



POHJOIS-KARJALA  
Maakuntaliitto



# ***Vaikuttamisen kärjet 2021 – Pohjois-Karjala***



# **Vaikuttamisen kärjet 2021**

## **Pohjois-Karjala**

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Joensuu 2020

## Vaikuttamisen kärjet 2021 – Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pielisjoen linna,

Siltakatu 2

80100 JOENSUU

[kirjaamo@pohjois-karjala.fi](mailto:kirjaamo@pohjois-karjala.fi)

[www.pohjois-karjala.fi/maakuntaliitto](http://www.pohjois-karjala.fi/maakuntaliitto)

Kuvat

Jarno Artika

Viimeistely

Minna Vartiainen-Lehikoinen

Painopaikka

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Joensuu 2020

# Sisällys

<b>Saatteeksi</b> .....	5
Pohjois-Karjalan strategiset vaikuttamisen kärkihankkeet .....	6
<b>Hankkeet hallinnonaloittain</b> .....	9
Ulkoasiainministeriö (talousarvion pääluokka 24).....	9
Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25) .....	12
Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26) .....	13
Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27).....	16
Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28).....	17
Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29) .....	23
Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30) .....	34
Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31).....	39
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32) .....	56
Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33) .....	68
Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35).....	69
<b>Liite</b> .....	69
Liite 1 Pohjois-Karjalan väestömuutokset 2019 .....	73



## Saatteeksi

”Vaikuttamisen kärjet 2021 – Pohjois-Karjala” on maakuntahallituksen hyväksymä edunvalvonnallinen asiakirja. Julkaisu antaa kokonaiskuvan niistä vaikuttamistavoitteista ja hankkeista, jotka maakunnan kehittämiseksi nähdään tärkeinä, ja joiden toteutuminen edellyttää valtion rahoitusta ja/tai maakunnan ulkopuolella tehtäviä päätöksiä. Useilla asioilla on välittömiä talousarviovaikutuksia seuraavaa budjettivuotta koskien. Osa hankkeista on luonteeltaan edunvalvonnallisia aloitteita, joiden edistyminen edellyttää suunnittelua ja pitemmän aikavälin orientaatiota. Alkuun on koottu keskeiset kärkihankkeet. Vaikuttamistyö tähtää talousarvion valmistelussa seuraavan budjettivuoden suunnittelun alkuvaiheeseen. Kevättalven aikana järjestetään tapaamiset tarvittavissa ministeriöissä ja virastoissa.

Yksittäisten hankkeiden toteutumisen lisäksi on tärkeää, että valtion talousarviossa osoitetaan riittävä rahoitus kuntien peruspalveluiden rahoittamiseen. Tämä koskee sekä käyttötalouden valtionosuuksia että investointien rahoittamista. Kuntapalvelujen lisäksi tulee turvata valtion järjestämien palveluiden saatavuus maan kaikissa osissa liikenneinfrastruktuuriin, liikennepalvelujen, tietoliikenneyhteyksien, koulutuksen, yritysten ja työvoimapalveluiden sekä sisäisen turvallisuuden osalta.

Julkisen taloustilanteen näkymä sekä valtiontalouden liikkumavara vuodelle 2021 jatkuvat haastavina. Suomen pankki arvioi, että korkeasuhdanne on Suomessa ohi ja talouskasvu hidastuu noin yhteen prosenttiin. Suomen BKT:n kasvuksi vuosina 2021–2022 ennustetaan 1,1–1,3 prosenttia. Ennakoituakin heikompi nuorisoiäloukkien kehitys ja huoltosuhteen heikkeneminen merkitsevät vaikeita aikoja julkiselle sektorin kantokyvylle niin Pohjois-Karjalassa kuin koko maassa. Koronaviruksen vaikutukset talouteen ovat olleet voimakkaita alkuvuodesta 2020 ja jatko on vaikeasti ennustettavissa. Epävarmuutta liittyy myös EU:n ja Turkin välisen pakolaistilanteen kehityksen vaikutuksiin talouteen ja kansainvälisiin suhteisiin.

Maan hallituksen on toimenpiteillään kannustettava kasvuun eri puolilla maata. Hyviä kohteita ovat kasvua tukevien infrastruktuurihankkeiden toteuttaminen, yritysten toimintaympäristön kehittäminen ja työvoiman saatavuuden turvaaminen. Pohjois-Karjalan työllisyystilanne on edelleen koko maan heikoin ja samalla on rekrytointivaikeuksia useilla aloilla. Hallitukselta toivotaan löytyvän valmiutta rohkeille alueellisille kannustimille ja kokeiluille työllisyyden nostamiseksi ja työvoiman saatavuuden varmistamiseksi.

Perusväylänpidon 300 miljoonan euron tasokorotus näkyy myös Pohjois-Karjalassa kesän 2020 ennätysuurena päällystystyömaurakointina. Huolimatta lisääntyneestä rahoituksesta alemman tieverkon tulevaisuuden näkymät ovat edelleen huolestuttavat. Tieverkon päällysteistä noin puolet on elinkaarensa lopussa ja niiden rappeutumisen ennustetaan kiihtyvän nykyisestä. Ilmastonmuutoksen lisäämien säähäiriöiden hintalappu infrastruktuurille on käymässä kalliiksi. Itäsuomalaisittain suuret odotukset kohdistuvat Itäradat -hankekokonaisuuden etenemiseen.

Vaalikauden 2019–2023 sote-uudistuksen on tuettava Siun soten operatiivista toimintaa ja hallitusohjelmaan kirjattu tavoite tarvevakioidusta sote-rahoituksesta on toteutettava viivyttämättä. Hallinnollisia rajoja on yhdenmukaistettava vastaamaan kuntien maakuntavaihdoksista syntyneitä aluejakoja. Heinävesi on osa Pohjois-Karjalaa 1.1.2021 lukien.

# Pohjois-Karjalan strategiset vaikuttamisen kärkihankkeet

## Elinvoimapolitiikka ja osaamisrakenteet

### Pohjois-Karjalan kestävä metsäbiotalouden kasvupaketin toteuttaminen

- Kansainvälinen huippututkimuskeskittymä
- Investoinnit ja metsäbiotalouden jalostusarvon nostaminen
- Ilmastokestävä metsätalous ja hiilineutraali maakunta
- Infrastruktuuri ja saavutettavuus

### Yritysten kehittämishankkeiden julkisen rahoituksen riittävyys

### Rakennemuutosten kasvupaketit

- Keski-Karjala
- Lieksa
- Outokumpu-Polvijärvi-Kaavi

### GTK:n Outokummun toimipisteen (MINTEC) kehittäminen ja investoinnit

### Kansallinen kaupunkipolitiikka ja kuntien elinvoiman kehittäminen

- Yliopistokaupungit (ekosysteemisopimukset)
- Seutukaupungit
- Harvaan asutut kunnat

### Pohjois-Karjalan työllisyyden ja yrittäjyyden edistäminen ja työvoiman saatavuuden turvaaminen – kumppanuus- ja kokeiluhankkeet valtion kanssa

### EU:n koheesio- ja maatalouspolitiikka 2021–2027 ja Pohjois-Karjalan tavoitteet

- Riittävä rahoituksen taso ja kohdentuminen Pohjois-Karjalaan.
- Ohjelmien sisällön sopivuus Pohjois-Karjalan toimintaympäristöön.

### Koulutuksen, tutkimuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala

- Logopedian koulutusvastuun myöntäminen (puheterapeutit) Itä-Suomen yliopistolle.
- Kasvatusalan tutkimuksen ja opettajankoulutuksen kehittäminen.
- Joensuun fotonikan kansainvälisen osaamisen vahvistaminen.
- Pohjois-Karjala pilottimaakunnaksi Karelia-ammattikorkeakoulun strategisten valintojen pohjalta.
- Karelia-ammattikorkeakoulun toimiluvan täydentäminen rakennusmestari (amk) koulutusvastuulla.
- Ammatillisen koulutuksen rahoitusmallin yksinkertaistaminen.



- Englanninkielisen kone- ja tuotantotekniikan perustutkinnon järjestämisoikeuden myöntäminen koulutuskuntayhtymä Riverialle.

### Kolin kestävää matkailua tukevat investoinnit

- Investoinnit matkailun vetovoimatarjontaan, kansallispuiston palveluvarustukseen ja kestäväan matkailuun.
- Pysäköintiongelmien ratkaisut Ukko-Kolilla, Kolin kylällä ja Kolin satamassa.

Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen vahvistaminen Suomen johtavana kansainvälisten suurtapahtumien järjestämisaikana ja vapaa-ajan keskusta tukevien kohteiden rakentaminen

## Liikennejärjestelmän kehittäminen

Pohjois-Karjalan tavoitteet valtakunnalliseen 12-vuotiseen parlamentaariseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Perusväylänpidon riittävä rahoitus Pohjois-Karjalassa

### Rataverkon ja junaliikenteen kehittäminen

- Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus
  - Joensuu–Imatra perusparantaminen ja nopeudennosto (toteutus- ja rakennussuunnittelu).
  - Itärataoikaisu Helsinki–Helsinki-Vantaan lentoasema – Porvoo–Kouvola (jatkosuunnittelun organisoituminen).
  - Pääradan kapasiteetin lisääminen Helsinki–Kerava - lentorata (jatkosuunnittelu).
- Joensuu–Ilomantsi perusparantamisen jatko rataosuudella Heinävaara–Ilomantsi.
- Nurmes–Lieksa–Joensuu–Varkaus–Pieksämäki henkilöjunaliikenteen kehittäminen.

### Maantieliikenteen kehittäminen

- Valtatien 23 parantaminen välillä Varkaus–Viinijärvi
  - Karvion (Heinävesi) kohdan tiesuunnitelma 2020 ja toteutuksen käynnistäminen 2021.
- Valtatien 9 kokonaiskehittäminen
  - Liperin Ylämyllyn kohdan tiesuunnitelman laatiminen.
  - Tiesuunnitelman laatiminen Niirala–Marjomäki (Tohmajärvi).
  - Viinijärvi–Vartiala yhteysvälin suunnitteluvalmiuden nosto.
- Valtatien 6 perusparantamisen suunnitteluvalmiuden nosto Joensuun ja Imatran välillä

### Joensuun lentoliikenteen kehittäminen

- Maakunnan saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille välttämättömien lentoyhteyksien palvelutason kehittäminen Helsinki–Vantaalle ja maailmalle.
- Joensuun lentoaseman infrastruktuurin ja palvelujen kehittäminen.

## Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja vedenpinnan nosto

## Hallinnon uudistaminen, kuntatalous, alueellistaminen

- Heinäveden maakuntavaihdoksesta aiheutuvien aluejakojen yhtenäistäminen (pelastus-, vaalipiiri- ja kihlakuntajaot).
- Kuntien kestävän rahoituspohjan ja peruspalvelujen turvaaminen valtionosuusjärjestelmällä.
- Sote- ja maakuntauudistus vaalikaudella 2019–2023.
  - Pohjois-Karjalan on oltava itsenäinen palvelujen järjestäjä.
  - Valtakunnallisen ratkaisun on vahvistettava Siun soten toimintaa.
  - Valtiolta suoraan järjestäjälle tuleva valtakunnalliseen tarvevakiointiin perustuva rahoitus.
  - Pelastuslaitoksen ja ympäristöterveydenhuollon on voitava oltava osa maakunnallista ratkaisua.
  - Päivystys- ja keskittämisasiasetuksen on turvattava Pohjois-Karjalan keskussairaalan tulevaisuus laajan päivystyksen sairaalana.
  - Peruspalvelujen vahvistamisen näkökulma turvattava osana kansallista kehitystoimintaa ja rahoitusta.
  - Hyvinvointitaloudellisen ajattelun ja HYTE-työn edistäminen Pohjois-Karjalassa.
- Digitaalisuuden ja paikkariippumattoman työn mahdollisuuksien hyödyntäminen valtion toimintojen sijoittamisessa.
  - Palvelukeskustoimintojen kehittäminen Joensuussa
  - Kelan yhteyskeskuksen vahvistaminen Lieksassa
  - Metsähallituksen toimintojen vahvistaminen maakunnassa
  - THL:n toimipisteen perustaminen Joensuuhun

## Ympäristö- ja luonnonsuojeluhankkeet

- Vaelluskalahankkeiden edistäminen
  - Pielisjoki–Kuurna
  - Lieksanjoki ja Pielisen pienemmät virtavedet
  - Alakoitajoki

## Sisäinen turvallisuus ja rajaliikenne

- Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kehittäminen.
- Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke 2020–2024.
- Turvallisuusviranomaisten määrärahojen tasokorotus ja operatiivisen toiminnan kehittäminen.

## Hankkeet hallinnonaloittain

### Ulkoasiainministeriö (talousarvion pääluokka 24)

#### Vaikuttaminen Euroopan Unionissa

Perustelu: EU-tasolla tehtävät päätökset vaikuttavat moneen Pohjois-Karjalalle tärkeään asiaan. Koheesio politiikan lisäksi keskeisiä teemoja ovat ainakin EU:n innovaatio- sekä tutkimus- ja kehityspolitiikka, ilmasto- ja ympäristöpolitiikka, arktinen politiikka sekä teollisuus- ja klusteripolitiikka. Vaikuttamistyötä tukee Brysselissä sijaitseva Itä- ja Pohjois-Suomen EU-toimisto.

#### EU:n TKI-politiikkaan vaikuttaminen

Tavoitteena on, että EU:n TKI-ohjelmissa (tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnot) on maakunnan TKI-toimijoille soveltuvia rakenteita ja aiheita. Itä- ja Pohjois-Suomen EU-toimisto seuraa ajankohtaisia ja keskeisiä EU:n TKI-puiteohjelmaan liittyviä prosesseja (Euroopan horisontin ja Digitaalisen Euroopan valmistelu) ja nostaa esiin maakunnan toimijoiden kannalta tärkeitä asioita ja teemoja Brysselissä. Yhteistyö on tiivistä eritoten Luken, UEF:n, Karelia AMK:n ja Business Joensuun kanssa.

#### EU:n ilmasto- ja ympäristöpolitiikkaan vaikuttaminen

Metsäbiotaloutteen vaikuttavien politiikkasektorien osalta tavoitteena on varmistaa, että metsäbiotaloudella on keskeinen ja positiivinen rooli EU:n politiikoissa ja lainsäädännössä, sekä lisätä tietoisuutta Suomen kestävästä metsien hoidosta Brysselissä. EU-toimisto on tiivistänyt yhteistyötä Euroopan muiden metsäisten alueiden kanssa ja jatkaa edunajamistyötä, jotta IP-alueen kestävä metsäbiotalous huomioitaisiin metsäbiotalouden toimintaedellytysten kannalta merkittävässä EU:n strategioissa ja politiikkaaloitteissa. Toimenpiteitä ovat muun muassa yhteiset kannanotot, jatkuva yhteys keskeisiin komission pääosastoihin ja Euroopan parlamentin jäseniin sekä Brysselissä ja metsäisillä alueilla järjestettävät tilaisuudet.

#### EU:n arktiseen politiikkaan vaikuttaminen

EU-toimisto on aktiivinen toimija EU:n arktisen politiikan toimeenpanossa. Tavoitteena on, että IP-alueen keskeiset ja kriittiset edut otetaan huomioon EU:n arktisessa yhteistyössä. NSPA-verkoston kanssa kehitetään älykästä erikoistumista hyödyntävää yhteistyöalustaa Arctic Investment Platform -hankkeen avulla.

#### EU:n teollisuus- ja klusteripolitiikkaan vaikuttaminen

ELMO-pilotti on osa komission toimenpidekokonaisuutta alueiden innovaatiotoiminnan vahvistamiseksi sekä kasvun ja työllisyyden parantamiseksi. Keskiössä on innovaatioekosysteemien ja klustereiden verkottuminen ja vahvistaminen, osaamisohjan kehittäminen, ICT:n hyödyntäminen sekä luonnonvarojen jalostusarvon nostaminen. ELMO-prosessin tukeminen luo pohjaa komission tukemalle klusteripohjaiselle yhteistyölle IP-alueiden välillä ja sen linkittymiseen eurooppalaiseen osaamiseen. EU-toimisto osallistuu ELMO-ohjausryhmän toimintaan sekä resurssien puitteissa myös ELMO:n

työpajoihin ja tilaisuuksiin.

## EU:n Itämeristrategian toteutukseen vaikuttaminen

Itä- ja Pohjois-Suomen alueen / Pohjois-Karjalan maakunnan kehitykseen vaikuttava ja mahdollistava tekijä on myös EU:n Itämeren alueen strategia. Strategian merensuojelutoimenpiteillä on vaikutuksia myös sisämaan valuma-alueisiin, mutta yhtä lailla Itämeren alueen tavoitteella olla edelläkävijä bio- ja kiertotaloudessa, uuden teknologian hyödyntämisessä sekä innovatiivisuudessa on vahvat yhtymäkohdat alueen/maakunnan vahvuuksiin. Saavutettavuus on keskeinen osa Itämeristrategiaa ja sen avulla on pystytty mm. edistämään sisävesiliikenteen kehittämistä Itä-Suomen maakuntien yhteistyönä. Itämeren strategian toteutuksen resurssien tulee ohjautua tasapuolisesti myös sisämaa-alueille.

## Lyhytaikainen matkailua tukeva viisumivapauskäytäntö EU/Venäjä

Perustelu: Venäjän talouskehitys, ruplan heikko kurssi ja talouspakotteet ovat viime vuosina vähentäneet kaupankäyntiä ja venäläisten matkailua Suomeen. Muutaman vuoden laskusuuntainen kehitys on kuitenkin taittunut ja kääntynyt jälleen kasvuksi. Vuonna 2019 Niiralan kansainvälisellä rajanylityspaikalla rajanylittäjien kokonaismäärä oli 1,12 miljoonaa ylittäjää, mikä oli noin 28 000 (-2,4 %) ylittäjää vähemmän kuin vuonna 2018. Lasku oli kuitenkin seurausta suomalaisten rajanylittäjien määrän vähenemisestä. Venäläisten ylittäjien määrä kasvoi 5,6 % edellisvuoden tasosta.

