



POHJOIS-KARJALA
Maakuntaliitto

Vaikuttamisen kärjet 2024 – Pohjois-Karjala

Vaikuttamisen kärjet 2024 Pohjois-Karjala

Maakuntahallitus 27.3.2023

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Joensuu 2023

Vaikuttamisen kärjet 2024 – Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pielisjoen linna,
Siltakatu 2
80100 JOENSUU
kirjaamo@pohjois-karjala.fi
www.pohjois-karjala.fi/maakuntaliitto

Kansilehden
kuva Mitja Piipponen

Koonti Kimmo Niiranen ja Jarno Turunen,
Jyrki Suorsa, liikenne

Viimeistely Sirpa Mahonen

Painopaikka Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Joensuu 2023

Sisältö

Saatteeksi	6
Kärkihankkeet	7
Liikenteen kärkihankkeet.....	7
Hankkeet hallinnonaloittain	8
Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)	8
Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)	10
Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28).....	11
Opetus- ja Kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)	15
Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30).....	20
Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)	25
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)	41
Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)	51
Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)	52
Pohjois-Karjalan esitykset hallitusohjelmaan	55

SAATTEEKSI

”Vaikuttamisen kärjet 2024 – Pohjois-Karjala” on maakuntahallituksen hyväksymä edunajamisen asiakirja. Julkaisu antaa kokonaiskuvan niistä vaikuttamistavoitteista ja hankkeista, jotka maakunnan kehittämiseksi yhdessä nähdään tärkeinä. Mukaan on otettu vain niitä toimenpiteitä, joiden toteutuminen edellyttää valtion rahoitusta ja maakunnan ulkopuolella tehtäviä päätöksiä. Useilla mukaan nostetuilla asioilla on välittömiä talousarviovaikutuksia seuraavaa budjettivuotta koskien. Osa hankkeista on luonteeltaan edunvalvonnallisia tai lainsäädännöllisiä aloitteita, joiden edistyminen edellyttää suunnittelua ja pidemmän aikavälin vaikuttamistyötä.

Asiakirjan alkuun on koottu keskeiset kärkihankkeet. Vaikuttamistyö tähtää talousarvion valmistelussa erityisesti seuraavan budjettivuoden suunnittelun alkuvaiheeseen. Hankkeet on koottu ministeriöittäin. Yksi tärkeä vaikuttamisen paikka on eduskuntavaalien jälkeinen hallitusohjelman laadinta. Pohjois-Karjalan hallitusohjelmavoitteet on koottu asiakirjan loppuun. Pohjois-Karjala on ollut myös aktiivisesti laatimassa Itä-Suomen sekä Itä- ja Pohjois-Suomen yhteisiä tavoitteita hallitusohjelmalle.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan vaikutti merkittävästi Pohjois-Karjalaan ja rajamaakuntiin. Vaikutukset ovat vakavia ja edellyttävät valtiovalalta nopeita toimia itäisen Suomen kehitysedellytyksien ja kasvun vahvistamista erityisesti energiaratkaisuiden ja saavutettavuuden osalta. Pohjois-Karjalassa tärkeitä kohteita ovat esimerkiksi maakunnan vihreät teollisuusinvestoinnit, energiaratkaisut ja työvoiman saatavuuden turvaaminen.

Pohjois-Karjalan pidemmän aikavälin kilpailukykyä vahvistavat panostukset osaamiseen ja tutkimukseen. Tässä tärkeänä ovat niin Itä-Suomen yliopiston, Karelia-ammattikorkeakoulun kuin Riverian riittävät toimintaedellytykset. Kärkihankkeina on mm. GTK:n Outokummun yksikön kehittäminen. Kansainvälisestikin tunnettuja kärkikohteitamme ovat Kolin matkailun kasvuedellytykset sekä Kontiolahden ampumahiihtostadionin kehittäminen kansainvälisenä suurtahtumien järjestämisareenana.

Maakunnan saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyllä välttämättömien lentoyhteyksien turvaaminen sekä maantie- ja rataverkon kärkihankkeiden toteuttaminen vaativat nopeita ratkaisuja. Karjalan rata tarvitsee nopeita parantamistoimia. Nopeat Itäradat on pidemmän aikavälin mittava hanke, jonka etenemiseen liittyy paljon odotuksia. Perusväylänpitoon tarvitaan pysyvä tasokorotus.

Yksittäisten hankkeiden toteutumisen lisäksi on tärkeää, että valtion talousarviossa osoitetaan riittävä rahoitus uusien kuntien palveluiden rahoittamiseen. Tämä koskee sekä käyttötalouden valtionosuuksia että investointien rahoittamista. Kuntapalvelujen lisäksi on turvattava valtion järjestämien palveluiden saatavuus maan kaikissa osissa liikenneinfrastruktuurin, liikennepalvelujen, tietoliikenneyhteyksien, koulutuksen, yritys- ja työvoimapalveluiden sekä sisäisen turvallisuuden osalta. Hyvinvointialueiden tarvevakioitu rahoitus on toteutettava nykyistä oikeudenmukaisemmin.

Kannustamme kaikkia Pohjois-Karjalan edunajajia ja organisaatioita viemään yhdessä eteenpäin maakuntamme kärkihankkeita.

Joensuussa, 20. p:nä maaliskuuta 2023

Jarno Turunen
yhteyspäällikkö

Kimmo Niiranen
maakunta-asiamies

KÄRKIHANKKEET

Tulevaisuuden osaamisen Pohjois-Karjala

1. Joensuu kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä - Osaamisen ja tutkimuksen Pohjois-Karjala
2. Rajamaakuntien ja Itä-Suomen asema muuttuneessa geopolitisessä tilanteessa
3. Vihreät teolliset investoinnit liikkeelle
4. Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen
5. Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa

Kansainväliset kärkikohteet ja rakenteet

6. Kolin kestävä matkailua vahvistavat investoinnit
7. Kontiolahden ampumahiihtokeskus kansainvälisten suurtapahtumien järjestämisareenana

Vihreämpi ja digitaalisempi tulevaisuus

8. EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka
9. Tuulivoiman lisääminen ja kompensatiomalli
10. Kantaverkon kehittäminen: Uusi kantaverkkolinjaus Kainuusta Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan
11. Nopeat tietoliikenneyhteydet ja maaseudun laajakaistat
12. Vaelluskalahankkeiden edistäminen

Kestävät tulevaisuuden palvelut ja rakenteet

13. Hyvinvointialueiden rahoitus
14. Kestävä kuntatalous
15. Turvallisuusviranomaisten määrärahat

LIIKENTEEN KÄRKIHANKKEET

1. Joensuun lentoyhteyksien säilyttäminen ja palvelutason turvaaminen
2. Joensuu – Imatra -radan perusparantaminen ja nopeudennosto
3. Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki – Helsinki-Vantaan lentoasema – Porvoo – Kouvola (suunnittelu)
4. Joensuu – Kontiomäki -rataosan välityskyvyn parantaminen ja sähköistäminen
5. Perusväylänpidon rahoituksen nosto
6. Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta
7. Valtatie 23 Varkaus – Karvio – Viinijärvi, erityisesti Heinäveden Karvion kohta
8. Valtatien 6 kokonaiskehittäminen: suunnitteluvaihtelun nosto Joensuun eteläpuolella (Honkavaara – Onkamo)
9. Valtatien 9 kokonaiskehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (ml. Kuusjärven kohdan suunnittelu)
10. Saimaan ja Pielisen vesiliikenteen kehittäminen

HANKKEET HALLINNONALOITTAIN

Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)

Kärkihanke: Turvallisuusviranomaisten määrärahojen tasokorotus ja operatiivisen toiminnan kehittäminen

Perustelu: Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, erinäiset laaja-alaisen vaikuttamisen keinot sekä Euroopan alueen siirtolaisvirrat edellyttävät turvallisuusviranomaisten resurssien turvaamista. Määrärahoista ja muista resursseista päätettäessä on huomioitava, että viranomaiset ovat pitkään joutuneet toimimaan riittämättömin resurssein ja jatkuvan leikkauspaineen alla.

Poliisin osalta tilannetta kuvaa se, että Itä-Suomessa rikosten selvitysprosentti heikentyi vuonna 2022 kuudella prosentilla edellisvuoteen verrattuna. Kansainvälisen turvallisuustilanteen heikentymisen ohella kansalaisten turvallisuuden tunteeseen vaikuttaa mm. väkivaltarikosten lisääntyminen noin kymmenellä prosentilla. Palveluja ja viranomaisten näkyvää läsnäoloa ei voi enää heikentää. Kansalaisten turvallisuuden varmistaminen ja turvallisuusympäristöön liittyvät tekijät edellyttävät poliisin resurssien lisäämistä. Poliisien määrän lisäyksen pitää näkyä harvaan asutuilla alueilla. Pohjois-Karjalan kaltaisessa pitkien etäisyyksien maakunnassa poliisiasemien määrä ja palvelut on säilytettävä vähintään nykytasoisina. Kansalaisten on voitava hoitaa lupa-asiat paikallisesti.

Rajavartiolaitoksen rooli valmiusviranomaisena korostuu entisestään muuttuneessa turvallisuusympäristössä. Pohjois-Karjalan rajavartiostolla on päivittäisen operatiivisen työnsä lisäksi tärkeä rooli osana sotilaallisen maanpuolustuksen järjestelmää; alueellisen koskemattomuuden valvonta ja turvaaminen sekä sotilaallinen maanpuolustuksen tehtävät kuuluvat olennaisena osana Rajavartiolaitoksen lakisääteisiin tehtäviin.

Pohjois-Karjalan rajavartioston resurssit on turvattava siten, että se kykenee hoitamaan tehtävänsä myös vaikeutuvassa rajatilanteessa maastorajalla ja huolehtimaan samanaikaisesti turvallisista ja sujuvista rajanylityksistä Niiralan rajanylityspaikalla. Harvaan asutun itärajan alueen rajavartiostolla on myös erityinen rooli monialaisena turvallisuuspalvelujen tuottajana.

Liikennemäärien palautumiseen pandemiaa ja matkustajaliikenteen rajoittamista edeltävän ajan tasolle on varauduttava etupainoisesti. Määrärahojen on mahdollistettava Niiralan rajanylityspaikan ahtaan ja tekniikaltaan vanhanaikaisen päärakennuksen uudistaminen. Lisäksi Joensuun lentoaseman rajatarkastustiloja on kehitettävä turvallisten ja sujuvien rajatarkastusten toteuttamiseksi.

Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kehittäminen

Perustelu: Rajanylittäjien määrä Niiralan rajanylityspaikalla vuonna 2022 oli 236 402 henkilöä. Rajanylittäjien määrä kasvoi edellisvuodesta kesän aikana väliaikaisesti lisääntyneiden rajanylitysten määrän ansiosta, mutta loppuvuonna varsinkin venäläisten rajanylittäjien määrä kääntyi taas laskuun. Rajanylittäjien määrän kasvusta huolimatta luvut jäivät kauas Covid19-pandemiaa edeltävästä ajasta. Vuonna 2019 rajanylityksiä oli 1,19 miljoonaa. Määrä tippui vuonna 2020 pandemian myötä alle kolmannekseen aiemmista vuosista. Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa ja sitä seurannut turvallisuustilanteen muutos sekä pakotteet Venäjän federaatiota vastaan vähensivät edelleen rajanylitysliikenteen määrää merkittävästi. Koko vuoden osalta venäläisten rajanylittäjien osuus oli 62 % kaikista ylittäjistä, mutta vuoden lopulla venäläisten määrä jäi suomalaisia pienemmäksi ensimmäistä kertaa sitten vuoden 2019 lokakuun. Maaliskuusta 2023 alkaen Niiralan rajanylityspaikan aukioloaikoja on rajoitettu ja rajanylityspaikka on öisin kiinni.

Matkustajaliikenteen ei arvioida palaavaan normaalille tasolle nopeasti lähivuosina, mutta tästä huolimatta rajavartioston näkemys on, että Niiralan rajanylityspaikan heikkokuntoinen infrastruktuuri tulee uudistaa. Rajanylityspaikan uudistamishanke käynnistettiin ahtaiden ja toimimattomien sekä tilaturvallisuuden ja asiakasvirtojen ohjailun näkökulmasta heikkojen tilojen vuoksi – nämä hankkeen aloittamisen juurisyyt eivät ole poistuneet liikennevirtojen vähennyttyä. Lisäksi rajavartiosto näkee, että tämä suvantovaihe olisi otollista aikaa rajanylityspaikan uudistamiselle siten, ettei matkustajaliikenne tai työturvallisuus kärsisi merkittävästi rakennushankkeen aikana. Matkustajavirtojen palautumiseen normaalille tasolle ja siihen liittyen sujuvalle rajatarkastusprosessille on oltava valmius.

Osana Niirala - Värtsilä -rajanylityspaikkojen uudistamista on niiden välinen tieosuus uudistettava siten, että raskaalle liikenteelle ja henkilöliikenteelle olisi omat kaistat. Uudistus parantaisi liikenneturvallisuutta sekä rajanylitysten sujuvuutta.

Rajavartiolaitoksella on meneillään hanke, jossa kartoitetaan Niiralan rajanylityspaikan uudistamistarvetta.

Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke

Perustelu: Pohjois-Karjalan rajavartioston Onttolan alueen kiinteistöjen kehittäminen on tarpeen maakunnallisesti merkittävän viranomaisen ja varusmieskoulutuksen toimintaedellytysten varmistamiseksi. Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke on suunniteltu toteutettavaksi vaiheittain vuosien 2022–2024 aikana. Hankkeen tavoitteena on terveellisten, turvallisten ja tarkoituksenmukaisten toimitilojen turvaaminen. Hankkeen ensimmäisen vaiheen toteutus on rakennusvaiheessa. Hankkeen rahoitus on turvattava sen kaikkien vaiheiden läpi valmistumiseen saakka.

Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)

Kärkihanke: Tuulivoimapotentialin hyödyntäminen

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on merkittävää tuulivoimapotentialia, mutta investoinnit ovat jääneet toteuttamatta voimaloiden ilmavalvontatutkille aiheuttamien ongelmien johdosta. Energiaomavaraisuuden lisäämiseksi on etsittävä nopeasti ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on mahdollista nykyistä laajemmin myös itäisessä Suomessa.

Itäisen Suomen tuulivoimarakentamisen tehostamiseen voidaan löytää toimivia ratkaisuja selvitysmies Arto Rädyn keskeisten toimenpide-ehdotusten pohjalta. Tämä edellyttää tuulivoimarakentamisen nykyistä selkeämpää poliittista ohjausta, lainsäädännön kehittämistä, koordinoitua kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä sekä teknologian kehityksen maksimaalista hyödyntämistä. Myös lausunntomenettelyä ja lupakäytäntöjä on selkeytettävä. Tuulivoimainvestoinnit mahdollistavia ratkaisuja on löydettävä panostamalla vahvasti uusimpaan teknologiaan yhteistyössä kaikkien kumppanien kesken. Valtion on osoitettava ratkaisuihin tarvittava rahoitus.

Maanpuolustuksen ja valmiusrakenteiden vahvistaminen

Perustelu: Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on muuttanut suuresti Euroopan ja Suomen turvallisuusympäristöä. Joensuun seudun valmiudellisia rakenteita voidaan vahvistaa kehittämällä edelleen Onttolan rajavartioston toimintoja ja suorituskykyä. Joensuussa sijaitsevat Pohjois-Karjalan aluetoimisto ja Puolustusvoimien palvelukeskus luovat pohjan maanpuolustukseen liittyvien hallinto- ja johtorakenteiden kehittämiseksi myös NATO-Suomessa. Joensuun lentoasema tarjoaa mahdollisuuksia lennokkien ja drooniteknologian testaus- ja kehitystoimintaan.

Ampumaratatilanteen parantaminen Pohjois-Karjalassa

Perustelu: Reserviläistoiminta on aktivoitunut merkittävästi koko Pohjois-Karjalassa vuonna 2022 Venäjän Ukrainaan tekemän hyökkäyksen myötä. Ampumataidon ylläpito ja kehittäminen erityisesti kiväärikaliperisten aseiden osalta on reserviläiskoulutuksen ydintoimintaa. Tällä hetkellä reserviläiskoulutusta järjestävän Maanpuolustuskoulutus MPK:n käytössä on Pohjois-Karjalassa seitsemän kiväärikaliperisten aseiden ammuttamiseen soveltuvaa ampumarata. Ratoja on siis määrällisesti paljon, mutta niiden ampujamäärät ovat rajoitettuja ja joissakin ampumaetäisyys on vain 100 metriä. Osa radoista on kohtuullisen huonokuntoisia. Lähtökohtaisesti ampumapaikkoja olisi hyvä olla ratakohtaisesti vähintään 20 ja ampumaradalla olisi pystyttävä ampumaan vähintään 150 metrin etäisyydelle.

Ampumarata-alueiden nykyaikaisuus, kunto, lupatilanne yms. vaatii parantamista. Olisikin tärkeää, että valtio osoittaisi rahaa alueiden kunnostamiseen ja parantamiseen.

Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

Kärkihanke: Hyvinvointialueiden tarveperustainen rahoitus ja kestävä kuntatalous

Perustelu: Kunnat ja nyt aloittavat hyvinvointialueet vastaavat kansalaisten peruspalveluista. Arvioiden mukaan sekä hyvinvointialueet että kunnat ovat kasvavien palvelutarpeiden ja kansantalouden laskusuhdanteen ansiosta taloudellisissa vaikeuksissa lähivuosina. Mikäli rahoitusvajetta ei korjata, niin on riskinä, että se johtaa hallitsemattomaan palveluiden supistamiseen tavalla, josta laskun kantavat etenkin syrjäseudut ja pienituloiset ihmiset ja yritykset. Näin ollen on tärkeää, että valtiovalta turvaa sekä kuntien, että hyvinvointialueiden edellytykset vastata niille laissa säädetyistä tehtävistään.

Kärkihanke: Kestävä kuntatalous, mm. valtionosuuksien tasausjärjestelmät

Perustelu: Kuntien taloustilanne jatkuu Pohjois-Karjalassa erittäin haastavana, vuoden 2022 tilinpäätökset tulevat olemaan todella huonoja verrattuna koko maan tasoon. Sosiaali- ja terveydenhuollon siirtyminen pois kunnilta ja siitä seuranneet valtionosuuksien muutoslaskelmat merkitsevät huomattavia tulovähennyksiä Pohjois-Karjalan kunnille. Samanaikaisesti on valmistelussa TE-palvelujen siirto kunnille. Sote-uudistuksen ja TE-uudistuksen valtionosuusperusteiden myötä Pohjois-Karjalan kunnat ovat ajautumassa kohtuuttomiin taloudellisiin haasteisiin. Pohjois-Karjalan kunnat kuuluvat häviäjiin molemmassa merkittävässä uudistuksessa ja kuntien talous kiristyy merkittävästi vuodesta 2024 alkaen.

Kun myös verotulojen kehitys uhkaa Pohjois-Karjalassa jäädä jälkeen yhä enemmän koko maasta, tarvitaan pikaisesti valtionosuusjärjestelmän kokonaisuudistusta. Uuden kunnan palveluista vastaamiseen ei ennakoitu tulo-rahoitus riitä ja paineita on joutua kiristämään jo lähtökohtaisesti koko maata korkeampaa tuloveroprosenttia.

Heikon veropohjan kuntien näkökulmasta valtionosuuksilla on erityisen suuri merkitys palvelujen järjestämisessä. Kun uutta valtionosuusjärjestelmää kehitetään, on huomioitava mm. olosuhdetekijöitä, kuten pitkät etäisyydet, syrjäisyys, kuntien laaja-alaisuus ja harva asutus sekä vesistöjen pirstoma aluerakenne. Erityisesti verotulojen tasausjärjestelmä on pidettävä voimassa vähintään nykyisillä tasauksilla ja otettava verotulojen laskennassa huomioon kaikki kiinteistöverotulot. Erityisesti epätasa-arvo tuulivoimasta saatavista verotuloista ja niiden tasauksesta on korjattava pikaisesti.

Tulevissa kuntien välisissä valtionosuustarkasteluissa on myös takautuvasti huomioitava ne menetykset, joita uuteen kuntaan siirtymisen rahoitusjärjestelyt aiheuttivat ns. edelläkävijäkunnille sosiaali- ja terveystalouden järjestämisessä. Pohjois-Karjalan kunnat joutuivat epätasa-arvoisesti hoitamaan palkkaharmonisoinnin lisäkulut ja lisäksi siitä on koitumassa edellä mainitun kaltaisia tulo-ongelmia valtionosuuksissa.

Kuntien tulevaisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi tarvitaan kansallinen kuntapaketti, jonka tavoitteena on oltava myös Pohjois-Karjalan kuntien vahva kuntatalous sekä kyky tuottaa palvelut ja edistää elinvoimaa.

Kärkihanke: Tuulivoiman kompensatiomalli

Perustelu: Tuulivoimahankkeiden toteutuminen merkittävässä määrin itäisimmässä Suomessa lähivuosina ei suurella todennäköisyydellä ole mahdollista. Tämä ajaa Itä- ja Länsi-Suomen kunnat hyvin eriarvoiseen taloudelliseen asemaan. Mikäli maanpuolustuksellisista syistä tuulivoimakysymys ei itärajan maakunnissa ole nopeasti ratkaistavissa, kunnille on luotava kompensatiomalli valtakunnallisen puolustusveloitteen hoitamisesta. Tämä kompensatiomalli olisi luonteva rakentaa tasoittamaan tuulivoimasta hyötyvien ja puolustusveloitetta hoitavien kuntien kiinteistöverokertymää.

Työvoimapalveluiden uudistaminen, mm. resurssien täysimääräinen siirtyminen kuntiin

Perustelu: Työvoimapalvelujen uudistuksessa resurssit on siirrettävä täysimääräisesti kunnille ja valtionosuudet määriteltävä työttömyyden tason pohjalta. Myös elinkeinopuolen vastuuta on lisättävä kunnille työvoimapalvelujen ohella niin, että muodostuu elinvoiman lisäämisen mahdollistava tehtäväkenttä.

TE-palvelujen siirto kuntien vastuulle toteutetaan vuoden 2025 alusta lähtien. Kuntatalouden kustannuseränä ja valtion kunnille antamana tehtävänä työttömyyttä on tarkasteltava valtionosuusjärjestelmässä uudella tavalla. Pohjois-Karjalassa työttömyys on laskusta huolimatta edelleen maan korkeinta. Uuden työllisyystehtävän valtionosuudet on kohdistettava oikeudenmukaisesti kunnille perustuen työttömyyden tasoon, eikä niinkään työkäisten määrään. Työvoimapalveluihin käytettävien resurssien on siirryttävä kuntiin täysimääräisinä huomioiden myös mm. tilakustannukset sekä tehtävän siirrosta johtuvat järjestelykulut.

Osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi on syytä pohtia kaikkia käytettävissä olevia keinoja ja myös uusia lainsäädännöllisiä tukitoimia, joiden avulla yhteistyötä eri oppilaitosten, kuntien, yritysten ja työvoimapalvelujen kesken voidaan terävöittää työvoimapulan voittamiseksi.

Alueellinen verokannustinkokeilu

Perustelu: Useissa EU-maissa on ns. erityistalousalueita, joissa on erilaisia verokannustimia alueelle investoiville ja siellä toimiville yrityksille. Tyypillinen verohuojennus on määräaikainen täysi tai osittainen vapautus yhteisöverosta. Alueelliset kannustimet voivat perustua joko EU-oikeuteen tai vähämerkityksellisen tuen osalta valtioneuvoston päätöksiin.

Valtiovarainministeriön tilaaman selvityksen mukaan Itä-Suomi on oikeudellisesti mahdollinen tukialue sekä EU-lainsäädännön että valtioneuvoston päätösten osalta. Selvityksen mukaan alueellisiin yritysten kilpailukykyyn parantamiseksi sekä investointien ja osaavan työvoiman saatavuuden edistämiseksi rakenteellisista ongelmista kärsiville alueille myönnettäviin verokannustimiin liittyy sekä taloudellisia mahdollisuuksia että potentiaalisia riskejä. Alueellisten verohuojennusten vaikuttavuutta on syytä kokeilla määräaikaisena kokeilulainsäädäntönä rakenteellisista ongelmista ja geopoliittisen tilanteen muutoksesta kärsivässä Itä-Suomessa.

