta maanomistajan hakemuksella tai suostumuksella yksityinen luonnonsuojelun alue. ELY-keskus tekee lopullisen luonnonsuojelulain 24 §:n mukaisen luonnonsuojelun alueen perustamispäätöksen.

#### HAKEMUS LUONNONSUOJELUN ALUEEN PERUSTAMISEKSI KOHTEESTA ISO TUOMIVAARA, HYRYNSALMI

Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa, joiden maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelua: Kainuun maakuntakaava 2020, Kainuun 1. vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava, Kainuun tuulivoimamaakuntakaava ja Kainuun vaihemaakuntakaava 2030.

Iso Tuomivaaran alue sijaitsee Kainuun voimassa olevassa maakuntakaavassa 2020 osoitetulla maa- ja metsätalouden valtaisella alueella (kaavamerkintä M). M-alueita koskevan suunnittelumääräyksen mukaan niille voidaan perustaa yksityisiä suojelun alueita. Alueen läheisyyteen on osoitettu voimassa olevassa Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 valtakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen Kainuun

puromylyihin kuuluva Korkialehdon kohde (sininen kohdemerkintä). Iso Tuomivaaran alue sisältyy Kainuun maakuntakaavassa 2020 osoitetulle luontomatkailun kehittämisalueelle ja Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 osoitetulle poronhoitoalueelle.

Lausuntopyynnön kohteena oleva alue sijoittuu voimassa olevassa Kainuun tuulivoimamaakuntakaavassa osoitetulle tuulivoimaloiden alue tv-1 Iso Tuomivaara. Lisäksi Kainuun tuulivoimamaakuntakaavassa on osoitettu alueen läheisyyteen 110 kV pääsähköjohdon yhteystarve. Kainuun tuulivoimamaakuntakaavassa osa-aluemerkinnällä tv osoitetaan alueita, jotka soveltuvat merkitykseltään vähintään seudullisten tuulivoimala-alueiden rakentamiseen. Osa-aluemerkinnällä osoitetaan alueen erityisominaisuutta potentiaalisena tuulivoimatuotantoon soveltuvana alueena. Alueiden päämaankäyttöluokka on kuitenkin muu kuin tuulivoimaenergian tuotanto, yleisimmin maa- ja metsätalous. Lausuntopyynnön kohteena oleva luonnonsuojelualueen perustaminen voi vaikeuttaa voimassa olevan Kainuun tuulivoimamaakuntakaavan tuulivoimaloiden alueen, Iso Tuomivaara tv-1, toteuttamista.

Kainuun maakuntavaltuusto on päättänyt 17.6.2019 kokouksessaan käynnistää vaihemaakuntakaavan laatimisen Kainuun tuulivoimamaakuntakaavan tarkistamiseksi. Tuulivoimamaakuntakaavan tarkistaminen on edennyt luonnosvaiheeseen ja Kainuun maakuntahallitus on asettanut Kainuun tuulivoimamaakuntakaavan 2035 kaavaluonnoksen julkisesti nähtävillä 22.12.2021–31.1.2022 väliseksi ajaksi ja pyytänyt siitä lausuntoja. Kainuun tuulivoimamaakuntakaavan 2035 kaavaluonnoksessa on esitetty Iso Tuomivaaran tuulivoimaloiden alue (tv-1) kumoamista.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan viranomaisten on pyrittävä edistämään maakuntakaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Harkittaessa LSL 24 §:n mukaisen luonnonsuojelualueen perustamista yksityisen maalle on otettava huomioon myös yleiseen etuun liittyvät näkökohdat. Perustamispäätöksen tekee alueellinen ELY-keskus, jonka on tällöin otettava huomioon mm. ajantasainen maakuntakaava (Ympäristöministeriö, Maakuntakaavan oikeusvaikutukset opas 7).

Kainuun liitolla ei ole muuta huomautettavaa luonnonsuojelualueen perustamisesta.

## KOHDE 2. KUMMUNRINNE, HYRYNSALMI

### KOHTIEN KUVAUS

Kainuun ELY-keskus on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa koskien luonnonsuojelualueen perustamista Hyrynsalmen Kummunrinteeseen sijaitseville kahdelle 2,9 hehtaarin ja 17,6 hehtaarin kokoisille alueille. Alueet sijaitsevat vierekkäin. Kiinteistöjen omistaja, Silvestica Green Forest Finland Oy, on hakenut suojelualueen perustamista kyseisille kohteille. Rauhoituksen tarkoitus on monimuotoisen luonnontilaisen metsäluonnon suojelu.

Rauhoitettava kohde sijaitsee Hyrynsalmen länsiosassa Kummunrinteessä ja on edustava vanhojen metsien

kokonaisuus. Alue on pääosassa tuoretta kangasta käsittäen myös lehtoa ja lehtomaista kangasta. Metsät ovat pääosin kuusikoita. Alueella on runsaasti vanhoja puita. Suuressa osassa vanhimpia runkoja on tuoreita kirjanpainajatuhoja, rungot ovat kuivuneet ja kuolleet pystyyn. Joukossa myös järeitä mäntyjä. Pienelinympäristöistä alueella on paljon noroja, tihkupintoja ja reheviä rinnemetsiä. Lahopuustoa on syntynyt puuston luontaisen kuoleamisen takia sekä vuoden 2018 lumituhojen seurauksena. Pienialaisesti lahoppuuna on myös leppää. Kohde täyttää soveltuvien osin METSO-ohjelman valintaperusteet.