Kaupan ja matkailun kannalta venäläiset ovat jatkossakin merkittävä asiakasryhmä kaikille itärajan maakunnille. Yhtenä kasvun esteenä toimii hankalaksi koettu viisumikäytäntö. Viisumivapausneuvottelut EU:n ja Venäjän välillä eivät ole olleet viime vuosina agendalla. Keskusteluja ei myöskään tultane käymään lähitulevaisuudessa, ellei yleispoliittinen tilanne EU:n ja Venäjän välillä oleellisesti parane. Viisumikäytäntöjen helpottaminen on kuitenkin tärkeää. Pitkän aikavälin tavoitteena Suomen on hyvä edistää myös viisumivapauskeskustelun jatkumista EU:ssa. Taustalla vaikuttaa yleinen maa-hanmuuttotilanne Schengenin ulkorajoilla, kuten EU:n ja Turkin välisen tilanteen kehittyminen.

Yksi viisumikäytäntöjä helpottava uudistus on sähköinen viisumi. Suomen kansalaiset sekä 52 muun maan kansalaiset voivat hakea ilmaista sähköistä viisumia turistimatkaa, liikematkaa ja humanitaarista (kulttuuri, urheilu, tiede, taide ja tutkimus) matkaa varten. Sähköinen viisumi tuli Suomen kansalaisten käyttöön 1.10.2019. Toistaiseksi E-viisumi koskee Venäjän osalta vain Pietariin ja Leningradin alueelle ja Kaliningradiin suunnattuvia matkoja ja on käytössä kolmella Etelä-Suomen maaraja- asemalla (Vaalimaa-Torfjanovka, Nuijamaa-Brusnitshnoje, Imatra-Svetogorsk), lentäen saavuttaessa Pulkon lentokentällä ja seuraavissa matkustajasatamissa: Pietarin matkustajasatama, Pietarin suursatama, Vysotskin satama lähellä Viipuria, Kaliningradin satama. Venäjän ulkoministeriö suunnittelee ottavansa elektronisen viisumin käyttöön valtakunnallisesti vuoden 2021 aikana. Venäjän ulkoministeriö vastaa asian tiedottamisesta. Elektronisen viisumin käyttöönotto voi lisätä suomalaisten henkilöiden matkailua Venäjälle.

Hyvä esimerkki viisumikäytäntöjen helpottamisesta pilottien avulla on myös Venäjän suomalaisille matkustajille tarjoama Helsingin ja Pietarin sekä Lappeenrannan ja Viipurin välisessä risteilyliikenteessä toteutettu 72 tunnin viisumivapaus, joka osoittaa kuinka paljon viisumivapaus voi lisätä matkailua ja helpottaa kanssakäymistä.

Kokeiluja tarvittaisiin myös toiseen suuntaan. Suomen ja Venäjän välillä viisumivapauspilotti voisi koskea myös yksittäisiä tapahtumia (esimerkkinä matkailupaketit, joissa venäläinen matkailija voi oman maansa raja-alueen kohteiden lisäksi käydä Suomen puolella ja päinvastoin ilman hankalaa viisumikäytäntöä). Itä-Suomen talouselämään käytäntöjen helpottamisella olisi huomattava positiivinen vaikutus.

## Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25)

### Tuomioistuinten toimintamenot 25.10.03

#### Pohjois-Karjalan käräjäoikeuden (Joensuu) ja Nurmeksen istuntopaikan kehittäminen

Perustelu: Käräjäoikeuksien määrä väheni vuoden 2019 alusta 27:stä 20:een. Joensuu on jatkossakin yksi käräjäoikeuspaikkakunnista. Lisäksi Pohjois-Karjalan käräjäoikeuden erillinen istuntopaikka säilyy Nurmeksessa. Uudistuksen jatkovalmistelussa, toimeenpanossa ja vaikutusten seurannan yhteydessä on selvitettävä mahdollisuudet vahvistaa Pohjois-Karjalan käräjäoikeutta keskitetyillä ja paikkariippumattomilla oikeushallinnon tehtävillä.

Joensuun uuden oikeus- ja poliisitalon toimitilat tarjoavat tehtäville huippuluokan puitteet.

### Rikosseuraamuslaitoksen toimintamenot 25.40.01

#### Pyhäselän ja Juuan vankiloiden toiminnan kehittäminen

Perustelu: Rikosseuraamusalan suunnittelussa Pyhäselän ja Juuan vankiloiden jatkuvuuden yllä oli viime vuosikymmenellä useaan otteeseen erilaisia uhkakuvia. Oikeusministeriö päätti lokakuussa 2015, että vankilaverkosto säilytetään nykyisellään ja vankiloiden toimintaedellytykset turvataan. Ratkaisu huomioitiin valtiontalouden kehyspäätöksessä vuosille 2017–2020. Linja on sama myös nykyisessä hallitusohjelmassa, jossa todetaan, että vankilaverkkoa kehitetään edelleen turvaten samalla nykyiset toimipisteet.

Pohjois-Karjalan vankilayksiköitä on kehitettävä pitkäjänteisellä orientaatiolla hallitusohjelman linjauksen mukaisesti. Pyhäselkä ja Juuka ovat toiminnallisesti tehokkaita ja kiinteistöteknisesti hyvässä kunnossa. Ne turvaavat rikosseuraamusalan palvelujen saatavuutta ja niillä on alueen kannalta merkittävä työllisyysvaikutus.

## Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)

### Kärkihanke: Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kehittäminen

Perustelu: Niirala on erittäin tärkeä Pohjois-Karjalan aluetaloudelle ja yritysten kasvupotentiaalille koko Itä-Suomessa. Merkitys näkyy muun muassa kaupan ja tavaraliikennelogistiikan kehityksessä. Matkailulle Niirala on valttikortti myydä Pohjois-Karjalaa osana rajat ylittävää Karjalaa ja aluetta, joka yhdistää neljä suurta vesistöaluetta – Saimaan, Pielisen, Laatokan ja Äänisen.

Vuonna 2019 venäläisten rajanylittäjien määrä Niiralassa kasvoi 5,6 % verrattuna vuoteen 2018. Samalla suomalaisten matkailijoiden määrä laski 9,1 % edelliseen vuoteen verrattuna. Kokonaisliikennemäärä laski noin 28 000 matkustajalla eli 2,4 % ja matkustajaprofiili muuttui hieman aiempaa venäläisvoittoisemmaksi. Matkustajaprofiili jakautui seuraavasti: suomalaiset 50,1 %, venäläiset 48,7 % ja muut kansalaisuudet 1,2 %.

Niiralan matkustajamäärät eivät tällä hetkellä edellytä rajanylityspaikan merkittävää kehittämistä, mutta matkustajamäärien kasvuun tulee varautua. Niiralan rajanylityspaikan heikkokuntoisen infrastruktuurin parantaminen on keskeisenä kehittämiskohteenä varauduttaessa matkustajamäärien kasvuun ja EU:n älykkäät rajat-hankkeen toimeenpanoon vuosina 2021–2023. Matkustajamäärän kasvuun valmistautumisen ohella hankkeella varmistetaan henkilöstölle terveelliset ja turvalliset toimitilat. Pohjois-Karjalan rajavartiosto on esittänyt Rajavartiolaitoksen esikunnalle Niiralan rajanylityspaikan rakenteiden kehittämistä siten, että uusitut rakenteet olisivat käytettävissä vuodesta 2025 alkaen. Hankkeen eteneminen edellyttää rahoitusta.

Kehittämisessä tulee huomioida eduskunnan hallintovaliokunnan kanta, jonka mukaan uusien rajanylityspaikkojen resursointi ei ole mahdollista nykyisen menokehityksen puitteissa eikä nykyisessä voimavaratilanteessa ole mahdollista osoittaa myöskään henkilöresursseja muilta rajanylityspaikoilta. Rajanylityspaikkaverkoston muutokset eivät saa millään tavalla heikentää Niiralan resursseja ja kehittämistä.

Matkustajamäärien kasvaessa myös Venäjän Värtsilän rajanylityspaikkaa tulee kehittää yhteistoiminnassa Venäjän Federaation viranomaisten sekä rajanylityspaikkojen kehittämisestä vastaavien virastojen kanssa. Värtsilän rajanylityspaikan ENI CBC -hankkeen toteutumatta jääminen tulee huomioida tulevaisuuden infrastruktuurihankerahoituksissa.

Niiralan rautatierajanylityspaikan kehittämiseen niin matkustaja- kuin tavaraliikenteenkin osalta on esitetty kiinnostusta. Parhaillaan selvitetään matkustajaliikenteen kokeilyhteyttä. Yksi merkittävä kasvutekijä on konttiliikenne, joka käynnistyi vuonna 2015 Stora Enso liukosellun konttikuljetuksilla Niiralan kautta Keski-Kiinaan. Toimiva junayhteys lisää kysyntää ja uusi Silkkitie-reitti tarjoaa hyvät mahdollisuudet yritysten liiketoiminnan laajentamiseen ja tehostamiseen. Cemagro Oy aloittaa lannoitteiden valmistukseen käytettävien raaka-aineiden kuljetukset Venäjältä Suomeen kevään 2020 aikana. Rajavartioston näkökulmasta Niiralan ratapihan infrastruktuuri edellyttää kehittämistä raja- ja matkustajaturvallisuuden osalta ennen säännöllisen matkustajajunaliikenteen käynnistämistä.

## **Kärkihanke: Turvallisuusviranomaisten määrärahojen tasokorotus ja operatiivisen toiminnan kehittäminen**

**Perustelu:** Vaikka poliisien koulutusmääriä lisätään ja myös joitakin määrärahoja on korotettu, pitkän aikavälin yleinen kehityssuunta on ollut, että turvallisuusviranomaisten määrärahoja on leikattu kovalla kädellä. Säästöjä on haettu muun muassa hallinnollisista uudistuksista, joiden kohteena ovat olleet käytännössä kaikki viranomaiset (tulli, rajavartiolaitos, puolustusvoimat, alueelliset hätäkeskukset, poliisi ja pelastuslaitokset). Muutosten myötä viranomaiset ovat joutuneet toimimaan riittämättömin resurssein ja jatkuvan leikkauspaineen alla. Tilannetta kuvaa poliisin osalta se, että Itä-Suomen poliisin alueella 40 % rikoksista jäi vuonna 2018 tutkimatta osin resurssipulan takia.

Kokonaisuutta ajatellen suhteellisen pienistä valtion määrärahasäästöistä koituu sekä kansalaisille että yrityksille ja laajemmin koko yhteiskunnalle ongelmia ja myös huomattavia taloudellisia tappioita. Palveluja ja viranomaisten näkyvää läsnäoloa ei voi enää heikentää. Turvallisuusviranomaisten voimavarat on varmistettava koko maassa ja myös kansainvälisen turvallisuustilanteen muuttuminen on huomioitava. Vaikka muun muassa Valtioneuvoston hyväksymässä sisäisen turvallisuuden strategiassa korostetaan viranomaisyhteistyön merkitystä, tulee muistaa, että yhden viranomaisen väheneviä resursseja ei voida kompensoida toisen viranomaisen voimavaroilla, jos nekin ovat säästöjen kohteena ja tämä pakottaa keskittymään omiin ydintoimintoihin.

Kansalaisten turvallisuuden varmistaminen ja turvallisuusympäristöön liittyvät tekijät edellyttävät poliisin ja muiden turvallisuusviranomaisten resurssien lisäämistä. Sisäisen turvallisuuden strategian ja hallitusohjelman linjausten mukaisesti poliisin näkyvyyttä sekä toimintavalmiutta on vahvistettava varmistamalla poliisien riittävä vahvuus. Poliisien määrän lisäyksen pitää näkyä harvaan asutuilla alueilla. Pohjois-Karjalan kaltaisessa pitkien etäisyyksien maakunnassa poliisiasemien määrä ja palvelut on säilytettävä vähintään nykytasoisina. Kansalaisten tulee voida hoitaa lupa-asiat paikallisesti.

Turvallisuusympäristön tilannekehityksen ennakointi on vaikeutunut. Pohjois-Karjalan rajavartioston resurssit tulee turvata siten, että se kykenee hoitamaan tehtävänsä myös vaikeutuvassa rajatilanteessa maastorajalla ja huolehtimaan turvallisista ja sujuvista rajanylityksistä Niiralan rajanylityspaikalla. Määrärahojen tulee turvata Niiralan rajanylityspaikan kehittäminen tulevaisuudessa. Harvaan asutulla itärajalla rajavartiostolla on myös erityinen rooli monialaisena turvallisuuspalvelujen tuottajana.

Liikennemäärien kasvaessa Joensuun lentoaseman tiloja on kehitettävä edelleen turvallisten ja sujuvien rajatarkastusten toteuttamiseksi. Tärkeää on mm. lentoaseman Schengenin ulkorajan ylittävien saapuvien lentojen asiakastilojen kehittäminen (odotustila rajatarkastuksiin). Maakuntaan suuntautuvien kansainvälisten lentojen lisääntyessä tilojen tulisi mahdollistaa useiden yhtäaikaisten lentojen käsittely samanaikaisesti.

## **Kärkihanke: Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke**

**Perustelu:** Onttolan alueen kiinteistöjen kehittäminen on tarpeen maakunnallisesti merkittävän viranomaisen ja varusmieskoulutuksen toimintaedellytysten varmistamiseksi. Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke on suunniteltu toteutettavaksi vaiheittain vuosien 2020–2024 aikana. Hankkeen tavoitteena on terveellisten, turvallisten ja tarkoituksenmukaista toimitilojen turvaaminen. Hankkeen toteutuminen edellyttää rahoitusta, joka mahdollistaa sekä Onttolan että muiden rajalle tärkeiden kiinteistökohteiden kehittämisen.



## Tilapäisten rajanylityspaikkojen kehittämisedellytysten turvaaminen

Perustelu: Pohjois-Karjalan rajavartioston valvomalla alueella on yksi toiminnassa oleva tilapäinen rajanylityspaikka Lieksan Inarissa. Inarin tilapäisen rajanylityspaikan toimintaedellytykset tulee turvata edelleen. Tilapäinen rajanylityspaikka ei ole yleiselle liikenteelle avoin, vaan raja-alueiden yhteistyön ja muun taloudellisen toiminnan toteuttamista varten. Inarin tilapäinen rajanylityspaikka on ensisijaisesti yritysten puutavaraliikenteen käytössä, joten sillä on teollisuudelle puunhuollollista merkitystä. Muu kuin puutavaraliikenteeseen liittyvä rajanylitysliikenne Inarin tilapäisen rajanylityspaikan kautta tapahtuu rajanylityslupamenettelyllä tapauskohtaiseen harkintaan perustuen.

Inarin rajanyrityspaikka on metsäteollisuuden näkökulmasta merkittävä. Vaikka puuvirta on tilapäisesti laskenut, niin kasvukin voi alkaa hyvin kasvun nopeasti.

Koska tilapäisten rajanylityspaikkojen luonteeseen sisältyy raja-alueiden yhteistyö ja muun taloudellisen toiminnan toteuttaminen, Lieksan kaupunki korostaa lisäksi, että kansallisten ja kansainvälisten matkailijaryhmien (pienbussit ja linja-autot) mukaan ottaminen Inarin rajanylitysliikenteeseen tukisi pidemmän aikavälin tavoitteena matkailun kehittämistä rajan molemmin puolin.

## **Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)**

### **Puolustusvoimien palvelukeskuksen kehittäminen Joensuussa**

Perustelu: Puolustusvoimauudistuksen yhteydessä vuonna 2015 Puolustusvoimien palvelukeskuksen pääosa sijoitettiin Joensuuhun. Palvelukeskuksen henkilömäärä on kokonaisuudessaan noin 200 henkilöä, josta Joensuun toimintojen vahvuudeksi puolustusministeriö vahvisti perustamisvaiheessa 120 henkilöä. Palvelukeskus tuottaa kaikille puolustusvoimien hallintoyksiköille henkilöstöpalveluita, talous- ja matkapalveluita, tiedonhallintapalveluja sekä oppimis- ja kuvapalveluja.

Joensuussa sijaitsevat palvelukeskuksen johto ja kanslia, henkilöstöpalvelut, talous- ja matkapalvelut sekä osa tiedonhallintapalveluista. Palvelutoimintaa on tehostettu ottamalla käyttöön ohjelmistorobotiikkaa vuodesta 2018 alkaen. Osaavaa työvoimaa on ollut hyvin saatavilla. Palvelutuotantoa Joensuussa on kehitettävä edelleen analytiikka- palveluiden suuntaan. Tästä hyötyy tulevaisuudessa koko puolustushallinto. Syksyllä 2019 puolustusministeri käynnisti koko puolustushallintoa koskevan alueellistamisselvityksen. Joensuun palvelukeskustoiminnoissa on paljon potentiaalia digitalisaatiota hyödyntäviä paikkariippumattomia toimintoja koskien.

## Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

### Kärkihanke: Kuntien kestävä rahoitus pohjan ja peruspalvelujen turvaaminen valtionosuusjärjestelmällä (Kuntien tukeminen, valtionosuus kunnille peruspalvelujen järjestämiseen 28.90.30)

Perustelu: Kuntien taloustilanne jatkuu Pohjois-Karjalassa vaikeana viitaten ennakkotietoihin vuoden 2019 tilinpäätöksistä. Valtaosa kunnista tekee negatiivisen tuloksen, tilanteen ennakoidaan jatkuvan talousarvioiden mukaan vaikeana myös vuonna 2020. Haasteena 2020-luvulla on se, että työikäisten määrä laskee ja vanhusikäluokkien taas kasvaa, menopaine on suuri samalla kun tulopuoli heikkenee. Pohjois-Karjalan kuntien käyttötalouden tilanne on kuitenkin saavuttanut viime vuosina koko maata. Kehitys on saavutettu kiinnittämällä erityishuomio sosiaali- ja terveydenhuollon kustannuskasvun leikkauksiin. Huomioitavaa kuitenkin on, että käyttötalouden taso on saatu koko maata kiireämmällä kunnallisverotasolla. Pohjois-Karjalan kuntien painotettu tuloveroprosentti 20,74 vuodelle 2020 on  $\frac{3}{4}$  prosenttiyksikön verran koko maata korkeampi.

Useilla kunnilla tuloveroprosentti on maan korkeimpien joukossa. Kaikkiaan kuntatalouden tilanne on edelleen keskimäärin koko maata heikompi, mitä osoittaa muun muassa kumulatiivinen ylijäämä, jota on taseessa asukaskohtaisesti selvästi koko maata vähemmän.

Eryteisesti verotulokehitys on jäänyt jatkuvasti jälkeen koko maan tasosta, mikä näkyy selvemmin yhteisöveron tuotossa. Kuntien saamat verot ovat asukasta kohti selvästi maan alhaisimmat ja eroa on tullut varsinkin vuosina 2016–2018. Yhteisöverokertymä on kasvavassa määrin kasautumassa Helsinkiin, mikä eriarvoistaa tulopohjan kehitystä. On selvitettävä tähän johtaneet syyt, löytyykö selitys mm. yritysten tulosten kirjautumisesta pääkonttorien myötä pääkaupunkiin.

Valtionosuuksia on jatkuvasti vähennetty 2010-luvulla, vaikka absoluuttiset luvut eivät niin aina anna ymmärtääkään. Vasta vuodelle 2020 on saatu hieman kurottua leikkauksia kiinni, mutta se ei riitä silti saavuttamaan kuntatalouden tasapainoa. Kuntien veromenetyksiä, jotka ovat johtuneet kuntalaisten verovähennysten kasvattamisesta, on jatkuvasti lisätty. Veromenetysten kompensatiot on puolestaan toteutettu kunnille valtionosuuksien kautta niitä lisäämällä. Käytännössä varsinaiset peruspalveluihin kohdistuvat valtionosuudet ovat siis vähentyneet, muun muassa indeksitarkistusten jäädyttämisestä sekä kiky-sopimukseen perustuvien leikkausten takia. Jotta lakisääteiset peruspalvelut pystytään järjestämään riittävinä, on tehtävä valtionosuuksien tasotarkistus myös tulevana vuosina.

Heikon veropohjan kuntien näkökulmasta valtionosuuksilla on erityisen suuri merkitys palvelujen järjestämisessä. Valtionosuusjärjestelmän uudistus astui voimaan vuoden 2015 alusta ja mikäli uutta järjestelmää tullaan kehittämään, niin tulee huomioida mm. seuraavia tekijöitä. Olosuhdetekijöiden painoarvoa tulee nostaa siten, että pitkät etäisyydet, syrjäisyys, kuntien laaja-alaisuus ja harva asutus sekä vesistöjen pirstoma aluerakenne huomioidaan palvelujen turvaamiseksi. Eryteisesti verotulojen tasausjärjestelmä on pidettävä voimassa vähintään nykyisillä tasauksilla. Kaavaillut kiinteistöverotuksen tarkistukset muun muassa kiinteistöjen arvoihin liittyen eivät saa vaarantaa kasvukeskusten ulkopuolisten kuntien veropohjaa. Lisäksi kiinteistövero tulee ottaa kokonaisuudessaan tasausjärjestelmään mukaan eikä pelkästään puolella painoarvolla. Terveydenhuollon puolella tulee huomioida ikärakennekriteereissä se tosiasia, että eliniän

odote Pohjois-Karjalassa on muuta maata alhaisempi ja että korkeat viimeisten elinvuosien kustannukset tulevat maakunnassa aiemmin vastaan.

Työttömyys aiheuttaa seurannaisvaikutuksineen kunnille korkeita menoja ja viime vuosina kuntien rahoitusvastuuta erityisesti pitkäaikaistyöttömyydestä on työmarkkinatukijärjestelmän kautta lisätty. Vuonna 2019 Pohjois-Karjalan kunnat maksoivat uuden käytännön mukaisesti työmarkkinatukea Kelalle lähes 16 miljoonaa euroa välillisistä työttömyysmenoista (veromenetykset, toimeentulotuki ym.) puhumattakaan. Kuluerä vastaa noin 0,75 tuloveroprosentin tuottoa eli puhutaan varsin merkittävästä menosta. Taso pysyi lähes edellisen vuoden lukemissa, kun koko maassa tapahtui selvää vähenystä jo aiemmin. Tämä kertoo omalta osaltaan työttömyyden alueellisista suurista eroista.

Kuntien on saatava käyttöönsä omaan päätöksentekoon liittyviä ”työkaluja”, jotta työmarkkinatukimaksut eivät rasittaisi kuntataloutta nykyisenkaltaisesti. Mikäli pitkäaikaistyöttömyyden vastuu ja niin sanottujen sakkomaksujen maksaminen säilyy kunnilla jatkossakin, on kuntien asemaa ja mahdollisuuksia pitkäaikaistyöttömyyden hoitamisessa lisättävä. Työttömyyttä kuntatalouden kustannuseränä ja valtion kunnille antamana tehtävänä onkin tarkasteltava valtionosuusjärjestelmässä uudella tavalla.

Edellä kuvattuun perustuen Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että kunnille on turvattava riittävät taloudelliset resurssit peruspalvelujen järjestämiseen koko maassa kohtuullisella verotasolla. Tuore valtiovarainministeriön raportti ”Kunnat käännekohdassa” tarjoaa hyvät lähtökohdat päätöksenteon perustaksi.

## **Kärkihanke: Sote- ja maakuntaudistus vaalikaudella 2019–2023**

**Perustelu:** Pohjois-Karjalan sosiaali- ja terveystalouden kuntayhtymä on tuottanut sotepalveluja Pohjois-Karjalan ja Heinäveden kunnan asukkaille vuoden 2017 alusta. Vuoden 2019 maaliskuussa kaatuneen sote- ja maakuntaudistukseen liittyneet pohjoiskarjalaiset näkökulmat ovat monella tavalla edelleen ajankohtaisia. Heinävesi liittyy osaksi Pohjois-Karjalan maakuntaa valtioneuvoston päätöksellä vuoden 2021 alusta. Aluejaot tulee saattaa ajan tasalle (pelastus, kihlakunta ja vaalipiiri).

Sosiaali- ja terveystalouden näkökulmasta soteudistuksen etenemisessä tärkeimpiä linjauksia ovat seuraavat:

Pohjois-Karjalan on oltava itsenäinen palvelujen järjestäjä.

Valtakunnallisen ratkaisun on vahvistettava Siun soten toimintaa.

Valtiolta suoraan järjestäjälle tuleva valtakunnalliseen tarvevakiointiin perustuva rahoitus.

Pelastuslaitoksen ja ympäristöterveydenhuollon on oltava osa maakunnallista ratkaisua.

Päivystys- ja keskittämisasiäsetuksen on turvattava Pohjois-Karjalan keskussairaalan tulevaisuus laajan päivystyksen sairaalana.

Peruspalvelujen vahvistamisen näkökulma turvattava osana kansallista kehitystoimintaa ja rahoitusta.

Hyvinvointitaloudellisen ajattelun ja HYTE-työn edistäminen Pohjois-Karjalassa.

Heti soten jatkovalmistelua koskevien ratkaisujen edettyä on tärkeää jatkaa muiden monialaisen maakunnan tehtävien mahdollistamista. Työssä on hyödynnettävä maakunnissa edellisellä hallituskaudella tehty hyvä valmistelutyö. Pohjois-Karjalassa on laaja yhteisymmärrys ja yhteinen tahtotila viedä maakuntaudistusta eteenpäin. Uudistusten aikatauluista ja rahoituksesta on tärkeää pitää kiinni niin, että hankkeet etenevät

suunnitellusti.

On pidettävä huolta siitä, että paloasemien verkosto säilyy kattavana. Pelastuslain 24 §:n mukaan valtioneuvosto päättää maan jakamisesta pelastustoimen alueisiin ja vahvistetun aluejaon muuttamisesta. Valtioneuvoston on päätettävä Heinäveden siirtymisestä maakuntavaihdoksen myötä Pohjois-Karjalan pelastuslaitoksen alueeseen. Näin Heinävesi voidaan ottaa mukaan kevään 2020 aikana valmistelussa olevaan Pohjois-Karjalan pelastustoimen palvelutasopäätökseen, joka menee erikseen lausuttavaksi kunnille ja palvelutaso viedään päätettäväksi vasta sen jälkeen, kun valtioneuvosto on tehnyt asiassa päätöksen. Näin uusi palvelutasopäätös kattaisi myös Heinäveden vuoden 2021 alusta alkaen, eikä siinä vaiheessa enää tarvitsisi tehdä palvelutasopäätös-muutosta ja uutta lausuntokierrosta kuntiin.

## **Kärkihanke: Digitaalisuuden ja paikkariippumattoman työn mahdollisuuksien hyödyntäminen valtion toimintojen sijoittamisessa**

**Perustelu:** Hallitusohjelmassa todetaan, että valtion toimintojen alueellistamista koskeva lainsäädäntö uudistetaan, ja että valtion työtehtäviä tulee organisoida monipaikkaisuutta ja älyteknologian mahdollistamaa paikkariippumattomuutta hyödyntäen. Alueellistamisen uudistamisen strategia valmistuu keväällä 2020.

Valtion toimintojen sijoittamista tulee jatkaa uudistuvan alueellistamislainsäädännön mukaisesti. Aina kun perustetaan uusia valtion yksiköitä tai toimintoja tai laajennetaan tai uudelleen organisoidaan olemassa olevaa toimintaa, on selvitettävä mahdollisuudet sijoittaa toimintoja pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Kokonaisten virastojen ohella on syytä kiinnittää erityistä huomiota toimintoihin ja tehtäväkokonaisuuksiin. Digitalisaatio ja etätyö luovat uusia mahdollisuuksia paikasta riippumattomalle työlle ja monipaikkaisuudelle. Alueellistamistoimenpiteitä tulee kohdistaa Itä- ja Pohjois-Suomeen niille alueille, joilla on tarkasteltavana olevaan alueellistettavaan toimintoon liittyvää osaamista ja työvoimaa. Myös supistusten vaikutukset on huomioitava päätöksissä.

Joensuun vahvistunut status Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeet) päätoimipaikkana ja Puolustusvoimien palvelukeskuksen (PVPALVK) sijoittaminen Joensuuhun ovat hyviä esimerkkejä merkittävistä ja onnistuneista alueellistamistoimenpiteistä. Palvelukeskuspäätösten pohjalta onkin 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.

Jo alueellistettuja yksiköitä (Palkeet, PVPALVK, SYKE, Luke) on mahdollista vahvistaa edelleen muun muassa tehtäväsiirroin pääkaupunkiseudun työvoiman eläköitymisen myötä. Tällöin alueellistamistoimenpiteisiin ei liity pakko siirtoja eikä siirtymäajan kaksoismiehitysongelmia.

Paikasta riippumattomien toimintojen sijoitusmahdollisuuksia on myös muualla maakunnassa. Esimerkiksi Lieksassa toimii Kansaneläkelaitoksen (KELA) yhteyskeskus, josta johdetaan KELAn viiden yhteyskeskuksen verkostoa. Yhteyskeskukseen on tehty valmiit suunnitelmat tilojen laajentamiseksi aiempaa suuremmalle henkilömäärälle. Laajennus voidaan toiminnallisesti toteuttaa Itäisen alueen vakuutuspiirin etuuskäsitteilytehtävien sekä lisäksi toimeentulotuen, asumistuen ja omaishoidon tuen tehtävien

vahvistamisella Lieksan yksikössä. Lisäksi yhteyskeskukseen voidaan siirtää muita valtion eri yksiköiden tehtäviä, jos niitä oltaisiin tulevaisuudessa osoittamassa KELAlle.

Valtion toimipaikkojen vahvistamista ja alueellistamista koskevia mahdollisuuksia Pohjois-Karjalassa ovat:

Luonnonvarakeskuksen Joensuun toimintojen vahvistaminen ja monipuolistaminen.

Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeet) päätoimipaikan vahvistaminen.

Puolustusvoimien palvelukeskuksen (PVPALVK) vahvistaminen.

Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraalitekniikan laboratorion kehittäminen Outo-kummussa.

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/ projekti-toimisto.

Puhelinpalveluiden ja sähköisen asioinnin tehtävien alueellistaminen.

Terveyden edistämiseen liittyvät valtion toiminnot yhteistyössä Siun Soten kanssa (mm. THL:n toiminnot).

## **Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän ehdotusten toimeenpano**

Perustelu: Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän lokakuussa 2019 julkistamassa loppuraportissa esitetään joukko ehdotuksia harvaan asutun maaseudun elinvoimaisuuden edellytysten kehittämiseksi. Ehdotukset sisältävät mm. kohdennettuja veroratkaisuja, jotka ovat erittäin tärkeitä muun muassa osaavan työvoiman saatavuuden turvaamisessa.

Työryhmä esimerkiksi ehdotti, että harvaan asutuille alueille muuttavat voisivat tulevaisuudessa saada verohuojennuksen palkasta sekä lisäksi opintolainansa anteeksi 2 600 euron arvosta. Verohuojennuksen esikuvaksi on nostettu Norjan malli, jossa valtionveron osuutta laskettiin reilusta 14 prosentista vajaan 11 prosenttiin. Norjan mallin mukaisesti harvaan asuttujen alueiden uusilta yrityksiltä poistettaisiin työnantajamaksut.

Työryhmä esittää myös syrjäseutulisiä, joka maksettaisiin harvaan asutuilla alueilla toimiville valtion ja kuntien virkamiehille. Valtio kompensoisi syrjäseutulisen kunnille valtionosuusjärjestelmän kautta. Lisäksi ehdotetaan alueellisen sähköveron sähkönhankinnan kustannusten tasaamista. Kohdennettujen veroratkaisujen lisäksi ehdotuksiin sisältyy laaja joukko muun muassa harvaan asuttujen alueiden yhteyksien ja yritystoiminnan kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä.

Ehdotetut toimenpiteet vastaavat moniin harvaan asuttujen alueiden haasteisiin. Esimerkiksi opintolainojen anteeksiantaminen tasaa eläköityvän työvoiman ikärakennetta houkutellessa nuoria alueelle sekä edistää tuoreimman osaamisen hyödyntämistä alueen yrityksissä lisäten yritysten kilpailukykyä. Osa työryhmän tekemistä ehdotuksista on nostettu hallitusohjelmaan ("Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän esityksen pohjalta toteutetaan vaikuttavuusarviointi ja muodostetaan toimenpideoh-

jelma kokeiluineen elinvoiman ja hyvinvoinnin kehittämiseksi myös väestöään menettävälle alueelle”). Erityisesti esitettyjä verotuksellisia ratkaisuja on kuitenkin arvioitu kriittisesti perustuslain yhdenvertaisuusmomentin vastaisina.

Perustuslaillisen selvityksen valmistuttua valtioneuvoston tulee tehdä päätös hallitusohjelmaan kirjattujen työryhmän esittämien toimenpiteiden täydentämisestä sekä työryhmän esittämien toimenpiteiden osalta että myös uusilla toimenpiteillä. Esimerkiksi kiinteistöveron huojennus harvaan asutuilla alueilla kompensoisi kiinteistöjen arvon laskua, josta on tullut huolestuttava kehityssuunta kasvukeskusten ulkopuolella ja aivan erityisesti harvaan asutuilla alueilla.

## Verotukselliset kokeilut

### Kunnallisveron jakaminen kotikunnan ja vapaa-ajanasumiskunnan kesken

Perustelu: Vapaa-ajan asuntojen määrä ja käyttöaste on kasvussa. Kuntien näkökulmasta vapaa-ajan asuminen on tervetullutta, mutta asettaa vahvat vapaa-ajanasumisen kunnat samalla myös velvoitteiden eteen. Tämä merkitsee muun muassa vakituisen väestön kysyntää suurempia investointeja palvelutarjontaan ja kunnallistekniikkaan. Verotuksellisen käytännön muuttaminen siten, että vapaa-ajanasuntojen sijaintikunta saa osuuden vapaa-ajanasunnon omistajan kotikuntaansa maksamasta kunnallisverosta korjaisi tilanteen.

Valtiovarainministeriön selvityksessä *Millaista monipaikkaisuutta Suomeen -selvitys kaksoiskuntalaisuudesta* (VM:n julkaisu 3/2018) kaksoiskuntalaisuuden – tai paremminkin monipaikkaisuuden – todettiin yleistyvän, mutta siihen perustuva verotus nähtiin perustuslain näkökulmasta ongelmallisena, niin myös valtionosuusjärjestelmän kautta toteutettavat järjestelyt. Työryhmän ehdotukset rajautuvatkin monipaikkaisten kansalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien lisäämiseen.

Esille tulleista varaumista huolimatta verotuksellisen ratkaisun toteuttaminen on perusteltua kokeiluluonteisesti kunnissa, joissa on merkittävä määrä vapaa-ajanasutusta. Kuntatalouden näkökulmasta ratkaisu merkitsisi todellista valtion vastaantuloa.