Konkurssilainsäädännön muuttaminen

Perustelu: Konkurssilainsäädännön muuttaminen on toteutettava nopeasti siten, että pantinhaltija ei voi kohtuuttomasti pitkittää konkurssimenettelyä teollisuustarkoituksiin rakennettujen rakennusten osalta. Ilomantsin kunnan teollisuusalueella on noin 11 300 neliömetrin suuruinen teollisuuskiinteistö, joka on ollut tyhjänä ja kylmillään vuodesta 2013 saakka. Käytännössä rakennus on menetetty. Onkin tärkeää, ettei muualla vastaavanlaista vahinkoa pääsisi tapahtumaan.

Arvokohteiksi luokiteltavien rakennusten ottaminen valtion budjettiin

Perustelu: Ilomantsissa on runsaasti kunnan joko kokonaan tai osittain ylläpitämiä kulttuuri- ja sotahistoriaan suojelu- ja arvokohteiksi luokiteltavia alueita ja rakennuksia. Sellaisia ovat muun muassa Möhkön ruukin museoalue, Taistelijan talo Hattuvaarassa, Parppeinvaaran karjalais- ja runokyläkokonaisuus, johon kuuluu muun muassa Rajakenraali Raappanan sodanaikainen komentopaikka, sekä Parppeinvaaran museoaitat. Lisäksi yksityisten hallinnassa ovat muun muassa Sissolan pirtti ja Makkolan museopihapiiri.

Edellä lueteltujen kohteiden ylläpitäminen ei ole mahdollista niissä tapahtuvan liiketoiminnan tuotoilla. Valtion budjettiin on otettava määräraha, jolla arvokkaat karjalaista ja kalevalaista kulttuuria sekä sotahistoriaa esittelevät kohteet voidaan pitää käyttö- ja esittelykunnossa.

Digitaalisuuden ja paikkariippumattoman työn mahdollisuuksien hyödyntäminen valtion toimintojen sijoittamisessa

Perustelu: Digitalisaatio on yksi merkittävimmistä ja laajavaikutteisimmista megatrendeistä, joka näkyy lähes kaikessa toiminnassa, myös valtionhallinnossa ja muissa valtion toiminnoissa. Digitalisaatio tukee työtehtävien paikkariippumattomuutta, joten siihen liittyy paljon toimintojen sijoittamiseen ja monipaikkaisuuteen liittyviä mahdollisuuksia. Vuoden 2022 alussa voimaan tullut laki valtion palveluiden saatavuuden ja toimintojen sijoittamisen perusteista pohjautuu hallitusohjelman kirjaukseen alueellistamislainsäädännön uudistamisesta ja uuden teknologian hyödyntämisen tehokkaasta edistämisestä. Valtion työtehtäviä on organisoitava monipaikkaisuutta ja älyteknologian mahdollistamaa paikkariippumattomuutta hyödyntäen. Uudistuva lainsäädäntö tunnistaa aiempaa paremmin palvelut, palvelurakenteet ja kokonaisuusturvallisuusnäkökulman. Palvelujen saavutettavuus, turvallisuus ja alueiden elinvoimaisuuden vahvistamisen ovat keskeisiä kriteerejä lakia sovellettaessa ja sen tavoitteiden toteutumista seurattaessa.

Monipaikkaisuuden ja paikkariippumattomuuden mahdollisuuksia on hyödynnettävä valtion palveluja organisoitaessa. Palvelujen ohella alueiden elinvoimaisuuteen kytkeytyvät myös osaamis pohjaiset toiminnot kuten valtion tutkimuslaitokset. Koronapandemian myötä korostunut ja digitalisaation mahdollistama etätöiden yleistymisen on perustavanlaatuisen muutos työn tekemisen tavoissa. Monet työtehtävät eivät ole paikkasidonnaisia ja tehtäviä on järkevä hoitaa etänä. Valtion toimintojen sijoittamista on jatkettava uudistuneen lainsäädännön mukaisesti digitalisaatiota ja monipaikkaisuutta hyödyntäen. Toimenpiteissä on huomioitava alueet, joilla on tarkasteltavana olevaan toimintoon liittyvää osaamista ja työvoimaa.

Joensuun vahva status Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeet) päätoimipaikkana ja Puolustusvoimien palvelukeskuksen (PVPALVK) sijoittaminen Joensuuhun ovat hyviä esimerkkejä aiemman lainsäädännön merkittävistä ja onnistuneista

tuloksista. Palvelukeskuspäätösten pohjalta on syntynyt huomattava alueellinen osaamiskeskittymä, joka tarjoaa edellytykset myös uusille julkisen sektorin keskitettyjen tehtävien sijoittamisille Joensuuhun ja synergioiden hyödyntämiseen. Koulutusprofiili on valtion toimintojen kannalta otollinen luoden pohjan sekä hallinnon tukipalveluille, että tutkimuslaitosten vahvistamiselle erityisesti metsäosaamiseen liittyen.

Paikasta riippumattomien toimintojen sijoitusmahdollisuuksia on myös muualla maakunnassa. Valtion alueellisen läsnäolon vahvistamiseen liittyviä mahdollisuuksia Pohjois-Karjalassa ovat:

- Business Finlandin toimintojen vahvistaminen Joensuussa
- Luonnonvarakeskuksen Joensuun toimintojen vahvistaminen ja monipuolistaminen
- Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeet) päätoimipaikan vahvistaminen
- Puolustusvoimien palvelukeskuksen (PVPALVK) vahvistaminen
- Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraalitekniikan laboratorion kehittäminen Outokummussa
- Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) toimintojen vahvistaminen Joensuussa
- Verohallinnon paikasta riippumattomat toiminnot
- Kansaneläkelaitoksen (Kela) Pohjois-Karjalan toimintojen ja Lieksan yhteyskeskuksen vahvistaminen uusilla tehtävillä
- Metsähallituksen toimintojen vahvistaminen Pohjois-Karjalassa, pysyvä toimipiste/ projektitoimisto
- Puhelinpalveluiden ja sähköisen asioinnin tehtävien alueellistaminen
- Terveysten edistämiseen liittyvät valtion toiminnot yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa (mm. THL:n toiminnot).

Opetus- ja Kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

Kärkihankekokonaisuus: Joensuu kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä - Osaamisen ja tutkimuksen Pohjois-Karjala

Perustelu: Koulutusorganisaatioiden ja tutkimuslaitosten perustoimintaresurssit on turvattava ja samalla vahvistettava koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan kehittämisen edellytyksiä.

Joensuun vahvistaminen kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä ja maakunnan osaamisen kehittäminen edellyttää panostuksia koulutusjärjestelmän perusrahoitukseen ja tutkimusinfraan. Kärkihankekokonaisuuteen liittyvät seuraavat hankkeet:

- ammatillisen koulutuksen rahoituksen kehittäminen
- Riverian vieraskielisten tutkintojen ja koulutuksen järjestämislupien myöntäminen
- Karelia-ammattikorkeakoulun tutkimusympäristöjen vahvistaminen
- Itä-Suomen yliopiston TKI-rahoitus ja rahoituksen taso

Ammatillisen koulutuksen rahoitusjärjestelmän uudistamisen kehittämistarpeet ja rahoituksen taso sekä sen allokointi

Pohjois-Karjalassa on erityisesti pulaa ammatillisista osaajista. Ammatillisen koulutuksen merkitys hyvinvoivan ja osaavan yhteiskunnan rakentamisessa on vaikuttava. Ammatillisen koulutuksen yhteiskunnallista arvostusta on vahvistettava osoittamalla se myös vuoden 2024 valtionosuusrahoituksen allokoinnissa ja päätöksenteossa.

Ammatillisen koulutuksen rahoitusjärjestelmää ollaan uudistamassa oppivelvollisten sekä jatkuvan oppimisen osalta. Jatkuvan oppimisen ja oppivelvollisten koulutuksen rahoitusta tulee kehittää kokonaisuutena ja varmistaa vähintään vuoden 2023 ammatillisen koulutukseen osoitettavan rahoituksen taso vuonna 2024. Valtakunnallisesta ammatillisen koulutuksen kokonaisrahoituksesta Pohjois-Karjalan osuus vuonna 2024 tulee olla vähintään sen väestöosuutta vastaava taso.

Vieraskielisten tutkintojen ja koulutusten järjestämislupien myöntäminen maakunnan työelämätarpeiden perusteella

Opetus- ja kulttuuriministeriön myöntämän järjestämisluvan mukaan Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverialla on velvollisuus järjestää tutkintoja ja koulutuksia Pohjois-Karjalan osaamis- ja koulutustarpeeseen. Kun Pohjois-Karjalan maakunnan työ- ja elinkeinoelämä osoittaa selkeän osaamis- ja työvoimatarpeen, joka edellyttää myös ammatillisten tutkintojen ja koulutusten vieraskielistä järjestämislupaa opiskelijoiden osaamisen kehittämiseksi ja työllistymiseksi maakuntaan, tulee siihen myöntää tarvittava järjestämislupa Riverialle.

Karelia-ammattikorkeakoulun tutkimusympäristöt ja niiden toiminnan varmistaminen

Karelia-ammattikorkeakoululla on ammattikorkeakoulun lakisääteiseen koulutus- ja TKI-tehtävään liittyviä tutkimusympäristöjä ja -infrastruktuureja, joissa on koneita, laitteita, simulaatiovälineitä, robotteja jne. soveltavan tutkimuksen tarpeisiin. Tutkimusympäristöt ja niissä sijaitsevat laitteet ovat myös tärkeitä alueen ja laajemminkin suomalaisten yritysten soveltavan tutkimuksen ja tuotekehityksen sekä kansallisen huoltovarmuuden näkökulmasta.

Karelian tutkimusinfrastruktuurit ja -palvelut löytyvät osoitteesta tiedejatutkimus.fi.

Tutkimusympäristöt on rakennettu palvelemaan ammattikorkeakoulun tehtävien (koulutus-, TKI-toiminta ja palvelut) lisäksi alueen yritys- ja työelämän tarpeita ja tukemaan kansallisia ja alueen TKI-tavoitteita. Tutkimuslaitteiden hankintaan ja tarvittavaan osaamisen kehittämiseen on käytetty alueellisia rakennerahastovaroja (EAKR, ESR) projektirahoituksena.

Tutkimusympäristöinvestoinnit (koneet, laitteet) ovat TKI-toiminnan kannalta strategisesti merkittäviä ja niiden pitkäkestoinen hyödyntäminen tutkimus- ja kehittämistoiminnassa sekä koulutuksessa vaatii rahoitusta niiden ylläpitoon ja uudistamiseen. Tätä rahoitusta ei kuitenkaan ammattikorkeakoulujen perusrahoituksessa ole eikä ammattikorkeakoulun soveltavan tutkimuksen tehtävässä tutkimusinfrastruktuurien ylläpitoa huomioida myöskään millään tavoin ammattikorkeakoulujen rahoitusmallissa. Näin ollen korkeatasoisten tutkimusinfrastruktuurien ja niihin liittyvän osaamisen ylläpito on asia, johon tulisi saada kansallinen ratkaisu, joka ei perustu projektirahoitukseen vaan pysyvämpään rahoitusmalliin ammattikorkeakouluille.

Karelia-ammattikorkeakoulu esittää, että ammattikorkeakoulujen tutkimusinfrastruktuureille ja niissä ylläpidettävälle tutkimuslaitteistoille (koneet, laitteet) tulee löytää rahoitus valtion budjetista. Tämä on ensiarvoisen tärkeää sekä Suomen kansallisten TKI-tavoitteiden, korkealaatuisen koulutuksen että huoltovarmuuden näkökulmasta.

Yliopistojen TKI-rahoitus ja valtionrahoituksen pysyvä lisäys

TKI-rahoituslaki on tullut voimaan 1.1.2023 ja parlamentaarinen työryhmä on laatimassa rahoituksen käyttöä koskevaa monivuotista suunnitelmaa. Suunnitelma pitää sisällään valtionrahoituksen lisäämisen yliopistoille, korkeakoulutettujen koulutusmäärien kasvattamisen kaikilla tasoilla sekä osaamisperusteisen maahanmuuton lisäämisen.

Itä-Suomen yliopisto on toteuttanut jo useana vuonna aloituspaikkojen lisäämisen useilla aloilla. Aloituspaikkojen pysyvä lisääminen edellyttää valtionrahoituksen pysyvän lisääminen määräaikaisten erillisrahoitusten sijaan. TKI-suunnitelmassa esille nostettu tohtorikoulutettujen määrän lisääminen edellyttää myös vahvaa rahoitusta yliopistojen perustutkimukseen.

Kärkihanke: Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen

Perustelu: Ongelmat osaavan työvoiman saatavuudessa kasvavat ja leviävät nopeassa tahdissa. Vaikka työttömyys on Pohjois-Karjalassa edelleen korkealla, osaajapula nousee esille mm. monissa tuoreissa barometreissa. Tämänhetkisen toimintaympäristötilanteen haasteellisuudesta huolimatta osaavan työvoiman saatavuus rajoitti kevään 2023 Pk-yritysbarometrin mukaan joko jonkin verran kasvua tai oli jopa merkittävä kasvun este 57 %:ssa pohjoiskarjalaisyrityksiä. Syksyn 2022 Ammattibarometrin mukaan Pohjois-Karjalassa oli 10 ammattiryhmää, joissa oli paljon pulaa hakijoista. Kaikki nämä ryhmät olivat sote-ammattiteja. Lisäksi yli 30 ammattiryhmässä oli pulaa hakijoista. Näitä ammatteja oli useilla eri toimialoilla, mm. rakentamisessa, teknologiateollisuudessa, ICT-aloilla ja monilla palvelualoilla. Haasteita oli eniten Joensuun seutukunnassa, mutta myös ikärakenteeltaan haasteellisemmissä Pielisen Karjalassa ja Keski-Karjalassa. Joissakin tapauksissa kyseessä on ns. pullonkaulaongelma eli este toimintojen laajentumiselle ja kasvulle.

Haasteiden kasvaminen ja tilanteen kärjistyminen erityisesti sote-aloilla nousee esille myös KEVA:n talven 2023 työvoimaennusteessa. Sen tietojen mukaan esimerkiksi sairaanhoitajien ylikysyntä on Pohjois-Karjalassa nyt jo 857 hoitajaa. Sairaanhoitajien osaajavaje on lähes viisinkertaistunut edellisestä vuoden 2021 tutkimuksesta ja tilanne on nyt yksi vaikeimmista koko maassa. Luvut ovat yhtä haasteellisia myös lähihoitajien osalta. Lisäksi Pohjois-Karjalassa eläkkeelle jäävien suhteellinen osuus on väestön ikärakenteesta johtuen huomattavan suuri, joten tulevaisuudessa tilanne on vain pahenemassa. Korvaavat nuorisoiäluokat ovat selvästi pienempiä kuin eläkkeelle siirtyvät ikäluokat. Työikäisen väestön määrä vähenee Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Pohjois-Karjalassa tällä vuosikymmenellä 500 - 1 300 henkilöllä vuosittain.

Haasteeseen ei ole olemassa yhtä ratkaisua, vaan osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi on syytä pohtia laaja-alaisesti kaikkia käytettävissä olevia keinoja. Työllisyysasteen nostoa tukevat toimet kuten työelämän kehittäminen ja työssä jaksamisen tukeminen sekä koulutusjärjestelmän kehittäminen ja koulutuksen laadun parantaminen sekä osaajatarpeita koskeva ennakoitintyö ovat kaikki tarpeen, niin myös työn tuottavuutta nostavat toimenpiteet kuten digitalisaation hyödyntäminen.

Monesta maakunnasta poiketen sekä työvoimassa että työvoiman ulkopuolella on Pohjois-Karjalassa vielä runsaasti hyödyntämätöntä potentiaalia. Pohjois-Karjala on vahva koulutusmaakunta, haasteena on valmistuvien opiskelijoiden poismuutto alueelta. Yksi ongelma on harjoittelupaikkojen puute. Maakunnan oppilaitoksista valmistumassa oleville opiskelijoille tulisi valtiovallan tukemana taata oppilaitoksiin, työnantajakenttään ja opiskelijoihin kohdistettavien kannustin- ja toimintamallien avulla harjoittelupaikka alueelta. Kokonaisuuteen kuuluisivat tutustumisten järjestäminen työpaikkoihin, työtehtävien esittely, työhön valmentaminen ja -opastaminen ja muu ensimmäisen työpaikan saamiseen tarvittava tuki. Kannustimia ja toimenpiteitä on kohdennettava erityisesti työvoimapulasta kärsiville aloille ja niitä voidaan tukea alueellisilla hankkeilla.

Koska samat haasteet ovat nyt aiempaa vahvemmin esillä eri puolilla Suomea, eikä keskinäinen kilpailu kotimaisesta työvoimasta voi ratkaista kaikkien alueiden ongelmia, tarvitaan kotimaahan ja maakunnan omaan työvoimapotentiaaliin kohdistuvien toimenpiteiden ja hankkeiden ohella osaajien rekrytointia maan rajojen ulkopuolelta tukevia toimenpiteitä. Näissä toimenpiteissä on mahdollista välttää päällekkäisyyksiä ja saavuttaa mittakaavaetuja valtakunnallisesti koordinoitulla toimintamallilla. Työ- ja koulutusperäiseen maahanmuuttoon ja Suomen houkuttelevuuteen on panostettava. Tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä kansainvälisten osaajien saamiseksi, koulutusperäisen maahanmuuton vahvistamiseksi ja työlupien helpottamiseksi.

Ulkomaille tulee kohdentaa valtakunnallisesti koordinoituja ja resursoituja toimenpiteitä kv-osaajien rekrytoimiseksi. Tätä työtä voidaan tukea alueellisesti maakuntaan jo tulneiden kansainvälisten opiskelijoiden, kausityövoiman ja maahanmuuttajien sitoutumista ja alueelle työllistymistä tukevien toimenpiteiden avulla eli panostamalla ns. pitovoimaan.

Kärkihanke: Kontiolahden ampumahiihtokeskus kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisaireenana

Infrastruktuurin kustannusarvio 5 M€, suur tapahtuma-avustus 500.000 €

Perustelu: Suomeen ja Kontiolahdelle haetaan ampumahiihdon maailmanmestaruuskilpailuja niin, että kilpailut järjestettäisiin joko vuonna 2028 tai 2029. Kisajärjestäjät näille kilpailuille valitaan vuonna 2024. Valtion vahvempaa mukanaoloa toivotaan niin kisa haussa, suur tapahtuma-avustuksissa kuin stadionin infrastruktuurin parantamisessa. Kontiolahden ampumahiihtokeskus on vakiinnuttanut paikkansa ampumahiihdon kansainvälisten kilpailujen järjestämisaireenana. Vuonna 2022 Kontiolahdella järjestettiin kaksi maailmancupin osakilpailua. Kontiolahdella järjestetään jatkossakin suurkilpailuja, maailmancupin osakilpailut järjestetään Kontiolahdella myös vuosina 2024 ja 2026. Kontiolahti on saanut kansainvälisen ampumahiihtoliitto IBU:n A-lisenssin ainoana paikkakuntana Suomessa. Vuonna 2022 haettiin ampumahiihdon maailmanmestaruuskilpailuja jo vuodelle 2027, mutta kilpailu päätettiin järjestää Virossa.

Kilpailu kansainvälisistä suur tapahtumista koveenee koko ajan ja muissa maissa esimerkiksi ampumahiihtoareenoihin on panostettu kymmeniä miljoonia euroja. Suomen on kansainvälisten tapahtumien järjestämiskilpailussa pysyäkseen panostettava Kontiolahden ampumahiihtostadionin kehittämiseen myös jatkossa. Alueen masterplanissa suunnitellut ampumahiihtostadionin infrastruktuurin parannustoimet maksavat noin viisi miljoonaa euroa. Tällä hetkellä kiireellisin hanke on stadionin keskeisimpien latujen valaistuksen uusiminen. Muita keskeisiä toimenpiteitä ovat alueen toiminnallisuuden parantaminen ja yleisilmeen kohentaminen, nämä sisältävät mm. alueen rakennusten ja katsomoiden kohentamista, yhden sillan uusimisen sekä alueen asfaltoinnin. Stadionin läheisyyteen on mahdollista rakentaa uusia huolto- ja majoitustiloja, liikuntatiloja sekä ympärivuotista käyttöä tukevaa infrastruktuuria. Hankkeille haetaan myös valtion tai muuta julkista rahoitusta.

Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen aikaisemmat kehittämistoimenpiteet on toteutettu vuoden 2015 maailmanmestaruuskisojen ja maailmancupien 2018, 2020 ja 2022 edellyttämällä tavalla. Jatkossakin kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontiolahti pidetään kilpailukyisenä suur tapahtumien järjestämisaireenana ja varteenotettavana ympärivuotisena liikunta- ja matkailukeskuksena.

Kontiorannan entisen varuskunnan alueelle suunnitellaan vapaa-ajan keskusta ja matkailualueita. Alueen rakentamiseksi on tehty aiesopimus ja neuvottelut yhteistyösopimuksesta ovat käynnissä. Ampumahiihtokeskuksen aseman vahvistaminen Suomen johtavana kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisaireenana edistää vapaa-ajan keskuksen rakentamista ja toisaalta vapaa-ajan keskuksen rakentaminen tukisi ampumahiihtokeskuksen ympärivuotisen toiminnan kehittämistä. Kunta kehittää stadionaluetta ja sen lähiympäristöä yhdessä Metsähallituksen ja Kontiolahden Urheilijoiden kanssa. Näiden tahojen kanssa on laadittu alueen maankäytön kehittämissuunnitelma ja sitä kehitetään edelleen tarpeen mukaan. Stadion on suur tapahtumien järjestämisaireenaksi lisäksi kuntalaisten lähiliikuntapaikka. Alueen soveltumista entistä enemmän kuntalaisten ja matkailijoiden käyttöön on kehitetty muun muassa reitistöjä parantamalla.

Kiteen Aimo-alueen kehittäminen kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäväksi moottori- ja ampumaurheilukilpailujen järjestämipaikaksi ja elämysmatkakohteeksi

Perustelu: Kiteen Tolosenmäessä sijaitseva AIMO sisältää mahdollisuudet harrastaa autourheilua, ilmailua, moottorikelkkailua sekä motocross- ja endurotoimintaa. Moottoriurheiluratojen lisäksi alueella on lentokenttä, koirankoulutuskenttä, harjoitusravirata, ampumaurheilumahdollisuudet sekä paintballkenttä. Alue on jo nyt kansallisesti yksi merkittävimmistä kilpailu-, harrastus- ja elämysalueista.

Aimosta luodaan harrastamisen ja elämysmatkailun kansallinen kärkikohde uudistamalla ja kehittämällä infraa, rakentamalla toiminnan ympärille tunnettu brändi, tuotteistamalla palveluja sekä markkinoimalla ja myymällä koostettuja tuotepaketteja. Investointien ja toimenpiteiden myötä lisääntyy alueella järjestettävien kansallisten ja kansainvälisten tapahtumien ja kilpailujen (autourheilu, moottoripyöräily ja -kelkkailu, purje- ja pienkoneet, ampumaurheilu, koirat ja hevoset) määrä. Alue mahdollistaa testaus-, tuotekehitys- ja kilpailutoiminnan myös sähkö- ja kaasu- ja vetykäyttöisillä ajoneuvoilla.

Kehittämisessä hyödynnetään olemassa olevat vahvuudet, kuten alueen erinomainen liikenteellinen saavutettavuus, ympärivuotinen toiminta ja toimijoiden ammattimainen keskinäinen koordinoitu yhteistyö. Keski-Karjalan jo koko Itä-Suomen alueelle suunnitellut uudet matkailuinvestoinnit tarvitsevat menestyäkseen laadukasta ja ammattimaisesti organisoitua ohjelmatarjontaa ja sitä AIMO-alue pystyy esitettyjen kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen tarjoamaan.

Alueelle on valmistunut uusi asfaltoitu tieyhteys vuoden 2022 aikana ja ensimmäiset uudet ampumaradat valmistuvat vuoden 2023 kevään aikana käyttökuntoon. Tarve turvallisille ja ympäristömääräykset täyttävillä ampumaradoille on kasvanut vuoden 2022 aikana merkittävästi, sillä mm. Puolustusvoimat ja reserviläisjärjestöt ovat lisänneet harjoitustoimintaansa merkittävästi ja harrastajamäärissä on tapahtunut kasvua. Aimo-alueelle valmistuva ampumaratakokonaisuus mahdollistaa myös eri viranomaisten laajamittaisen harjoitustoiminnan ja tukee näin ollen valmiutta ja varautumista monipuolisesti.

Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

Kärkihanke: EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka

Perustelu: Suomen on vaikutettava siihen, että EU:n metsäpolitiikassa huomioidaan Suomen edun mukaiset tavoitteet ja säädösten toimeenpanoon jätetään joustavuutta ja kansallista liikkumavaraa.

EU:ssa on valmistelussa iso joukko säädöksiä, joilla on vaikutuksia metsien käyttöön ja jotka toteutuessaan siirtävät merkittävässä määrin metsiä koskevaa päätöksentekoa jäsenmailta EU:lle. Säädösten valmisteluun vaikutettaessa seuraavat periaatteet ja tavoitteet ovat tärkeitä nykyisessä vaikeutuneessa kansainvälisessä tilanteessa, jossa energian saatavuuden turvaamisen merkitys on kokenut perustavanlaatuisen muutoksen:

- Metsien käyttöön liittyvä päätösvalta ja ohjaus tulee säilyttää EU:ssa jäsenvaltioilla.
- Ympäristön, talouden ja yhteiskunnan tarpeiden välinen tasapaino on otettava huomioon ja säädösten vaikutukset em. näkökulmasta tulee arvioida.
- EU-säädöksillä ei tule luoda uusia hallinnollisia järjestelmiä ja suunnittelumekanismeja metsien käyttöön.
- Puun käytön korvausvaikutuksen korostaminen fossiilisia raaka-aineiden korvaajana ja syrjäyttäjänä pysyvästi on tärkeää.
- Metsien erilaisuus eri puolilla Eurooppaa tulee tunnistaa ja ottaa huomioon. Siten säädösten toimeenpanossa tarvitaan joustavuutta ja alueellista liikkumavaraa.

Suomi tarvitsee vahvoja linjauksia kehittämään metsien kestävää hoitoa ja käyttöä metsävarojensa entistä monipuolisemmaksi hyödyntämiseksi, jotta suomalaisten hyvinvointi kasvaisi. Maa- ja metsätalousministeriön valmistelemassa hallitusohjelman mukaisessa metsäpoliittisen selonteossa on linjattu metsien hoidolle ja käytölle pitkän tähtäimen visio ja strategiset päämäärät sekä keskeisimmät toimenpidekokonaisuudet. Ne ovat tarpeen, koska Suomen metsäalalla on meneillään suurin murros yli sataan vuoteen. Vaikka metsätyön osalta suurin murros on läpikäyty jo 1960–1980-luvuilla, maailmanmarkkinoiden muutos ja metsien monipuolistuvat käyttötarpeet sekä näistä kumpuavat muutospainet aiheuttavat suuria muutoksia koko arvoketjussa. Metsäala, metsien hoito ja käyttö ja niistä saatava hyvinvointi tulee monipuolistumaan, mikä tarjoaa alalle suuria mahdollisuuksia.

EU:n ns. ennallistamisasetuksessa ja sitä sivuavassa keskustelussa on tullut esiin uhka Suomen kansalliselle metsäpolitiikalle ja on myös esitetty epärealistisia lukuja ennallistamisasetuksella Suomelle koituvista hyödyistä.

On tärkeää, että Suomen metsäpolitiikka pidetään Suomen omissa käsissä, koska metsät ja niistä saatava hyöty on kansantaloudelle merkittävä.

Kärkihanke: Vaelluskalahankkeiden edistäminen

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on panostettu useiden vuosien ajan vahvasti vaelluskalojen elinolosuhteita ja luontaista lisääntymistä parantaviin yhteistyöhankkeisiin. Valtion on jatkettava vaelluskalakantojen elvyttämistä ja luontaisen kierron palauttamista rakennettuihin vesistöihin. Tämä edellyttää vaellusesteiden purkamista ja kalojen lisääntymisalueiden kunnostamista. Vaelluskalahankkeita on toteutettava laajalla yhteistyöllä. Pohjois-Karjalassa kiireellisimmät toimet ovat:

- Vaelluskalakantojen elvyttäminen Heinäveden Palokin koskilla.
- Järvilohi- ja taimenkantojen elvyttäminen Lieksanjoella ja muissa Pieliseen laskevissa virtavesissä.

Vaelluskalakantojen elvyttäminen Heinäveden Palokin koskilla

Erittäin uhanalaisen järvitaimenen tilanne on mm. pahentuneen vesihomeongelman takia erittäin kriittinen. Nykytilanne, totaalinen nousueste Juojärven reitillä Juojärven ja Varisveden välillä, ei voi enää jatkua. Palokin koskien nousuesteen poistaminen on konkreettinen keino heikkojen taimenkantojen ja mahdollisesti myös Saimaan järvilohen pelastamiseksi.

Hankkeesta on parhaillaan ELY-keskuksen johdolla tekeillä selvitys. Palokin koskien osalta on esitetty erilaisia vaihtoehtoja: sekä kaikkien Palokin kahdeksan kosken vapauttaminen että ns. hybridimalli, jossa säätövoimalle tärkeä voimalaitostoiminta voisi jatkua.

Asian ratkaiseminen on erittäin ajankohtaista, sillä voimalaitoksen turbiinin uusiminen on tarkoitus tehdä pian. Vaellusesteiden purkaminen ja poikastuotantoalueen rakentaminen edellyttävät tiivistä yhteistyötä alueen toimijoiden ja voimalaitoksen omistavan yhtiön (Pohjois-Karjalan Sähkö Oy) kanssa. Arvon määrittäminen on tehtävä voimalaitoksen omistavan yrityksen kanssa ja yritykselle korvattava täysimääräisesti menetetty tuotto.

Heinäveden kunnan liittyessä Pohjois-Karjalaan maakuntamme sai lisää erittäin arvokkaita uhanalaisen järvitaimenen ja järvilohen elinympäristöjä ja joko nykyisiä (esimerkiksi Kerma ja Karvio) että potentiaalisia (esimerkiksi Palokki) lisääntymisalueita. Tämän nk. Juojärven-Heinäveden reitin virtavesien palauttaminen ja kunnostaminen erittäin uhanalaisten vaelluskalojen lisääntymisalueiksi on kansallisesti erittäin merkittävää ja toimenpiteenä kiireellinen. Viimeaikaisten selvitysten perusteella erityisesti Palokin koskien merkitys koko Saimaan vesialueen vaelluskalojen tulevaisuudelle on osoittautunut aiempaakin merkityksellisemmäksi. Valtion lisäpanostusta tarvitaan eri tahojen neuvottelujen tukemiseen ja konkreettisten toimenpiteiden toteuttamiseen.

Järvilohi- ja taimenkantojen elvyttäminen Lieksanjoella ja muissa Pieliseen laskevissa virtavesissä

Pohjois-Karjalan maakuntakala järvilohi on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi lajiksi. Järvilohi on esiintynyt Suomessa Saimaan ja Pielisen alueella. Saimaalla vaeltaneen järvilohen lisääntymisalueet ovat olleet Pielisjoessa ja siihen laskevassa Ala-Koitajoessa. Pielisessä elänyt järvilohi lisääntyi Lieksanjoessa. Jokien patoamisen myötä järvilohen lisääntyminen estyi ja laji on säilynyt olemassa valtion kannanhoitoviljelyn avulla.

Vaelluskalakantojen elvyttämisen valtakunnallisiin pilottikohteisiin lukeutuvat Pohjois-Karjalan suurimmat joet Lieksanjoki ja Pielisjoki. Lieksanjoen vaelluskalakärkihankkeen kohdelajina on järvilohen ohella myös erittäin uhanalainen järvitaimen.

Lieksanjoen vaelluskalakärkihankkeessa on otettu merkittäviä askelia järvilohen ja -taimenen pelastamiseksi. Tärkeä osa hankkeen toteutusta on ollut keskeisten sidosryhmien ja rahoittajien muodostama koordinaatioryhmä. Koordinaatioryhmän jäsenet ovat sitoutuneet yhteistyöhön Lieksanjoen ja Pielisen uhanalaisten vaelluskalojen hyväksi. NOUSU-hankkeen toimenpiteiden tavoitteena on, että Lieksanjoella toteutettavassa lohikalojen kutupyynnissä kiinni saatavien kalojen määrä kasvaa, mikä ylisiirtojen avulla mahdollistaa järvitaimenen ja järvilohen luonnonmukaisen elinkierron käynnistymisen Lieksanjoen kunnostetuilla koskialueilla. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Lieksanjoen vaeltavat järvitaimen- ja järvilohikannat elpyvät ja niiden luontainen elinkierto palautuu.

Toimenpiteiden rahoittamiseen tarvitaan yksityisen sektorin lisäksi julkisia kehittämisvaroja. Maa- ja metsätalousministeriön sekä Metsähallituksen panostusten jatkuminen toiminnan kehittämiseen vuonna 2024 on välttämätöntä tulosten saavuttamiseksi.

Saramojoen kunnostaminen

Saramojoki on tärkeä alue uhanalaiselle taimenelle. Louhikosken voimalaitoksen purkamisen jälkeen reitti vaelluskaloille on auennut, mutta Saramojoessa olisi kuitenkin vielä tehtävä monenlaista kunnostusta. Luonnon ennallistamisen myötä voidaan rakentaa mm. kalojen kutupaikkoja. Saramojoen kunnostamisen suunnittelu on käynnistettävä.

Saimaannorpan suojelu ja suojelusta aiheutuva kompensatio paikallisille elinkeinoille

Perustelu: Suomi on Euroopan unionin luontodirektiivin mukaisesti sitoutunut saimaannorpan suojeluun. Tehostunut suojelu tuottaa tulosta. Metsähallituksen asiantuntija-arvion mukaan saimaannorpan kannan koko on 430–440 yksilöä kun se alimmillaan oli 200 yksilöä. Norpan suojelemiseksi tehdyt kalastus-, moottorikelkkailu- yms. rajoitukset aiheuttavat kuitenkin haittaa elinkeinotoiminnalle. Valtion on kompensoitava suojelun aiheuttamat haitat paikallisille elinkeinoille. Määrärahan mitoituksessa on otettava huomioon korvaustason jälkeen jääneisyys.

Elintarvikkeiden ja luonnontuotteiden jatkojalostus- ja tutkimustoiminnan kehittäminen ja laajentaminen koko maakuntaa käsittäväksi

Perustelu: Keski-Karjalan ja Kiteen alueella toimii merkittävä määrä alkutuotantotiloja ja samoin luonnontuotteisiin keskittyvä yritystoiminta on käynnistynyt ja muodostaa jo nyt merkittävän toimialan. Esimerkkeinä tässä mainitaan Rääkkylän luomutilat, Kesälahden alueen suuret marjatilat ja koivun mahlaan erikoistunut Nordic Koivu Tohmajärveltä. Myös perinteinen maataloustuotanto on alueella vahvasti kehittyvää ja merkittävää liiketoimintaa.

Vuonna 2020 käynnistyneen ELOT (Elintarvike- ja luonnontuotteiden teollisen tuotannon kehittäminen Keski-Karjalassa) -hankkeen kautta on mahdollistettu käytännön asiantuntijatuki alan yrityksille ja käynnistetty kehittämis- ja investointitoiminta. Konkreettisenä esimerkkinä tästä pakastekuivausteknologian ja tuotannon yritysryhmähanke.

Seuraavassa vaiheessa ELOT-hankkeen pohjalta rakennetaan tutkimukseen perustuva tuotekehitys- ja jatkojalostusklusteri, joka tukee sekä paikallisia että pohjoiskarjalaisia yrityksiä. Rakentuva osaamiskeskittymänä houkuttelee alueelle myös uusia innovatiivisia toimijoita tarjoten eri toimijoille synergiaetua. Yhteistyötä tuotteiden standardisoimiseksi ja tutkimustoiminnan eteenpäin viemiseksi tehdään alan johtavien kansallisten ja kansainvälisten toimijoiden kanssa.

Tavoite on kasvattaa näiden alojen liikevaihtoa noin 50 % vuoteen 2024 mennessä volyyymia lisäämällä ja tuotteiden jatkojalostusastetta nostamalla. Kansainvälisiä markkinoita varten rakennettavan jatkojalostusklusterin rakentaminen vaatii merkittävää investointitukea.

Suomen ensimmäinen teollisen mittakaavan pakastekuivauslaitoshanke etenee. PAKU-yritysrühmähanke sai Pohjois-Karjalan ELY-keskukselta hankerahoituksen, jolla selvitetään edellytyksiä perustaa Suomen ensimmäinen teollisen mittakaavan pakastekuivauslaitos Pohjois-Karjalaan. Toteutuessaan teollisen mittakaavan pakastekuivauslaitos avaa alueen yrityksille aivan uudenlaisia mahdollisuuksia nostaa tuotteidensa jalostusastetta ja arvoa. On tärkeää, että jatkojalostustyö ja arvonnousun hyödyt tunnistetaan ja hyödynnetään täysmääräisesti Pohjois-Karjalan alueella.

Luonnonvarakeskuksen kehittäminen ja vahvistaminen Joensuussa

Perustelu: Luonnonvarakeskuksen visiona on rakentaa hyvinvointia ja kestävää tulevaisuutta uusiutuvista luonnonvaroista. Joensuussa on yksi neljästä luonnonvarakeskuksen strategisesta päätoimipaikasta. Maakunnan ja Joensuun kaupungin strateginen tahtotila luonnonvara-alan ja biotalouden kehittämiseksi on erinomaisella tavalla yhtenevä luonnonvarakeskuksen vision, strategian ja tutkimusohjelmien tavoitteiden kanssa. Luonnonvara- ja biotaloustutkimus on tärkeä osa maakunnan tulevaisuutta.

Perinteisesti vahvan metsäalan osaamisen ja maakunnallisen yhteistyön rinnalle kehitetään maatalouden ja ruokaketjun T&K-toimintaa yhdessä maakunnan partnereiden ja yritysten kanssa. Uuden ohjelmakauden maakunnalle tärkeistä tavoitteista Luonnonvarakeskus haluaa toimia erityisesti ilmastokestävyyden, puhtaiden ratkaisujen ja kasvavan elinvoiman T&K-hankkeissa. Metsien tarjoamien ekologisten palveluiden ja puurakentamisen tutkimuksen ja kehittämisen lisäksi Luonnonvarakeskus haluaa olla edelläkävijöitä turvetuotantoalueiden uusiokäytön kehityksessä, uusien kasvualustaratkaisujen kehittämisessä sekä ilmastokestävien viljelyratkaisujen edistämässä.

Riista- ja kalataloudessa Luonnonvarakeskuksen toiminta tulee keskittymään vaelluskalakantojen elvyttämiseen Pielisjoen alueella ja Ala-Koitajoella sekä hanhiin liittyvien maatalouden ongelmien kestävien ratkaisujen etsimisessä. Luonnonvarakeskus lisää myös vaikutustaan maakunnan kannalta tärkeiden asioiden valmistelussa ja niissä päättämisessä.

Luonnonvarakeskuksen strategista päätoimipaikkaa on kehitettävä riittävin resurssein vahvana ja monipuolisena yksikkönä.

Euroopan metsäinstituutin toiminnan kehittäminen ja rahoitustaso

Perustelu: Euroopan metsäinstituutti (European Forest Institute, EFI) on kansainvälisellä yleissopimuksella perustettu kansainvälinen organisaatio. EFI tekee tutkimusta ja tuottaa kattavaa taustatietoa politiikan tueksi metsään liittyvissä kysymyksissä yhdistämällä tiedon toimintaan.

EFI:n päämaja sijaitsee Joensuussa, mistä käsin myös sen biotalousohjelma toimii. Biotalousohjelman tutkimusohjelma osallistuu kestäväan metsänhoitoon ja kiertobiotalousohjelman kehittämiseen liittyvään tutkimus- ja politiikkatukeen. Kiertobiotalousohjelmassa erityisinä kiinnostuksen kohteina ovat metsäsektorin mahdollisuudet suhteessa biotalouteen, esimerkkinä biopohjaiset muovit, biotekstiili ja puurakentaminen. Tältä osin syntyvä tieto edistää esimerkiksi Joensuun kaupungin strategista tavoitetta vahvistaa asemaansa biotalouden globaalina osaamiskeskuksena ja luo myös uusia mahdollisuuksia biotaloussektorille Pohjois-Karjalassa.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee strategisesti tärkeänä, että Suomen valtio rahoittaa instituuttia riittävällä tavalla vahvistaakseen entisestään sen asemaa eurooppalaisessa ja maailmanlaajuisessa metsäalan tutkimuksen ja politiikan tuessa. Lisäksi EFI on erinomainen esimerkki siitä, kuinka kansainväliset organisaatiot voivat osallistua myös paikallis- ja aluetason kehitykseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmää kehitetään maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti priorisoiduin hankkein. Lisäksi tuetaan Itä-Suomen kolmen maakunnan (Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo, Etelä-Savo) yhteisessä liikennestrategiassa määritettyjen kehittämistavoitteiden ja kärkihankkeiden toteuttamista. Itä-Suomen viiden maakunnan muodostama neuvottelukunta on myös tiivistänyt yhteistyötä strategisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Perustienpidon rahoituksen riittävyys ja laajan tieverkon kunnosta huolehtiminen on Pohjois-Karjalan kaltaiselle maakunnalle erittäin tärkeää. Vuoden 2020 talousarviossa ensi kertaa toteutunut 300 miljoonan euron lisärahoitus perusväylänpitoon oli kauan odotettu päätös. Tämä näkyi välittömästi lähes kaksinkertaisena päällystyskilometripituutena Pohjois-Savon ELY-keskuksen toiminta-alueella kesälle 2020 ja Pohjois-Karjalassakin saatiin useita tärkeitä urakoita liikkeelle. Vuoden 2021 osalta päällystysmäärärahat pienenevät selvästi.

Alemman tieverkon päällysteistä 20 % on huonokuntoisia ja tulevaisuuden näkymät ovat huolestuttavat. Tällä hetkellä tieverkon päällysteistä noin puolet on elinkaarensa lopussa ja niiden rappeutumisen ennustetaan kiihtyvän nykyisestä. Jotta alemmankin tieverkon kuntoa pystyttäisiin kehittämään, tarvitaan edelleen pitkäjänteistä panostusta tieverkon ylläpitoon. Itä-Suomen alueella tämä tarkoittaisi sitä, että päällystettävän tieverkon pituuden tulisi olla kuluvalla vuosikymmenellä noin 500 kilometriä vuodessa.

Väyläverkon kehittämisen puolella Pohjois-Karjalan keskeiset lähivuosien tavoitteet liittyvät tavaraliikenteen siirtämiseen raiteille ja erityisesti Karjalan radan Imatra-Joensuu perusparantamiseen ja nopeudennostoon. Joensuun lentoliikenteen palvelutason kehittäminen on tärkeä kestoteema, jossa tarvitaan hyvää yhteistyötä Liikenne- ja viestintäministeriön, Traficom ja Finavian kanssa.

Pohjois-Karjalan tärkeimmät liikennehankkeet liittyvät saavutettavuuden turvaamiseen ja yhteyksien kehittämiseen. Keskeisiä asioita ovat lentoyhteyksien varmistaminen, Itäratahankkeen edistäminen ja Karjalanradan perusparannukset ja tasoristeysten poistot matkajan lyhentämiseksi. Pitkäaikainen edunvalvonnan kärki asemanseutu ja Joensuun ratapihajärjestelyt ovat toteutusvaiheessa. Näiden käynnistyneiden investointien täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää koko Karjalanradan liikennöitävyyden kehittämistä tulevaisuudessa. Kuljetusten kannalta myös vesitieteyhteyden kehittäminen on tärkeää. Jatkossa alueen satamia ja satamiin johtavia tie- ja raideyhteyksiä on kehitettävä. Maantiehankkeista keskeisimpiä liikennehankkeita ovat valtatie 23 parannustöiden loppuun saattaminen ja Kuopio – Joensuu – Niirala -maantieteyhteyden sekä valtatie 6. kehittäminen.

Joukkoliikenteen palvelutasosta ei maaseutualueilla voida enää tinkiä. Kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä on kehitettävä pitkäjänteisesti asutuskeskittymissä.

Lentoliikenteen kehittämishankkeet

Kärkihanke: Joensuun lentoyhteyksien säilyttäminen ja palvelutason turvaaminen

Kustannusarvio 3,5–4 M€ / vuosi

Perustelu: Kolmen tunnin yhteys pääkaupungin ja kaikkien maakuntakeskusten välillä sekä maakuntien kansainvälinen saavutettavuus on turvattava. Säännöllistä reittilentoliikennettä on järjestettävä myös jatkossa niihin maakuntiin, jonne ei pääkaupunkiseudulta ole markkinaehtoista lentoliikennettä syntynyt ja minne ei muilla julkisilla yhteyksillä ole saavutettavuutta kolmessa tunnissa. Koko hallituskauden pituisella ostopalvelusopimuksella voidaan varmistaa elinkeinoelämän kilpailukyky ja sujuva siirtymä sähkölentokoneisiin.

Toimivat lentoliikenneyhteydet ovat Pohjois-Karjalan elinvoimalle ja erityisesti maakunnan vientiteollisuudelle ja yritysten toimintaedellytyksille välttämätön edellytys. Säännöllinen reittilentoliikenne alueen tarpeisiin sopivine aikatauluineen ja jatkoyhteyksineen on turvattava. Vuorojen lukumäärän ja kapasiteetin on oltava riittäviä. Palvelutasoa on kehitettävä ja kysyntää aktivoitava jatkuvasti. Maakuntaan suuntautuvaa, erityisesti kansainvälistä matkailua, on edistettävä määrätietoisesti.

Lentoasemaoperaattori Finavia on kiitettävällä tavalla sitoutunut Joensuun lentoaseman kehittämiseen ja tulevaisuuteen. Kiitotien pinnoite uusittiin kesällä 2021.

Johtuen koronaepidemian aiheuttamista matkustusrajoituksista ja muista seurauksista, markkinaehtoiset lennot Helsingistä Joensuuhun, Jyväskylään, Kajaaniin, Kemiin ja Kokkolaan katkesivat keväällä 2020. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom asetti julkisen palvelun veloitteen näille viidelle kotimaan lentoreitille ja järjesti lentoliikenteen kilpailutuksen reiteille. Kilpailutus perustui eduskunnan myöntämään määrärahaan lentoliikenteelle. Kilpailutuksen myötä säännöllinen suora reittiliikenne Joensuun ja Helsingin välillä käynnistyi uudelleen huhtikuussa 2021 ja liikenne on tällä erää turvattu 28.4.2024 asti. Mikäli markkinaehtoista liikennettä ei reitille synny, valtion on käynnistettävä pidempijänteinen lentoliikenteen kilpailutus syksyllä 2023 ja varattava toteutukseen riittävä määräraha.

Rataverkon ja raideliikenteen kehittämishankkeet

Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus

Kärkihanke: Joensuu–Imatra perusparantaminen ja nopeudennosto

Kustannusarvio 205–330 M€

Perustelu: Karjalan radan parantaminen nopealle henkilöjunaliikenteelle sopivaksi on maakunnan saavutettavuuden ja logistisen kilpailukyvyn kannalta keskeinen toimenpide. Se on myös koko Itä-Suomen tärkein raidehanke.

Imatra–Joensuu-rataosuus on paikoitellen huonossa kunnossa. Monet korvausinvestoinnit ovat kiireellisiä ja välttämättömiä, jotta nopeustaso saadaan pidettyä edes nykyisellään. Varsinaiset nopeutustoimenpiteet ovat tarpeen yhteensovittaa pitkäjänteisen kunnossapitosuunnittelun kanssa.

Imatra–Joensuu matka-aikojen lyhentäminen on tärkeä hanke nopeudennoston toteuttamiseksi. Hankkeeseen on tärkeää sisällyttää välityskykyä lisääviä elementtejä kuten uusia kohtaushmahdollisuuksia junille. Kun Saimaan kanavan liikenne käytännössä pysähtyi Venäjän hyökättyä Ukrainaan, on tärkeää siirtää mahdollisimman suuri osa tavarakuljetuksista raiteille ja tämä onnistuu vain yksiraiteisten rataosuuksien välityskykyä parantamalla.