Perustettavan luonnonsuojelun rauhoitusmääräyksissä kielletäisiin alueella mm. metsänhakkuut ja muut metsänhoitoimet; puiden, pensaiden, kasvien, sienien ottaminen ja vahingoittaminen; ojien kaivaminen, maa- ja kallioperän aineiden ottaminen; moottoriajoneuvoilla liikkuminen; rakennusten, teiden ja polkujen rakentaminen; suunnistus- ym. maastokilpailut; selkärankaisten ja selkärangattomien eläinten tappaminen, vahingoittaminen tai pyydystäminen; maisemakuvan muutosta haittaava toiminta sekä kaikki muu toiminta, joka vaikuttaa epäedullisesti luonnonoloihin tai eliölajien säilymiseen.

Perustettavalla alueella sallittaisiin mm. lainmukainen metsästys; marjojen ja hyötysienien poimiminen; voimalinjan käyttöön ja kunnostukseen liittyvät toimenpiteet; vierasperäisten eläin- ja kasvilajien poistaminen; tutkimus luonnonsuojeluviranomaisen luvalla sekä luonnonsuojeluviranomaisen hyväksymän hoitosuunnitelman mukaiset toimenpiteet.

Luonnonsuojelulain nojalla voidaan perustaa ELY-keskuksen toimesta maanomistajan hakemuksella tai suostumuksella yksityinen luonnonsuojelualue. ELY-keskus tekee lopullisen luonnonsuojelulain 24 §:n mukaisen luonnonsuojelualueen perustamispäätöksen.

#### HAKEMUS LUONNONSUOJELUALUEEN PERUSTAMISEKSI KOHTEESTA KUMMUNRINNE, HYRYNSALMI

Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa, joiden maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelua: Kainuun maakuntakaava 2020, Kainuun 1. vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava, Kainuun tuulivoimamaakuntakaava ja Kainuun vaihemaakuntakaava 2030.

Kummunrinne sijaitsee Kainuun voimassa olevassa maakuntakaavassa 2020 osoitetulla maa- ja metsätalous-valtaisella alueella (aluevarausmerkintä M). M-alueita koskevan suunnittelumääräyksen mukaan niille voidaan perustaa yksityisiä suojelualueita. Alueen läheisyyteen on osoitettu voimassa olevassa Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 ulkoilureitti ja perinnemaisema kohde (oranssi kohdemerkintä). Alue sisältyy Kainuun maakuntakaavassa 2020 osoitetulle luontomatkailun kehittämisalueelle ja Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 osoitetulle poronhoitoalueelle. Kainuun maakuntakaavassa 2020 on osoitettu alueen läheisyyteen 110 kV pääsähköjohto ja Kainuun tuulivoimamaakuntakaavassa 110 kV pääsähköjohtojen yhteistarve.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan viranomaisten on pyrittävä edistämään maakuntakaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Harkittaessa LSL 24 §:n mukaisen luonnonsuojelun perustamista yksityisen maalle on otettava huomioon myös yleiseen etuun liittyvät näkökohdat. Perustamispäätöksen tekee alueellinen ELY-keskus, jonka on tällöin otettava huomioon mm. maakuntakaava (Ympäristöministeriö, Maakuntakaavan oikeusvaikutukset opas 7).

Kainuun liitto näkee tarkoituksenmukaisena ratkaisuna, että lausuntopyynnön kohteena olevan alueen rauhoitusmääräyksissä sallitaan mm. voimalinjan käyttöön ja kunnostukseen liittyvät toimenpiteet.

Kainuun liitolla ei ole muuta kommentoitavaa luonnonsuojelun perustamisesta.

### KOHDE 3. KORKEA, RISTIJÄRVI

#### KOHTIEN KUVAUS

Kainuun ELY-keskus on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa koskien luonnonsuojelun perustamista Ristijärven Korkeaan (Saukkovaaran vaarajonon päällä) sijaitsevalle 33,7 hehtaarin alueelle. Kiinteistöjen omistaja, Silvestica Green Forest Finland Oy, on hakenut suojelun perustamista kyseiselle kohteelle. Rauhoituksen tarkoitus on monimuotoisen luonnontilaisen metsä- ja suoluonnon suojelu. Rauhoitettava kohde sijaitsee Ristijärven Saukkovaaran vaarajonon päällä, jossa on useita yksityisiä ja valtion suojelun alueita. Pääosin metsämaan kasvupaikkatyyppi on tuoretta kangasta lakialueella puuston ollessa vanhaa kuusikkoa. Kohde sisältää myös soistuneita alueita, kitumaata ja lehtomaista kangasta. Kohteessa on runsaasti lahoppua, tuoretta kuollutta pystylahoppua ja lahonnutta maapuuta. Kohde täyttää soveltuvin osin METSO-ohjelman valintaperusteet.