### Kitee pilotiksi veromallikokeiluun 2020–2026

Perustelu: Keski-Karjalan seutu, keskuksena Kiteen kaupunki, on ollut rakennemuutoksen aluetta jo kymmenen vuotta (äkillisen rakennemuutosalueen status 2009–2013). Kiteen teolliset työpaikat vähentyivät vuodesta 2001 vuoteen 2018 noin 700:lla ja työttömyysaste on korkea, 14,2 % (12/2019). Erityisesti Puhoksen teollisuusalue on menettänyt yrityksiä ja työpaikkoja yritysten konkurssien myötä. Uutena isona iskuna alueen suurimman työnantajan Stora Enson sahan toiminta päätettiin lakkauttaa syksyllä 2019.

Hyvistä liikenteellisistä valmiuksista ja tarjolla olevista tonteista ja tiloista huolimatta yritysten rekrytointi on ollut vaikeaa. Tarvitaan vahvempia toimenpiteitä yritystoiminnan ja työpaikkojen luomiseksi. Kiteen veromallissa yritykseen tulorahoituksella maksettua materiaalivarastoa tai muuta kiinteää tuotantoon liittyvää aineellista tavaraa eikä kassaan jätettyä voittoa verottaisi lainkaan, mikä jättäisi rahaa yrityksen kehittämiseen, kasvuun, investointien rahoittamiseen ja työllistämiseen.

Kiteen veromallissa yritys maksaa veroa alusta asti työntekijöidensä palkanmaksun

kautta. Lisäksi silloin, kun yrityksestä nostetaan rahaa ulos, maksetaan siitä vero kulolainkin voimassa olevan verolainsäädännön mukaan.

Kitee hakee edellä kuvatun veromallin pilottialueeksi, jotta nähdään käytännössä, miten verotus vaikuttaa yritysten elinvoimaisuuteen ja kasvuun. Kokeilu on mahdollista toteuttaa joko Kiteen kaupunkia tai laajemmin koko Keski-Karjalan seutukuntaa koskien.

## **Kotitalousvähennys koskemaan kaikkea ostettavaa palvelua**

Perustelu: Kotitalousvähennystä saa kotitaloustyöstä, jota teetetään kotona tai vapaa-ajan asunnossa. Tällaista työtä ovat esimerkiksi siivous, lastenhoito, asunnon remontointi ja tietotekniikkalaitteiden asennus. Kotitalousvähennyksen piiriin ei kuitenkaan kuulu kaikki kotona teetettävä työ. Kotitalousvähennys koskee esimerkiksi tavanomaista hoiva- ja hoitotyötä, mutta ei kuitenkaan sellaista työtä, jota terveydenhoitopalvelut tuottavat arvonlisäverottomasti. Kotitalousvähennys tulisi saada koskemaan kaikkea ostettavaa palvelua - tämä olisi tärkeää erityisesti alueilla, joilla vanhusväestön määrä on suuri.

## **Arvonlisäveron alarajahuojennuksen nosto 50 000 euroon**

Perustelu: Arvonlisäveron alarajahuojennus on verohelpotus niille yrittäjille, joiden liiketoiminta on pientä. Huojennuksen voivat saada sellaiset yrittäjät ja yritykset, jotka kuuluvat arvonlisäverovelvollisten rekisteriin ja joiden tilikauden liikevaihto on alle 30 000 euroa. Alarajahuojennuksen nosto 50 000 euroon kannustaisi yrityksiä kasvuun.

## **Metsähallituksen myyntituottojen tulouttaminen osin alueille**

Perustelu: Valtio on asettanut tuottotavoitteet metsähallituksen hallinnoimille metsille ja kiinteistöille. Viime vuosina metsähallitus on myynyt myös omaisuuttaan saavuttaakseen valtion asettamat tavoitteet. Kova tuloutustavoite on merkinnyt myös sitä, että metsähallituksella on entistä vähemmän rahaa maillaan olevien teiden, rakennusten ym. kunnostamiseen.

Yksityismetsistä poiketen valtion omistamista metsistä ei jää verotulon tai omistajan käyttämän rahan muodossa juuri tuloja alueelle. Metsähallituksen puunmyynnin ja maavuokrauksen vuokratuotoista tulisikin jättää merkittävä osa paikkakunnan teiden, rakennusten ja rakennelmien sekä muun infrastruktuurin kehittämistä varten. Perusteltu käyttökohde myyntituotoille olisi alemman asteinen tieverkko, jonka ylläpitoon perusväylänpidon budjetti on ollut jo pitkään riittämätön. Tieverkon hyvä kunto tukee välittömästi puuhoitoa ja liittyy siten suoraan metsähallituksen ja metsäsektorin toimintaedellytyksiin. Itä-Suomen viiden maakunnan yhteinen neuvottelukunta on esittänyt, että metsähallituksen tuotosta 30 % kohdennettaisiin käytettäväksi alemmanasteisen tieverkon kunnostamiseen.

## **Konkurssilainsäädännön muuttaminen**

Perustelu: Konkurssilainsäädäntöä on muutettava siten, että pantinhaltija ei voi kohtuuttomasti pitkittää konkurssimenettelyä teollisuustarkoituksiin rakennettujen rakennusten osalta. Ilomantsin kunnan teollisuusalueella on noin 11 300 neliömetrin suuruinen teollisuuskiinteistö. Rakennus on ollut tyhjänä ja kylmillään vuodesta 2013 saakka, ikkunat on rikkouttu ja sisätiloissa on tehty laajamittaista ilkkivaltaa.



# Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

## Koulutuksen, tutkimuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala

Perustelu: Pohjois-Karjala on koulutustarjonnan, pedagogisen kehittämisen ja koulutuksen vo-lyymien näkökulmista valtakunnallisesti merkittävä koulutusmaakunta. Koulutussek-  
torilla työskentelee noin 5 000 pohjoiskarjalaista. Pelkästään Joensuussa toisen ja  
korkea-asteen tutkintotavoitteisia opiskelijoita on noin 21 900 ja opiskelijoiden osuus  
väestöstä on 28,6 %. Maakunnan koulutustarjonta on kattavaa, laadukasta ja kilpai-  
lukykyistä.

Itä-Suomen yliopisto on kansainvälisissä yliopistovertailuissa hyvin pärjännyt globaa-  
lia tulevaisuutta rakentava toimija ja Itä-Suomen alueen elinvoimaa vahvistava kehit-  
täjä ja uudistaja. Moninaistuva oppiminen ja vuorovaikutus on yksi yliopiston uuden  
strategian keskeisistä tutkimuksen ja koulutuksen profiilialueista. Yliopisto keskitti  
opettajankoulutuksen Joensuun kampukselle syksyllä 2018 ja Joensuussa toimii nyt  
Suomen monipuolisin opettajakoulutus. Uudet avaukset palvelevat muuttuvan toi-  
mintaympäristön tarpeisiin vastaamista sekä tarjoavat alustan mm. opetusteknolo-  
gian kehittämiselle.

Karelia-ammattikorkeakoulu profiloituu erityisesti sosiaali- ja terveysalan sekä tekni-  
kan kouluttajana sekä vahvana hanketoimijana. Strategisia vahvuusaloja ovat väljästi  
asutun alueen hyvinvointipalvelut, älykäs tuotanto ja älykkäät palvelut sekä hiilineut-  
raalit ratkaisut. Muutto- ja sijoittumistilastojen perusteella on tärkeää kouluttaa Poh-  
jois-Karjalassa osaajia oman maakunnan tarpeisiin ja näin varmistaa osaavan työvoi-  
man saanti yrityksiin sekä julkiselle sektorille. Jatkuvan oppimisen ja koulutusperäi-  
sen maahanmuuton edistämisen merkitys korostuvat. Myös työssä olevien koulutta-  
misen mahdollisuudet sekä yritysten kilpailukyvyyn varmistaminen ovat keskeisiä teh-  
täviä.

Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverian tehtävänä on toisen asteen ammatil-  
lisen koulutuksen osalta vastata osaavan työvoiman saatavuuteen ja maakunnan  
työllisyystilanteeseen liittyviin haasteisiin järjestämällä eri puolilla maakuntaa monia-  
laista ja vaikuttavaa ammatillista koulutusta yhteistyössä alueen työ- ja elinkeinoelä-  
män kanssa. Osaamisen kehittämisen kohteena ovat sekä nuoret että työikäinen vä-  
estö. Tehtävänä on kehittää myös alueen työelämää ja tukea yritystoiminnan kehit-  
tymistä.

Kaikilla maakunnan koulutuksenjärjestäjillä on kehittämistavoitteita koulutuksen laa-  
dun, kilpailukyvyyn ja vaikuttavuuden turvaamiseksi ja esimerkiksi koulutusviennissä  
on eri koulutusasteilla tehty merkittäviä päänavauksia. Opetus- ja kulttuuriministe-  
riön tulee tukea koulutustarjonnan kehittämisen edellytyksiä. Resurssien tulee olla  
kunnossa ja niiden mitoituksessa tulee huomioida osaavan työvoiman saatavuuden  
turvaaminen.

Pohjois-Karjalan koulutus- ja sivistysstrategiassa vuosille 2019–2021 nostettiin kolme  
keskeistä kehittämisteemaa: 1) Sivistyksen ja osallisuuden tukeminen, 2) Työn ja yrit-  
täjyyden uudistaminen ja 3) Koulutuksen vetovoiman ja työllistävyyden parantami-  
nen. Strategiassa esitettiin ajatus "Koulutuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala -projek-  
tista". Tavoitteena on nostaa koulutustasoa, tukea osaamisen kehittämistä ja elin-

ikäistä oppimista. Valtiota odotetaan kumppaniksi Koulutuksen Pohjois-Karjala -projektiin.

## **Kärkihanke: Logopedian koulutusvastuun myöntäminen (puheterapeutit) Itä-Suomen yliopistolle**

Perustelu: Puheterapeutin ja kuulontutkijan ammattinimikkeellä työskentelevistä on Suomen työmarkkinoilla suuri puute. Ammattibarometrin mukaan maaliskuussa 2019 oli avoinna 116 kuulontutkijan tai puheterapeutin tehtävää. Barometrin mukaan pulaa työnhakijoista on koko Suomessa, mutta etenkin Itä-Suomessa tilanne on ollut haasteellinen jo usean vuoden ajan. Puheterapeuttipulan kärjistymisen taustalla on, että lähimmät alan koulutuspaikat ovat Oulussa, Tampereella ja Helsingissä. Siellä koulutettuja on vaikea saada rekrytoitumaan itäisessä Suomessa avoinna oleviin tehtäviin, mikä kertoo myös hyvin yliopistojen suuresta alueellisesta vaikuttavuudesta.

Itä-Suomen yliopisto hakee logopedian koulutusvastuuta osana yliopiston ja OKM:n tulosneuvotteluja keväällä 2020. Logopedian koulutuksesta valmistuu puheterapeutteja (VALVIRAn myöntämä ammattitutkintonimike). Koulutusvastuusta säädetään valtioneuvoston asetuksella (valtioneuvoston asetus yliopistojen tutkinnoista ja erikoistumiskoulutuksista 794/2004). Yliopistojen koulutusvastuun tarkemmasta jakautumisesta yliopistojen kesken säädetään opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksella (opetus- ja kulttuuriministeriön asetus yliopistojen koulutusvastuun täsmentämisestä 1451/2014). Logopedian koulutuksen käynnistäminen edellyttää muutoksen molempiin asetuksiin.

Yliopisto on toimittanut koulutusvastuun muuttamista koskevat esitykset opetus- ja kulttuuriministeriölle. Koulutusvastuun muutoksesta sovitaan osana yliopiston ja OKM:n tulosneuvotteluja 19.5.2020. Puheterapeuttien koulutus aloitettaisiin syksyllä 2021 ja opiskelijamäärä olisi 25 opiskelijaa. Filosofisen tiedekunnan humanistinen osasto on päävastuussa koulutuksesta. Koulutus on monitieteistä ja se toteutetaan yhteistyössä terveystieteiden tiedekunnan kanssa. Ainutlaatuinen monitieteinen koulutuksen suunnittelu ja toteutus mahdollistaa uudenlaisen, työvoimatarpeeseen vastaavan koulutuksen toteuttamisen. Koulutus- ja tutkimustoiminnassa yliopisto tekee yhteistyötä eri sosiaali- tai terveydenhuollon yksiköiden kanssa

Koulutuksen käynnistäminen edellyttää noin 1 miljoonan euron vuosittaista rahoitusta seuraavalle kahdeksalle vuodelle, kunnes koulutus alkaa tuottaa tutkintojen ja muiden koulutusindikaattoreiden perusteella yliopistojen rahoitusmallissa. Yliopisto hakee osana yliopiston strategista rahoitusta kaudelle 2021–2024 ministeriön tukea koulutuksen järjestämiseen. Tutkimustoimintaan tarvitaan myös lisärahoitusta, tässä yliopisto odottaa oman panostuksensa lisäksi yhteistyökumppaneiden sekä alueiden tukea.

## **Kärkihanke: Kasvatusalan tutkimuksen ja opettajankoulutuksen kehittäminen**

Perustelu: Itä-Suomen yliopisto keskitti opettajankoulutuksen Joensuun kampukselle syksystä 2018 alkaen. Toinen harjoittelukouluyksikkö käynnistyi 1.1.2019 Rantakylässä. Siirron jälkeen Joensuun kampuksella toimii Suomen monipuolisin opettajakoulutus, jossa voi opiskella varhaiskasvatuksesta maisterikoulutukseen ja suorittaa kaksoiskelpoisuuden. Opiskelijoiden vapaa sivuaineoikeus on Suomen laajin. Myös Joensuun kaupunki panosti laajasti infraan rakennuttamalla 750 uutta opiskelija-asuntoa.

Opettajankoulutuksen kehittämiseen liittyvään digitalisaatioon ja tätä tukevaan oppimisympäristöjen kehittämiseen sekä alan tutkimustoimintaan on Joensuussa erinomaiset mahdollisuudet. Luonnontieteiden ja matemaattisten aineiden pedagogiikkaa kehitetään hyödyntäen vuorovaikutuksellisia oppimisympäristöjä. Joensuun kaupungissa varhaiskasvatukseen, perusopetukseen ja lukioihin integroidaan uusien opetussuunnitelmien mukaista pedagogiikkaa, oppimisympäristöjä, oppimateriaaleja ja digitaalista oppimista. Yliopiston opettajankoulutus on mukana suunnittelussa ja toteutuksessa.

Yliopisto on sitoutunut lisäämään lastentarhanopettajankoulutuksen aloituspaikkoja pysyvästi 70 paikkaan. Keskittämisen myötä myös varhaiskasvatukseen koulutukseen ja tutkimukseen avautuu lupaavia näkymiä alan jatkokoulutuksen edellytyksiä edistävistä mahdollisuuksista.

### **Kärkihanke: Joensuun fotoniiikan kansainvälisen osaamisen vahvistaminen**

Perustelu: Itä-Suomen yliopisto on mukana PREIN – Photonics Research and Innovation -lippulaivassa. PREIN-lippulaiva on yksi kuudesta Suomen Akatemian rahoittamasta osaamiskeskittymästä, jotka edustavat tieteenalansa huippua ja yhteistyötä yliorganisaattiorajojen. Lippulaivahankkeessa keskitytään fotoniiikan perustutkimukseen ja sen tulosten hyödyntämiseen sovelluksissa ja innovaatioissa. Tämä toteutetaan vahvistamalla alan keskeisten toimijoiden muodostamaa fotoniiikan ekosysteemiä. Fotoniiikka on Suomessa avainteknologia monella perinteisellä teollisuudenalalla metsä- ja paperiteollisuudesta lähtien. Suomen Akatemian ja yliopistojen rahoituksen lisäksi lippulaivaohjelman toiminnan innovatiivisen vaikuttavuuden ja alan yrittäjyyden ja työpaikkojen lisäämisen onnistuminen edellyttävät pitkäjänteistä valtion rahoitusta ja ohjelman jatkon varmistamista.

### **Kärkihanke: Pohjois-Karjala pilottimaakunnaksi Karelia-ammattikorkeakoulun strategisten valintojen pohjalta**

Perustelu: Esitämme, että Pohjois-Karjala nimetään pilotti- tai kokeilumaakunnaksi seuraavissa Karelia-ammattikorkeakoulun strategiisiin valintoihin pohjautuvissa teemoissa. Karelia-ammattikorkeakoululla on referenssejä ja tahtotila edistää mainittuja asioita yhteistyössä maakunnan toimijoiden sekä muiden kumppaneiden kanssa.

#### **1. Koulutusperäistä maahanmuuttoa ja kansainvälisyyttä**

Koulutusperäisen maahanmuuton tukeminen ja ulkomaalaistaustaisten opiskelijoiden työllistymisen edistäminen on nimetty Opetus- ja kulttuuriministeriön korkeakoulutuksen ja tutkimuksen kansainvälistymisen linjauksissa sekä visiotyössä yhdeksi keskeiseksi korkeakoulujen tehtäväksi. Maahanmuutto keskittyy Suomessa vahvasti pääkaupunkiseudulle, missä myös työ-, palvelu- ja koulutustarjonta on laajinta. Kuitenkin muilla alueilla, kuten Pohjois-Karjalassa, väestö ikääntyy ja vähenee, minkä myötä osaavan työvoiman tarve maakunnassamme kasvaa nopeasti.

Karelia-ammattikorkeakoulu vahvistaa koulutusperäistä maahanmuuttoa yhteistyössä alueen yritysten, koulutusorganisaatioiden ja muiden kumppaneiden kanssa kehittämällä työelämätarpeita vastaavaa ja ennakoivaa englanninkielistä tutkinto- ja muuntokoulutusta, johon sisältyy vahva suomen kielen opetus sekä kotouttamisen ja työllistymisen tuki.