Joensuu–Imatra rataosuuden perusparantaminen ja nopeudennosto on sisällytetty Väyläviraston investointiohjelmaan 2024–2031, mutta siihen tällä hetkellä esitetty rahamäärä ei riitä edes välttämättömien perusparannusinvestointien toteuttamiseen. Tulevissa investointiohjelmissa on esitettävä riittävä rahamäärä, jotta nopeudennoston edellyttämät toimenpiteet voidaan toteuttaa. Väylän pääratojen peruskorjaustarpeita käsittelevän strategiakortin mukaan Joensuu-Imatra on koko maan toiseksi tärkein prioriteetti.

Väylävirasto on laatimassa selvityskokonaisuutta Karjalan radasta ja siihen liittyvistä radoista. Selvityskokonaisuus koostuu viidestä selvityksestä, joita ovat liikenteellinen selvitys koko tarkastelualueelle, tarveselvitykset Imatra-Joensuu, Joensuu-Siilinjärvi, Joensuu-Pieksämäki ja Joensuu-Kontiomäki, sekä koontiselvitys koko tarkastelualueelle. Hankearvioinnit on laadittu syksyllä 2022. Selvitysten pitäisi olla valmiina maaliskuussa 2023. Ratasuunnittelulle on saatu rahoitus ns. Itä-Suomi-paketista.

Pohjois-Karjalassa on Joensuun eteläpuolella enää neljä tasoristeystä, joista kaksi kohdetta on suunnittelultaan toteutusvalmiita. Imatran ja maakuntarajan välisellä rataosuudella tasoristeyskohteita on jäljellä 11 kappaletta. Ensi vaiheessa toteutettavia toimenpiteitä ovat vielä jäljellä olevien tasoristeysten poistaminen ja Syrjäsalmen sillan uusiminen.

Päätavoitteen eli junaliikenteen nopeudennoston (160/200 km/h) kannalta pelkkä tasoristeysten poisto on täysin riittämätön toimenpide. Nykyinen suurin nopeus rataosuudella on 140 km/h. Matka-aika Helsingin ja Joensuun välillä on noin 4,5 tuntia. Tavoite on ensivaiheessa lyhentää matka-aikaa selkeästi alle neljän tunnin.

Väylävirasto julkaisi vuonna 2018 perusteellisen selvityksen mahdollisuuksista lyhentää Imatra–Joensuu rataosuuden matka-aikoja. Taustalla on Luumäki–Imatra osuudella toteutettava nopeutushanke, jonka jälkeen Imatra–Joensuu väli tulee olemaan Karjalan radan ainoa osuus, jonka suurin sallittu nopeus on 140 km/h. Imatra–Joensuu välin nopeusrajoituksen tärkein määrittävä tekijä ovat tasoristeykset, joiden poisto on ehdoton edellytys nopeuden nostolle. Muita nopeustasoa rajoittavia tekijöitä ovat muun muassa radan alusrakenteen muoto, ajojohtojen kiinnitystapa, kaarregeometria, yksittäiset huonokuntoiset sillat sekä yksi tunneli.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja Etelä-Karjalan liitto teettivät vuonna 2021 kehittämiselvityksen, jossa rataosuudelle on muodostettu vaiheittainen nopeudennoston etenemisehdotus Liikenneviraston vuonna 2018 julkaiseman Imatra–Joensuu-rataosuuden nopeuttaminen -tarveselvityksen toimenpidelistan pohjalta. Rataosuuksien vaiheistus perustuu saavutettaviin yhtäjaksoisiin nopeustasokokonaisuuksiin. Toimenpiteiden kokonaiskustannus on noin 205 M€.

Korvausinvestointien lisäksi tarve on tehdä laajoja nopeutustoimenpiteitä koko Imatra–Joensuu-välillä, hankkeen kustannusarvio on 330 miljoonaa euroa. Toimenpiteet lyhentäisivät matka-aikaa noin 21–31 minuuttia.

Kärkihanke: Itärataoikaisu Helsinki – Helsinki-Vantaan lentoasema – Porvoo – Kouvola

Kustannusarvio 1,7 mrd. €, täsmentyy jatkosuunnittelussa.

Perustelu: Itäradalla on keskeinen merkitys koko Itä- ja Kaakkois-Suomen alueen kehittämiseksi. Se yhdistää lähes puoli Suomea nopeiden yhteyksien piiriin: vaikutusalue on Uudeltamaalta Kainuuseen ja Pohjois-Karjalaan. Valmistuessaan Itärata loisi nopeamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja parantaisi itäisen Suomen kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi. Yhteyksien toimivuus Helsinkiin ja lentokentälle on erittäin tärkeä yritysten sijoittumisen ja päivittäisen matkustamisen kannalta.

Savon ja Karjalan rata muodostavat vyöhykkeisen liikennekäytävän usean kaupungin ja työmarkkina-alueen välillä. Radat yhdistyvät toisiinsa Kouvolassa. Itä-Suomen Helsingin yhteyksien kannalta "Lahden mutkan" oikaiseminen Kouvolasta Porvoon kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja edelleen Helsinkiin on paras vaihtoehto. Tavoitteen taakse on muodostunut laaja itäsuomalainen yhteisrintama, johon kuuluvat maakuntaliitot, kaupungit, kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt.

Savon ja Karjalan ratojen haasteena on ollut se, ettei liikkumisen kulkutapaan liittyvä kysyntäpotentiaali ohjautu riittävässä määrin junaliikenteeseen. Yksi keskeisimmistä esteistä on junayhteyden hitaus sekä Kuopiosta että Joensuusta Helsingin metropolialueelle. Raideliikenteen kilometrietäisyyden osalta vertailukelpoisia Helsinkiin ovat Kokkolan, Kuopion ja Joensuun väliset etäisyydet: Kokkolan raide-etäisyys Helsinkiin on 480 kilometriä, Kuopioon 434 kilometriä ja Joensuuhun 478 kilometriä. Helsingin ja Kokkolan välinen yhteys on nykyisin kuitenkin nopeimmillaan 25–38 minuuttia nopeampi Kuopioon ja Joensuuhun verrattuna.

Itä- ja Kaakkois-Suomen vahvempi kiinnittyminen kasvavaan pääkaupunkiseutuun ja Etelä-Suomeen sekä niiden laajenevaan työssäkäyntialueeseen on myös koko Suomen etu. Itäradan molempien ratahaarojen vaikutusalueella sijaitsee yhteensä kahdeksan maakuntaa (Uusimaa, Kymenlaakso, Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala ja Kainuu) ja oikoradan toteutuessa suoraan 16 kaupunkia (Porvoo, Kouvola, Mikkeli, Pieksämäki, Varkaus, Suonenjoki, Kuopio, Iisalmi, Kajaani, Lappeenranta, Imatra, Savonlinna, Kitee, Joensuu, Lieksa ja Nurmes).

Valtioneuvosto valtuutti 2021 liikenne- ja viestintäministeriön perustamaan uuden, valtion osittain omistaman Itärata-nimisen osakeyhtiön. Hankeyhtiön toimialana ja tehtävänä on Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjausta koskevaan raidehankkeeseen liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Hankeyhtiössä on valtion lisäksi yhteensä 24 kaupunkia ja kuntaa, jotka ovat tehneet osallistumisesta päätöksen omissa kaupungin- tai kunnanvaltuustoissaan. Kyseessä on puolen Suomen hankelinjaus, joka tukee sekä Savon että Karjalan ratojen tulevaisuutta.

Itäradan rakentaminen edellyttää ensimmäisessä vaiheessa ns. lentoradan toteutuksen. Lentorata on uusi nopea, kaksiraiteinen kaukojunarata Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Se erkanee Pasilan pohjoispuolella pääradasta, kulkee Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja liittyy pääraataan Keravan pohjoispuolella. Lentorata on edellytys sekä Suomiradalle että nopealle itäradalle. Lentorata on suunniteltava niin, että se mahdollistaa radan jatkamisen idän suuntaan. Kaikkiaan ratayhteyden pituus on 30 kilometriä ja se kulkee pääosin tunnelissa. Rata lisää kapasiteettia voimakkaasti kuormitetulla Pasila-Keravaosuudella ja tarjoaa suorat kaukojunayhteydet lentoasemalle.

Pääradan kapasiteetin lisääminen Helsinki - Kerava-lentorata

Kustannusarvio täsmentyy jatkosuunnittelussa.

Perustelu: Pääradan kapasiteetti on nykyisin lähes kokonaan käytössä, mikä merkitsee ruuhkaisuudesta johtuvaa aikatauluhaittaa ja muita ongelmia myös Karjalan ja Savon ratojen junaliikenteelle. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee tärkeänä ratkaisun hakemista pääradan kapasiteettiongelmaan. Pääradan kapasiteetti lisääntyy rakenteilla olevien Helsingin ja Riihimäen välisten parantamistöiden valmistuttua. Tulevaisuudessa pääradan kapasiteettia voidaan merkittävästi lisätä edelleen joko lentoradalla tai vaihtoehtoisesti pääradan lisäraiteilla.

Itä-Suomen tavoite Porvoo-Kouvola -oikaisusta perustuu lentoratavaihtoehdon toteuttamiseen. Lentoradalla tarkoitetaan Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltua uutta kaksiraiteista tunnelirataa. Itä-Suomen kannalta kaukojunaliikenteen asema siirtyisi Tikkurilasta lentoasemalle. Lentorata lyhentäisi myös matka-aikaa Helsinki-Vantaan lentoasemalta Helsingin rautatieasemalle arviolta noin 15 minuuttia. Itärataoikaisu toteutettaisiin edelleen lentoasemalta Porvoon kautta Kouvolaan, joten näin lentorata ja itärataoikaisu linkittyvät toisiinsa Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

Kärkihanke: Joensuu – Kontiomäki rataosan radan välityskyvyn parantaminen ja sähköistäminen

Kustannusarvio: Joensuu–Kontiomäki kustannusarvio 96 M€ (Joensuu–Uimaharju kustannusarvio 17 M€, Uimaharju–Kontiomäki kustannusarvio 79 M€).

Perustelu: Metsä Groupin Kemin biotuotetehdas muuttaa raakapuuvirtoja laajasti koko Pohjois- ja myös Itä-Suomessa. Tehtaan puunhankinta-alue tulee ulottumaan Kainuuseen ja Pohjois-Karjalan pohjoisiin osiin asti. Raakapuukuljetukset tulevat lisääntymään jatkossa myös Joensuu-Kontiomäki rataosalla, erityisesti Nurmeksen Pitkämäeltä Kontiomäen suuntaan. Myös raakapuukuljetukselle tärkeän yhteysvälin Joensuu-Pitkämäki välityskyky on liian heikko liikenteen kysyntään nähden. Erityisesti vuoden 2022 maailmanpoliittiset tapahtumat ovat osoittaneet, että muutokset kuljetusvirroissa voivat olla myös nopeita ja ennakoimattomia. Venäjän Ukrainassa aloittaman hyökkäyssodan vuoksi loppunut raakapuun tuonti Venäjältä aiheutti suuria muutoksia Suomen rataverkon kuljetusvirroilla vuonna 2022. Joensuu-Kontiomäen rataosalla on merkittäviä pullonkauloja, jotka eivät juuri mahdollista tavaraliikenteen lisäämistä.

Joensuu – Kontiomäki -rataosa on 268 kilometriä pitkä ja sähköistämätön osuus. Yhteysvälin välityskyky on paikoin hyvin haastava johtuen muun muassa pitkistä kohtauspaikka- ja suojustusväleistä, jotka rajoittavat mahdollista junamäärää. Rataosuuden kilpailukyvyn edistämisen kannalta on olennaista, että rata on sujuvuudeltaan houkutteleva ja tarjoaa luotettavan sekä aidosti potentiaalisen reitin Pohjois-Karjalan ja Kainuun rautatieliikenteelle, joten rataosan tilaa ja käytettävyyttä on syytä parantaa nykyisestä. Tärkein toimenpide on rataosan liikennepaikkavälien pituuksien tasoittaminen, jotta radan liikennöitävyys sekä junamäärien kasvattaminen helpottuvat. Rataosan sähköistäminen parantaisi rataosan kilpailukykyä sekä houkuttelevuutta ja vähentäisi rautatieliikenteen päästöjä.

Sähköistäminen palvelee myös henkilöliikenteen kilpailukykyä. Joensuu - Nurmeksen välin kiskobussiyhteys palvelee alueen asukkaita ja matkailijoita. Henkilöjunayhteyden uudelleen avaaminen Kontiomäelle mahdollistaisi liikenteen kytkeytymisen Savon rataan Kuopion suuntaan ja edelleen pohjoiseen Kajaanin ja Oulun suuntaan. Tulevaisuudessa Nurmeksesta

pohjoiseen Kontiomäelle suuntautuvan henkilöliikenteen mahdollistaminen palvelisi erityisesti kestävän matkailun kehittämisen tavoitteita. Hankkeen merkityksestä kertoo se, että Joensuu-Kontiomäki rata ja radan sähköistys toimenpiteineen on listattu tärkeimpien toimenpiteiden joukkoon Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2030. Henkilöliikenteen avaaminen edellyttää automaattisen kulunvalvonnan rakentamista Nurmes - Kontiomäki välille.

Muut rataverkon sähköistämiskohteet ja kehittämistarpeet

Perustelu: Rataverkon sähköistämistä tulisi myös jatkossa määrätietoisesti edistää. Hiilineutraaliuden merkitys tulee kasvamaan myös elinkeinoelämän kuljetuksissa yhtenä kilpailutekijänä. Rataverkolla on yhteyksiä, joiden sähköistys palvelisi laaja-alaisesti sekä kotimaan sisäisiä kuljetuksia että elinkeinoelämän kansainvälisiä yhteyksiä. Nykyisin Pohjois-Karjala on myös sähköistetyn radan osalta pussinperä, josta on sähköistetty yhteys vain etelään. Rataverkon jatkosähköistys tehostaisi kuljetuksia paitsi edullisemmän käyttövoiman kautta, myös lyhentämällä matka-aikoja ylimääräisten veturinvaihtojen poistuessa.

Joensuu–Siilinjärvi kustannusarvio 37 M€

Rataosuudella kulkee kotimaisen teollisuuden raaka-ainekuljetuksia kuten raakapuuta ja Venäjältä (Niiralan kautta) tuotavia raaka-aineita. Rataosuuden sähköistys mahdollistaisi (yhdessä Säkäniemi–Niirala sähköistyksen kanssa) nykyistä tehokkaamman transitoreitin Pohjanlahden satamiin.

Pieksämäki–Viinijärvi-Joensuu kustannusarvio n. 50 M€

Rataosuudella on vahvoja metsäteollisuuden kuljetuksia etenkin sen länsipäässä osuudella Pieksämäki–Varkaus, mutta se tarjoaa myös verkollisen yhteyden Pohjois-Karjalan ja Keski-Suomen välille.

Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirtäminen ja Hammaslahden kuormauspaikan laajentaminen

Perustelu: Ylämyllyn taajaman keskelle jäänyt puutavaran varastointi ja kuljetukset aiheuttavat alueella liikenteellisen sujuvuusongelman, liikenneturvallisuusriskin. Toiminta aiheuttaa myös ympäristö- ja meluongelmia ja heikentää asumisviihtyvyyttä sekä aiheuttaa alueen katuverkolle ennakoimatonta rasisitusta. Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirtoa on tutkittu valtakunnallisessa RAPU-selvityksessä. Jos siirrosta saadaan päätös, niin tulisi käynnistää Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirtoon liittyvä tarkempi selvitystyö sekä suunnitella Ylämyllyn puutavaraterminaalin paikalle uusi henkilöjunaliikenteen pysähdyspaikka. Terminaalin siirto mahdollistasi Joensuun seudulla laajamittaisen henkilölähijunaliikenteen kehittämisen sekä kestävämmän ja toimivamman yhdyskuntarakenteen syntymisen. Väyläviraston selvityksessä (vj 29/2022) todetaan: "Jos Ylämyllyn kuormauspaikan käytöstä joudutaan luopumaan, on Hammaslahden kuormauspaikkaa todennäköisesti laajennettava. Hammaslahdella on potentiaalia muodostua merkittäväksi kuormauspaikaksi Joensuun seudulla. Sen laajentaminen voidaan tehdä kahdessa vaiheessa; aluksi raiteistoa kehittämällä ja myöhemmin varastoalueita laajentamalla."

Junaliikenteen kehittäminen Joensuun ja Kuopion kaupunkien välillä

Perustelu: Väylävirasto on käynnistänyt kesäkuun alussa Karjalanrataa sekä ympäröivää rataverkkoa koskevan selvityskokonaisuuden. Kokonaisuus sisältää yhteensä viisi selvitystä: kolme alueellista tarveselvitystä sekä koko alueeseen kohdistuvat koontiselvitys ja liikenteellinen selvitys. Hankearvioinnit on laadittu syksyllä 2022.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on lausunut liikenne- ja viestintäministeriölle Pohjois-Karjalan raideliikenteen kehittämistarpeista. Maakuntaliiton näkemyksen mukaan Joensuu-Kuopio-välin henkilöliikenteen kehittämistä on syytä selvittää uudelleen, sillä ratayhteys mahdollistaisi maakuntakeskusten välisen Savon ja Karjalan radan yhdistävän yhteyden lisäksi myös paikallisliikenteen kehittämisen raideliikenteellä Pohjois-Karjalassa välillä Outokumpu-Ylämylly-Joensuu. Ratayhteys palvelisi myös Itä-Suomen yliopiston kahden kampusalueen Joensuun ja Kuopion välistä henkilöliikennettä sekä parantaisi Joensuun yhteyksiä myös pohjoiseen Suomeen. Erityisesti Joensuun kampusalueen opiskelijamäärä on kasvanut huomattavasti Savonlinnan kampuksen opiskelijoiden siirryttyä Joensuuhun ja tämä osaltaan lisää yliopistokampusten välistä henkilöliikennettä sekä muuta opiskelijoiden liikkumistarvetta.

Lähijunaliikenteen kehittäminen Joensuun kaupunkiseudulla

Perustelu: Joensuu-Kuopio liikenteen lisäksi olisi kehitettävä Joensuun kaupunkiseudun lähijunaliikennettä ja erityisesti Viinijärvi-Ylämylly-Outokumpu akselilla. Henkilöjunaliikennettä voisi kehittää esimerkiksi ns. älykkään automaattijunan pohjalta. Kaikilla Joensuun seudun lähijunaliikenteen asema- ja seisakealueille tulisi lisäksi huomioida pyöräilyn ja junan yhdistäminen mm. vaunuvarauksin ja liityntäpysäkkijärjestelyin.

Maantieverkon kehittämishankkeet / kärkihankkeet

Kärkihanke: Perusväylänpidon rahoituksen nosto: Perusväylänpidon riittävä rahoitus Pohjois-Karjalassa, rahoitustason mahdollistettava myös alemman tieverkon ylläpito

Perustelu: Perusväylänpidon rahoitus on nostettava pysyvästi tasolle, joka mahdollistaa korjausvelan vähentämisen myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeillä pääväylien ulkopuolisilla maanteilla ja rautateilla. Toteutuksessa on painotettava myös vähäliikenteisten teiden päällysteiden ja runkojen sekä siltojen parantamista.

Perusväylänpidon rahoituksen riittävä taso koko maan ja Pohjois-Savon ELY-keskuksen toiminta-alueella Itä-Suomessa on tärkein vaikuttava tekijä siihen, missä määrin maantieverkon parantamista ja kehittämistä saadaan alempiasteisen tieverkon osalta toteutettua. Kohteita ja tarpeita on runsaasti eri puolella Pohjois-Karjalaa sekä maantieverkolla että myös yksityisverkolla. Valtion rahoitusta on suunnattava riittävästi myös yksityis- ja metsätieverkon perusparannuksiin ja kunnossapitoon.

Kärkihanke: Valtatie 23 Varkaus – Karvio – Viinijärvi, erityisesti Heinäveden Karvion kohta, toteutuksen käynnistäminen

Toteuttamattomien hankkeiden kustannusarvio 28 M€

Perustelu: Valtatie 23 on Pohjois-Karjalalle, varsinkin maakunnan keskiselle ja pohjoiselle osalle, erittäin tärkeä yhteys eteläiseen Suomeen. Tieosuus Liperin Kontkala – Varkaus ei vastaa liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden vaatimuksia. Tien liikennemäärät ovat kasvaneet ennakoitua nopeammin ja raskaan liikenteen arvioidaan kasvavan. Tiesuunnitelma on valmistunut koko yhteysvälille. Valtatien 23 parantaminen kokonaisuudessa tiesuunnitelman mukaisesti välillä Varkaus – Karvio – Viinijärvi on välttämätöntä.

Hanketta on toteutettu osissa eduskunnan päätöksillä (Alakylän 5 milj. euroa ja Kypäräjärven 7 milj. euroa ohituskaistajärjestelyt) ja hallituksen perusväylänpidon lisärahoituspotista (Sarkamäen ohituskaistat noin 7 miljoonaa euroa). Vuoden 2020 IV lisätalousarviossa Vt23 toteuttamattomille hankkeille myönnettiin 10,5 miljoonan euron valtuus, jolla parannettiin väli Varkaus – Varpaisenmäki. Hanke valmistui syksyllä 2022.

Puuttuva jatkorahoitus on välttämätön, jotta hanke saadaan tiesuunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan toteutettua.

Seuraava tärkeä kohde on Heinäveden Karvio, jonne on laadittu tiesuunnitelma. Suunnitteluperusteet ovat Väylävirastossa kommentoitavana. Kun suunnitelma on hyväksytty, tiesuunnitelma laitetaan nähtäville. Nähtävillä olosta sovitaan Heinäveden kunnan kanssa. Karvion kohta sisältyy myös Väyläviraston vuosien 2024–2031 investointiohjelmaluonnokseen. Karvion kohdalle on suunniteltu uusi silta, joka mahdollistaa sekä leveiden että raskaiden erikoiskuljetusten kulun sillan kautta. Hankkeen kustannusarvio on 13 miljoonaa euroa. Karvion kiirehtimistä perustelee raskaiden erikoiskuljetusten olosuhteiden parantamistarve. Esimerkiksi Mantsinen Oy:n logistiikan kannalta nykyinen tilanne on haasteellinen, kun kuljetusten koko on jatkuvasti kasvanut. Karvion kohta mukaan lukien voimassa olevan tiesuunnitelman mukaisten rahoitusta vailla olevien kohteiden rakentamisen kustannusarvio on noin 28-30 miljoonaa euroa.

Elinkeinoelämän ja teollisuuden näkökulmasta on tärkeää, että VT 23 peruskorjataan koko matkaltaan. VT 23 peruskorjaus tulisi saada toteutuksen piiriin lähivuosina. Jäljellä oleville yhteysvälin kohteille olisi järkevää osoittaa rahoitus kerralla.

Väyläverkon investointiohjelmaluonnoksessa 2024–2031 yhteysvälille on Karvion kohdan lisäksi esitetty tien parantamista Heinävedellä välillä Rantala - Lajunlahti, kustannusarvio 4,1 miljoonaa euroa.

Kärkihanke: Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta (Välikangas – Honkalampi), toteutuksen käynnistäminen

Kustannusarvio 49 M€

Perustelu: Valtatie 9 kehittämisen päälinjat on osoitettu 23.11.2020 voimaan tullessa Pohjois-Karjalan maakuntakaavassa. Liperin kunta laati vuoden 2020 aikana yhdessä ELY-keskuksen ja väyläviraston kanssa Ylämyllyn VT9 eritasoliittymän toimenpideselvitystyön, jonka yhteydessä suunnittelualueelle laadittiin alustavat tiesuunnitelmaluonnokset sekä eritasoliittymäratkaisun alustava malli ja Jyrinkylään suuntautuvan sisäisen kokoojakadun linjaus.

Hankkeen tavoitteena on VT9 liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikennöinnin lisäksi parantaa Ylämyllyn elinvoimaisuutta, vetovoimaisuutta ja kehittää alueen kaavoitusta ja maankäyttöä sekä korjata puutteet valtatie etelä- ja pohjoispuolen maankäytön välisissä yhteyksissä niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulun ja pyöräilynkin osalta.