Perustettavan luonnonsuojelun rauhoitusmääräyksissä kielletäisiin alueella mm. metsänhakkuut ja muut metsänhoitoimet; puiden, pensaiden, kasvien, sienien ottaminen ja vahingoittaminen; ojien kaivaminen, maa- ja kallioperän aineiden ottaminen; moottoriajoneuvoilla liikkuminen; rakennusten, teiden ja polkujen rakentaminen; selkärankaisten ja selkärangattomien eläinten tappaminen, vahingoittaminen tai pyydystäminen; maisemakuvan muutosta haittaava toiminta sekä kaikki muu toiminta, joka vaikuttaa epäedullisesti luonnonoloihin tai eliölajien säilymiseen.

Perustettavalla alueella sallittaisiin mm. lainmukainen metsästyminen; marjojen ja hyötysienien poimiminen; vierasperäisten eläin- ja kasvilajien poistaminen; tutkimus luonnonsuojeluviranomaisen luvalla sekä luonnonsuojeluviranomaisen hyväksymän hoitosuunnitelman mukaiset toimenpiteet.

Luonnonsuojelulain nojalla voidaan perustaa ELY-keskuksen toimesta maanomistajan hakemuksella tai suostumuksella yksityinen luonnonsuojelun alue. ELY-keskus tekee lopullisen

luonnonsuojelulain 24 §:n mukaisen luonnonsuojelualueen perustamispäätöksen.

#### HAKEMUS LUONNONSUOJELUALUEEN PERUSTAMISEKSI KOHTEESTA KORKEA, RISTIJÄRVI

Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa, joiden maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelua: Kainuun maakuntakaava 2020, Kainuun 1. vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava, Kainuun tuulivoimamaakuntakaava ja Kainuun vaihemaakuntakaava 2030.

Kohde Korkea (Ristijärven Saukkovaaran vaarajonon päällä) sijaitsee Kainuun voimassa olevassa maakuntakaavassa 2020 osoitetulla maa- ja metsätalousvaltaisella alueella (kaavamerkintä M). M-aluetta koskevan suunnittelumääräyksen mukaan niille voidaan perustaa yksityisiä suojelualueita. Alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 osoitettu ulkoilureitti.

Kainuun liitolla ei muuta kommentoitavaa luonnonsuojelualueen perustamisesta.

#### KOHDE 4. LAPPAVAARA, SOTKAMO

Kainuun ELY-keskus on pyytänyt mm. Kainuun liitolta lausuntoa koskien luonnonsuojelualueen perustamista Sotkamon Lappavaaraan 64,6 hehtaarin alueelle. Kiinteistöjen omistaja, Silvestica Green Forest Finland Oy, on hakenut suojelualueen perustamista kyseiselle kohteelle. Rauhoituksen tarkoitus on monimuotoisen luonnontilaisen metsä- ja suoluonnon suojelu.

Rauhoitettava kohde sijaitsee Lappavaaran ja Isokuljun vaaranrinteillä Sotkamon eteläosassa. Kohde sisältää yli 330 metriin korkeuteen ulottuvaa lakialuetta, vaaranrinne metsiä sekä eteläosan kangasmaiden ja ojitetun korpion mosaiikkia. Vanhat metsät, pääosin kuusikot, ovat säästyneet hakkuilta korkeuden ja jyrkkien rinteiden vuoksi. Lakialue on luonnontilainen. Kohteen lakikuusikot ovat vanhoja, lähes 200-vuotiaita. Tykkyvahinkoja syntyy joka vuosi, jonka johdosta lahoppuuta on runsaasti. Ison Kuljun huipulla on huonokuntoinen näkötorni. Kohteella on mm. lampi, suopainanteita lähteineen, rinnekorpia ja saniaislehtoa. Suopainanteiden ojat ovat jo kasvaneet umpeen. Kohde sisältää myös nuorempia talouskäytössä olleita metsiä rajausteknisistä syistä. Lakialueen halki kulkee UKK-reitti ja kohteella on virkistysarvoa. Kohde täyttää soveltuvin osin METSO-ohjelman valintaperusteet.

Perustettavan luonnonsuojelualueen rauhoitusmääräyksissä kielletäisiin alueella mm. metsänhakkuut ja muut metsänhoitoimet; puiden, pensaiden, kasvien, sienien ottaminen ja vahingoittaminen; ojien kaivaminen, maa- ja kallioperän aineiden ottaminen; moottoriajoneuvoilla liikkuminen; rakennusten, teiden ja polkujen rakentaminen; selkärankaisten ja selkärangattomien eläinten tappaminen, vahingoittaminen tai pyydystäminen; maisemakuvan muutosta haittaava toiminta sekä kaikki muu toiminta, joka vaikuttaa epäedullisesti luonnonoloihin tai eliölajien säilymiseen.



Perustettavalla alueella sallittaisiin mm. lainmukainen metsästys; marjojen ja hyötysienien poimiminen; liitekarttaan merkityn kulku-uran käyttö metsätalouden harjoittamiseksi; vierasperäisten eläin- ja kasvilajien poistaminen; tutkimus luonnonsuojeluviranomaisen luvalla sekä luonnonsuojeluviranomaisen hyväksymän hoitosuunnitelman mukaiset toimenpiteet.