## 2. Älykästä tuotantoa ja palveluja

Teknologinen murros kiihtyy. Uusia älykkäitä teollisuuden ratkaisuja ja palveluprosessien automatisointia kehitetään jatkuvasti. Yritysten kasvua ja kilpailukykyä pitää tukea teknologioiden ja innovaatioiden käyttöönoton ohella mm. jatkuvalla koulutuksella älykkäiden tuotteiden ja automatisoitujen palveluiden hyödyntämiseksi. Samalla on vastattava kilpailuun osaavasta työvoimasta.

Teknologian murros edellyttää mm. digitaalisuuden kytkemistä osaksi kaikkia koulutuksia ja toimintaympäristöjen kehittämistä yhteistyössä yritysten kanssa. Tarvitaan investointeja mm. demonstraatioympäristöihin, data-analytiikkaan sekä tekoälyyn automaatioissa. Tämä edellyttää rahallista panostusta mm. ammattikorkeakoulun tutkimus- ja oppimisympäristöihin sekä uusien innovaatioiden käyttöönottoon yrityksissä.

## 3. Kestävää hyvinvointia väljästi asutulle alueelle

Karelia ammattikorkeakoulu toimii Pohjois-Karjalan nostamiseksi ikäystävällisyyden sekä terveyden ja hyvinvoinnin edistämisen kärkimaakunnaksi. Yleisesti tunnistetut haasteet sosiaali- ja terveystalouden järjestämisessä kohdistuvat ikääntymiskehityksen myötä kasvavaan palveluntarpeeseen ja työvoiman saatavuuteen. Haasteet korostuvat väljästi asutuilla alueilla. Jatkossa on entistä tärkeämpää hyödyntää nykyistä tehokkaammin teknologian mahdollisuudet, kehittää liikkuvia palveluja sekä ottaa käyttöön aikaisemmassa kehittämissä testattuja toimintamalleja.

Esimerkki ratkaisusta olisi väljästi asuttujen alueiden sosiaali- ja terveystalouden living lab – innovaatioiden testaamisen ekosysteemi. Pääpaino on palvelujen tuottaminen pitkien välimatkojen oloissa, mikä tarkoittaa laaja-alaista teknologian hyödyntämistä. Näin tuotettaisiin kansallisesti ja kansainvälisesti kiinnostavaa tietoa, palveluja ja toimintamalleja väljästi asutun alueen sosiaali- ja terveystalouden järjestämisessä. Toiminta näkyisi kansalaisille nykyistä parempina ja vaikuttavampina palveluina sekä vaikuttaisi positiivisesti työvoiman saatavuuteen ja työssä pysymiseen.

## 4. Hiilineutraaleja ratkaisuja

Karelia ammattikorkeakoulu on sitoutunut Pohjois-Karjalan maakunnan ja Joensuun kaupungin vähähiilisyystavoitteisiin. Ilmastonmuutos ja sen torjumiseen liittyvät ratkaisut, kuten kiertotalous ja resurssiviisaus, tulevat olemaan osa kaikkien koulutusten opetusta ja toimintaa. Samalla keskitytään ratkaisuihin, joilla uusiutumattomiin luonnonvaroihin pohjautuvia tuotteita korvataan uusiutuviin luonnonvaroihin perustuvilla tuotteilla. Tähän liittyvän tuote- ja menetelmäkehityksen avulla luodaan uutta yritystoimintaa, jolla tuetaan toiminta-alueelle kohdistuvia uusia investointeja, rohkeita innovaatioita ja viennin edistämistä.

Toiminnassa keskitytään rakentamiseen, talotekniikkaan sekä uusiutuvan energian hyödyntämiseen ja energiatehokkuuteen liittyviin ratkaisuihin. Tavoitteena on kansallinen edelläkävijyys ja kansainvälinen kehittämisorientaatio yhdessä kansallisten ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa. Karelia vahvistaa jalostusketjuun liittyvää osaamista, kuten tuotteiden suunnittelua ja valmistusta sekä niiden käyttöön ja ylläpitoon liittyviä palveluja. Tavoitteena ovat korkean jalostusasteen biopohjaiset tuotteet.

## **Kärkihanke: Karelia-ammattikorkeakoulun toimiluvan täydentäminen rakennusmestari (AMK) koulutusvastuulla**

Perustelu: Karelia-ammattikorkeakoulu on esittänyt toimilupansa muutosta siten, että toimilupa täydennetään rakennusmestari (AMK) koulutusvastuulla. Koulutus suuntautuisi erityisesti LVI-tekniikan ja taloautomaation työnohjohtotehtäviin. Rakennusteollisuus RT:n mukaan pula etenkin työnohjohtajista ja muista korkeakoulutetuista toimihenkilöistä on muodostunut rakentamisen kasvun esteeksi. Rakennusalan työnohjohtajien työvoimapulaa selittää osaltaan 1990-luvulla tehty päätös lakkauttaa rakennusmestarikoulutus, ja suurten ikäluokkien eläköityminen. Myös rakennusalan vaatimukset työnohjohtajien osaamiselle ovat kasvaneet.

Koulutus aloitettiin uudelleen 2007 ja sitä on tarjolla yhdeksässä ammattikorkeakoulussa. Tällä hetkellä LVI- ja automaatioalaan liittyvää talotekniikan työnohjohtotehtäviin pätevöittävää rakennusmestarikoulutusta on tarjolla vain Metropolia-ammattikorkeakoulussa Helsingissä. Näin ollen talotekniikan rakennusmestarikoulutukselle on suuri kansallinen ja alueellinen tarve.

Karelia-ammattikorkeakoulu aloitti vuonna 2014 talotekniikan koulutuksen osana rakennus- ja yhdyskuntatekniikan koulutusvastuuta. Uuden koulutuksen aloittaminen pohjautui alueen ja lähimaakuntien tarpeisiin. Koulutus on käynnistynyt hyvin. Karelian tekniikan koulutuksen opintokertymät ovat olleet jo usean vuoden ajan maamme ammattikorkeakoulujen parhaita ja aivan erityisen hyviä ovat olleet talotekniikan koulutuksen tulokset. Valmistuneet ovat työllistyneet hyvin.

Edellä mainitun perusteella on ilmeistä, että maassamme tarvitaan lisää talotekniikan rakennusmestarikoulutusta ja erityinen koulutustarve on Itä- ja Pohjois-Suomessa. Esitetty koulutus ei ole tarkoitettu vain Pohjois-Karjalan työvoimatarpeiden turvaamiseen, vaan toteutuksia voidaan viedä myös lähimaakuntiin. LVI-tekniset Urakoitsijat ja sen jäsenyritykset puoltavat vahvasti Karelia-ammattikorkeakoulun esitystä toimiluvan täydentämiseksi rakennusmestarikoulutuksella.

## **Kärkihanke: Ammatillisen koulutuksen rahoitusmallin yksinkertaistaminen**

Perustelu: Ammatillisen koulutuksen rahoitusmalli on osoittautunut monimutkaiseksi ja vaikeasti ennakoitavaksi. Mallin ennakoitavuutta parannettiin vuoden 2020 alussa tehdyillä päätöksillä, mutta mallin kehittäminen ja yksinkertaistaminen on edelleen ajankohtaista koulutuksen tuloksellisuuden ja tasa-arvoisuuden näkökulmasta. Mallin tulee huomioida harvaan asutun alueen haasteita järjestää koulutusta ja tutkintoja tasa-arvoisuuden näkökulmasta. Oppivelvollisuuden lisääminen 18 ikävuoteen ja toisen asteen maksuttomuuden tasa-arvoinen toteuttaminen käytännössä edellyttää harvaan asutulla alueella muita alueita enemmän toimenpiteitä ja rahoitusta. Tämänhetkinen rahoitusmalli suosii alueita, joissa hakijoita on runsaasti sekä koulutus- ja työllisyysmahdollisuuksia runsaasti. Rahoituksessa tulee huomioida alueen työllisyysaste.

Ammatillisen koulutus on muuttunut reformin myötä. Opiskelun ja opintojen henkilökohtaistaminen, yksilölliset opintopolut, osaamisperusteisuus ja työelämälähtöisyys sekä joustavat oppimisympäristöt tarkoittavat, että tarvitaan nykyistä enemmän resursseja opetukseen ja ohjaukseen. Tarvetta lisää myös kansalliset suunnitelmat jatkuvan oppimisen (uudelleen koulutuksen) toteuttamisesta. Resurssien tarve on pysyvä, ei tilapäinen. Ammatillisen koulutuksen perusrahoitusta tulisi lisätä siten,

että Pohjois-Karjalan osuus rahoituksesta vastaa vähintään maakunnan väestön osuutta ja osaavan työvoiman tarpeita. Nyt rahoituksen hakuprosessit ja päätösten harkinnanvaraisuus johtaa rahoituksen siirtymiseen Itä-Suomesta Etelä-Suomeen. Rahoitusmallin tulee huomioida alueiden erilaisuus ja luoda toimintaedellytykset järjestää tasa-arvoisesti ammatillista koulutusta alueen nuorille ja aikuisille osaavan työvoiman varmistamiseksi.

### **Kärkihanke: Englanninkielisen kone- ja tuotantotekniikan perustutkinnon järjestämisoikeuden myöntäminen Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverialle**

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on eri aloilla pulaa osaavasta työvoimasta. Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverialla on valmiudet yhteistyössä alueen työ- ja elinkeinoelämän kanssa järjestää Pohjois-Karjalassa englanninkielistä kone- ja tuotantotekniikan perustutkintokoulutusta, jolla vastataan teknologiayritysten kasvavaan osaajapulaan. Tutkinto vahvistaa alueen yritysten toimintaedellytyksiä, edistää työllisyyttä ja kansainvälisyyttä sekä maakunnan elinvoimaisuutta. Kuntayhtymällä on laadulliset, toiminnalliset ja taloudelliset edellytykset järjestää tutkinnon perusteiden mukaista koulutusta englanninkielellä ja osaajapulasta kärsivät alueen yritykset ovat sitoutuneet koulutuksen järjestämiseen. Kyseistä koulutusta järjestetään englanninkielellä Etelä- ja Länsi-Suomessa, mutta ei Itä-Suomessa.

Englanninkielisen kone- ja tuotantotekniikan perustutkinnon järjestämisoikeuden myöntäminen Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverialle on erityisen tärkeää osaavan työvoiman saannin turvaamiseksi alueen yrityksille.

### **Maahanmuuttajien kieli- ja kotouttamiskoulutus**

Perustelu: Maahanmuuttajien kieli- ja kotoutumiskoulutus tulisi siirtää opetus- ja kulttuuriministeriön rahoituksen alle koulutuksen järjestäjien tehtäväksi. Tämä mahdollistaisi kiinteämmän ja joustavamman polun ammatillisiin tutkintoihin sekä VALMA-koulutukseen ja lyhentäisi maahanmuuttajien polkua suomalaiseen työelämään. Nykyinen markkinaehtoinen toteutustapa on tuonut mukanaan epätoivottuja lieveilmiöitä, jotka eivät palvele alueiden maahanmuuttajien koulutus- ja kotoutumistarpeita toivotulla tavalla eikä siinä hyödynnetä alueen koulutuksen järjestäjien pitkäjänteisesti rakentamaa ja ylläpitämää osaamista sekä oppimisympäristöjä.

Maahanmuuttajien kieli- ja kotouttamiskoulutus tulisi saada osaksi koulutuksen järjestäjän järjestämislupaa ja siihen myönnettyä valtionosuusrahoitusta.

### **Palkkatuen yhdistäminen oppisopimukseen**

Perustelu: Nuorten oppisopimuskoulutuksen kehittämiseksi voitaisiin yhdistää yrityksen saama palkkatuki ja oppisopimus siten, että nuoren ei tarvitse olla työttömänä työnhakijana. Pohjois-Karjala voisi toimia Itä-Suomessa tämän toiminnan pilottialueena.

Oppisopimuksen laajemmaksi hyödyntämiseksi siihen tulisi yhdistää palkkatuki, jossa Pohjois-Karjala voisi toimia pilottialueena.

## Kärkihanke: Pohjois-Karjalan kestävä metsäbiotalouden kasvupaketti – toimenpiteet OKM:n hallinnonalalla

Perustelu: Pohjois-Karjalaan on viimeisten vuosikymmenien aikana syntynyt ainutlaatuinen metsäbiotalouden osaamiskeskittymä Euroopassa. Alueella on metsäalan tutkimusorganisaatioiden rypäs ja yli 600 biotalouteen liittyvää asiantuntijaa. Kaikkiaan metsäbiotalouden alalla työskentelee 5 500 henkilöä. Pohjois-Karjala on ainoa kaikki metsäalan koulutustasot kattava metsäopetuksen alue Suomessa. Maakunnassa on myös maailman johtava metsäkoneiden valmistuksen yritysklusteri. Alueen ainutlaatuista profiloitumista tukevat muut vahvat vihreän kasvun osaamiskärjet, kuten ICT, fotonikka ja kemian materiaaliosaaminen.

Metsäbiotalouden kärkitoimijat Itä-Suomen yliopisto, Luonnonvarakeskus (Luke) ja Euroopan metsäinstituutti (EFI) sopivat vuoden 2019 lopulla laaja-alaisen yhteistyön ja uudenlaisen kumppanuuden käynnistämisestä. Pohjois-Karjalan uudessa metsäbiotalouden kasvupaketissa on kyse massiivisesta suunnitelmasta, jossa alan jopa 350 miljoonan investoinnit synnyttävät uusia työpaikkoja ja elinvoimaa metsien maakuntaan. Suunnitelman tähtäin on vuodessa 2023. Kasvupaketti on laaja maakunnallinen kokonaisuus, joka muodostuu kehittämis- ja investointitoimenpiteistä.

Kasvupaketin kärkinä ovat neljä teemaa:

- 1) Kansainvälinen huippututkimuskeskittymä
- 2) Investoinnit ja metsäbiotalouden jalostusarvon nostaminen
- 3) Ilmastokestävä metsätalous ja hiilineutraali maakunta
- 4) Infrastrukturi ja saavutettavuus

Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalalla (tai siihen linkittyen) kasvupaketin teemana on huippuosaamiskeskittymän vahvistaminen seuraavin toimenpitein:

International Bioeconomy Knowledge Hub, BIOHUB yhteistyön ja kansainvälisen huippututkimuksen vahvistaminen, teemoina erityisesti metsäbiotalouden markkinatutkimus ja uudet tuotteet. Toimijoina Itä-Suomen yliopisto, Luonnonvarakeskus Luke ja Euroopan Metsäinstituutti EFI.

Energiatehokkaan puurakentamisen osaamisklusterin muodostaminen erityisesti Karelia ammattikorkeakoulun ja alan johtavien rakennusyritysten ympärille. Rakentamisen uusien päästö määräysten demonstrointi ja kytkeminen osaksi hallituksen Puurakentamisen ohjelmaa. Tavoitteena rakentamisen hiilijalanjäljen pienentäminen.

Itä-Suomen yliopiston asemoituminen maailman johtavana metsäbiotalousyliopistona ja osana European Bioeconomy University – EBU allianssia.

Euroopan metsäinstituutin (EFI) Joensuun päätoimipisteen ja sen rahoitus pohjan vahvistaminen, jotta uuden strategian toimeenpano ja toimintojen edelleen kehittäminen mahdollistuu erityisesti biotalouteen liittyvän tutkimuksen ja politiikkatuen alueella.

Luonnonvarakeskus Luke:n päätoimipaikan vahvistuminen Joensuussa ja asiantuntijaroolin syventäminen metsäbiotalouden ekosysteemissä.

Teknologian tutkimuskeskus VTT:n ja teknisten tiedekuntien kiinnittyminen alueella tehtävään tutkimus- ja tuotekehitystyöhön, erityisesti uusien korkean lisäarvon tuotteiden kehittämiseksi yhteistyössä tutkimuslaitosten ja yritysten kanssa.

Biotalouspolun toteutus ja eri koulutusasteiden välinen yhteistyö kestävä biotalouden asiantuntijoiden tuottamiseksi erilaisiin tehtäviin kansallisesti ja kansainvälisesti (myös maakunnallinen näkökulma tärkeä). Energiatohokkuuden kehittäminen ja tutkiminen työ- ja opetusprosesseissa.

## **Oppilaitosten ja varhaiskasvatuksen tilojen sisäilma- ja kosteusvauriohankkeiden rahoitus**

Määrärahan tarve Pohjois-Karjalaan 2,0 milj. € vuodessa.

Perustelu: Oppilaitosten kosteusvaurioiden korjaushankkeet ovat jatkuvasti ajankohtaisia rakennusten iän ja kouluverkon jatkuvan sopeuttamisen takia. Pohjois-Karjalassa on edelleen suuri tarve koulujen kosteusvaurioiden korjauksiin, ja nykyisillä pienentyneillä valtionavustuksilla kunnat eivät pysty riittävän nopeasti rahoittamaan investointeja.

Oppilaitosten sisätilaongelmien ratkaiseminen tulee tehdä pitkäjänteisesti kuten valtioneuvoston kanslian asettama Terveet tilat 2028 -hanke edellyttää. Se ei kuitenkaan ehdi vaikuttaa riittävän nopeasti, koska tällä hetkellä suuri määrä lapsia joutuu olemaan väliaikaistiloissa sekä osa edelleen epäterveissä tiloissa.