Koska alueelle laaditun toimenpideselvityksen mukaisesti yhteyttä Jyrinkylään ei ole järkevä ottaa suoraan eritasoliittymästä, nostaa uusi ratkaisu kunnan maksuosuutta. Tämän vuoksi toteutusvaiheessa on tarkasteltava valtion roolia myös toimenpideselvityksessä kunnalle jäävän osuuden osalta.

Tiesuunnitelma valmistuu kevään 2023 aikana ja samalla on varmistettava toteuttamisvalmius rakentamisen aloittamiseen vuoden 2024 aikana. Alustava toteutusaikataulu on vuosina 2024–2026.

Hanke sisältyi Väyläviraston investointiohjelmaan vuosille 2023–2030, mutta Investointiohjelmaluonnoksessa vuosille 2024–2031 hanketta ei ole esitetty. On erittäin tärkeää saada hanke sisällytettyä Valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

Kärkihanke: Valtatien 6 kokonaiskehittäminen: suunnitteluvalmiuden nosto Joensuun eteläpuolella (Honkavaara – Onkamo)

Korin I toimenpiteiden kustannusarvio 26,6 M€, tiesuunnitelma 1–1,5 M€

Perustelu: Yhteysväli Imatra – Joensuu on osa Helsingin ja Kajaanin välistä valtatieta 6, ollen merkittävä Kaakkois- ja Itä-Suomen pääväylä mahdollistaen yhteydet Kotkan ja Haminan merisatamiin. Vt6 on osa EU-TEN-T kattavaa liikenneverkkoa ja on määritetty LVM:n asetuksella pääväyläksi.

Valtatie 6 parantaminen välillä Joensuu – Onkamo tulisi käynnistää mahdollisimman pian. Välille olisi mahdollista rakentaa kaksi ohituskaistaparia, mikä lisäisi liikenteen sujuvuutta merkittävästi. Vt6:n parantaminen välillä Joensuu – Onkamo lisää yritysten logistisia ja liiketoiminnallisia edellytyksiä.

Pohjois-Savon ja Kaakkois-Suomen ELY-keskusten laatima kehittämisselvitys Joensuu-Imatra yhteysvälille on valmistunut vuonna 2021. Kehittämisselvitys on kehys, jonka pohjalta tien kehittämistoimia viedään jatkossa eteenpäin. Toimenpiteet on jaoteltu kahteen koriin. Ensimmäiset kehittämistoimenpiteet kohdistetaan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden ja toiminnallisuuden parantamiseksi koko yhteysvälillä. Tämä edellyttää mm. liittymien parantamista, tien leventämistä,

tiegeometrian parantamista ja ohituskaistojen rakentamista sekä tiukkaa liittymäpolitiikkaa.

I korin toimenpiteet Pohjois-Karjalassa sijoittuvat pääasiassa Joensuun eteläpuolelta Onkamoon. Lisäksi joitakin toimenpiteitä on Onkamon eteläpuolelle sekä Kiteen Tolosenmäelle. Joensuun eteläpuolella pääpaino on nykyisten ohituskaistojen muuttamiseksi keskikaiteelliseksi, joka vaatii myös tien leventämistä, uusien keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentamista ja liittymien parantamista. Onkamon eteläpuolelle esitetään riista-aidan rakentamista. Kiteelle esitetään Rääkkyläntie/Kiteentie liittymän parantamista (porrastaminen) sekä Tolosenmäen Nesteen kohdalle liittymän parantamista. Yhteensä Pohjois-Karjalan osalta näiden I korin toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 26,6 miljoonaa euroa. I korin toimenpiteiden toteuttamiseksi on käynnistettävä toteutukseen johtava suunnittelu Honkavaara – Onkamo välille mahdollisimman pian.

Tikkalassa on Vt6:n välittömässä läheisyydessä uusi yritysalue Sukkela Business Center. Yritysalueelle tarvitaan liittymät sujuvan liikkumisen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tikkan alueella on paljon omakotitaloja ja alakoulu ja uusia asuinalueita suunnitteilla. Vt6:n parantamisen yhteydessä on otettava huomioon myös liikenneturvallisuus ja jalankulkijat, joten pohjoisen suunnasta Hernemäen liittymästä aina Tikkan koululle asti tarvitaan kevyenliikenteen väylä. Sukkela Business Centerin yritysalue on logistisesti hyvällä sijainnilla, koska se jää myös Joensuu – Helsinki pääradan väliin, joten tulevaisuudessa myös raidepiston rakentaminen yritysalueelle on mahdollista.

Kärkihanke: Valtatien 9 kokonaiskehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (ml. Kuusjärven kohdan suunnittelu)

Kehittämisselvityksessä esitettyjen toimenpiteiden välitön aloittaminen/ tiesuunnittelun aloittaminen

Kustannusarvio Pohjois-Karjalassa 60–90 M€ riippuen Kuusjärven kohdan ratkaisusta*:

Perustelu: Valtatie 9 toimii Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien yhdysväylänä muodostaen yhtenäisesti numeroidun itä-länsisuuntaisen yhteyden Turku–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu–Niirala. Tie on tärkeä poikittaisyhteyksien kehittämisen ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Merkitystä kasvattaa Itä-Suomen yliopiston toiminta ja kampusten välinen vuorovaikutus. Myös Joensuun ja Kuopion kaupunkien yhteistyö lisääntyy.

Vuorela-Ylämylly yhteysväli on 112 kilometriä pitkä ja osa yleiseurooppalaista TEN-T kattavaa verkkoa. Osuus kuuluu myös pääväyläasetuksessa priorisoituun verkkoon, palvelutasoluokkaan II. Yhteysvälin geometria ja poikkileikkaus eivät täytä valtatie vaatimuksia. Nopeustaso vaihtelee välillä 60–100 km/h ja yksityistieliittymiä on tiheästi koko matkalla. Liikenneonnettomuusaste on 1,5-kertainen ja kuoleman riski yli kaksinkertainen valtateiden keskiarvoon verrattuna. Kyläalueilla kärsitään liikenteen melusta ja päästöistä. Yhteysvälille on laadittu tarveselvitys vuonna 1999 ja osalle tietä on tehty yleissuunnitelmia.

Suunnitteluvalmiutta on parannettava ja pyrittävä vaiheittaiseen toteutukseen. Kehittämisselvityksessä esitettäviä kohteita on saatava mahdollisimman nopeasti suunnitteluun ja toteutukseen. Uuden Jännevirran sillan valmistutumisen jälkeen on priorisoitava seuraavat ysitie kohteet. Ysitie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta. Väylä on erittäin tärkeä

poikittaisyhteys, joka yhdistää Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntakeskukset toisiinsa ja tiellä on runsaasti sekä tavara- että henkilöliikennettä. Tie ei täytä kokonaisuudessaan valtatielle asetteluja vaatimuksia tien leveyden eikä geometrian suhteen.

***Vtg Kuusjärven kohta:**

Kehittämisselvityksessä käsiteltiin Kuusjärven kohdalle vaihtoehtoisia ohitustielinjauksia. Kehittämisselvityksen loppuraportissa esitettiin seuraavat vaihtoehdot:

VE1 2-kaistaisen valtatieparantaminen uuteen maastokäytävään ja kanavoidun porrastetun tasoliittymän rakentaminen 4,94 M€

VE 2 Keskikaiteellisen ohituskaistatien rakentaminen, yksi ohituskaistapari uuteen maastokäytävään ja eritasoliittymä, kustannusarvio: 35 M€

Muut valta- ja kantateiden kehittämishankkeet

VT 9 Niirala – Kemie -osuuden kunnostus osakokonaisuuksina – ensimmäisessä vaiheessa Niirala – Kaurila -väli

Kustannusarvio 8,5 milj. euroa, tiesuunnitelma 300 000 euroa

Perustelu: Pohjois-Savon ELY-keskus on laatinut maantielain (503/2005) 18. §:n mukaisen yleissuunnitelman valtatieparantamisesta välillä Onkamo-Niirala (Tohmajärvi). Valtatiestä tulee suunnitelman toteutuksen myötä korkealuokkainen, turvallinen ja sujuva yhteys, joka palvelee sekä rajaliikennettä että tohmajärveläisiä. Valtatieparantamisen yleissuunnitelmalla varaudutaan liikennemäärän suureen kasvuun. Yleissuunnitelma on laadittu yhteistyössä Tohmajärven kunnan ja muiden sidosryhmien kanssa.

Valtatieparantamisen yleissuunnitelmalla varaudutaan liikennemäärän suureen kasvuun. Yleissuunnitelma on laadittu yhteistyössä Tohmajärven kunnan ja muiden sidosryhmien kanssa. Liikennemäärien kasvua ei ole odotettavissa lähitulevaisuudessa ja yleissuunnitelman toimeenpano näyttää tämänhetkisessä maailmantilanteessa epätodennäköiseltä. Toteutuksen aloittaminen vaatii tiesuunnitelman laatimisen.

Tieparantaminen on tarkoituksenmukaista aloittaa osakokonaisuuksien kautta, toteuttamalla ensimmäisessä vaiheessa Niirala – Kaurila väli, jolla olisi erittäin suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kaurilan kohdalla tie on erittäin mutkainen ja tällä kohtaa on tapahtunut vaarallisia liikenneonnettomuuksia, jotka ovat aiheuttaneet sekä taloudellisia että ympäristövahinkoja. Raskaanliikenteen määrä on kasvanut viime vuosina, joten nykyinen linjaus tällä kohdalla on suuri riski liikenneturvallisuuden osalta.

Onkamo-Niirala-yhteysvälillä tulisi toteuttaa liikenneturvallisuutta parantavia toimia jo ennen varsinaista tieinvestointia. Tohmajärven kuntakeskuksessa Kemien kohdalla kiertoliittymien rakentaminen tukisi yritysten toimintaedellytyksiä, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Kiertoliittymät tulisivat Asemantien ja Kauppakadun risteyksen kohdalle ja siitä noin 400 metriä Onkamoon mentäessä Kiteentien ja Tehdastien risteyksen kohdalle. Liikenneturvallisuutta tukisi myös kevyen liikenteen väylän rakentaminen välille Niirala-Onkamo puuttuvin osin.

Tarkoitusta palvelisi hyvin energiatehokkaan ja älykkään tievalaistuksen rakentaminen nyt vielä pimeille tieosuuksille. Myös Kemien taajamassa tulisi parantaa turvallisuutta ennen uuden tielinjauksen tuloa. Tällainen olisi kiertoliittymän toteuttaminen Kauppakatu - Asemantie -risteykseen. Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Urheilutieltä Maiju Lassilan tielle vähentäisi mm. koululaisten turhia valtatie ylityksiä. Näillä sangen edullisilla ratkaisuilla voidaan myös nykyisen tielinjan turvallisuutta parantaa. Alustava toteutusaikataulu on 2023–2026.

Yhteysväliselvityksen/Kehittämiselvityksen laatiminen Joensuu – Kajaani (Vt6 ja Kt73)

Perustelu: Yhteysväli Joensuu-Kajaani on osa Helsingin ja Kajaanin välistä valtatieta 6, ollen merkittävä Kaakkois- ja Itä-Suomen pääväylä mahdollistaen yhteydet Kotkan ja Haminan merisatamiin. VT 6 on määritetty LVM:n asetuksella pääväyläksi. Kansainvälistä merkitystä lisäävät itärajan läheisyys sekä yhteydet raja-asemille sekä tien kuuluminen osaksi Barentsin alueen kansainvälistä liikennekäytävää Niirala – Joensuu-Kajaani (Niika).

Muista pääväylistä poiketen valtatielle 6 Joensuu – Kajaani välille ei ole laadittu yhteysväli- tai kehittämiselvitystä, jolla kartoitettaisiin yhteismitallisesti tarvittavat kehittämistarpeet ja laadittaisiin kehys, joilla tien kehittämistoimia viedään jatkossa eteenpäin. Tärkeä osa kuutoskäytävää on myös Pielisen itäpuolinen kantatie 73, jonka tulevaisuuden parantamistoimenpiteet on selvitettävä yhdessä valtatie 6 kanssa.

Kantatie 73 on geometrialtaan ja poikkileikkaukseltaan liikennemäärien edellyttämässä kunnossa, myös raskaan liikenteen näkökulmasta. Suurimmat puutteet tiellä ovat tien päällysteen kunnossa. Päällysteen merkittävimmät puutteet ovat välillä Kelvä – Lieksan taajama. Lisääntyvä perusväylänpidon rahoitus on mahdollistanut kantatien päällysteiden uusimista jo kesällä 2020. Jatkossa on arvioitava lisääntyvän teollisuuden aiheuttama lisäliikennemäärä ja sen vaatimat mahdolliset muut korjaustoimenpiteet. Kantatie 73 tulee sisällyttää myös osaksi valtatie 6 Joensuu-Kajaani kehittämiselvitystä.

Kantatien 73 Lieksanjoen sillan uusiminen

Kustannusarvio 9 M€

Perustelu: Lieksan kaupungin taajama-alueella sijaitseva kantatie 73 silta on saanut kuntoluokituksen huono. Siltaa kannattelevat metallirakenteet ovat heikentyneet merkittävästi. Sillan kunto aiheuttaa riskin, että sille joudutaan jossain vaiheessa asettamaan painorajoituksia. Lieksan kaupungin elinkeinoelämän merkittävimmät raskaan liikenteen kuljetukset, esim. puunjalostusteollisuuden tuotteet ja raaka-aineet, kulkevat etelä-pohjoissuunnassa kantatie 73 sillan ylitse.

Raskaalle liikenteelle ei ole kantatie 73 siltaa korvaavaa Lieksanjoen ylittävää liikenneyhteyttä. Tämän takia kantatie 73 sillan käytön estyessä raskaan rahtiliikenteen on kierrettävä Pielisen länsipuolelta, mikä lisää kuljetusmatkaa kymmeniä kilometrejä, ja on lieksalaisten yritysten toiminnan kannalta kestävätilanne. Pahimmassa tapauksessa raskaan pelastuskaluston kulku paloasemalta Lieksanjoen eteläpuolelle estyy.

Lieksanjoen ylittävä Kt73 silta on Väyläviraston valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksessa 2023–2031 esitetty toteutettavaksi neljästä kahdeksaan vuoden sisällä. Lieksan ja Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän kannalta on välttämätöntä, että kantatie 73 silta uusitaan mahdollisimman pian. Uuden sillan suunnittelu on edistynyt siten, että tiesuunnitelma valmistuu keväällä 2023. Uuden sillan rakentaminen vanhan tilalle on mahdollista vuonna 2024. Siltahankkeen kustannusarvio on 9 miljoona euroa.

Valtatie 6:n rakentaminen nelikaistaiseksi välillä Joensuu - Uuro

Kustannusarvio n. 10 M€

Perustelu: Valtatie 6 Joensuusta pohjoisen suuntaan on Pohjois-Karjalan vilkkaiten liikennöity tieosuus, jolla nelikaistaistamista ei olla vielä toteutettu. Tämän tieosuuden pituus on noin kymmenen kilometriä.

Liikennemäärät Raatekankaan liittymästä Lehmoon ovat vuonna 2019 olleet 12 208 ja Lehmosta Uuron 10 359 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuonna 2017 liikennemäärä oli 9 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät ovat nousseet kahdessa vuodessa todella paljon. Kontiolahden väkiluvun ja työpaikkojen määrän kasvaminen kasvattaa jatkossakin liikennemääriä. Lehmon alueen asukasmäärä kasvaa edelleen ja alueelle on perustettu uusia asuinalueita. Valmisteltavana olevassa Lehmon osayleiskaavassa tullaan osoittamaan lisää uusia rakennuspaikkoja asumiseen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Kontiolahti on kehittynyt niin asuin- kuin yrittäjyyskuntanakin. Kontiolahti kaavoittaa koko ajan uusia asuinalueita ja sillä on tarjolla hyviä tontteja myös teollisuuden ja liike-elämän tarpeisiin. Nykyisillä liikennemäärillä tieosuuden nopeudet laskevat normaalina liikennöintiaikana hitaimpien tienkäyttäjien mukaisiksi. Tämä pidentää matka-aikoja ja tieosuus koetaan tukkoiseksi.

Tiealueella on tilaa lisäkaistoille. Luonnossuunnitelma lisäkaistoista on laadittu jo yli vuosikymmen sitten. Hankkeen kustannusten voidaan alustavasti arvioida olevan noin 10 miljoonaa euroa.

Tieyhteyden rakentaminen nelikaistaiseksi parantaisi merkittävästi Kontiolahden kunnan elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä ja siten koetaan hyvin kiireelliseksi toimenpiteeksi.

Vesiliikenteen kehittämishankkeet

Saimaan alueen vesistöliikenteen kehittäminen sekä teollisuuden raakapuukuljetusten että matkailun tarpeita silmällä pitäen

Kustannusarvio 2 M€

Perustelu: Väyläviraston investointiohjelmaluonnoksessa vuosille 2024–2031 esitetään Saimaan raakapuun kuljetuksiin liittyvien väylien parantamista. Saimaan väylien parannustarpeet ovat muuttuneet merkittävästi aikaisemmasta Saimaan kanavan laajennusprojektista luopumisen ja käytännössä pysähtyneen kanavaliikenteen myötä. Saimaan rahtiliikenne on tällä hetkellä pääosin raakapuukuljetuksia, joiden toimintaedellytysten turvaaminen ja parantaminen on keskeistä puunjalostusteollisuuden raakapuun varmistamisessa alueella. Hanke sisältää lukuisia yksittäisiä pieniä parantamiskohteita raakapuukuljetuksiin käytetyillä väylillä. Väylien parantaminen raakapuukuljetusten kehittämiseksi parantaa myös väylien käyttöä.

Kymijoki – Mäntyharju -kanavahanke

Perustelu: Pidemmän aikavälin hankkeena on toteutettava selvitys Kymijoki-Mäntyharju kanavaparin yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista ja yleisistä toteutusmahdollisuuksista. Kanavahanke yhdistäisi Päijänteen ja Saimaan vesistön Suomen puolella Suomenlahteen ja mahdollistaisi kauppamerenkulun jatkumisen Saimaan alueelta, mikäli maailmapoliittinen tilanne ei mahdollistaisi Saimaan kanavan käyttöä tulevaisuudessakaan, sekä mahdollistaisi kauppamerenkulun laajentumisen myös Päijänteelle.

Erityisesti matkailun kannalta tärkeät kehittämiskohteet

Kuntien esittämistä kohteista, erityisesti matkailuperustein nostetaan erikseen esille seuraavat tarpeet:

Kolin matkailualueen saavutettavuus:

Koli on matkailun vetovoimatutkimuksessa osoittautunut yhdeksi koko Suomen vetovoimaisimmista matkailukohteista. Vetovoimaisuus on ymmärrettävä tässä yhteydessä mahdollisuutena mikä Kolilla on kehitymisessä eteläisen Suomen merkittävimäksi matkailukohteeksi. Se, että Koli pystyy tämän roolin ottamaan, vaatii pitkäjänteistä ja määrätietoista työtä.

- Kolin kevyen liikenteen väylä Ukko-Koli – Jeron risteys ka. n 0,8 milj. euroa, josta suunnittelun osuus 0,1–0,15 M€. Kolin kylältä on siis kevyenliikenteen väylä Jeron risteukseen (Ylä-Kolintie), mutta se päättyy ennen kaikkein vaarallisinta osuutta, jyrkkää ja mutkaista tietä Ukko-Kolille. Ukko-Koli toimii porttina Kolin kansallispuistoon, jossa vieraili vuonna 2021 noin 240.000 matkailijaa. Kevyenliikenteenväylä Jero – Ukko-Koli on erityisen tärkeä juuri turvallisuuden takia. Nykyisellään pyöräilijät, kävelijät ja rullasuksiihtäjät käyttävät kapeaa maantien piennarta. Reitti on valaisematon, ja valaistus on kriittinen tekijä turvallisuuden lisäämiseksi. Kevyen liikenteen väylästä on tehty reittitarkastelu, joka on saanut ympäristöministeriöltä myönteisen lausunnon.
- Pielisen altaan vesiliikenteen kehittäminen mkl. Pielisen ylittävä saaristoliikenne Koli-Vuonisolahti

Lieksan Kehitys Oy LieKe toteutti esiselvityksen autolauttaliikenteen mahdollistamisesta Kolin ja Vuonislahden välille. Konsulttiselvityksen väliraportin mukaan lauttaliikenteen lainsäädännölliset muutokset ja teknologian kehittyminen mahdollistavat lauttaliikenteen huomattavasti aiemmin arvioituja kustannuksia edullisemmin. Vuonislahden ja Kolin lauttayhteyden selvittämisen yhteydessä arvioitiin lauttayhteyden mahdollistamista Kolilta myös Lieksan satamaan. Lauttayhteysselvitys perustuu Kolin matkailuvision 2050 edistämiseen ja matkailun kasvua sekä kehittämistä tukevien rakenteiden toteuttamiseen.

Saaristoliikenteen kehittämiseen liittyvää tarkastelua on jatkettu vuoden 2022 aikana. Lieksa on valtioneuvoston asetuksessa saaristokunnista määritelty saaristo-osakunnaksi. Tehdyn autolauttaliikenneselvityksen perusteella Pielisen yli tapahtuvaa liikennöintiä voitaisiin kehittää samalla tavalla kuin Saariston rengasreittiä. Tehtyjen arviointien perusteella reittiyhteyttä ei saada avattua liiketaloudellisesti kannattavana ilman julkista tukea. Julkisen tuen tarve tarkentuu hankkeeseen liittyvän suunnittelun edetessä vuoden 2023 aikana.

Esityksenä on, että valtio osallistuu Pielisen ylittävän saaristoliikenteen kehittämiseen Kolin ja Vuonilahden välille Saariston rengasreitin mukaisella tavalla.

Muut matkailun kannalta merkittävät hankkeet:

- Oriveden ja Pyhäjärven välisen kanavan rakentaminen
- Seututien 477 kunnostaminen (Savonlinna – Valamo – Outokumpu – Koli)
Pohjois-Karjalan maakuntakaavatyön yhteydessä tehtiin selvitys matkailuyhteyden kehittämiseksi Savonlinnan, Heinäveden Valamon, Outokuun ja Kolin välillä. Merkittävämmäksi pullonkaulaksi todettiin Seututien 477 Sarvikummuntie parantaminen Heinävedellä.
- St 476 tieosuuden liikenneturvallisuuden parantaminen osana Savonlinna – Heinävesi (Valamo) - Liperi - Koli matkailukäytävää välillä Heinävesi - Liperi.
Välillä on erityistä merkitystä myös elinkeinoelämän ja teollisuuden näkökulmasta.
- Runon ja rajan tien (Via Karelia) kunnostaminen Lieksan ja Ilomantsin alueella
Runon ja rajan tie on Suomen vanhin matkailutie, joka kulkee 1080 km rajan lähellä Virolahdelta Sajaan. Se kulkee osin kantateitä, mutta seurailee pääosin alempaan hoitoluokkaan kuuluvia seututeitä. Ilomantsin ja Lieksan alueella tie on erittäin tärkeä alueen elinvoimalle mm. matkailun, virkistykseen, monipuolisen kaivostoiminnan ja metsätalouden kautta. Myös pelastustoimen tehtävät ja palontorjunta vaativat hyviä yhteyksiä. Ilomantsin ja Lieksan välillä tie on tärkeydestään huolimatta huonossa kunnossa ja tiehallinto on harkinnut ja osin muuttanut sen asfaltoidusta tiestä soratieksi.
Via Karelia yhdistää itärajan erilaiset kulttuuripiirit, ainutlaatuiset luonnonalueet sekä Suomen nykyisen olemassaolon kannalta merkittävät sotahistorialliset kohteet. Matkailuelinkeino on ollut kasvussa ja kiinnostus Itä-Suomen luonto- ja kulttuurimatkailukohteisiin on lisääntynyt. Erityisesti matkailutoiminnan kehittyminen entistä kansainvälisemmäksi ja laajemmaksi vaatii Runon ja rajan tien perusparantamista, jotta sitä voi ylipäättään hyödyntää. Matkailun lisäksi puukuljetusten tien varrella olevilta hakkuualueilta edellyttää tien kunnan parantamista.