Luonnonsuojelulain nojalla voidaan perustaa ELY-keskuksen toimesta maanomistajan hakemuksella tai suostumuksella yksityinen luonnonsuojelualue. ELY-keskus tekee lopullisen luonnonsuojelulain 24 §:n mukaisen luonnonsuojelualueen perustamispäätöksen.

#### HAKEMUS LUONNONSUOJELUALUEEN PERUSTAMISEKSI KOHTEESTA LAPPAVAARA, SOTKAMO

Kainuussa on voimassa viisi maakuntakaavaa, joiden maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset ohjaavat yksityiskohtaisempaa suunnittelua: Kainuun maakuntakaava 2020, Kainuun 1. vaihemaakuntakaava, Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava, Kainuun tuulivoimamaakuntakaava ja Kainuun vaihemaakuntakaava 2030.

Hankealue sijaitsee Kainuun voimassa olevassa maakuntakaavassa 2020 osoitetulla maa- ja metsätalousvaltaisella alueella (kaavamerkintä M). M-alueita koskevan suunnittelumääräyksen mukaan niille voidaan perustaa yksityisiä suojelualueita. Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 osoitettu ulkoilureitti (UKK-reitti) kulkee lausuntopyynnön kohteena olevan alueen poikki. Alueen itäosa sijoittuu Kainuun maakuntakaavassa 2020 osoitetulle luontomatkailun kehittämisalueelle. Lisäksi alue sijaitsee Kainuun vaihemaakuntakaavassa 2030 osoitetulla liikenteen yhteistyökäytävällä.

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan viranomaisten on pyrittävä edistämään maakuntakaavan toteuttamista ja katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta kaavan toteuttamista. Harkittaessa LSL 24 §:n mukaisen luonnonsuojelualueen perustamista yksityisen maalle on otettava huomioon myös yleiseen etuun liittyvät näkökohdat. Perustamispäätöksen tekee alueellinen ELY-keskus, jonka on tällöin otettava huomioon mm. maakuntakaava (Ympäristöministeriö, Maakuntakaavan oikeusvaikutukset opas 7).

Kainuun liitolla ei ole muuta kommentoitavaa luonnonsuojelualueen perustamisesta.”

#### 5) Kainuun liiton alueidenkäytön vastuualue on 25.4.2022 antanut Väylävirastolle seuraavan sisältöisen lausunnon:

”LAUSUNTO VÄYLÄVIRASTON LUONNOKSESTA VALTION VÄYLÄVERKON INVESTOINTIOHJELMAKSI VUOSILLE 2023-2030

Väylävirasto pyytää lausuntoja luonnoksesta valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 2023-2030. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan investointiohjelman luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta:

1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?
2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?
3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?
4. Miten muuttaisitte investointiohjelmalla Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?
5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seuranta?
6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmalla?

Itäisen Suomen maakuntien – Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon – liitot lausuvat valtion väylaverkon investointiohjelman luonnoksesta vuosille 2023-2030 seuraavaa:

### **1. Onko investointiohjelmassa kuvattu ymmärrettävästi lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet?**

Lähtökohdat ja valmisteluperiaatteet on kuvattu pääosin ymmärrettävästi ja selkeästi.

- Väylävirasto laatii vuosittain valtion väylaverkon 8-vuotisen investointiohjelman osana valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, Liikenne 12 -suunnitelman, toimeenpanoa.
- Liikenneverkon strateginen tilannekuva on tärkeä lähtökohta investointiohjelmalle.
- Investointiohjelmalla hyödynnetään mm. talousarvioesityksen valmistelussa.
- Investointiohjelma perustuu vaikutusten arvioinnin tuottamaan tietoon. Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu kunkin hankkeen merkittävät vaikutukset.
- Arvioidut kokonaisvaikutukset kertovat sen, kuinka investointiohjelma kaikkiaan toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen tavoitteita, ja toisaalta sen, mitä linjauksia ohjelma ei tue.
- Investointiohjelman hankkeet ovat valikoituneet hankekoreihin (1A ja 1B) hankkeen kiireellisyyden ja toteuttamisvalmiuden mukaan. Hankekoriin 1A sisältyvien hankkeiden suunnitelmavalmius on riittävä päätöksentekoa varten tai ne ovat muutoin kiireellisiä. Hankekoriin 1B sisältyvät hankkeet edellyttävät vielä jatkosuunnittelua ennen hankkeiden toteuttamista.

### **2. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?**

Investointiohjelmaluonnos on sisällöllisesti valmisteltu ennen Venäjän hyökkäyssotaa Ukrainaan ja sitä seuranneita pakotteita. Täysin muuttunutta toimintaympäristöä ei ole luonnoksessa voitu ottaa huomioon. Muutokset Venäjän rajaliikenteessä eri liikennemuotojen osalta vaikuttavat kaikkein merkittävimmin itäiseen Suomeen. Muutos tarkoittaa muun muassa kotimaisen metsäbioenergian käytön lisääntymistä ja maan huoltovarmuuden (ml. kansainväliset yhteydet) merkityksen korostumista. Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen jo tulevalla liikennöintikaudella itäisen Suomen

maanteille ja raiteille merkitsee merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Jos liikenne siirtyy kokonaan teille, kyseessä on yli 50000 rekkakuormaa vuodessa. Tavaraliikenteen siirtyminen Suomen ja Venäjän väliltä Suomen rajojen sisälle sekä raaka-ainekuljetusten lisääntyminen tarkoittavat sitä, että on nopeasti tarkasteltava raideliikenteen välityskykyä ja lisättävä erityisesti itäisen Suomen raideliikenteen kohtaamispaikkoja yksiraiteisilla osuuksilla Savon ja Karjalan radoilla. Nämä asiat edellyttävät koko tavaralogistiikan miettimistä uudelleen sekä esimerkiksi alemman asteisen maantieverkon ja satamiin johtavien liikenneyhteyksien hyvää kuntoa ja toimivuutta.