## **Liikunta- ja urheilupaikkarakentaminen**

### **Kärkihanke: Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen vahvistaminen Suomen johtavana kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisaikana ja vapaa-ajan keskusta tukevien kohteiden rakentaminen**

Perustelu: Kontiorannan entisen varuskunnan alueelle sijoittuva vapaa-ajan keskus ja sitä tukevien kohteiden rakentaminen ovat tärkeitä Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen aseman vahvistamisessa Suomen johtavana kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisaikana. Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen kehittämistoimenpiteet on toteutettu vuoden 2015 maailmanmestaruuskisojen ja maailmancupin 2018 edellyttämällä tavalla.

Jatkossakin kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontiolahti pidetään kilpailukyisenä suur tapahtumien järjestämisaikana ja varteenotettavana ympäri-vuotisena liikunta- ja matkailukeskuksena.

Kontiolahdella järjestetään jatkossakin suurkilpailuja. Vuonna 2020 Kontiolahdella järjestetään maailmancupin osakilpailut sekä keväällä että syksyllä sekä rulla-ampumahiihdon MM-kilpailut kesällä. Kontiolahti on saanut kansainvälisen ampumahiihtoliitto IBU:n A-lisenssin ainoana paikkakuntana Suomessa vuosille 2018–2022. Vuoden 2021 maailmancup-kauden avaus järjestään myös Kontiolahdella.

Kunta kehittää stadionaluetta ja sen lähiympäristöä. Stadion on suur tapahtumien



järjestämispaikka ja kuntalaisten lähiliikuntapaikka. Molempien ominaisuuksien kehittäminen ja stadionin ympärivuotinen käyttö ovat lisääntyneet uusien aktiviteettien ja reitistöjen avulla.

Stadionin läheisyyteen on mahdollista rakentaa uusia huolto- ja majoitustiloja sekä ympärivuotista käyttöä tukevaa infrastruktuuria. Kontiolahden kunta suunnittelee varuskunta-alueelle ja ampumahiihtostadionin läheisyyteen monitoimi- ja liikuntahallia, joka tukee alueen tapahtumia ja alueen monipuolista käyttöä. Hallin rakentamisen yhteyteen on mahdollista rakentaa myös majoitus- ja muita tiloja. Hankkeelle haetaan myös valtion tai muuta julkista rahoitusta suunnitelmien valmistuttua.

## **Kiteen ampumaurheilukeskuksen rakentaminen Kiteen Aimo-alueelle**

Kustannusarvio 6,3 milj. €, hankkeelle haetaan maksimimäärä valtion rahoitusta.

**Perustelu:** Aimo-alueen sijainti on erinomainen Karjalan radan ja 6-tien varrella Tolosenmäessä. Kiteen kaupunki omistaa yli 300 hehtaarin alueen. Alueelle on investoitu viime vuosina paljon mm. teihin ja muuhun infraan. Lisäksi yhdistykset ovat kehittäneet ahkerasti omia alueitaan vuosien mittaan.

Kiteen Aimo-alueella toimii laaja kirjo erilaisia toimijoita. Purje-, ultrakevyt- ja moottorilentäjien suosiossa oleva lentokenttä on alueen sydän 1500-metrisine kiitoratoinen. Autourheilun keskuksena on jokamiesluokka-rallicrossrata, jossa järjestetään tiuhaan SM-tason kilpailuja.

Kartingrata on avoinna kesäaikaan. Moottorikelkoille ja -pyörille löytyy omat ransat, jotka ovat olleet myös SM-tason kilpailujen käytössä. Myös hevos- ja koiraharrastajat ovat saaneet sijansa Aimon alueelta. Keski-Karjalan ampumaurheilukeskus on rakenteilla. Ampumaurheilukeskus täydentää Aimo-alueen palveluita ja vahvistaa sen roolia alueellisena harrastus- ja matkailukeskuksena. Maakuntaliitto on osoittanut marraskuussa 2019 rahoitusta ampumaurheilukeskuksen perusinfraan kehittämiseen.

Valtakunnalliselta ampumaurheilukeskukselta edellytetään, että radoilla voidaan järjestää eri lajien kilpailuja samanaikaisesti. Kiteen Aimo-alueelle suunnitellussa ampumaurheilukeskuksessa valtakunnalliset kilpailut on mahdollista järjestää, koska kaikki ampumalajit, myös haulikkoammunta, sisältyvät suunnitelmaan.

Kiteen Aimo-alueella sijaitsevan ampumaurheilukeskuksen kehittämishankkeen tavoitteena on rakentaa toimiva ja turvallinen ampumalajien harrastusympäristö, joka palvelee koko Pohjois-Karjalan maakunnan ampumaharrastajia, mutta myös ammatissaan ampumataittoa tarvitsevia mm. Tullin, Poliisin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen henkilökuntaa. Keskus tulee kattamaan kaikki ampumalajit: kivääri, haulikko ja pistooli.

Kapasiteetiltaan keskus on suunniteltu siten, että se on riittävä ja palveleva kilpailujen, tapahtumien ja kurssien areena myös valtakunnallisella ja pohjoismaisella tasolla. Kiteen suunniteltu ampumaurheilukeskus palvelisi matkailullisesti laajaa aluetta kaikkiin ilmansuuntiin, myös kansainvälisesti, tarjoten esimerkiksi leiri- ja kurssi-toimintaa. Keskus tulee olemaan osa Kiteen Aimo harrastus- ja elämyskeskuksen toimintaa.

Keski-Karjalan ampumaratayhdistys ry, on tavoitteellisesti ja tuloksellisesti vienyt hanketta eteenpäin mm. luvituksia hakemalla. Keski-Karjalan ampumaurheilukeskukselle on laadittu kokonaiskustannusarvio sisältäen tiet, pysäköintialueet, kisatorin, rakennukset, aidat ja portit, ratalaitteet ja ulkovalaistus, massat ja maatyöt sekä kunnallistekniikan. Kokonaiskustannusarvio on 6,3 miljoonaa euroa.

Suunnitelmissa on rakentaa toistakymmentä ampumarataa eri aselajeille. Keskuksen ollessa valmis tavoitellaan seuraavia kävijämääriä: Harrastus- ja harjoittelutoiminta 10 000/vuosi, kilpailut 2000/vuosi ja leiri- ja kurssitoiminta sekä muu käyttö 2000/vuosi. Ratojen rakentaminen aloitetaan luotiradoista ja niiden viranomaisluvut ovat jo kunnossa. Keskuksen rakentamisen valmistelu on jo aloitettu mm. poistamalla alueelta puustoa ja rakentamalla tiestöä. Kiteen kaupunki on rakentanut alueelle tiestöä vuosina 2017–2018 ja on sitoutunut osaltaan olemaan hankkeessa mukana.

## **Kiteen pesäpallokenttä, Rantakentän katsomon ja oheistilojen uusinta**

Kustannusarvio 1,4 milj. €, valtionrahoitus 30 %.

Perustelu: Hanke sisältää Rantakentän pesäpallostadionin katetun katsomon rakentamisen sekä nykyisen huoltorakennuksen laajentamisen ja osittaisen perusparantamisen. Katettuun katsomoon tulee 1 500 paikkaa aputiloihin. Katetun katsomon alle asennetaan tilaelementtejä, joissa on wc-, kioski- ja varastotiloja. Liikuntarajoitteisille tehdään esteettömiä katsomopaikkoja. Nykyisiä kattamattomia katsomorakenteita hyödynnetään myös jatkossa, jotta kokonaiskapasiteetti saadaan pysymään noin 4 000 katsojalle soveltuvana.

Rantakentän katsomon ja oheistilojen rakentaminen auttaa paikallisen pesäpallon harrastamisen jatkuvuutta. Oheis- ja aputilojen (huoltovarastot, wc:t, monikäyttötilat) lisääminen edesauttaa pesäpallostadionin monikäyttöisyyttä ja luo jatkuvuutta lajin harrastamiselle. Harjoitusten, turnausten ja ottelupahtumien järjestäminen Rantakentällä helpottuu niin lajin harrastajien, katsojien kuin lajin eteen työtä tekevien talkoolaisten näkökulmasta oheis- ja aputilojen lisäämisen myötä. Valtion odotetaan osoittavan hankkeelle avustusta.

## **Kuntien liikuntapaikkahankkeet**

Kuntien liikuntapalvelut ovat tärkeä osa kuntalaisten hyvinvointia ja sote-kustannuksia hillitsevää ennalta ehkäisevää työtä. Vaikeutuneen kuntataloustilanteen seurauksena valtion avustuksilla liikuntapaikkarakentamiseen on entistä suurempi merkitys. Valtion odotetaan osoittavan talousarvioissa riittävät määrärahat kuntien hankkeisiin. Pohjois-Karjalassa on useita tukikelpoisia rahoitushankkeita.

## **Museoviraston toimintamäärärahat**

### **Arvokohteiksi luokiteltavien rakennusten ottaminen valtion budjettiin**

Perustelu: Ilomantsissa on runsaasti kunnan joko kokonaan tai osittain ylläpitämiä kulttuuri- ja sotahistorian suojelu- ja arvokohteiksi luokiteltavia alueita ja rakennuksia. Sellaisia ovat muun muassa Möhkön ruukin museoalue, Taistelijan talo Hattuvaarassa, Parpeinvaaran karjalais- ja runokyläkokonaisuus, johon kuuluu muun muassa Rajaken-

raali Raappanan sodanaikainen komentopaikka sekä Parppeinvaaran museoaitat. Lisäksi yksityisten hallinnassa ovat muun muassa Sissolan pirtti ja Makkolan museopi-hapiiri.

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

### **Outokummun Sysmäjärven muinaisrannan tutkiminen**

Perustelu: Toimintojaan Outokummussa laajentamassa olevan yrityksen haasteena on, että laajennusalueella Outokummun Sysmäjärven ympäristössä on viitteitä muinaisesta asutuksesta. Museoviraston tulisi suorittaa alueella koekaivaukset, jotta tilanne saataisiin kartoitettua ja projekti voisi edetä.

## Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

### Kärkihanke: Pohjois-Karjalan kestävä metsäbiotalouden kasvupaketin toimenpiteet MMM:n hallinnonalalla

Perustelu: Pohjois-Karjalaan on viimeisten vuosikymmenien aikana syntynyt ainutlaatuinen metsäbiotalouden osaamiskeskittymä Euroopassa. Alueella on metsäalan tutkimusorganisaatioiden rypäs ja yli 600 biotalouteen liittyvää asiantuntijaa. Kaikkiaan metsäbiotalouden alalla työskentelee 5 500 henkilöä.

Pohjois-Karjala on ainoa kaikki metsäalan koulutustasot kattava metsäopetuksen alue Suomessa. Maakunnassa on myös maailman johtava metsäkoneiden valmistuksen yritysklusteri. Alueen ainutlaatuista profiloitumista tukevat muut vahvat vihreän kasvun osaamiskärjet, kuten ICT, fotonikka ja kemian materiaaliosaaminen.

Metsäbiotalouden kärkitoimijat Itä-Suomen yliopisto, Luonnonvarakeskus (Luke) ja Euroopan metsäinstituutti (EFI) sopivat vuoden 2019 lopulla laaja-alaisen yhteistyön ja uudenlaisen kumppanuuden käynnistämisestä. Pohjois-Karjalan uudessa metsäbiotalouden kasvupaketissa on kyse massiivisesta suunnitelmasta, jossa alan jopa 350 miljoonan investoinnit synnyttävät uusia työpaikkoja ja elinvoimaa metsien maakuntaan. Suunnitelman tähtäin on vuodessa 2023. Kasvupaketti on laaja maakunnallinen kokonaisuus, joka muodostuu kehittämis- ja investointitoimenpiteistä.

Kasvupaketin kärkinä ovat neljä teemaa:

- 1) Kansainvälinen huippututkimuskeskittymä
- 2) Investoinnit ja metsäbiotalouden jalostusarvon nostaminen
- 3) Ilmastokestävä metsätalous ja hiilineutraali maakunta
- 4) Infrastruktuuri ja saavutettavuus

Kaikki teemat linkittyvät maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalaan. Huippuosaamiskeskittymän vahvistamisen osalta tavoitteita ovat Euroopan metsäinstituutin (EFI) Joensuun päätoimipisteen ja sen rahoituspohjan vahvistuminen, jotta uuden strategian toimeenpano ja toimintojen edelleen kehittäminen mahdollistuu erityisesti biotalouteen liittyvän tutkimuksen ja politiikkatuen alueella sekä Luonnonvarakeskus Luke:n päätoimipaikan vahvistuminen Joensuussa ja asiantuntijaroolin syventäminen metsäbiotalouden ekosysteemissä.

Metsäbiotalouden jalostusarvon nostamisen osalta tavoitteena on mm. metsä- ja luontotiedon käyttöönoton ja hyödyntämisen tehostaminen Metsäkeskuksen uusissa digitaalisissa palveluissa, Metsähallituksen toimipisteverkoston laajentaminen Joensuuhun tavoitteena vahvistaa valtion metsien roolia ilmastoviisaassa metsätaloudessa ja muissa uusissa tutkimusteemoissa (luonnon hyvinvointi-, virkistys- ja terveysvaikutukset) sekä Metsähallituksen puunmyyntitulojen tulouttaminen osin alueille.

Tavoitteena on myös ilmastokestävän metsätalouden ja metsien monikäyttötavoitteiden yhteensovitus, metsien kasvukyvystä, terveydestä ja monimuotoisuudesta

huolehtiminen sekä kestävien hakkuiden ja puunkäytön turvaaminen maakunnassa. Infrastruktuuritavoitteisiin lukeutuvat Kolin kansallispuiston pysäköintitilojen laajennusratkaisut, jotta kansallispuiston kävijämäärien kasvua voidaan tukea hallitusti.

### **Kärkihanke: Vaelluskalahankkeiden edistäminen**

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on panostettu useiden vuosien ajan vahvasti vaelluskalojen elinolosuhteita ja luontaista lisääntymistä parantaviin yhteistyöhankkeisiin. Tärkeimmät kohteet ovat olleet Lieksanjoki, Pielisjoki (Kuurna) ja Alakoitajoki. Lisäksi on toteutettu ja suunniteltu useita pienempien virtavesien hankkeita. Maakuntakala järvilohi on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi lajiksi.

Pohjois-Karjala on maakuntana sitoutunut vaelluskalojen elinolosuhteita parantaviin kehittämishankkeisiin myös jatkossa. Tärkeitä toimintaa ohjaavia periaatteita ovat laajasti sitouttava yhteistyö ja kumppanuus hankkeiden koko elinkaaren ajan sekä intressejä yhteensovittava lähestymistapa ja ratkaisujen löytäminen. Näihin periaatteisiin nojaava toiminta on osoittautunut tuloksekkaaksi.

Marin hallitus on päättänyt jatkaa vaelluskalojen parhaaksi tehtävää kärkihanketyötä ja osoittaa toimenpiteisiin merkittävästi myös valtion budjettirahoitusta. Pohjois-Karjalan kärkikohteita ovat Pielisjoki–Kuurna, Lieksanjoki ja Pielisen pienemmät virtavedet sekä Alakoitajoki.

### **Kärkihanke: EU:n maaseuturahoituksen taso pidettävä Pohjois-Karjalassa vähintään entisen suuruisena**

Perustelu: Maaseuturahoituksen nykytaso on säilytettävä niin yritys- kuin hanketuissa tulevilla EU-ohjelmakaudella 2021–2027. Maaseudun kehittämishankkeiden esitettyjä merkittäviä leikkauksia ei tule Suomen osalta hyväksyä, sillä maaseudun kehittämistien rooli on ensiarvoisen tärkeä harvaan asutulla maaseudulla.

Maaseutualueilla toimivien mikro- ja pienyritysten toiminnan käynnistämistä, kehittämistä ja investointeja on voitava tukea joustavin tukimuodoin. Määrärahojen leikkaaminen tulisi väistämättä hidastamaan hyvin virinnyttä kehittämisaktiivisuutta alhaisimman työllisyysasteen maakunnassa.

Leader-ryhmät ovat valmiita edelleen kehittämään tuloksellista toimintaansa. Paikallinen kehittämistoiminta on laajasti tunnustettu olennaiseksi osaksi alueiden kehittämisen kokonaisuutta. Tämä edellyttää merkittävää lisäystä valtio/EU-rahoitukseen nykyiseen verrattuna. Tiukkoja kokorajoja esim. asukasluvun suhteen Leader-ryhmille ei tule asettaa. Tärkeämpi kriteeri on alueen toimijoiden ja kuntien sitoutuminen Leader-ryhmän toimintaan ja rahoitukseen.

Maatilojen rakennekehityksen edellyttämiin investointeihin tulee suunnata riittävät resurssit myös Pohjois-Karjalaan. Ajoittaiset vaihtelut investointiaktiivisuudessa ovat johtaneet investointien rahoituksen painottumiseen ja samalla tuotannon siirtymiseen maan sisällä. Pohjois-Karjalan vahvuuksia maataloustuotannossa tulee edistää kehittämisinvestoineilla. Hajautetulla nurmivaltaiseen viljelyyn perustuvalla nautakarjataloudella voidaan myös perustellusti pienentää tuotannon keskittymisestä

väistämättä aiheutuvia ympäristöhaasteita.

Pohjois-Karjalan alkutuotantosektorin kannalta EU:n linjausten ja Suomen kansallisen ratkaisun on huomioitava aiempaa painokkaammin Pohjois-Karjalan tosiasialliset maatalouden haitta- ja olosuhdetekijät, kuten kasvukauden lyhyys. Ilman olosuhdetekijöiden riittävää kompensointia alkutuotanto vain jatkaa keskittymistä Etelä- ja Länsi-Suomeen, mikä on Pohjois-Karjalan maaseudun elinvoimaisuuden kannalta kestämaton kehityssuunta.