Muita kuntien esittämiä hankkeita:

- Maantien 15641 parantaminen Marjala – Noljakka, kustannusarvio 1,7 M€ Hankkeesta laadittu tiesuunnitelma on vanhentunut. Alkuun tarvitaan ajantasainen tie- ja rakennussuunnitelma.
- Outokumpu: Kalattomantien rautatien ylittävän sillan rakentaminen
- Porokylän rautatiesillan parantaminen osana erikoiskuljetusten reittiä, kustannusarvio 0,6 M€
- Nurmes: Pappilansuoran ja Raatihuoneenkadun peruskorjaus, kustannusarvio 0,9 M€
- Valtimon taajaman Keskuskadun peruskorjauksen rahoitus infrahankkeena, kustannusarvio 0,9 M€
- Valtatie 6, kahden ohituskaistaparin rakentaminen välille Onkamo-Kitee
- Valtatie 6, valaistuksen rakentaminen välille Onkamo-Kesälahti
-

Kärkihanke: Nopeat tietoliikenneyhteydet ja maaseudun laajakaistat

Perustelu: Koko Suomeen on rakennettava kattava valokuituverkko sekä nostettava yleispalveluvelvoitteen tiedonsiirtonopeutta 100 Mbit/s tasolle. Digitaalisen infrastruktuurin kansallisen strategian 2025 mukaan digitaalinen infrastruktuuri edistää kilpailukykyä ja hyvinvointia mahdollistamalla jo tämän päivän digitaalisten palvelujen laajan käyttöönoton lisäksi tulevaisuuden ilmiöiden hyödyntämisen niin yksityisissä kuin julkisissakin palveluissa. Strategiassa asetettu tavoitetaso on sama kuin EU:n asettama; vuoteen 2025 mennessä tulisi kaikkialla Suomessakin olla saatavilla 100 Mbit/s yhteydet, joiden nopeus on mahdollista nostaa 1 gigabittiin ja myös keinot tavoitteen saavuttamiseksi.

Valtion talousarviossa on turvattava valtion tukirahoitus kaikille toteuttamiskelpoisille hankkeille nopeiden valokuituverkkojen rakentamiseksi koko Suomen kattavaksi. Kunnilla ja rakentavilla operaattoreilla on oltava varmuus jatkaa hankkeita ja kehittää alueensa palveluja suunnittelemallaan tavalla. Verkon rakentamisen vauhdittamiseksi kunnilta vaadittavista kuntaosuuksista on luovuttava, ja tuen on tultava kokonaan valtiolta. Nyt riskinä on myös se, ettei 50 miljoonan euron RRF-varausta saada sidottua pakollisten kuntaosuuksien vuoksi. Ehdoton vaatimus kuntaosuudesta ei saa asettaa kuntalaisia eriarvoiseen asemaan eikä estää valtion tuen saamista hankkeille. Laajakaistarakentamisen rahoitus on saatava entistä paremmalle tasolle, eri rahoituslähteitä hyödyntäen.

Itä- ja Pohjois-Suomessa on kokonaisia kuntia tai kuntien osia, joissa ei ole toteutunut rakentamishankkeita lainkaan nykyisillä tukimalleilla. Näillä erityisen haasteellisilla alueilla pitkät välimatkat ja harva asutus eivät mahdollista kaupallisesti kannattavaa rakentamista tuen nykyehdoilla. Näille alueille on valmisteltava erillisratkaisu valtion ja kuntien yhteistyönä laajakaistayhteyksien rakentamiseksi. Laajakaistarakentamisessa kaikkien kuntien omarahoitusosuus tulisi olla 8 %.

Sähköautoilun latausverkosto ja liikennebiokaasun edistäminen

Perustelu: Uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä on vauhditettava mm. laajentamalla sähköautoilun ja kaasutankkausasemien verkostoa koko maan kattavaksi.

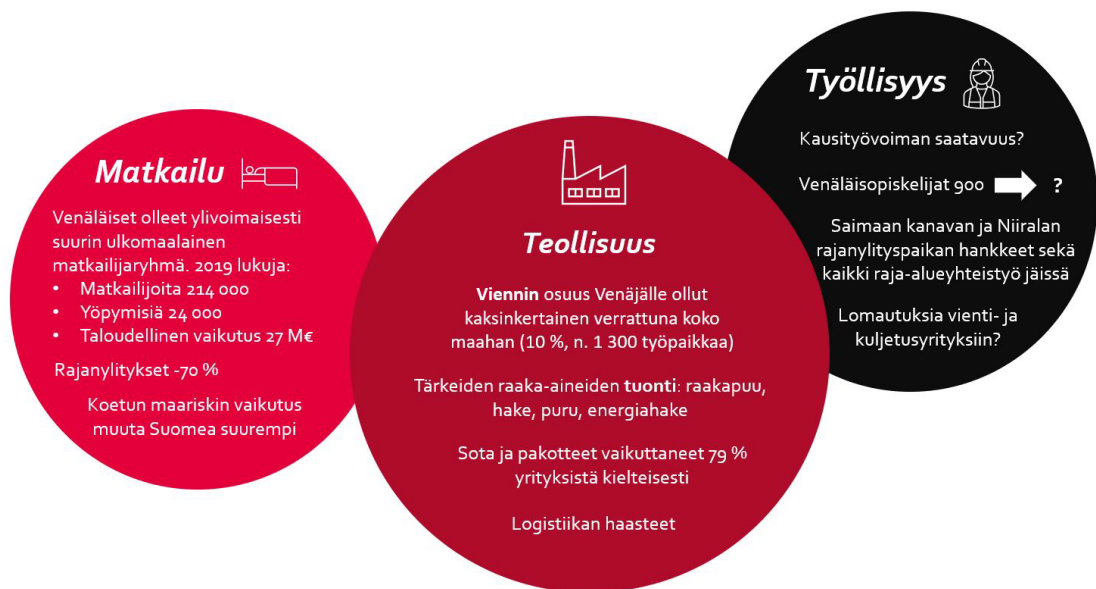
Itä-Suomessa on tavoitteena korvata 25 % liikenteen käyttämästä fossiilisesta energiasta alueella tuotetuilla uusiutuvilla energianlähteillä ml. liikenteen biopolttoaineet, uusiutuva sähkö ja liikennebiokaasu. Tavoite edistää vihreää siirtymää kohti energiaomavaraisuutta ja alueen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Toistaiseksi kaasutankkausasemien puute rajoittaa biokaasun käyttöä liikenteessä ja toimii samalla esteenä autokannan uudistumiselle. Myös sähköautojen määrä lisääntyy nopeaa tahtia ja latausverkosto edellyttää laajentamista.

Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

Kärkihanke: Rajamaakuntien ja Itä-Suomen asema muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa

Perustelu: Venäjän hyökkäys Ukrainaa vastaan vaikuttaa monin tavoin Pohjois-Karjalaan ja rajamaakuntien kehitykseen. Valtioneuvosto seuraa tilanteen kehittymistä ja kokonaiskuvaa. Kriisillä on Suomessa ja erityisesti rajamaakunnissa merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi seuraavilla aloilla:

- energia
- huoltovarmuus
- vaikutukset yrityksiin (mm. kansainvälistyminen, vienti ja logistiikka)
- työvoiman maahanmuutto ja kotouttaminen
- Suomen ja Venäjän välisellä rajalla toteutettavat EU:n ulkorajayhteistyöohjelmat



Kuva 1. Sodan merkittävimmät vaikutukset Pohjois-Karjalalle.

Suomen on huolehdittava kotimaisesta energian saannista ja uusiutuvan energian lisäämisestä. Huoltovarmuuttamme on nostettava niin energian kuin kotimaisen ruuantuotannon osalta. Rajamaakuntien yritystoiminnalle vaikutukset ovat moninaisia. Tarvitaan nopeasti korvaavia raaka-aineita, asiakkaita ja markkinoita. Logistiikka on järjestettävä osin uudelleen. Tässä tarvitaan myös valtiovallan apua. Suomen valtion on vaikutettava siihen, että EU:n ulkorajayhteistyöohjelmiin varatut resurssit käytetään täysimääräisesti kompensoimaan rajamaakuntien kehitystä vaikeassa tilanteessa. Raja-alueohjelmiin jo varattu kansallinen rahoitusosuus on siirrettävä kansallisiin aluekehitysrähoihin rajamaakunnille.

Kriisin kestoa on vaikea arvioida ja sen kaikkia vaikutuksia ei ole vielä nähty. Siksi on tärkeää nopeasti reagoida esiin nouseviin haasteisiin.

Valtiosihteerityöryhmä selvitti kesän 2022 aikana toimenpiteitä, joilla itäisen Suomen elinvoimaa vahvistetaan. Yksi syksyllä julkaistun loppuraportin suosituksista oli, että itäiselle Suomelle on luotava yhteinen kehittämisvisio yritysten, valtion ja alueiden tiiviissä

yhteistyössä. Samalla itäisen Suomen elinvoimaa lisäävien toimien tavoitteena on osaltaan koko Suomen elinvoimasta ja kilpailukyvyistä huolehtiminen. Visio julkistettiin helmikuussa 2023 ja se sisältää mittavan joukon toimenpide-ehdotuksia Itäisen Suomen tulevaisuuden kestäväen kasvun rakentamiseksi. Toimenpiteitä tulee viedä määrätietoisesti toteutukseen, tulevaisuuteen kannattaa investoida myös silloin kun resursseista on niukkuus. Tämän työn pohjalta uuden hallituksen on laadittava laaja-alainen kehityspaketti, jolla vahvistetaan Itä-Suomen kehitysedellytyksiä ja turvataan jo tehtyjen toimenpide-esitysten toteuttaminen.

Kärkihanke: Vihreät teollisuuden investoinnit liikkeelle

Perustelu: Vihreiden teollisten investointien liikkeellelähtöä on vauhditettava kotimaisen energiantuotannon kasvattamiseksi ja omavaraisuusasteen nostamiseksi. Rahoitusta uusille vihreän teollisuuden, energiaratkaisujen ja vetytaloutta vauhdittavien investointien toteutukselle on lisättävä. Samalla vastataan ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin ja edistetään rakennemuutosta kohti vähähiilisempää ja omavaraisempaa yhteiskuntaa.

Pohjois-Karjalassa on vireillä mittava joukko yritysten investointihankkeita. Huomattava osa vuosille 2023–2025 toteutettaviksi suunnitelluista hankkeista edistää vihreää siirtymää. Esimerkiksi Business Joensuulla tiedossa olevien hankkeiden yhteenlaskettu kokonaisbudjetti on toteutusvaihtoehdoista riippuen 539–714 miljoonaa euroa. Positiivisen investointikierteen tukeminen on tärkeää sekä vihreän siirtymän että yleisen taloudellisen kehityksen vauhdittamiseksi.

Kärkihanke: Tuulivoiman mahdollistaminen itäisessä Suomessa ja kompensatiomalli

Perustelu: Energiaomavaraisuuden lisäämiseksi on etsittävä ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on nykyistä laajemmin myös itäisessä Suomessa. Asia on ratkaistava yhteistyössä Puolustusvoimien kanssa nopealla aikataululla ja näin varmistettava, että myös itärajalta on tasavertaiset mahdollisuudet rakentaa vihreän energian tuotantoa.

Itäisen Suomen tuulivoimarakentamisen tehostamiseen voidaan löytää toimivia ratkaisuja selvitysmies Arto Rädyn keskeisten toimenpide-ehdotusten pohjalta. Tämä edellyttää tuulivoimarakentamisen nykyistä selkeämpää poliittista ohjausta, lainsäädännön kehittämistä, koordinoitua kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä sekä teknologian kehityksen maksimaalista hyödyntämistä.

Mikäli maanpuolustuksellisista syistä tuulivoimakysymys ei itärajan maakunnissa ole nopeasti ratkaistavissa, kunnille on luotava kompensatiomalli valtakunnallisen puolustusveloitteen hoitamisesta. Tämä kompensatiomalli olisi luonteva rakentaa tasoittamaan tuulivoimasta hyötyvien ja puolustusveloitetta hoitavien kuntien kiinteistöverokertymää.

Energian saatavuuden edellytykset on turvattava kiristyneen turvallisuuspoliittisen tilanteen vuoksi. Vihreän energian saatavuus on nyt ratkaiseva tekijä yritysten sijoittumispäätöksissä, muualla Suomessa tuulivoimatuotannosta on tullut myös merkittävä verotulojen lähde kunnille. Mikäli niin sanotun vihreän sähkön määrä tuotantoprosesseissa ei ole riittävällä tasolla, ei energiantensiivisten teollisuuden alojen sijoittuminen alueelle ole kannattavaa. Uhkana on, että Pohjois-Karjalan houkuttelevuus investointi- ja sijoittumispaikkana heikentyy merkittävästi.

Samoin energiantuotannon monimuotoistamiseen ja sitä koskevaan tutkimustietoon on saatava lisäresursseja. Tuulivoiman ohella aurinkovoimalahankkeiden mahdollisuutta on selvitettävä.

Kärkihanke: Kantaverkon kehittäminen: Uusi kantaverkkolinjaus Kainuusta Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan

Perustelu: Itäiseen Suomeen on rakennettava uusi kantaverkkoyhteys Kainuun ja Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan. Fingridin tulisi käynnistää välittömästi suunnittelu ja tarkemmat keskustelut itäisten maakuntien toimijoiden kanssa uuden pohjois-eteläsuuntaisen itäisen kantaverkkoyhteyden luomiseksi Kainuusta Pohjois-Karjalaan (Nurmes – Lieksa – Uimaharju – Kontiolahti – Joensuu – Kitee) ja jatkuen edelleen Etelä-Karjalaan.

Uusi yhteys, ns. Vaara-linja, palvelisi valtakunnan verkon tarpeita sekä itäisen Suomen teollisuuden investointihankkeita, idän tuulivoimapotentiaalin hyödyntämistä ja vauhdittaisi vetytalouteen siirtymistä.

On tärkeää, että maatuulivoimaa rakennetaan kasvavassa määrin myös Itä- ja Pohjois-Suomeen, jolloin maantieteellisesti hajautuneempi tuulivoima tuottaa sähköä tasaisemmin kuin alueellisesti keskittynyt tuulivoima. Tämä on koko Suomen energiantuotannon turvaamisen kannalta tärkeä asia.

Suomen energijärjestelmää on kehitettävä niin, että koko Suomen kehitysmahdollisuudet huomioidaan energiantuotannossa erityisesti tuulivoiman osalta, sähkön siirtämisessä ja energiantensiivisen teollisuuden sijoittumisessa. Erityisesti itäisin Suomi uhkaa jäädä sivuun niin tuulivoimainvestoinneista, investoinneista kantaverkkoon kuin sitä myöten uusista teollisista hankkeista. Näin ei saa tapahtua.

Itä-Suomen tulevaisuuden elinvoiman kannalta ehkäpä merkittävimmät kysymykset liittyvät vetytalouden mahdollisuuksiin ja energiansiirtojärjestelmien rooliin vetytalouden mahdollistajana. Itä- ja Kaakkois-Suomessa on tehty ansiokasta selvitystyötä vetytalouden kehittämiseksi. Vetytalouteen siirtyminen edellyttää merkittäviä kantaverkkoinvestointeja. Nykyisen kantaverkon rajoitteet itäisessä Suomessa näkyvät myös siinä, miten rajoitetusti aurinkovoimaa voidaan liittää nykyiseen verkkoon. Laajemminkin nykyistä kantaverkkoa Itä-Suomessa on vahvistettava 400 kV linjoiksi.

Pohjois-Karjalassa on vireillä merkittäviä vihreän energian yrityshankkeita mm. vedyn ja aurinkosähkön tuotantoon. Sähkönsiirtoverkkojen kapasiteetti on ratkaisevan tärkeä asia investointien toteuttamiselle. Valtion ja Fingridin on aktiivisesti käynnistettävä ennakoivasti kantaverkon vahvistamishankkeita alueilla, joille yritykset ovat ilmaisseet investointihalukkuutensa.

Sähkönsiirtoverkon kehittäminen on toteutettava tiiviissä yhteistyössä alueellisten jakeluverkkoyhtiöiden ja investoivan teollisuuden kanssa. Siirtoverkon välityskyky ei saa muodostua pullonkaulaksi investoinneille. Yritysten investointitukiin on varattava riittävät myöntövaltuudet, jotta kaikki vihreän siirtymän toteutuskelpoiset hankkeet saadaan eri puolilla maata liikkeelle

Sähköenergian turvaaminen kaikissa olosuhteissa vaatii Pohjois-Karjalan alueella kantaverkon kapasiteetin ja kantokyvyn uudelleen tarkastelua. Myös entistä suuremmat tuuli- ja aurinkoenergian tuotannot luovat kantaverkolle uusia haasteita. Jotta Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän sekä muiden keskeisten tahojen toiminnot sekä infrastruktuuri voidaan pitää toimintakykyisenä ja taata riittävä sähkönsiirtokyky myös tulevaisuudessa, on

alueen 110 kV kantaverkot muutettava 400 kV kantaverkoksi. Kantaverkkoyhtiö Fingrid Oyj:n toimesta on nopealla aikataululla käynnistettävä suunnittelu siirtokapasiteetin lisäämiseksi Itä-Suomen alueella.

Kärkihanke: Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen

Perustelu: Työ- ja koulutusperäiseen maahanmuuttoon ja Suomen houkuttelevuuteen on panostettava. Samalla maahanmuuttajien integroitumista suomalaiseen yhteiskuntaan ja työelämään on edistettävä. Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen erityisesti väestörakenteeltaan haasteellisilla alueilla on tärkeää. Tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä kansainvälisten osaajien saamiseksi, koulutusperäisen maahanmuuton vahvistamiseksi ja työolujen helpottamiseksi.

Kärkihanke: Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa

Kustannusarvio 65 M€

Perustelu: Geologian tutkimuskeskuksen keskeisin mineraali- ja kiertotalousalan tutkimusinfrastruktuuri on Outokummussa sijaitseva, Euroopassa ainutlaatuinen, mineralogian laboratorio ja mineraaliprosessoinnin koetehdas GTK Mintec. GTK:n tavoitteena on uudistaa ja kehittää GTK Minteciä luomalla kotimaista ja kansainvälistä tutkimusta ja elinkeinoelämää palveleva digitaalinen koetehdaskokonaisuus, joka vastaa kestäväen kehityksen vaatimiin tutkimustarpeisiin.

GTK Mintecin kehitysprojektissa keskitytään digitalisaation ja uusien teknologioiden käyttöönottoon, kehittämiseen sekä hyödyntämiseen laboratorio- ja koetehdastoiminnassa. Investoinnit GTK Minteciin mahdollistavat korkeatasoisen tieteellisen tutkimuksen jatkamisen ja innovaatioiden kehittämisen kiertotalouden, akkumineraalien sekä vesienhallinnan tutkimuksessa. Investointien avulla GTK pystyy vastaamaan vihreän siirtymän vaatimuksiin ja koronapandemian tuomiin haasteisiin sekä niistä syntyneisiin asiakastarpeiden muutoksiin niin kotimaisten kuin kansainvälistenkin asiakkaiden keskuudessa. Investoinnilla taataan, että pysytään kehityksen kärjessä ja kilpailukykyisenä palveluntarjoajana, mahdollistaen teollisen uudistumisen ja ketterän innovoinnin.

GTK Mintecin kehitysprojekti koostuu neljästä osa-alueesta, jotka kaikki pyritään toteuttamaan vuosien 2020–2027 aikana:

1. Laboratorio- ja toimistokiinteistön sekä tutkimusinfrastruktuurin uudistaminen (toteutuksessa, valmistuu keväällä 2024)
2. Koetehtaan uudistus ja digitalisointi sekä tutkimus- ja prosessointikapasiteetin laajentaminen (kyseinen haettava rahoitus)
3. Smart Tailings Facility (SMARTT) – älykäs rikastushiekkojen hallinnan ja vedenkierrätyksen tutkimusalue (suunnittelu menossa, toteutus 2023–2024)
4. Laboratorioautomaatio ja digitalisaatio (suunnittelussa ja toteutuksessa)

Kehitysprojektin seuraava investointiasiakaskysely on nykyisen koetehtaan uudistaminen digitaalisiksi tulevaisuuden mineraaliprosessoinnin koetehtaaksi. Tutkimusinfrastruktuuriin suunnitellaan lisättäväksi uusia tutkimusalueita, joiden käytännön toteutus ja lopulliset asiakastarpeet kartoitetaan kevään 2023 aikana. Uusi digitalisoitu prosessointilinjasto koostuu monesta osaprosessista mm. murskauksesta, jauhatuksesta, eri erotusprosesseista

ja sakeutuksista sekä suodatuksista, ja siihen on integroitu vedenkierrätys- ja puhdistus- sekä kiertotaloustutkimusten vaatimia osaprosesseja.

GTK Mintecin digitalisoimisella sekä tutkimusalueen laajentamisella mm. kaivannais- ja prosessiteollisuuden vesienpuhdistus ja -kierrätyslaitteistoihin sekä rikastushiekkojen käsittelytutkimukseen pystytään ratkaisemaan tulevaisuuden haasteita ympäristön hyväksi. Uudella prosessointilinjastolla voidaan optimoida mm. prosessivesien kierrätystä ja kaivannaisjätteiden hyötykäyttöä ja hallintaa, joiden tutkimukseen tämänhetkisellä laitekannalla ei ole voitu täysipainoisesti vastata. Hanke mahdollistaa uusien materiaalitehokkaiden rikastusprosessien suunnittelun, jolloin rikastusjätteiden määrä tulee vähenemään. Hanke mahdollistaa myös rikastusteknisesti eroteltujen sivutuotteiden kehittämisen.

Uusi digitaalinen tutkimusinfrastruktuuri mahdollistaa tutkimusyhteistyön kotimaisten ja kansainvälisten teknologia- ja laitevalmistajien kanssa ja se tulee palvelemaan kaivannais-, metalli-, kiertotalous-, kemian- sekä energiateollisuuden aloja tulevina vuosikymmeninä Pohjois-Karjalassa, koko Suomessa ja kansainvälisesti.

GTK Mintecin koetehtaan uudistamisen konsepti- ja perussuunnittelu valmistuvat kevään 2023 aikana. Suurimmat investoinnit ajoittuisivat vuosille 2024–2027.

Huoltovarmuuden edellyttämä turpeen ja biopolttoaineiden sekä itärajan kuljetusväylien kokonaistarkastelu

Kokonaiskustannusarvio 300 000 euroa, valtion rahoitusosuus 250 000 euroa

Perustelu: Pohjois-Karjala ja eteläinen Kainuu ovat itäisen Keski-Suomen lisäksi alueita, joissa energiapuuvarat ja hakkuumahdollisuudet ovat suuremmat kuin turpeen ja kivihiilen korvaamiseen tarvittavat raaka-aineet alueellisesti tarkasteltuna. Toisaalta ympäröivillä alueilla resurssit eivät nykyisellään riitä korvaamaan turpeen energiakäytön loppumisen aiheuttamaa lisäkysyntää. Ukrainan sota ja eurooppalainen energiakriisi ovat muuttaneet tilannetta radikaalisti ja huoltovarmuuden osalta laskelmia on päivitettävä ja varautumistasoa nostettava. Itä-Suomen merkitys Suomen energiahuollossa on erityisesti biomassan osalta merkittävä, koska täällä kysyntä on suhteessa resurssisiin maltillista, toisin kuin muualla Suomessa. Erittäin tärkeää on suunnitella puubiomassan käytön ja huoltovarmuuden toimintaedellytykset tilanteessa, jossa osa itärajan läheisyydestä suljetaan turvallisuustilanteen sitä edellyttäessä. Puun riittävyyden ja huoltovarmuuden tarkastelu on helpoin toteuttaa Luonnonvarakeskuksen ja Suomen metsäkeskuksen yhteisprojektina TEM:n ja MMM:n yhteisrahoituksella.

Sähkönjakeluun liittyvä varautuminen

Perustelu: Joensuussa ja Pohjois-Karjalassa laajemminkin on valtion toiminnan kannalta kriittisiä viranomaisia, joiden toimintaedellytysten turvaaminen sähkösaannin ja erityisesti tietoliikenteen osalta on kaikissa olosuhteissa olennaisen tärkeää (mm. varavoimaratkaisut sekä toisaalta yleisen sähkönjakelun varmistaminen).

Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen ja TE-palvelujen uudistaminen

Perustelu: Osaavan työvoiman saatavuudesta on tullut pohjoiskarjalaisyritysten kasvun ja kehittymisen merkittävin pullonkaula. Ongelmia on joka puolella maakuntaa, sekä maakunnan reuna-alueilla, että maakuntakeskus Joensuussa ja sen ympäristökunnissa. Ongelmat ja ratkaisukeinot ovat osin samoja, osin eri alueilla erilaisia.

Maakunnan reuna-alueilla työvoiman kohtaanto-ongelma on merkittävä ja uhkaa muuttua entistä pahemmaksi. Yhtäältä on suuri joukko työttömiä ja myös pitkäaikaistyöttömien määrä on suuri, mutta toisaalta yrityksille ei löydy osaavaa työvoimaa. Koronapandemian jälkeen tilanne on entisestään heikentynyt johtuen osaltaan myös siitä, että työmatkakustannukset ovat jatkaneet kohoamistaan polttonesteiden merkittävien hinnankorotusten myötä. Matalamman palkkatason suorittavan työn työntekijöiden ei kaikissa tapauksissa ole taloudellisesti järkevää ottaa työtä vastaan, mikäli päivittäinen työmatka on pitkä ja/tai tarjottu työsuhde on luonteelta määräaikainen.

Osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi on syytä pohtia lainsäädännöllisiä tukitoimia, joiden avulla yhteistyötä eri oppilaitosten, kuntien, yritysten ja työvoimapalvelujen kesken voidaan terävöittää työvoimapulan voittamiseksi. Lisäksi heikokojen julkisten liikenneyhteyksien alueilla verotuksessa huomioitavaa oman auton työmatkavähennystä tulisi korottaa merkittävästi.

Joensuun seudun työllisyys kuntakokeilu käynnistyi maaliskuussa 2021 yhdessä Joensuun, Outokummun, Kontiolahden, Liperin ja Polvijärven kanssa. Kuntakokeilu päättyi 31.12.2024.

Julkisten työvoima- ja yrityspalveluiden palvelurakenteeksi tulee löytää pysyvä, tuloksekas, alueellisesti tarkoituksenmukainen, rahoitukseltaan oikeudenmukainen ja kannustava sekä hallinnoltaan mahdollisimman kevyt ratkaisumalli kuntakokeilussa saatuja kokemuksia hyödyntäen.

Julkisten työvoima- ja yrityspalvelujen uudelleen järjestämistä koskeva lainsäädäntö siirtää TE-palvelujen järjestämisvastuun valtiotoimijalta kunnalle 1.1.2025 alkaen. Kunnat puoltavat järjestämisvastuun siirtoa, mutta eivät kannata siihen liittyvän rahoitusmallin perusteita. Lakiesityksen mukainen rahoitusmalli haastaa hyvinvointialueuudoksen jälkeisessä epävakaassa tilassa olevan kuntatalouden sekä vaarantaa asiakkaille järjestettävien lakisääteisten palvelujen toteuttamisen. Kunnille TE-palvelujen siirtyminen muodostaa uuden 100-prosenttisen valtionosuustehtävän, jonka lisäys kohdennetaan puoliksi työikäisen väestön ja puoliksi työttömien määrän perusteella sekä kotoutumiskoulutusten osalta vieraskielisyyskriteerin kautta.

Esityksen mukaisesti Pohjois-Karjalan kunnat häviävät valtionosuuden jakautumisperusteissa vuoden 2019 työvoimapalvelujen kustannustasoon verrattessa keskimäärin 29 €/asukas (n. 4,7 milj. €/v). Jotta yksittäisten kuntien talouden sopeutuspaineet eivät muodostu liian suuriksi, on perusteltua, että kustannusten tarkistusmekanismiin lisäksi siirtyvien TE-palveluiden osalta valtionosuusperusteita tarkistetaan siten, että kuntakohtaisten muutosten vaikutus eliminoitaisiin täysimääräisesti esimerkiksi valtionosuuksien lisäykseen tai vähennyksiin tehtävällä erällä. Vaihtoehtoisesti siirtymäajan pituutta tulisi pidentää nyt esitetystä kolmesta vuodesta vähintään viiteen vuoteen, jotta kunnilla olisi mahdollisuudet sopeuttaa palvelurakenteitaan sekä sote- että TE-palvelujen järjestämisvastuun siirtymisen samanaikaisesti mukanaan tuomiin muutoksiin. Pohjois-Karjala on häviämässä molemmissa uudistuksissa ja tämä on

johtamassa yksittäisten kuntien kannalta kohtuuttomiin taloudellisiin haasteisiin, koska kuntien sopeutusmahdollisuudet ovat jatkossa huomattavasti rajallisemmat sote-uudistuksen muuttaessa kuntien talouden rakenteita.

Ammatillisen koulutuksen hyödyntämisen mallintaminen TE-palvelu-uudistuksessa ja mallintamisen rahoitus (Riveria)

Perustelu: TE-palvelujen tuottaminen siirtyy kuntien vastuulle vuonna 2025. On tärkeää, että ammatillisen koulutuksen järjestäjien osaamista hyödynnetään uudessa järjestelmässä ja että ne ovat vahvistamassa palveluverkosta tuottamalla ratkaisuja työllisyyteen ja osaamistarpeisiin.

Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverian omistaa pohjoiskarjalaiset kunnat. Maakunnallisesti toimivalla Riverialla on merkittävä rooli osaavan työvoiman ja elinvoiman tekijänä Pohjois-Karjalassa. Osaavan työvoiman kehittämiseksi sekä työllisyyden ja yrittäjyyden edistämiseksi Riveria järjestää maakunnassa monialaisia tutkintokoulutuksia (ml. työvoimakoulutukset), ei-tutkintotavoitteisia koulutuksia (ml. työvoimakoulutukset), maahanmuuttajien kotoutumiskoulutuksia ja erilaisia kehittämishankkeita. Lisäksi Riveria on toteuttanut osaajapula-aloille koulutus- ja työperäistä maahanmuuttoa hyödyntämällä kansainvälisyysverkostoaan. Ammatillisen koulutuksen hyödyntämistä työhön johtavassa maahanmuutossa ja maahanmuuttajien kotoutumiskoulutuksessa tulee lisätä.

TE-palvelu-uudistuksessa olemassa olevan ammatillisen koulutusosaamisen integrointi alueen palveluverkoston voi vahvistaa sen vaikuttavuutta myös Pohjois-Karjalassa. TE-palvelujen tuottamisen siirtyessä vuonna 2025 koulutuskuntayhtymän omistajakunnille Riverian osaamisen hyödyntämistä palveluverkostossa voitaisiin suunnitella, mallintaa ja pilotoida vuonna 2023–2024 valtion rahoituksen tukemana.

Työvoiman saatavuus hyvinvointipalveluissa

Perustelu: Pohjois-Karjalan hyvinvointialueelle tarvitaan satoja uusia työntekijöitä palvelutarpeen kasvaessa, väestön ikääntyessä ja hoitajamitoituksen tiukentuessa. Samaan aikaan olemassa oleva henkilöstö ikääntyy ja monet heistä eläköityvät. Kilpailu työvoimasta Pohjois-Karjalan sisällä ei ole ratkaisu, koska jos esim. lähihoitajia siirtyy yksityiseltä sektorilta hyvinvointialueen palvelukseen, joutuvat yksityiset laittamaan hoitopaikkoja kiinni.

Tarvitaan siis hoito- ja hoiva-alan ammattilaisten muuttoa Pohjois-Karjalan ulkopuolelta maakuntaan. Todennäköisin tänne muuttava henkilö ei tule muualta Suomesta, vaan tulija on ulkomaalainen hoiva-alan taustan omaava henkilö. Varsinkin EU:n ulkopuolelta tulevien sote-ammattilaisten muuton esteitä on madallettava. Konkreettisenä esimerkkinä esimerkiksi pankkitilin avaaminen on tehtävä nykyistä helpommaksi.

Esitys perheen yhdistämiseen liittyvien matalampien tulorajojen kokeilusta

Perustelu: Pohjois-Karjalan kuntien väestö ikääntyy maan keskiarvoa nopeammin. Pohjois-Karjan yritykset ja julkinen sektori tarvitsevat kipeästi lisää osaavaa, Pohjois-Karjalaan pysyvästi asettuvaa työvoimaa. Euroopan turvallisuustilanteen näkökulmasta on raja-alueen kehittämiseen ja elinvoimaisuuden turvaamiseen panostaminen erityisen ajankohtaista ja tärkeää. Osaavan työvoiman houkuttelun lisäksi alueelle kiinnittymiseen on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota. Alueelle jäämiseen ja yhteiskuntaan kiinnittymiseen vaikuttaa sujuvan alkuvaiheen ja asettautumisen, työmahdollisuuksien ja palvelujen hyvän

saavutettavuuden lisäksi keskeisesti mahdollisuus saada perhe mukaan ja perheenjäsenten mahdollisuudet. Joensuussa keskeisiä pitovoimatekijöitä on kehitetty ja kehitetään aktiivisesti. Perheen yhdistämisessä isona pullonkaulana ovat kuitenkin perheenyhdistämisen korkeat tulorajat Euroopan ulkopuolelta saapuvien työntekijöiden kohdalla.

Itä-Suomi on alueena elinkustannuksiltaan huomattavasti edullisempi kuin esimerkiksi Uusimaa. Näin ollen matalampien tulorajojen pilotointi perheenyhdistämisprosessissa olisi luontevaa toteuttaa Pohjois-Karjalassa. Mikäli perheenyhdistämiseen liittyvää matalampien tulorajojen kokeilua harkitaan, tulisi Pohjois-Karjalan hakeutua kokeilualueeksi alueen elinvoiman ja työllisyyden edistämiseksi. Pilotoinnin tulosten myötä voidaan selkeämmin osoittaa lainsäädännön mahdollinen muutosten tarve. Joensuun kaupunki toimii aktiivisesti pyrkien edistämään työ- ja opiskeluperäistä muuttoa sekä kehittämään palveluja niin ulkomailta kuin muualta Suomestakin muuttaville. Joensuussa tarjotaan kaikille ulkomailta muuttaville uusille kuntalaisille apua asettautumiseen ja kotoutumiseen International House Joensuussa. Vuoden 2023 alusta Joensuussa aloitetaan hanke, jossa kaupunki yhdessä elinkeinoyhtiönsä ja alueen merkittävimpien yritysten kanssa pyrkii uudella toimintatavalla houkuttelemaan asukkaita ja työntekijöitä Pohjois-Karjalassa sijaitseviin yrityksiin. Joensuun kaupunki ottaa hankkeessa kokonaisvastuun kaupunkiin muuttavasta työntekijästä ja hänen mukanaan mahdollisesti tulevasta perheestä, auttaen perhettä löytämään asunnon, varhaiskasvatus- sekä koulupaikan.

Business Finlandin toimintojen vahvistaminen

Perustelu: Business Finlandin läsnäoloa ja alueellista vaikuttavuutta on vahvistettava niin, että Business Finlandilla on toimipisteet jokaisessa maakunnassa, aluetoiminnalla on riittävä resursointi ja selkeä kytkentä kunkin maakunnan yritystoiminnan kehittämiseen.

Business Finlandin kansallinen innovaatio- ja rahoitus painottuu vahvasti etelän ja lännen suuriin keskuksiin, ja yli puolet rahoituksesta kohdentuu Uudellemaalle. Business Finlandin näkyvyys alueilla on pienentynyt, minkä myötä alueilla tehtävässä yhteistyössä Business Finlandin ja muiden toimijoiden kanssa on parannettavaa. Business Finlandin toiminnan arvioinnissa on keskeisenä havaintona todettu mm., että Business Finland ei ole juurikaan kytkeytynyt alueiden tai kaupunkien ohjelmalliseen innovaatiotoimintaan tai innovaatiostrategioihin. Business Finlandin rahoituksen ulkopuolelle jää merkittävä osa potentiaalisia ja kasvukykyisiä yrityksiä, joita tulisi pystyä palvelemaan paremmin. Business Finlandin läsnäoloa ja alueellista vaikuttavuutta on vahvistettava.

Outokumpu Sustainable Mining Solutions Hub -kokonaisuus

Perustelu: Outokummun kaupungilla on kunnianhimoinen kaivannaisalan kehittämishankekokonaisuus nimeltä Outokumpu Mining Camp, joka sisältää seuraavat osa-alueet:

1. Kaivannaistoiminnalle ja teollisuudelle tärkeiden tie- ja logististen yhteyksien rahoituksen turvaaminen liikenneturvallisuusperustein: Kylylahti–Luikonlahti- ja Hautalampi–Luikonlahti-tieosuudet (LVM).
2. Toisen asteen koulutuksen kehittäminen Outokummussa erityisesti metalli- ja kaivannaisalan tarpeisiin (OKM).
3. Geologian tutkimuskeskuksen mineraalitekniikan laboratorion toiminnan ja toimintaedellytysten vahvistaminen Outokummussa (TEM).

4. Yritysten toimintaedellytysten parantamiseen ja työllisyyden edistämiseen tähtäävät investoinnit Outokummun Teollisuuskylässä. Yritysten toimintaympäristön kehittämisavustusten myöntäminen kuntaomisteisille toimitilayhtiöille tulisi olla mahdollista Itä- ja Pohjois-Suomen alueella 30-40 % avustustason mukaisena silloin, kun tilat rakennetaan todennettuun tarpeeseen rakennettaviin, korjattaviin tai laajennettaviin toimitiloihin sijoittuvalle pk-yritykselle, joka synnyttää alueelle uusia työpaikkoja. Tämä edellyttäisi muutoksia yritystukilakiin ja -asetukseen (TEM).

Valtion odotetaan sitoutuvan Outokummun valtakunnallisestikin merkittävän Mining Camp -kokonaisuuden toteuttamiseen.

Vaikuttavaan työllisyydenhoitoon sekä osallisuuden edistämiseen tähtäävien kuntahankkeiden rahoituksen ja investointitukien palauttaminen koko Itä-Suomen alueella

Perustelu: Kunnat tarvitsevat elinkeinotoiminnan edellytysten ja työllisyyden parantamiseen sekä infrastruktuurihankkeiden toteuttamiseen lakkautetun työllisyysperusteisen investointituen kaltaisia tukimuotoja. Valtion panostus on tärkeä sekä yrityshankkeiden toteuttamisessa, että kuntien teollisuusalueiden kokonaisvaltaisessa kehittämisessä.

Kuntalain mukaisen yhtiöittämisen myötä kuntien yritystiloja hallinnoivat kuntien tytäryhtiöt, jotka joutuvat kunnostamaan tiloja erityisesti vuokralaisten vaihtuessa. Jos vuokralaisen toteuttaisi itse muutostyöt, olisi yrityksen mahdollista saada operaatioon kehittämistukea. Tämä ei kuitenkaan toimi, jos kiinteistön omistaa kunnan tytäryhtiö. Kiinteistöjen kehittäminen joudutaan nykyisin toteuttamaan markkinaehtoisesti, mikä johtaa vuokrasosassa kohonneisiin vuokratukustannuksiin ja pitkiin vuokrasopimuksiin (tilamuutosten kuoleusajat), joihin yritykset alati muuttuvassa kilpailutilanteessa eivät ole valmiita.

Kiinteistöjen jalostamisen lisäksi kiinteistöyhtiön rooli aktiivisena uusien yritystilojen rakentajana on mahdollistettava investointituen turvin. Monissa kunnissa suurin osa yrityksistä on pk-yrityksiä, joiden kehittäminen pelkästään omin voimin on haasteellista. On selkeästi nähtävissä, että investointituet alueen kiinteistöyhtiölle palauttamalla saadaan aikaan nykyisissä yrityksissä kasvua ja kehittymistä, minkä lisäksi uusia yrityksiä on mahdollista saada alueelle. Kuntien omistamille yritysikiinteistöjä omistamille yhtiöille on palautettava investointituki alueilla, joilla markkinaehtoinen kiinteistökehittäminen ei toimi, kun tilat rakennetaan todennettuun markkinatarpeeseen rakennettaviin, korjattaviin tai laajennettaviin toimitiloihin sijoittuvalle pk-yritykselle, joka synnyttää alueelle merkittävästi uusia työpaikkoja. Tämä edellyttäisi muutoksia yritystukilakiin ja -asetukseen.

Kiteen Puhoksen teollisuus- ja satama-alueen kokonaisvaltainen kehittäminen vastaamaan nykyaikaisen teollisuus- ja liiketoiminnan vaatimuksia

Perustelu: Puhoksessa kyseessä on 416 hehtaarin suuruinen teollisuusalueeksi kaavoitettu määräala. Alue sisältää mm. entisen lastulevytehtaan/Isku, Hexionin ja Surfactorin tuotantolaitokset ja Stora Enson saha-alueen (n. 56 hehtaaria). Välittömästi teollisuusalueen vieressä on satama-alue, jolla on virallisen kansainvälisen sataman status. Alue omaa kaavoitettuna teollisuusalueena laajan ja monipuolisen hyödyntämispotentiaalin. Alueelle on erinomaiset liikenneyhteydet muun muassa 6-tieltä, sataman kautta ja rautateitse.

Stora Enson saha-alue sisältää yhteensä 54 000 neliometriä rakennettua tilaa. Alueella sijaitsee teollisuushalleja, pressuhalleja ja toimistotiloja. Alueen sähköliittymien yhteisteho on n. 10 MW. Neuvottelut teollisuusalueen jatkokäytöstä ovat edenneet Stora Enson

vetämänä yhteistyössä Kiteen kaupungin ja Business Joensuun kanssa. Alueen merkittävä potentiaali ja erinomaiset logistiikkayhteydet ovat herättäneet laajasti mielenkiintoa ja uuden toimijan saaminen alueelle voi toteutua jo vuoden 2023 aikana.

Kokonaisuutena alue kaipaa kunnostustoimenpiteitä, muun muassa pihojen asfalttipinta on paikoin huonokuntoista johtuen raskaasta liikennöinnistä. Varsinaisten tuotantotilojen kunnostustarvetta täytyy harkita tulevan jatkokäytön tarpeet huomioiden. Satama-alueelle johtavat kaksi tietä kaipaavat peruskunnostusta ja samoin koko ympäröivä alue siistimistä. Sataman yhteydessä oleva hallirakennus on hyvässä kunnossa. On myös syytä harkita pistoraitteen kunnostamista/rakentamista rautatiekuljetusten yleistyessä.

Aluetta tullaan kehittämään ja markkinoimaan yhteistyössä alueen omistajan Stora Enson kanssa. Käytyjen keskusteluiden perusteella on mahdollista, että alue kokonaisuudessaan päätyisi yhdelle toimijalle tai alueelle rakennetaan useamman toimijan ekosysteemi. KETI Oy on tehnyt yhteistyössä Kiteen kaupungin kanssa mm. perusselvityksen palvelinkeskuksen sijoittamisesta alueelle. Myös alueen ennallistamiseen liittyviä toimenpiteitä on selvitetty. Vuoden 2023 aikana on tavoite saada uusi toimija aloittamaan alueella, mikä osaltaan edellyttää merkittävää investointitukea toiminnan käynnistämisyksityksessä.

Veljesharjun kehittäminen Liperissä

Perustelu: Veljesharjun alue sijaitsee luonnonkauniilla paikalla Liperin kunnan Käsämässä, Pohjois-Karjalassa n. 20 kilometrin päässä Joensuusta. Aluetta halkoo jyrkät harju, jota verhoaa vehreä mäntymetsä. Ainutlaatuisen kokonaisuuden kruunaavat alueella sijaitsevat kirkasvetiset lammet. Veljesharjun alueella sijaitse arkkitehtuurisesti merkittäviä rakennuksia sekä useita erilaisia harrastus- ja liikuntapaikkoja.

Veljesharjun noin 53 hehtaarin ydinalueella on yhteensä 44 rakennusta bruttoalaltaan n. 20 000 m². Alueen kiinteistössä on aiemmin toiminut Kaprakan kuntoutuskeskus ja Kaprakan ammatillinen koulutuskeskus. Nykyisin alueella toimii nimenmuutosten jälkeen mm. Ammattiopisto Luovi sekä Liperin kunnan ylläpitämä uimahalli ja kuntosali.

Tarkoituksena on kehittää Veljesharjun aluetta yhteistyössä kaikkien keskeisten tahojen ja sidosryhmien kanssa siten, että alueesta muodostuisi ympärivuotinen sekä valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävä matkailu- ja vapaa-ajan alue tai muu toimintakeskus, jossa on otettu huomioon alueen arvokkaat ominaispiirteet ja lähtökohdat.

Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

Kärkihanke: Hyvinvointialueen rahoituslainsäädännön muuttaminen

Perustelu: Hyvinvointialueen rahoitus perustuu pääosin palvelutarpeeseen (ns. tarvevakioitu rahoitus). Sinällään hyvään uudistukseen on jäänyt kaksi oleellista korjattavaa asiaa.

Uuteen rahoitusjärjestelmään siirtymiseen on rahoituslaissa määritetty aivan liian pitkä seitsemän vuoden siirtymäaika. Pitkä siirtymäaika vaikeuttaa ennestään palvelutarpeeseen nähden kustannusvaikuttavasti toimivien hyvinvointialueiden toimintaa, koska Pohjois-Karjalassa joudutaan järjestämään sosiaali- ja terveyspalvelut oleellisesti pienemmillä resursseilla kuin valtakunnassa keskimäärin. Siirtymäajan lyhentäminen on välttämätöntä kansalaisten yhdenvertaisen kohtelun näkökulmasta.

Rahoituslakiin on kirjoitettu myös toistaiseksi voimassa oleva siirtymätasaus, joka rajaa seitsemän vuoden siirtymäajan jälkeenkin maksimimuutoksen lisärahoituksen osalta 200 € / henkilö. Siirtymätasauksesta luopuminen on välttämätöntä, sillä muutoin joidenkin hyvinvointialueiden sosiaali- ja terveydenhuoltoon käytettävät resurssit jäävät pysyvästi merkittävästi pienemmäksi kuin valtakunnassa keskimäärin. Oleellisesti pienemmillä resursseilla ei ole mahdollista järjestää kansalaisille yhdenvertaisia sosiaali- ja terveyspalveluja.

Esitys sosiaaliturvauudistukseen liittyvästä kokeilusta Pohjois-Karjalaan

Perustelu: Pohjois-Karjalan työttömyystilanne on ollut pitkään korkea. Myös pitkäaikaistyöttömien määrä on maakunnassa suuri. Viimeisen viiden vuoden aikana maakuntaan on kanavoitu työllisyyden edistämiseen suunnattua ESR-rahoitusta, minkä avulla on kehitetty ja tarjottu erityisesti työttömyyden pitkittymistä ehkäiseviä palveluita. Valtakunnallisen kehityksen mukaisesti myös Pohjois-Karjalassa kärsitään samaan aikaan tiettyjen alojen työvoimapulasta. Työttömänä olevien osaaminen tai työkyky ei vastaa välttämättä työnantajien tarpeisiin. Myös työn vastaanottaminen voi olla kannattamatonta työttömänä olevan elämäntilanteesta johtuen, esimerkiksi tilapäisestä ja osa-aikaisestakin työllistymisestä johtuvat muutokset sosiaali- ja työttömyysetuuksissa ja palvelumaksuissa voivat asettua työllistymisen esteeksi.

Pohjois-Karjalan väestöennusteen mukaisesti työikäisten määrä laskee. Jotta työvoimaa saataisiin, tulisi työn vastaanottaminen olla aina taloudellisesti kannattavaa työsuhteen kestosta ja viikkotyötuntien määrästä huolimatta. Valtioneuvoston asettama parlamentaarinen komitea työskentelee sosiaaliturvan uudistamiseksi. Sosiaaliturvauudistuksen tavoitteena on ihmisen näkökulmasta löytää nykyistä selkeämpi ja toimivampi järjestelmä, joka mahdollistaa työnteon ja sosiaaliturvan yhteensovittamisen muuttuvissa elämäntilanteissa. Mikäli valmistelu tulee sisältämään sosiaaliturvan vaihtoehtoihin järjestämistapoihin liittyviä alueellisia kokeiluja, tulee Pohjois-Karjalan hakeutua kokeilualueeksi.

Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

Kärkihanke: Kolin kansallispuistoa ympäröivän matkailualueen kehittäminen

Perustelu: Koli ja Kolin kansallispuisto on Pohjois-Karjalan matkailun helmi ja arvokas kansallismaisema. Kolin matkailu on kehittynyt suotuisasti ja pelkästään kansallispuistossa vierailee vuosittain yli 200 000 matkailijaa ja retkeilijää. Kävijät jättävät paikallistalouteen yli 20 miljoonan euron matkailutulot vuosittain. Alueella on kuitenkin runsaasti kehittämistarpeita niin infrastruktuurissa kuin palveluissakin. Kolin kansallispuistoa ympäröivän matkailualueen pitkäjänteinen kehittäminen kohti Kolin Iso Kuva 2050 -matkailuvisiona on erittäin tärkeää. Tarvitaan investointeja matkailun vetovoimatarjontaan, kansallispuiston palveluvarustukseen, joukkoliikenneyhteyksiin, saavutettavuuteen ja kestäväan matkailuun. Vision toteutuminen edellyttää esimerkiksi Ukko-Kolin, Kolin kylän ja Kolin sataman pysäköintialueiden ja kevyen liikenteen väylien kehittämistä sekä innovatiivisten julkisten liikenneyhteyksien tuottamista.

Kolin Luontokeskus Ukon asiakaspalvelun kehittäminen ja näyttelyiden uudistaminen (35.52)

Kustannusarvio 400 000 euroa

Perustelu: Kolin luontokeskus Ukko on Suomen suosituimpia luontokeskuksia käyntimäärin mitattuna (noin 94 000 käyntiä vuonna 2021). Asiakastytyväisyys on toistaiseksi pysynyt hyvällä tasolla. Ukon näyttelyitä on uudistettu viimeksi vuonna 2014, joten ne ovat jo tulleet uudistamisikänsä. Luontokeskus Ukon uusi toimintakonsepti on toimia paitsi Kolin kansallispuiston ja matkailualueen, myös koko Pohjois-Karjalan biosfäärialueen näyteikkunana ja luontoretkeilyn neuvontapisteinä. Informaation saatavuutta halutaan parantaa ja koko asiakaspalveluprosessia sujuvoittaa tilajärjestelyin ja nykyaikaisin, kosketusnäyttöihin perustuvien tietosisäilöin. Perinteisen asiakaspalvelun muodot saavat rinnalleen muitakin digitaalisia palveluja, mutta Ukossa tullaan säilyttämään myös asiakkaan kasvokkain kohtaamisen mahdollisuus. Päivittäinen asiakasneuvonta hankitaan ostopalveluna yrityskumppanilta vuodesta 2023 alkaen. Metsähallituksen palveluita täydentävät myös yritysten tuottamat muut kahvila-, matkamuistomyynti- ja välinevuokrauspalvelut. Vuonna 2021 uudistettiin asiakaspalvelutilat ja niihin kuuluva retkinäyttely. Kiinteistöön liittyviä kiireellisiä taloteknisiä kunnostuksia on myös tehty. Tätä työtä on rahoitettu vuosien 2020–2022 aikana valtion siirtomäärärahalta (ns. tulevaisuusinvestoinnit) noin 300 000 eurolla. Päänäyttelyn suunnittelu ja toteutus, joka voisi ajoittua vuosiin 2023–2025, on vielä rahoittamatta.

Koitajoen virkistyskäyttö ja reittikokonaisuus (35.52)

Kustannusarvio 180 000 euroa

Perustelu: Ilomantsissa sijaitsevan Koitajoen alueen virkistyskäyttöä palveleva reittikokonaisuus rakenteineen on ollut pitkään vailla investointeja, mikä näkyy jo infrastruktuurin heikkenevänä kuntona. Alueelle tarvitaan virkistyskäytön suunnitelma, jossa tarkastellaan kehitettävät ja ylläpidettävät reitti yhteydet viitoituksineen, laaditaan palveluvarustuksen kunnostussuunnitelma ja toteutetaan kunnostukset. Tavoitteena on kehittää Koitajoesta vaihtoehtoinen retkeilykohde Pohjois-Karjalan ruuhkaisemmille luontokohteille, ja mahdollistaa matkailijoiden pidempi viipymä maakunnassa ja erityisesti Ilomantsin alueella.

Tahkovaaran kansallispuistohankkeen edistäminen

Kokonaiskustannusarvio 2,5–3,5 M€, valtion rahoitusosuus n. 2 M€

Perustelu: Ehdotetaan perustettavaksi lailla uusi kansallispuisto Juuan kunnan alueelle. Pohjana esitykselle tulee olemaan esiselvitys Sallan kansallispuistoprojektin tavoin. Mikäli esiselvitys Tahkovaarasta osoittaa uuden kansallispuiston olevan tarkoituksenmukainen Pohjois-Karjalan matkailun ja elinvoiman kehittämisessä, on puiston perustamisen valmistelua jatkettava.

Suomen ympäristökeskuksen toimintojen vahvistaminen Joensuussa

Perustelu: Suomen ympäristökeskuksen (Syke) Joensuun toimipaikassa on noin 15 työntekijää ja toimipaikka muutti marraskuussa 2020 uusiin Metla-taloon remontoituihin monitoimitiloihin. Joensuun toimipaikassa tehtävä tutkimus on laaja-alaista ja monitieteistä. Toimipaikan tutkimus kattaa monitieteisen luonnonvarojen kestävästä käytöstä, kiertotalouden, luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalvelujen, yhdyskuntarakenteen kestävyys- ja elinympäristöjen laadun sekä monipaikkaisen asumisen tutkimuksen. Lisäksi Syke Joensuun toimipisteessä työskentelee organisaation hallintohenkilökuntaa. Sykessä käynnissä olevissa hankkeissa tuetaan kestävästä bio- ja kiertotalouteen siirtymistä pohjoiskarjalaisissa kunnissa, kaupungeissa, kylissä, kotitalouksissa ja yrityksissä.

Syke Joensuun toimipaikassa sijaitsevassa Mekatronikka-tilassa kehitetään uudenlaisia menetelmiä ympäristöhavainnointiin, ympäristöä koskevan tiedon tuotantoon sekä hallintaan hyödyntäen uusinta teknologiaa, kuten droonit, konenäkö ja robotiikka, reaaliaikaiset etäohjattavat automaatiosovellukset sekä monipuolinen radiotekniikka. Sykessä tutkimuksen IoT-alustaksi kehitetty EnviCal Manager (ECM) järjestelmä mahdollistaa nopeita ja kustannustehokkaita digipiloteja, joissa tällä hetkellä kehitysyhteistyökumppaneina toimivat muun muassa Itä-Suomen yliopisto sekä Joensuun kaupunki.

Tutkimuksen ja kehittämisen painopisteet tarjoavat hyvän lähtökohdan Syken toiminnan vahvistamiselle ja pitkän aikavälin kehittämiseksi yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kuten Itä-Suomen yliopiston, Karelia-ammattikorkeakoulun, Pohjois-Karjalan maakuntaliiton, Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen, Euroopan metsäinstituutin ja Luonnonvarakeskuksen kanssa. Syken Joensuun toimipaikan tutkijat ovat aktiivisesti ja monipuolisesti mukana Syken eri ratkaisuyksiköiden laajoissa kansallisissa ja kansainvälisissä hankkeissa ja prosesseissa. Toimipaikan myötä Pohjois-Karjala on noussut monen valtakunnallisen hankkeen merkittäväksi kohdealueeksi. Näistä esimerkkeinä muuan muassa LIFE IP CIRCWASTE, LIFE IP FRESHABIT sekä FISU (Finnish Sustainable Communities) ja HINKU (Hiilineutraalit kunnat) -verkostot. Syke on myös mukana Pohjois-Karjalassa toimivassa Green Hub -yhteistyöverkostossa.

Syken toimintojen kehittäminen Joensuussa vaatii tuekseen vahvojen yhteistyöverkostojen lisäksi tutkimusrahoituksen saatavuuden varmistamista. Olennaisessa asemassa on toimipisteessä olemassa olevan osaamisen tunnistaminen, sitouttaminen ja parempi hyödyntäminen maakunnallisessa kehittämisessä. Tutkimuslaitosten ja yritysten alueelliset toimipisteet tarjoavat maakunnalle merkittävän yhteistyökanavan niin valtakunnallisesti kuin kansainvälisesti. Paikkariippumattoman työnteon yleistymisen lisääminen Syken ja muiden valtakunnallisten organisaatioiden henkilöstön kiinnostusta työskennellä ainakin osa-aikaisesti maakunnasta käsin. Näiden monipaikkaisten työntekijöiden ja asukkaiden

sitouttaminen alueelle on tärkeää ja alueelliset toimipisteet voivat toimia merkittävinä paikkariippumattoman työnteon tukikohtina.

Saimaannorpan suojelu ja suojelusta aiheutuva kompensatio paikallisille elinkeinoille

Perustelu: Suomi on Euroopan unionin luontodirektiivin mukaisesti sitoutunut saimaannorpan suojeluun. Tehostunut suojelu tuottaa tulosta. Metsähallituksen asiantuntija-arvion mukaan saimaannorpan kannan koko on 430–440 yksilöä kun se alimmillaan oli 200 yksilöä. Norpan suojelemiseksi tehdyt kalastus-, moottorikelkkailu- yms. rajoitukset aiheuttavat kuitenkin haittaa elinkeinotoiminnalle. Valtion on kompensoitava suojelun aiheuttamat haitat paikallisille elinkeinoille. Määrärahan mitoituksessa on otettava huomioon korvaustason jälkeen jääneisyys.

Outokummun kaivostoiminnan aikaisten pilaantuneiden maamassojen puhdistaminen kaupungin katuinfran sekä muun mahdollisen rakentamisen osalta

Perustelu: Outokummun kaupunginkeskustassa peruskoulun vieressä on vanha liikenneviraston omistuksessa oleva ratapiha-alue, jossa on ohjeavrot ylittäviä pitoisuuksia PAH-yhdisteissä, öljyhiilivetypitoisuuksissa ja raskasmetalleissa. Maaperä tulee puhdistaa valtion rahoituksella mahdollisimman pikaisella aikataululla.

POHJOIS-KARJALAN ESITYKSET HALLITUSOHJELMAAN

I Tulevaisuuden osaaminen

1. Osaamisen ja tutkimuksen Suomi – tutkimus- ja koulutusorganisaatioiden perustoimintaresurssit, koko maan kattava koulutusverkosto

Koulutusorganisaatioiden ja tutkimuslaitosten perustoimintaresurssit turvataan koko maassa, samalla koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan kehittämisen edellytyksiä vahvistetaan.

2. Vihreät teolliset investoinnit liikkeelle, Suomi houkuttelevammaksi investointikohteena

Vihreiden teollisten investointien liikkeellelähtöä vauhditetaan kotimaisen energiantuotannon kasvattamiseksi ja omavaraisuusasteen nostamiseksi. Lisätään rahoitusta uusille vihreän teollisuuden investoinneille. Samalla vastataan ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin ja edistetään rakennemuutosta kohti vähähiilisempää ja omavaraisempaa yhteiskuntaa.

3. Osaavan työvoiman saatavuus – konkreettiset esitykset kansainvälisten osaajien saamiseksi, koulutusperäisen maahanmuuton vahvistamiseksi ja työlupien helpottamiseksi

Työ- ja koulutusperäiseen maahanmuuttoon ja Suomen houkuttelevuuteen panostetaan, samalla maahanmuuttajien integroitumista suomalaiseen yhteiskuntaan ja työelämään edistetään osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi erityisesti väestörakenteeltaan haasteellisilla alueilla.

II Rajamaakuntien ja Itä-Suomen kehitysedellytykset muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa

4. Tuulivoiman mahdollistaminen itäisessä Suomessa ja kompensatiomalli

Energiaomavaraisuuden lisäämiseksi etsitään ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on nykyistä laajemmin myös itäisessä Suomessa. Luodaan kompensatiomalli kunnille, jotka eivät puolustusveloitteen takia pysty hyötymään tuulivoiman rakentamisesta.

5. Uusi kantaverkkolinjaus Kainuusta Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan

Itäiseen Suomeen rakennetaan uusi kantaverkkoyhteys Kainuun ja Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan.

6. Rajamaakuntien kehitys ja Itä-Suomen kehityspaketti

Kansainvälisen toimintaympäristön muutoksesta eniten kärsivän Itä-Suomen kehityksen edellytyksiä vahvistetaan laaja-alaisella kehityspaketilla.

Venäjä-yhteistyöhön tarkoitettu rahoitus kohdennetaan tilanteesta eniten kärsiville alueille, jonne rahoitus alun perin oli tarkoitettukin. Raja-alueohjelmiin jo varattu kansallinen rahoitusosuus siirretään kansallisiin aluekehitysrähoihin rajamaakunnille.

III Vihreämpi ja digitaalisempi tulevaisuus

7. EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka

Suomi vaikuttaa siihen, että EU:n metsäpolitiikassa huomioidaan Suomen edun mukaiset tavoitteet ja säädösten toimeenpanoon jätetään joustavuutta ja kansallista liikkumavaraa.

8. Nopeat tietoliikenneyhteydet ja maaseudun laajakaistat

Valtion tukirahoituksen avulla vauhditetaan nopeiden valokuituverkkojen rakentamista erityisesti alueilla, joilla pitkät välimatkat ja harva asutus eivät mahdollista kaupallisia ratkaisuja.

9. Sähköautoilun latausverkosto ja liikennebiokaasun edistäminen

Tuetaan uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä mm. laajentamalla sähköautoilun ja kaasutankkausasemien verkostoa koko maan kattavaksi.

10. Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa

Uudistetaan Geologian tutkimuskeskuksen keskeisin mineraali- ja kiertotalousalan tutkimusinfrastruktuuri Outokummussa digitaaliseksi tulevaisuuden mineraaliprosessoinnin koetehtaaksi.

IV Kestävät tulevaisuuden palvelut ja rakenteet

11. Hyvinvointialueiden rahoitus

Hyvinvointialueiden rahoitusmalli korjataan niin, että alueet ovat tasa-arvoisessa asemassa.

12. Kestävä kuntatalous, mm. valtionosuuksien tasausjärjestelmät

Valtionosuusjärjestelmän uudistus on aloitettava välittömästi ja selvitettävä ns. uuteen kuntaan siirtymisestä aiheutunut epätasa-arvo maan kuntien kesken.

13. Työvoimapalveluiden uudistaminen, mm. resurssien täysimääräinen siirtyminen kuntiin

Työvoimapalvelujen uudistuksessa resurssit siirretään täysimääräisesti kunnille ja valtionosuudet määritellään työttömyyden tason pohjalta. Myös elinkeinopuolen vastuuta on lisättävä kunnille työvoimapalvelujen ohella niin, että muodostuu elinvoiman lisäämisen mahdollistava tehtäväkenttä.

14. Turvallisuusviranomaisten määrärahat

Turvallisuusviranomaisten voimavarat varmistetaan koko maassa (ml. harvaan asutut alueet) huomioiden kansainvälisen turvallisuustilanteen muuttuminen.

15. Business Finlandin toimintojen vahvistaminen

Business Finlandin läsnäoloa ja alueellista vaikuttavuutta vahvistetaan niin, että Business Finlandilla on toimipisteet jokaisessa maakunnassa, aluetoiminnalla on riittävä resursointi ja selkeä kytkentä kunkin maakunnan yritystoiminnan kehittämiseen.

16. Valtion toimintojen varmistaminen maakunnissa

Valtion toimintojen ja palvelujen saatavuus koko maassa varmistetaan ja valtion työtehtäviä organisoidaan monipaikkaisuutta, digitalisaatiota ja etättyötä hyödyntäen.

17. Avoin, yhtenäinen valtioneuvosto

Käynnistetään uudistus yhtenäisen valtioneuvoston luomiseksi ja valtion keskushallinnon avoimuuden lisäämiseksi.

V Aluekehityksellä elinvoimaa

19. Kansallinen aluepolitiikka

Tuetaan kansallisella aluepolitiikalla ja rahoituksella väestön, työllisyyden ja yritystoiminnan kehityksen kannalta tärkeää uudistumiskykyä ja alueiden omaehtoista kehittämistä erillisellä määrärahalta.

20. Matkailuinvestoinnit ja kansainvälisen Lakeland-matkailumarkkinoinnin resurssit

Visit Finlandin toimenpitein vahvistetaan Ukrainan sodan ja koronakriisin myötä ahdinkoon ajautuneen Itä-Suomen matkailua vahvistamalla Lakelandin kansainvälistä saavutettavuutta ja näkyvyyttä.

21. Uusiutuvat energiaratkaisut, kestävä ruoantuotanto ja huoltovarmuus

Luodaan mahdollisimman hyvät edellytykset vihreän teollisuuden investoinneille ja metsäbiotalouden tutkimukselle sekä huolehditaan huoltovarmuuden ja investointien toteutumisesta maataloudessa.

22. Joensuu MAL-sopimusten piiriin

Laajennetaan MAL-sopimusten piirissä olevien kaupunkiseutujen joukkoa Joensuun kaupunkiseudulla.

VI Saavutettavampi Itä-Suomi

23. Perusväylänpidon rahoituksen nosto

Perusväylänpidon rahoituksen tasoa nostetaan ja samalla pienennetään koko maan liikenneverkon korjausvelkaa.

24. Lentoyhteydet Joensuusta Helsinki-Vantaalle ja maailmalle

Turvataan kolmen tunnin yhteys pääkaupungin ja kaikkien maakuntakeskusten välillä. Turvataan säännöllinen reittilentoliikenne niihin maakuntiin, jonne ei pääkaupunkiseudulta ole markkinaehtoista lentoliikennettä syntynyt ja minne ei muilla julkisilla yhteyksillä ole saavutettavuutta kolmessa tunnissa.

25. Junayhteyksien nopeuttaminen ja tavaraliikenteen siirtäminen raiteille

Infrastruktuuri-investoinneissa huomioidaan itäisen Suomen muuttunut geopoliittinen asema panostamalla raideliikenteeseen. Saimaan kanavan sulkemisen, kasvaneiden maan sisäisten puukuljetusten ja tavaralogistiikan aiheuttamat haasteiden Itä-Suomen teollisuudelle takia panostetaan erityisesti Karjalan radan kehittämiseen.

a) Nopeasti toteutettavat ratahankkeet:

Joensuu–Imatra-radon välityskyvyn parantaminen, perusparantaminen ja nopeudennosto Ohjataan riittävät määrärahat Karjalan radan Joensuu–Imatra-osuuden perusparantamiseen ja nopeudennostoon tukien hankkeen toteutuksella sekä henkilöliikenteen että kasvavan rahtiliikenteen tarpeita.

b) Suunnitteluvalmiuden nosto raiteilla:

- Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki–Helsinki-Vantaan lentoasema–Porvoo–Kouvola (suunnittelu)
Edistetään Nopeat itäradat -hankkeen toteutumista. Ensimmäisessä vaiheessa käynnistetään lentoradan tarkempi suunnittelu.
- Joensuu–Kontiomäki-rataosan välityskyvyn parantaminen ja sähköistäminen;
Käynnistetään suunnittelu Joensuu–Kontiomäki-rataosan välityskyvyn parantamiseksi ja sähköistämiseksi.
- Rataverkon sähköistämisen jatkaminen;
Jatketaan rataverkon sähköistystä erillisellä rataverkon sähköistysohjelmalla.

26. Maantieverkon kehittäminen

a) Nopeasti toteutettavat tiehankkeet

Toteutetaan alueellisesti merkittäviä liikenneturvallisuutta ja alueiden elinvoimaisuutta parantavia tiehankkeita.

- Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta
- Valtatie 23 Varkaus–Viinijärvi

c) Suunnitteluvalmiuden nosto maanteilla

- Nostetaan alueellisesti merkittävien tiehankkeiden suunnitteluvalmiutta.
- Valtatien 6 kokonaisehittäminen Joensuu–Imatra, suunnitteluvalmiuden nosto Joensuun eteläpuolella
- Valtatien 9 kokonaisehittäminen Kuopio–Joensuu
- Lieksanjoen silta

27. Sisävesiliikenteen kehittäminen Saimaalla ja Pielisellä

Kehitetään sisävesiliikennettä ja satamia tavaraliikenteen solmukohtina.

Liite 1. Pohjois-Karjalan väestömuutokset 2022

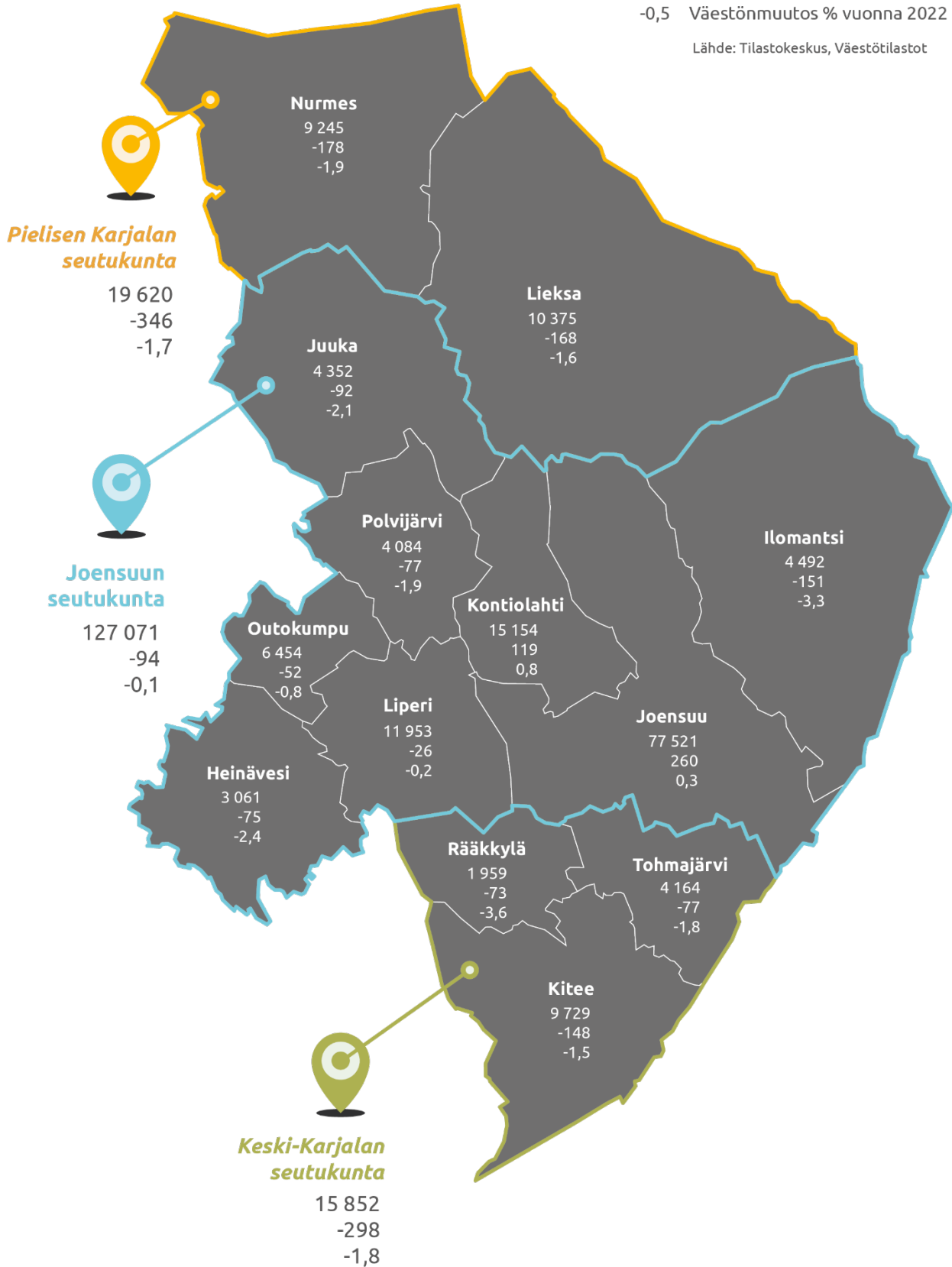
Väestömuutokset



Pohjois-Karjala

162 543 Väkiluku 31.12.2022 (ennakkotieto)
 -738 Väestömuutos vuonna 2022
 -0,5 Väestömuutos % vuonna 2022

Lähde: Tilastokeskus, Väestötilastot





POHJOIS-KARJALA
Maakuntaliitto