Viimeaikaiset toimintaympäristömuutokset ovat niin merkittäviä, että niillä on vaikutuksia koko liikennejärjestelmän ja liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan. Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät, että liikenne- ja viestintäministeriö sekä liikennevirastot laativat vuorovaikutuksessa alueiden kanssa pikaisesti toimintaympäristömuutoksesta kattavan selvityksen ja ajantasaisen tilannekuvan, jossa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä tarkastellaan kokonaisvaltaisesti erityisesti vaikutuksia elinkeinoelämän kuljetuksiin yleisesti ja valtakunnallisesti, mutta lisäksi erityisesti vaikutuksia itäisen Suomen maantie-, rautatie- ja vesilogistiikkaan liikennemuodoittain ja kokonaisuutena liikennejärjestelmätasolla. Lisäksi itäisen Suomen maakuntaliittojen näkemys on, että hyväksyttävän investointiohjelman on perustuttava edellä mainittuun päivitettyyn tilannekuvaan. Samalla tarvittavat investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden varmistamiseksi on käynnistettävä pikaisesti.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12-suunnitelma) tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Tavoite on hyvä ja kannatettava, mutta Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanoa koskevassa investointiohjelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet eivät kaikilta osin vastaa tavoitteeseen. Investointien kohdistuminen ei kohtele maata tasapuolisesti ja kattavasti. Esimerkiksi investointiohjelmaluonnokseen 1.4.2022 sisältyvistä rataverkon kehittämishankkeista yli 70 %, yhteensä 885 M€, sijaitsevat Etelä- ja Länsi-Suomessa ja noin 20 %, yhteensä 275 M€, itäisessä Suomessa. Vastaavasti maantieverkon kehittämishankkeista noin 70 %, yhteensä 923 M€, sijaitsevat Etelä- ja Länsi-Suomessa ja noin 26 %, yhteensä 338 M€, pohjoisessa ja itäisessä Suomessa. Luonnokseen valittuja kohteita perustellaan muun muassa kustannus-hyötylaskelmilla, jotka jättävät huomioimatta elinkeinoelämän ja alueiden saavutettavuuden kannalta merkittävät liikenneinvestointitarpeet. Itäisen Suomen liikennejärjestelmässä esiintyvät puutteet voivat jarruttaa koko Suomen kilpailukyvyyn ja elinkeinoelämän kehitystä, mikäli alueen merkittävä investointipotentiaali jää toteutumatta tai nykyisten toimijoiden toimintaedellytykset heikkenevät liikennejärjestelmän huonon tilan takia. Tulevina vuosina itäisen Suomen merkitys kasvaa erityisesti huoltovarmuuden kannalta tärkeän biotalouden, kaivosteollisuuden ja energiatuotannon osalta. Investointiohjelman valmistelussa on tarpeen katsoa maan liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja huomioida toimenpiteiden vaikuttavuus elinkeinoelämään ja alueiden saavutettavuuteen alueellisesti epätasapainoisen resurssien

kohdentamisen sijasta. Investoinnit tulee kohdentaa kattamaan tasapuolisemmin koko maa kuin mitä luonnoksessa nyt on esitetty.

### **3. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Vaikutusten arviointi on jossain määrin syventynyt aikaisempaan verrattuna. Edelleenkin investointiohjelmalla – kuten ei myöskään Liikenne 12-suunnitelmaa – ole tarkasteltu ja arvioitu analyttisemmin mm. seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset koko maan liikennejärjestelmään
- merkittävät liikennejärjestelmävaikutukset ja systeemiset vaikutukset liikennejärjestelmän kehittämiseen
- vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visio 2050:n edistymiseen
- vaikutukset yhteiskunta- ja aluekehitykseen sekä kansan- ja aluetalouteen
- vaikutukset valtakunnallisen liikennejärjestelmän alueellisiin kehittyneisyseroihin

Valtakunnallisten liikennejärjestelmää koskevien suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia vaivaa edelleen yhteiskunnallinen kapea-alaisuus sekä hankelähtöisyys ja YVA-ajattelu. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arviointia koskeva laki ei tunnista lainkaan liikennejärjestelmävaikutuksia. Väyläverkon investointiohjelmassa tulisi keskittyä tarkastelemaan yhteiskunnallisesti ja kansantaloudellisesti merkittäviä liikennejärjestelmävaikutuksia. Nyt arviointien ja vaikutusten merkittävyydet yhteiskuntakehityksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta hukkuvat tarkastelunäkökulmien runsauteen. Suunnitelmien ja ohjelmien vaikutusten arvioinneissa tulee keskittyä liikennejärjestelmän kannalta olennaisiin ja merkittäviin näkökohtiin. Investointiohjelmaluonnoksessa käytetyt lähestymistavat, kuten yhteiskuntataloudellinen tehokkuus ja hyöty-kustannussuhde kuuluvat hankkeisiin ja niiden keskinäisiin vertailuihin, mutta eivät ole riittäviä tarkasteluja yhteiskunta- ja aluekehityksen eikä kansantalouden kannalta.