## **Luonnonvarakeskuksen kehittäminen ja vahvistaminen Joensuussa**

Perustelu: Luonnonvarakeskuksen visiona on olla biotalouden suunnannäyttäjä ja luoda osallisella perustaa kestäväälle kasvulle ja hyvinvoinnille. Luonnonvarakeskukseen fuusioituista organisaatioista Joensuussa toimivat Metsäntutkimuslaitos sekä Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos. Joensuuhun on sijoitettu yksi luonnonvarakeskuksen strategisista päätoimipaikoista.

Maakunnan ja Joensuun kaupungin strateginen tahtotila luonnonvara-alan ja biotalouden kehittämiseksi tukee erinomaisella tavalla luonnonvarakeskuksen visiota, strategiaa ja tutkimusagendaa. Joensuun tutkimusyhteisöllä on myös vahvat näytöt ulkopuolisen rahoituksen menestyksekkäästä hankkimisesta. Pohjois-Karjalan kehittämisrahoitusta myöntävät viranomaiset näkevät luonnonvara- ja biotaloustutkimuksen tärkeänä osana maakunnan tulevaisuutta.

Puusta rakennettu Metla-talo tarjoaa upeat kansainvälisestikin edustavat puitteet luonnonvarakeskuksen toiminnalle. Lisärakentamiselle on tarvittaessa mahdollisuus nykyisen toimitilakiinteistön vieressä. Samaan taloon sijoittuvat lisäksi Euroopan metsäinstituutti EFI sekä Ruokavirasto. Metla-talon yhteisön kokonaisuutta tukevat muut Joensuun toimijat, jotka ovat kävelymatkan päässä toisistaan. Kansainvälisyys on vahvasti arjessa läsnä, sillä esimerkiksi yliopistolla metsätieteissä maisteritutkinon ja jatko-opinnon suorittavista lähes puolet on kansainvälisiä opiskelijoita.

Luonnonvarakeskuksen Joensuun strategista päätoimipaikkaa on kehitettävä vahvana ja monipuolisena yksikkönä verkostomaisen organisaatorakenteen johtamistoimintoja unohtamatta. Metsä- ja biotalouden lisäksi Luonnonvarakeskuksen Joensuun toimipisteeltä odotetaan vahva profiilia vaelluskalatutkimuksessa, riistantutkimuksessa (etenkin hirvi) ja toimimista kumppanina vaelluskalahankkeissa.

## **Euroopan metsäinstituutin toiminnan kehittäminen ja rahoitustaso**

Perustelu: Euroopan metsäinstituutin (EFI) vähintään nykyisen rahoitustason turvaaminen Suomen valtion toimesta on tärkeää. Kyseessä on ainut Suomessa päämajaansa pitävä pääkonttori pääkaupunkiseudun ulkopuolella – globaalistikin Joensuu on harvinainen paikkakunta tässä suhteessa.

EFI:n Joensuun pääkonttorista käsin johdetaan EFI:n biotalousohjelmaa, joka tuottaa uutta tietoa muun muassa biotalouden markkinoiden kehittymisestä huomioiden esimerkiksi puurakentamiseen ja biopohjaisiin tekstiileihin liittyvät mahdollisuudet. Eurooppalaisen näkökulman lisäksi tarkastelun kohteena on Kiinan ja Venäjän rooli globaalissa biotaloudessa. Tuotettu tieto avaa mahdollisuuksia Pohjois-Karjalan yrityksille ja toimijoille.

Joensuun kaupunki on sopinut Itä-Suomen yliopiston kanssa toimivansa innovaatioalustana erityisesti metsäbiotalouden ja koulutuksen ekosysteemeissä. Molemmilla on valtakunnallista merkitystä.

## **Maakunnallisen lomitusalueen muodostaminen**

Perustelu: Maatalousyrittäjien eläkelaitoksen (Mela) tavoitteena on suunnitella vuoden 2020 aikana tuleva lomitusalueiden rakenne tulevaisuuden tarpeet huomioon ottaen. Mela katsoo, että toiminnan turvaamiseksi paikallisyksiköiden on minimissään tuotettava keskimäärin 40 000–50 000 lomituspäivää. Erityisyyistä tästä voidaan poiketa. Osaksi Pohjois-Karjalan maakuntaa siirtyvä Heinävesi mukaan luettuna Pohjois-Karjalan maakunnallinen lomitussyksikkö olisi yli 40 000 lomituspäivän määrässä, mikä on siis myös Melan tavoite. Maakunnallinen lomituspalveluyksikkö on näin riittävän suuri ja luonteva huolehtimaan alueen lomituspalveluista.

## **Luomukeruualueiden syntymisen edistäminen**

Perustelu: Markkinoilla vallitseva terveystrendi ja kulutuksen suuntaaminen puhtaampia ja lisäaineettomia tuotteita kohtaan on kasvattanut luomuluonnontuotteiden kysyntää Suomessa viime vuosina noin 14 % vuosivauhtia. Luonnontuotealan toimialaraportin mukaan luonnontuotteiden ja matkailun liikevaihtojen kehitys on nousussa. Luonnontuotealan yrityksiä on Suomessa noin 750 ja niiden kokonaisliikevaihto vuonna 2017 noin 530 milj. euroa. Alan työllisyysvaikutus on yli 3 000 henkilötyövuotta ja tämän päälle tulee jokamiehen oikeuksin luonnonmarjoja ja sienä poimivat, joille poimijatulo on verovapaata tuloa. Pohjois-Karjalassa alan yrityksiä on reilut 30.

Luomuna keruutuotteita ei ennen vuotta 2019 Pohjois-Karjalassa ole voinut juurikaan kerätä. Vuonna 2019 sertifioitiin Metsähallitus Metsätalous Oy:n pohjoiskarjalaiset metsät luomukeruualueiksi. Suomi markkinoi maailmalla luontonsa ja tuotteidensa puhtaudella mutta ostava pää ymmärtää sen helposti luomuksi. Jos raaka-aine ei olekaan luomua puhtausväittämistä huolimatta, herää epäily myös tavanomaisen raaka-aineen puhtaudesta. Kansainvälisillä markkinoilla luomu on usein menestyneen edellytys.

Koska marjat ja sienet ovat luonnontuotealan viennin kärki, tarvetta laajemmille luomukeruualueille on, jolloin voidaan välttää satovaihteluista johtuva raaka-aineiden saatavuuden vaihtelut. Suurin osa metsistä on yksityisten omistuksessa.

Suurten yhtenäisten luomukeruualueiden perustamiseksi tarvitaan keinoja luomuvalvontaan liittymisen yksinkertaistamiseksi. On siis tarve avata keskustelu Ruokaviraston kanssa, tarkistaa nykyohjeistusta ja tehdä päätös, joka mahdollistaa laajojen luomukeruualueiden sertifioinnin mahdollisimman kevyesti. Valtioneuvoston vuonna 2013 tekemän periaatepäätöksen, (Lisää luomua! Hallituksen luomualan kehittämisohjelma ja luomualan kehittämisen tavoitteet vuoteen 2020), mukaan toimenpiteenä mainitaan nykyistä yksinkertaisempi tapa luomukeruualueiden hyväksymiseen. Maan hallituksen tulee sitoutua luomukeruualueiden hallinnon keventämiseen.

## **Selvennyslainhuuto pakolliseksi kuolinpesille**

Perustelu: Kun henkilö kuolee, hänen omaisuutensa jää kuolinpesän haltuun. Perilliset selvitetään perunkirjoituksen yhteydessä. Tässä yhteydessä siis selvitetään perinnön omis-

tavan kuolinpesän osakkaat. Perunkirjoituksen jälkeen kiinteistöjen kohdalla ei kuitenkaan läheskään aina tehdä selvennyslainhuutoa, jolloin tieto osakkaista jää verotajalle toimitettavaan perukirjaan eikä siirry Maanmittauslaitoksen ylläpitämän Kiinteistötietojärjestelmään.

Niin sanottu selvennyslainhuuto on kiinteistön tai sen määräosan/määräalan omistusaseman selvennys lainhuuto- ja kiinnitysrekisterissä. Selvennyslainhuuto jää usein tekemättä. Yksi syy tähän voi olla sen maksullisuus. Selvennyslainhuuto maksaa (maakaaren 11 luvun 6 §, 540/1995) 119,00 euroa / kiinteistö, määräala tai määräosa. Kiinteistöjä, joiden omistuksen dokumentointi on siten epäselvä, on Suomessa liian paljon: Yksistään yksityismetsätiloista, joiden omistajia on noin puoli miljoonaa, on kuolinpesiä 56 000 kpl.

Selvennyslainhuuto helpottaa tulevaa omaisuuden hoitoa monin tavoin. Käytännön esimerkkejä ovat:

Kuolinpesien kaikkien osakkaiden tavoittaminen Maanmittauslaitoksen toimittamien maanmittaustoimitusten yhteydessä helpottuu.

Selvennyslainhuuto helpottaa kiinteistön mahdollista myyntiä, koska tällöin lainhuutotodistukselta näkee kaikki kuolinpesän osakkaat, eikä ostajalle tarvitse antaa perukirjaa liitteineen.

Kuolinpesien kaikkien osakkaiden (rajanaapurien kuuleminen) tavoittaminen kuntien myöntämien maa-aineslupien myöntämisen yhteydessä helpottuu.

Puukaupan yhteydessä on helppo varmistaa, että kaikki kuolinpesän osakkaat ovat allekirjoittaneet puukauppasopimuksen tai antaneet valtuutuksen puukauppaan.

Sähköinen metsäasiointi helpottuu, kuten esimerkiksi Kemera-tukien hakeminen, sekä metsään.fi -tai muihin asiointipalveluihin liittyminen.

Kaikkien osakkaiden tavoittaminen metsästysoikeuksien vuokraamiseksi tai yksityistien tienhoitokuntien asioiden hoitamiseksi helpottuu.

Selvennyslainhuudosta tulee tehdä pakollinen. Lainmuutoksen yhteydessä tulee tarkastella, miten mahdollisia kohtuuttomia kustannuksia tulee lieventää.



## 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 päättänyt tiivistää yhteistyötä strategisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Perustienpidon rahoituksen riittävyys ja laajan tieverkon kunnosta huolehtiminen on Pohjois-Karjalan kaltaiselle maakunnalle erittäin tärkeää. Vuoden 2020 talousarviossa ensi kertaa toteutuva 300 miljoonan euron lisärahoitus perusväylänpitoon on kauan odotettu päätös. Tämä näkyy välittömästi lähes kaksinkertaisena päällystyskilometripituutena POSELYn alueella kesälle 2020. Pohjois-Karjalassakin saadaan useita tärkeitä urakoita liikkeelle.

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

Väyläverkon kehittämisen puolella Pohjois-Karjalan keskeiset lähivuosien tavoitteet liittyvät Karjalan radan Imatra-Joensuu perusparantamiseen ja nopeudennostoon, Saimaan sisävesiliikenteelle tärkeään Saimaan kanavan kehittämiseen sekä valteiden liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseen. Joensuun lentoliikenteen palvelutason kehittäminen on tärkeä kesto-tema, jossa tarvitaan hyvää yhteistyötä Finnairin ja Finavian kanssa. Joukkoliikenteen palvelutasosta ei maaseutualueilla voida enää tinkiä. Kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä on kehitettävä pitkäjänteisesti asutuskeskittymissä.

### Maantieverkon kehittämishankkeet

#### **Kärkihanke: Valtatien 23 parantaminen välillä Varkaus–Viinijärvi, (seuraava prioriteetti Heinäveden Karvion kohta)**

Kustannusarvio 53 milj. € (toteutus päätökset 19 milj. €).

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. Tie-suunnitelma on valmistunut koko yhteysvälille.

Hanke on saanut eduskunnan päätöksellä rahoitukset sekä Alakylän (5 milj. euroa) että Kypäräjärven (7 milj. euroa) ohituskaistaosuuksien toteuttamiseen. Molemmat ohituskaistajärjestelyt ovat valmistuneet. Lisäksi vuonna 2016 osoitettiin hallituksen perusväylänpidon lisärahoituspotista rahoitus Sarkamäen ohituskaistojen rakentami-

seen. Tämä noin 7 milj. euron hanke on toteutettu vuosina 2018–2019. Puuttuva jatkorahoitus on välttämätön, jotta hanke saadaan tiesuunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan toteutettua.

Pohjois-Karjalan kannalta seuraava tärkeä kohde on Heinäveden Karvio, jossa laaditaan parhaillaan tiesuunnitelmaa, joka on menossa hyväksyntään vuoden 2020 syksyllä ja hanke on rakentamisvalmis keväällä 2021. Karvion kohdalle suunnitellaan uutta siltaa vanhan viereen. Nykyinen silta jäisi kävelijöiden ja pyöräilijöiden käyttöön. Uusi silta mahdollistaisi sekä leveiden että raskaiden erikoiskuljetusten kulun sillan kautta. Hankkeen alustava kustannusarvio on 10 miljoonaa euroa ja hinta tarkentuu suunnittelun edetessä. Karvion kiirehtimistä perustelee raskaiden erikoiskuljetusten olosuhteiden parantamistarve. Esimerkiksi Mantsinen Oy:n logistiikan kannalta nykyinen tilanne on haasteellinen, kun kuljetusten koko on jatkuvasti kasvanut.

## **“Ysitiepaketti” – Valtatien 9 kokonaiskehittäminen**

### **Kärkihanke: Valtatien 9 kehittäminen Onkamo–Niirala**

Kustannusarvio 102 milj. € (yleissuunnitelman mukainen).

#### **Seuraavaksi tiesuunnitelman laatiminen Niirala–Marjomäki**

Perustelu: Pohjois-Savon ELY-keskus on laatinut maantielain mukaisen yleissuunnitelman valtatie 9 parantamisesta välillä Onkamo–Niirala. Valtatiestä tulee suunnitelman myötä korkealuokkainen turvallinen ja sujuva yhteys, joka palvelee sekä rajaliikennettä että tohmajärveläisiä. Valtatien parantamisen yleissuunnitelmalla varaudutaan liikennemäärän suureen kasvuun.

Suunniteltu VT 9 osuus kulkee valtatieltä 6 Onkamosta Tohmajärven keskustan Kemien läpi Niiralaan ja on 32 kilometriä pitkä. Osuus kuuluu Euroopan komission päättämään Suomen kattavaan liikenneverkkoon (TEN-T), joka tarkoittaa tärkeää liikenneverkkoa jäsenmaissa sekä alueellisella ja kansallisella tasolla. Valtatie 9 on osa Suomen tärkeintä päätieverkkoa Turusta Tampereen, Jyväskylän, Kuopion ja Joensuun kautta Niiralan raja-asemalle. Onkamon ja Niiralan välinen valtatieosuus on lisäksi tärkeä seudullisen ja paikallisen liikenteen väylä. Valtatien 9 kehittämisen tavoitteena on turvata kansainvälisesti merkittävän liikenneväylän jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet huomioiden myös paikalliset tarpeet. Yleissuunnitelmaratkaisu on muodostettu tiiviissä yhteistyössä Tohmajärven kunnan ja muiden sidosryhmien sekä asukkaiden kanssa. Suunnittelussa on vastattu moniin rajaliikenteen ja asukkaiden tarpeisiin sekä sovitettu yhteen erilaisia intressejä niin liikenteen, ympäristön kuin ihmisten elinolojen kannalta.

Yleissuunnitelmassa on määritelty tien likimääräinen paikka, tilantarve ja suhde ympäröivään maankäyttöön sekä tekniset ja liikenteelliset perusratkaisut. Suunnittelun yleispiirteisyys merkitsee sitä, että esimerkiksi yksityistiejärjestelyt tarkentuvat ja vahvistuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa.

Valtatie parannetaan korkealuokkaiseksi päätieksi tarvittavine tie-, katu- ja liittymäjärjestelyineen. Ratkaisu sisältää uudet tielinjaukset Onkamossa, Kemien pohjoispuolella sekä Marjomäen ja Kaurilan välillä ja eritasoliittymän Onkamossa valtatielle 6. Tien suunniteltu nopeusrajoitus on 100 km/h lukuun ottamatta Onkamon erita-

soliittymän aluetta. Osana yleissuunnitelmaa on esitetty toimenpiteet myös melu-  
haittojen torjumiseksi ja muiden ympäristövaikutusten lieventämiseksi.

Rajaliikenne hyötyy merkittävästi erityisesti Kemien kohdan ja sen itäpuolisen osuu-  
den parantamisesta. Liikkuminen nopeutuu ja muuttuu turvallisemmaksi. Paikallinen  
liikkuminen helpottuu merkittävästi rinnakkaistien, alikulkujen sekä turvallisten liitty-  
mien ansiosta.

Hankkeen jatkosuunnittelun mahdollistavassa hyväksymispäätöksessä päätetään  
valtatie 9 parantamisen liikenteelliset ja tekniset periaateratkaisut. Niistä ei voi  
olennaisesti poiketa, kun laaditaan suunnitteluprosessin seuraavassa vaiheessa tie-  
suunnitelmaa.

Toteutus on tarkoituksenmukaista käynnistää ylityspaikalta alkaen tukien etupainot-  
teisesti rajaliikenteen sujuvuutta. Kiireellisin korjattava on tien itäisin osuus Niirala-  
Marjomäki, jossa liikenneturvallisuus on heikko tien kapeuden, mutkaisuuden, vilk-  
kaan raskaan liikenteen ja tien välittömässä läheisyydessä olevan asutuksen vuoksi.  
Valaistus on rakennettava puuttuville osuuksille.

Tiesuunnitelman laadinta tulee käynnistää viimeistään vuoden 2020 aikana välille  
Niirala–Marjomäki.