### **4. Miten muuttaisitte investointiohjelmalla Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?**

Ohjelma on laadittu väylämuotokohtaisesti ja siinä on pitäyditty Liikenne 12 -suunnitelman väyläkohtaisessa talousraamissa. Saadaanko näin aikaiseksi liikennejärjestelmäkokonaisuuden kannalta paras ohjelma? Vaihtoehtona voisi olla liikennesektorin kokonaistalouskehitykseen rakennettu ohjelma ilman väylämuotokohtaista jakoa.

Itäisen Suomen maakuntaliitot toteavat, että investointiohjelmassa ei ole riittävästi huomioitu alueiden erityisolosuhteita ja elinkeinoelämän vaatimuksia. Itäisen Suomen liikennejärjestelmän ja -infran tämänhetkinen tilanne ei vastaa edes nykytarpeisiin. Infran jälkeenympäristönsä vuoksi korjausvelkaa (ja myös hoito- ja ylläpitovelkaa) on erittäin paljon. Monet parantamiskohteet kasvavat hintaluokaltaan kehittämishankkeiden kokoisiksi, vaikka ovat tosiasiallisesti parantamis- ja ylläpitoa hankkeita (koskee sekä teitä että ratoja Itä-Suomen

osalta). Hankkeilla turvataan nykyliikennöitävyyttä, mutta ei merkittävästi paranneta (ehkä ainoastaan pistekohtaisesti, mutta ei juurikaan järjestelmämielessä) eikä varsinkaan kehitetä alueellista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää. Muuttuneiden logististen ketjujen vuoksi Itäisen Suomen maakuntaliitot korostavat, että tärkeiden investointitarpeiden lisäksi väyläverkon suunnitteluvalmiutta on tarpeen merkittävästi parantaa.

Riittämättömän perusväylänpidon rahoitustason vuoksi korjausvelka jatkuvasti kasvaa, minkä seurauksena väyläverkon investointi- ja kehittämistarpeet kasvavat. Perusväylänpidon rahoitustason tulee olla sellainen, että väyläverkon tarvittavat parantamistoimenpiteet pystytään toteuttamaan oikea-aikaisesti niin, että ne eivät mittasuhteiltaan laajene kehittämishankkeiksi.

## **5. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?**

Itäisen Suomen maakuntien liitot pitävät hyvänä sitä, että Väylävirasto ja Traficom ovat mukana maakunnallisissa liikennejärjestelmäryhmissä, jolloin maakuntien liitot pystyvät välittämään tietoa mm. väyläverkon kehittämistarpeista suoraan Väylävirastolle (investointiohjelma) ja Traficomille (liikenneverkon strateginen tilannekuva). Liikennejärjestelmäryhmissä tapahtuva vuorovaikutus ei kuitenkaan liittojen mielestä ole lähtökohtaisesti riittävää. Vuoropuhelua valtion liikennehallinnon ja maakuntien liittojen välillä tulisi lisätä, koska maakunnan liitot ovat aluekehittämisestä ja alueiden käytöstä vastaavia tahoja sekä välittävät alueensa kuntien liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita ja kehittämistarpeita. Investointiohjelma on laadittava yhteistyössä elinkeinoelämän ja alueellisten toimijoiden kanssa siten, että vuoropuhelu on aidosti osallistavaa, läpinäkyvää ja tietopohjaista.

Investointiohjelman laadinnan lähtökohtana ei mainita maakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia, jotka kaikkien itäisen Suomen maakuntien osalta viime vuosina hyväksytyjä ja ajantasaisia. Osana investointiohjelman seurantaa tulisi myös tarkastella, kuinka se edistää maakunnallisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien toteutumista. Tämän tulisi olla osa Liikenne 12:n ja suuralueiden välistä uutta jatkuvaa liikennejärjestelmävuoropuhelua.

Investointiohjelmaluonnoksen lähtökohtana on Traficomien laatima liikennejärjestelmän strateginen tilannekuva, jossa esitetään väyläverkon nykytila ja kriittiset tarpeet. Itäiset Suomen maakunnan liitot esittävät, että liikennejärjestelmän strategisen tilannekuvan valmisteluprosessia kehitetään avoimempaan suuntaan. Maakunnan liitoilla ja muun muassa elinkeinoelämän edustajilla on tärkeää tietoa alueensa kriittisistä väyläverkon tarpeista sekä niiden aluekehitys- ja elinvoimavaikutuksista.

## **6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Itä-Suomen neuvottelukunta on kannanotossaan 24.3.2021 esittänyt valtion väyläverkon investointiohjelman vuosille

2022-2029 sisällytettäväksi seuraavat raide-, maantie- ja vesiväylähankkeet:

#### Rataverkon kehittäminen

1. Karjalan radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto
  - Luumäki-Joutseno-kaksoisraide (ka 211 M€)
  - Imatra-Joensuu-rata (ka 330 M€)
2. Savon radan suunnittelutoimenpiteet, parantaminen ja nopeuden nosto
  - Kouvola-Kuopio-radon parantaminen ja nopeudennosto (ka n. 170 M€)
  - Kuopio-Kajaani-radon parantaminen (ka n. 75 M€)

#### Tieverkon kehittäminen

Tiesuunnitelmat valmiina

1. Vt23 liikennejärjestelyjen loppuunsaattaminen välillä Varkaus-Viinijärvi (ka 28 M€)
2. Vt5 Leppävirta-Kuopio (ka n. 120 M€)
3. Vt22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos (ka n. 40 M€)

Yleissuunnitelmat valmiina

4. Vt5 Hietanen-Pitkäjärvi (ka n. 100 M€)

#### Saimaan vesistöalueen liikenteen kustannustehokkuuden parantaminen ja satamalogistiikan kehittäminen rahti- ja risteilyliikenteen tuleviin tarpeisiin

- Tappuvirran lossin korvaamisen sillalla ja Haponlahden kanavaan uusi korkeampi silta
- Muiden Saimaan vesistöalueen lossien korvaaminen silloilla tai uusilla vähäpäästöisillä losseilla

#### EU:n ulkorajan ylittävien liikenneyhteyksien kehittäminen

- Imatra-Imatrankoski-raja-ratahanke (ka I vaihe 45 M€, II vaihe 38 M€, yht. 83 M€)
- Luumäki-Vainikkala-ratahanke (ka I vaihe 10–15 M€, lisäraide 160 M€)

Itä-Suomen neuvottelukunnan kannanotto on EU:n ulkorajan ylittävien liikenneyhteyksien kehittämistä lukuun ottamatta edelleen ajantasainen, koska tammikuussa 2022 julkistettuun investointiohjelmaan tai nyt lausuttavana olevaan investointiohjelman luonnokseen ei sisälly neuvottelukunnan esittämiä hankkeita.

Itäisen Suomen maakuntaliitot esittävät edelleen valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2023-2030 sisällytettäväksi raide-, maantie- ja vesiväylähankkeet. Ottamalla huomioon itäisen maakuntaliittojen esittämät kehittämiskohteet investointiohjelmassa sen vaikuttavuutta pystytään merkittävästi edistämään koko maan liikenneyhteyksien, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden parantamiseksi, elinkeinoelämän kuljetustarpeiden täyttämiseksi sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittämiseksi.

#### **Huomioita ratahankeista**

Itäisen Suomen maakuntaliitot ymmärtävät maailmanpoliittiseen ja Venäjän tilanteeseen liittyvät perustelut

siirtää eräitä myös Venäjän liikenteeseen kytkeytyviä ratakankkeita toteutettavaksi myöhemmin. Kyseisiin hankkeisiin liittyy jälkeenjääneisyydestä johtuvia huomattavia perusparannus- ja kehittämistarpeita, minkä vuoksi niitä ei saa jättää kokonaan väyläverkon investointiohjelman ulkopuolelle. Liikennevirtojen ja kuljetusmuotojen Suomen sisäisten siirtymien vuoksi ei kaikilta ole ajantasaista tietoa ja tulevaisuudennäkymää, mitä ne vaikuttavat koko rataverkolla ja tietyillä rataverkon osilla. Esimerkiksi Karjalan radan hankekuvauksissa kehittämistarpeet on yhdistetty suoraviivaisesti Venäjän liikenteen kehittymisnäkyymiin ottamatta huomioon kasvavia kotimaan kuljetustarpeita. Maailmanpoliittisen ja Venäjän tilanteen mahdollisiin muutoksiin on tarvittaessa kyettävä reagoimaan ajantasaiseen tilannekuvaan perustuen viivytyksettä.

Investointiohjelmaluonnoksen mukaan parantamistoimenpiteet lyhentävät keskimääräistä hitaampien junayhteyksien joukkoon kuuluvien Kuopion ja Joensuun suuntien matka-aikoja Helsinki-Vantaan lentoasemalle 5-10 minuuttia. Karjalan radan osalta investointiohjelmassa esitetyt hankkeet ovat erittäin hyviä ja turvaavat elinkeinoelämän kuljetusten kannalta pahimpien pullonkaulojen poistumisen. Luumäki-Joutseno -ratahanke nopeuttaa henkilöjunien kulkua Luumäki-Joutseno -yhteysvälillä noin 6 minuuttia ja lyhentää siten myös matka-aikoja Joensuuhun.

Itäisen Suomen maakuntaliitot toteavat, että edellä mainittuja ratakankkeita lukuun ottamatta itäisen Suomen muut pitkäaikaiset tarpeet on sivuutettu sekä tie- että ratakankkeiden osalta. Itä-Suomen saavutettavuuden kannalta keskeisiin ratayhteyksiin – Karjalan rataan välillä Imatra-Joensuu ja Savon rataan välillä Kouvola-Kuopio – esitetään panostettavan yhteensä vaatimattomat 40 M€ (30 M€ Imatra-Joensuu ja 10 M€ Kouvola-Kuopio). Kuopion ja Kajaanin väliselle rataosuudelle ei investointiohjelmassa esitetä lainkaan toimenpiteitä.

Itäisen Suomen maakuntaliittojen näkemys on, että esitetyillä investoinneilla – Luumäki-Joutseno -yhteysväliä lukuun ottamatta – ei käytännössä edes kurota kiinni itäisen Suomen ratojen korjausvelkaa, eivätkä esitetyt matka-aikojen lyhenemät paranna käytännössä itäisen Suomen saavutettavuutta lainkaan – mikäli realisoituvat lainkaan. Maakuntaliittojen mielestä esitetty panostus Itäisen Suomen saavutettavuuden kannalta merkittäviin ratayhteyksiin on täysin riittämätön, eikä investointiohjelma toteuta Liikenne 12 -suunnitelman kirjausta: ”Valtio pitää kunnossa, peruskorjaa ja kehittää nykyistä rataverkkoa. Esimerkiksi tärkeiden Savon ja Karjalan ratojen (Kouvola–Kuopio, Kouvola–Imatra–Joensuu) kehittämistä jatketaan osana itäratakokonaisuutta.”. Kyseessä ei ole kehittämispanostus, vaan vähäinen rahoitus minimaalisesti ”parantamaan” Savon ja Karjalan ratojen huomattavaa jälkeenjääneisyyttä.

### **Huomioita tiehankkeista**

Itäisen Suomen maakuntaliitot ovat tyytyväisiä, että valtatie 23 kokonaiskehittäminen jatkuu investointiohjelmassa esitetyllä Karvion kanavan kohdan parantamisella sekä perusväylänpidon parantamisrahoituksella välin Rantala-Lajunlahti (Heinävesi) parantamisella. Maakuntien liitot esittävät, että investointiohjelmaan varataan riittävä rahoitus, jotta koko

yhteysvälin parantaminen saadaan tiesuunnitelmien mukaiseen kuntoon.

Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämistä kärkihankkeista valtatie 5 Leppävirta-Kuopio ja valtatie 5 Hietanen-Pitkäjärvi välin parantamiset sekä valtatie 22 kehittämisen jatkaminen välillä Kajaani-Muhos on jätetty pois investointiohjelma-luonnoksesta. Valtatielle 22 on esitetty perusväylänpidon rahoituksella muutama pienempi kohde, mutta todellinen investointitarve on huomattavasti suurempi. Liitot esittävät, että kyseiset kohteet sisällytetään investointiohjelmaan. Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta hyvänä investointiohjelmaan sisällytetyjä hankkeita: valtatie 9 parantaminen ja seututien 562 Lentokentäntien liikennejärjestelyt Rissala-Jännevirta välillä, valtatie 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla sekä valtatie 5 Savilahden sillan (Mikkeli), valtatie 6 Syrjäsalmen sillan (Kitee) ja kantatie 73 Lieksanjoen sillan parantaminen. Maakuntien liitot esittävät, että jatkossa väyläverkon suunnitteluohjelmaan otetaan mukaan myös muita valtateille 5, 6, 9 ja 13 Itä-Suomen neuvottelukunnan kannanotossaan esittämiä kehittämiskohteita. Nämä tulee sisällyttää toteutuskohteiksi valtion väyläverkon investointiohjelmaa päivitettäessä.

#### **Muita huomioita**

Itäisen Suomen maakuntaliitot pitävät hyvänä, että Saimaan syväväylän kehittäminen on huomioitu investointiohjelmassa. Syväväylän kehittäminen on kytketty Saimaan kanavan sulkujen pidentämishankkeeseen. Jos pidentämishankkeesta tehdään uusia päätöksiä, pitää syväväylän kehittämistä tarkastella uudelleen omana kokonaisuutenaan.

Maakuntien liitot esittävät, että Hätingvirran sillan lisäksi myös muita Itä-Suomen neuvottelukunnan esittämiä Saimaan vesistöalueen siltahankkeita sisällytetään erittäin kustannustehokkaina hankkeina investointiohjelmaan. Ne parantavat nimenomaan maantieverkon toimivuutta sekä kuljetusten ja matkojen sujuvuutta.

Koska investointiohjelma ei tuota merkittäviä kulkutapamuutoksia, ohjelmalla ei myöskään ole merkittäviä vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin. Kunnianhimoa olisi vaadittu itäisen Suomen maakuntaliittojen mielestä myös päästövähennystoimien suhteen.”

Lisätietoja lausunnoista nro 1-5 suunnittelujohtaja Sanna Schroderukselta, puh. 044 710 0873 tai sähköpostitse osoitteella etunimi.sukunimi@kainuunliitto.fi

#### **Maakuntajohtajan ehdotus**

Maakuntahallitus merkitsee annetut lausunnot tiedoksi.

#### **Maakuntahallituksen päätös**

Käydyn keskustelun jälkeen maakuntahallitus hyväksyi maakuntajohtajan ehdotuksen.

---