## **Kärkihanke: Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn liikennejärjestelytoimenpiteet**

### **Tiesuunnitelman laatiminen**

Perustelu: Vuoden 1988 VT 9 yleissuunnitelman mukaisesti Joensuun ja Ylämyllyn välin yhteys  
on muuttunut moottoritieksi. Tämän yleissuunnitelman mukaan VT 9 ja Liperintie  
(476) risteykseen rakennetaan Ylämyllyn eritasoliittymä. Eritasoliittymästä on Joen-  
suun yleiskaavassa 2020 ja Ylämyllyn osayleiskaavassa esitetty yhteys Jyrinkylään.  
Yhteys on huomioitu myös ehdotusvaiheessa olevassa kokonaismaakuntakaavassa  
Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040:

VT 9 ja Ylämyllyn eri osien liikennöinti on muodostunut erityisen ongelmalliseksi kas-  
vavan liikenteen takia. Liikenne puuroutuu erityisesti aamuisin ja iltaisin työpaikka-,  
koulu- ja asiointiliikenteen takia. Vuonna 2018 Liperin kunta päätti rakentaa uuden  
yläkoulun Jyrinkylään.

Ensiapua liikennöintipulmiin on saatu Liperin liikenneturvallisuussuunnitelman mu-  
kaisilla toimenpiteillä, mutta rakenteelliseen ongelmaan tarvitaan kasvavan Joen-  
suu–Kuopio-liikenteen ja taajamien välisen liikenteen osalta mittavampia toimenpi-  
teitä. Perusongelman eli liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kehittä-  
miseksi Ylämyllyn kohtaan tarvitaan eritasoliittymäjärjestely, jonka yhteydessä on  
järkevää toteuttaa puuttuvalle valtatieosuudelle nelikaistaisuus Joensuuhun päin.  
Hankkeelle on osoitettu tiesuunnitelman laatimiseen rahoitus valtion 2020 talousar-  
viossa.

## **Kärkihanke: Valtatien 9 kehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (Viinijärvi-Vartiala)**

### **Suunnitteluvalmiuden nostaminen**

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.

Viinijärvi-Vartiala yhteysväli on noin 70 km pitkä ja osa yleiseurooppalaista TEN-T kattavaa verkkoa. Osuus kuuluu myös pääväyläasetuksessa priorisoituun verkkoon. Yhteysvälin geometria ja poikkileikkaus eivät täytä valtatie vaatimuksia. Nopeustaso vaihtelee välillä 60–100 km/h ja yksityistie liittymiä 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 tulee parantaa ja pyrkiä vaiheittaiseen toteutukseen. Uuden Jännevirran sillan valmistutumisen jälkeen on priorisoitava seuraavat ysitien kohteet. Ysitie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesta vähintään 80 km/h matkanopeutta. Vaikka Finnpulpin biotuotetehdas ei toteudu Kuopion Sorasaloon, on väylä 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 asetettuja vaatimuksia tien leveyden eikä geometrian suhteen.

## **”Kuutostiepaketti” - valtatie 6 kokonaiskehittäminen**

### **Kärkihanke: Valtatie 6 perusparantaminen Joensuun ja Imatran välillä**

#### **Suunnitteluvalmiuden nostaminen**

Perustelu: Yhteysväli Imatra–Joensuu on osa Helsingin ja Kajaanin välistä valtatiestä 6, ollen merkittävä Kaakkois- ja Itä-Suomen pääväylä mahdollistaen yhteydet Kotkan ja Haminan merisatamiin. VT 6 on osa EU-TEN-T kattavaa liikenneverkkoa ja on määritetty LVM:n asetuksella pääväyläksi. Kansainvälistä merkitystä lisäävät itärajan läheisyys sekä yhteydet raja-asemille. Etelä-Karjalan parannushankkeet tukevat myös kehittämistä Imatralta pohjoiseen. Nykytilanteessa tien leveys ja pinnan muoto eivät vastaa valtateiden tämän päivän vaatimuksia eikä tiellä ole yhtään ohituskaistaa Pyhäselän ja Imatran välillä. Pintausta tulee uusia ja asfaltoitua piennaraluetta on levennettävä kevyen liikenteen turvallisuuden vuoksi.

Savo-Karjalan ja Kaakkois-Suomen tiepiirien vuonna 2002 tekemässä Imatra–Joensuu yhteysvälin kehittämiselvityksessä toimenpiteiksi esitettiin liittymien parantamista, kevyen liikenteen järjestelyjä, ohituskaistoja ja tievalaistusta. Selvityksen perusteella yhteysvälin (pois lukien jo toteutetut Joensuun kehätie ja Reijola–Niittylähti) parantamisen kustannusten voidaan arvioida olevan noin 55 milj. euroa. Hank-

keen toteuttamiseen on varauduttava käynnistämällä yleissuunnittelu. Nopeana toimenpiteenä valaistus Tolosenmäen ja Onkamon välillä parantaisi liikenneturvallisuutta vilkkaasti liikennöitävällä tieosuudella.

Väylävirasto on laatimassa yhteysvälille strategiakorttia. Alustavasti toimenpiteitä vaativiksi kohteiksi on tunnistettu valtatie 6 ja Parikkalan ylityspaikalle johtavan tien risteysalueen kehittäminen sekä Särkisalmen sillan parantaminen erityisesti HCT-tarpeisiin. Tohmajärvi–Joensuu-välillä on tunnistettu varautumistarve keskikatteellisten ohituskaistojen rakentamiseen ja liittymien kehittämiseen. Pääväylällä tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta. Lisäksi on liikenneturvallisuusperustein tarpeen toteuttaa kevyen liikenteen väylänrakentaminen ja valaistus Lepikon liittymän (VT 6) ja Kiteen keskustan välille.

## **Kantatien 73 parantaminen Uuro–Lieksa–Nurmes**

Perustelu: Kantatie 73 on Kontiolahdelta Pielisen itäpuolitse Lieksan kautta Nurmekseen kulkeva kantatie. Tien pituus on 140 kilometriä. Joensuun ja Enon kirkonkylän välillä liikennemäärät ovat varsin vilkkaat, vajaat 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, samoin Lieksan kohdalla liikennemäärä on yli 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tiellä on myös hiljaisempia osuuksia, joilla liikennemäärät jäävät noin 1 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Raskaan liikenteen liikennemäärät ovat suhteellisen suuria, johtuen pääasiassa tien varren teollisuudesta. Lisäksi tiellä on runsaasti läpikulkevia puutavarakuljetuksia. Teollisuuden kuljetukset, erityisesti puutavarakuljetukset tulevat edelleen lisääntymään alueelle tulevien uusien metsä- ja biotuoteinvestointien myötä. Raskaan liikenteen vuorokautiset liikennemäärät vaihtelevat runsaasta sadasta yli 400 raskaaseen ajoneuvoon vuorokaudessa.

Tie 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 mahdollistaa kantatien päällysteiden uusimista jo kesällä 2020. Jatkossa on arvioitava lisääntyvän teollisuuden aiheuttama lisäliikennemäärä ja sen vaatimat mahdolliset muut korjaustoimenpiteet.

## **Muut maantieverkon kehittämistarpeet ja kevyenliikenteen hankkeet**

Perustelu: Perusväylänpidon rahoituksen riittävä taso koko maan ja POSELYn tasolla 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. Kuntien esittämistä kohteista ja matkailuperustein nostetaan erikseen esille seuraavat tarpeet:

Kolin pysäköintiongelmien ratkaiseminen

Purnuniementien risteys–Loma-Koli valaistu kevyen liikenteen väylä

Jeron tienhaara–Ukko-Koli kevyenliikenteen väylä

Vuonilahdentien kunnostaminen

Runon ja rajan tien (Via Karelia) kunnostaminen Lieksan ja Ilomantsin alueella

Valtatien 6 Juuan päälliittymän liikenneturvallisuuden parantaminen (Retuniementien liittymähaaran porrastus ja linja-autopysäkkijärjestelyt), ka. 0,3 milj. €

## Rataverkon ja raideliikenteen kehittämishankkeet

### Kärkihanke: Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus

#### 1. Joensuu–Imatra perusparantaminen ja nopeudennosto

Kustannusarvio 89–330 milj. €.

Perustelu: Karjalan radan parantaminen nopealle henkilöjunaliikenteelle sopivaksi on maakunnan saavutettavuuden ja logistisen kilpailukyvyn kannalta keskeinen toimenpide. Vuosien 2007–2013 aikana EAKR-ohjelman rahoituksen turvin (13,9 milj. euroa) tasoristeyksiä on vähennetty Pohjois-Karjalassa Joensuun eteläpuolella siten, että jäljellä on enää neljä tasoristeyttä, 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.

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 4 t 10 min–4 t 23 min. 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, kaarergeometria, yksittäiset huonokuntoiset sillat sekä yksi tunneli.

Työssä tutkittiin neljää eri laajuista nopeutustoimenpiteistä koostuvaa hankevaihtoehtoa, joita verrattiin vertailuvaihtoehtoon, jossa radalle tehdään vain välttämättömät kunnossapitotoimet radan nopeustason säilyttämiseksi nykyisellään. Hankevaihtoehtoja tarkasteltiin erikseen tilanteessa, jossa käytössä on nykyisenkaltainen kalusto ja tilanteessa, jossa hankkeen myötä siirrytään käyttämään kallistuvakorista kalustoa. Vertailut vaihtoehdot olivat:

Ve 0 Nykytasaisen liikennöinnin jatkumisen kannalta välttämättömät korvausinvestoinnit, kustannusarvio 89 milj. euroa.

Ve 1 Korvausinvestointien lisäksi nopeutustoimenpiteitä välillä Kesälahti–Joensuu, kustannusarvio 138 milj. euroa. Toimenpiteet lyhentäisivät matka-aikaa noin 9–15 min.

Ve 2 Korvausinvestointien lisäksi nopeutustoimenpiteitä välillä Parikkala–Joensuu, kustannusarvio 162 milj. euroa. Toimenpiteet lyhentäisivät matka-aikaa noin 13–18 min.

Ve 3 Korvausinvestointien lisäksi nopeutustoimenpiteitä koko Imatra–Joensuu-välillä, kustannusarvio 206 milj. euroa. Toimenpiteet lyhentäisivät matka-aikaa noin 16–25 min.

Ve 4 Korvausinvestointien lisäksi laajoja nopeutustoimenpiteitä koko Imatra–Joensuu-välillä, kustannusarvio 330 milj. euroa. Toimenpiteet lyhentäisivät matka-aikaa noin 21–31 min.

Nopeuttaminen vaatii vähemmän toimenpiteitä rataosuuden pohjoispäässä kuin ete-

läpäässä, joten kevyimmät, ainoastaan rataosuuden pohjoispään kattavat hankevaihtoehdot Ve 1 (Kesälahti–Joensuu väli) ja Ve 2 (Parikkala–Joensuu väli) ovat hyöty-kustannussuhteeltaan parhaita, mikäli liikenne hoidetaan nykyiseen tapaan pääsääntöisesti Intercity-junilla. Tehdyt herkkyystarkastelut osoittavat, että Ve 1 ja Ve 2 olisivat yhteiskuntataloudellisesti niukasti kannattavia, mikäli matkustajamäärät kasvaisivat nopeutuksen johdosta odotettua enemmän tai investointikustannukset osoittautuisivat arvioitua pienemmiksi. Laajemmat hankevaihtoehdot Ve 3 ja Ve 4, jotka mahdollistaisivat 200 km/h:n nopeuden kallistuvakorisisella kalustolla lähes koko rataosuudella, eivät ole hankkeina kannattavia kummallakaan Väylän selvitystyössä käytetyllä kalusto-oletuksella.

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

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto vaatii, että Ve 0 mukaiset toimenpiteet viedään heti tarvittavaan toteutus- ja rakennussuunnitteluun, ja että toimenpiteille osoitetaan arvioitu 89 milj. euron rahoitus valtion talousarvioissa vuosina 2021–2022. Lisäksi on käynnistettävä välittömästi jatkoselvitys, jossa etsitään kaikkein kustannustehokkaimmat toimenpiteet varsinaiselle nopeudennostolle siten, että peruskorjaus voidaan toteuttaa lähivuosina samanaikaisesti nopeutustoimenpiteiden kanssa tukien tulevaisuuden kolmen tunnin matka-aikatavoitetta Joensuusta Helsinkiin. Joensuu–Imatra-rataosuuden perusparantaminen ja nopeudennosto on sisällytettävä ensimmäisen parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelman. Väylän päärajojen peruskorjaustarpeita käsittelevän strategiakortin mukaan Joensuu–Imatra on koko maan toiseksi tärkein prioriteetti.

## **2. Itärataoikaisu Helsinki–Helsinki-Vantaan lentoasema–Porvoo–Kouvola**

Kustannusarvio 1,7 mrd. €, täsmentyy jatkosuunnittelussa.

**Perustelu:** 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 kannatettava vaihtoehto. Tavoitteen taakse on muodostunut laaja itäsuomalainen yhteisrintama, johon kuuluvat maakuntaliitot, kaupungit, kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt. Uusi rataoikaisu edistää myös kahden metropolialueen, Helsingin ja Pietarin, välisen junamatka-ajan nopeutumista.

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 kilometrietaisyyden 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.

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). Itäradan vaikutusalueen seitsemässä maakunnassa (pl. Uusimaa) asui yhteensä noin 929 000 asukasta marraskuun lopussa 2019 eli noin joka kuudes suomalainen (16,9 %).

Maaliskuussa 2019 julkaistiin *Nopeat Itäradat osana kestäväää aluekehitystä* -raportti, jonka maakunnat ja kaupungit teettivät aluekehityksen konsulttitoimisto MDI:llä. Raportin mukaan Itä- ja Kaakkois-Suomen hitaiden junayhteyksien nopeuttaminen ja sujuvoittaminen saavutettavuuden parantamiseksi on ratkaisevan tärkeää tulevaisuuden elinvoiman ja kilpailukyvyn kehittämiseksi. Itä- ja Kaakkois-Suomen vahvempi kiinnittyminen kasvavaan pääkaupunkiseutuun ja Etelä-Suomeen sekä niiden laajenevaan työssäkäyntialueeseen on myös koko Suomen etu.

Väyläviraston ja LVM:n selvitys Itäradan linjausvaihtoehdoista valmistuu alkuvuodesta 2020. Valtion odotetaan tukevan Porvoo-Kouvola -vaihtoehdon linjausta ja edistävän hankkeen jatkosuunnittelua ja huomioimista maankäytön suunnittelussa koskien mm. Uudenmaan keväällä 2020 valmistuvaa maakuntakaavaa.

### **3. Pääradan kapasiteetin lisääminen Helsinki–Kerava–lentorata**

Kustannusarvio täsmentyy jatkosuunnittelussa.

Perustelu: Pääradan kapasiteetti on nykyisin lähes kokonaan käytössä, mikä merkitsee ruuhkaisuudesta johtuvaa aikatauluhahtaa ja muita ongelmia myös Karjalan ja Savon ratojen junaliikenteelle. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää 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–Varkaus–Pieksämäki sekä Joensuu–Lieksa–Nurmes -yhteysvälien henkilöjunaliikenteen kehittäminen**

Perustelu: Joensuu–Nurmes ja Joensuu–Varkaus–Pieksämäki-yhteysvälien henkilöjunaliikenne jatkui kesällä 2017 tehdyllä velvoiteliikennepäätöksellä vuoden 2019 joulukuuhun asti. Maaliskuussa 2019 tehtiin osto- ja velvoiteliikenteen uusi päätös, jolla liikenne turvataan ostoliikenteenä vuoden 2020 loppuun saakka. LVM ja VR neuvottelevat alkuvuoden 2020 aikana uuden sopimuksen.

Valtakunnallisesti raideliikenteen kehittyminen tarvitsee pitkäjänteisen toiminnan



mahdollistavan tulevaisuusratkaisun. Osto- ja velvoiteliikenteen osalta tämä tarkoittaa huomattavasti aiempaa pidempiä sopimuskausia, mikä mahdollistaa myös operaattorin investoinnit kalustoon. Pohjois-Karjalan taajamajunaliikenteen palvelutasoa on parannettava.

## **Kärkihanke: Joensuu–Ilomantsi perusparantamisen jatko rataosuudella Heinävaara–Ilomantsi**

Kustannusarvio 14 milj. €.

Perustelu: Vähäliikenteisten ratojen peruskorjausohjelma laadittiin vuonna 2012 päättyneellä vaalikaudella turvaamaan metsäteollisuuden puunkuljetuksia. Joensuu–Ilomantsi-osuudesta toteutettiin kuitenkin vain alkuosa eli Joensuusta Heinävaaraan. Korjaamatta on Heinävaara ja Ilomantsin välinen rataosuus, kustannusarvio on 14 milj. euroa.

Rata palvelee laajaa aluetta itärajan läheisyydessä ja kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Rataosa Heinävaara–Ilomantsi on sähköistämätön yksiraiteinen rata, joka kuuluu A-päällysrakenneluokkaan. Rataosalla on vain tavaraliikennettä. Osuus on pääosin varustettu kevyellä K30-kiskotuksella ja puupölkyillä, tukikerroksena on sora. Rataosuus Joensuu–Heinävaara perusparannettiin B2-päällysrakenneluokkaan vuonna 2010.

Väyläviraston vuonna 2018 valmistuneessa vähäliikenteisten ratojen tulevaisuusselvityksessä todetaan, että rataosa on raakapuuhuollon kannalta tärkeä. Rataosalla kulkee keskimäärin kuusi junaparia viikossa liikenteen ollessa talvella ja keväällä vilkkaampaa. Liikenne on erityisesti painottunut välille Heinävaara–Tuupovaara. Kuljetukset ovat kasvaneet ja vuonna 2016 liikennemäärä koko rataosalla ylitti vähäliikenteisen radan määritelmänä käytetyn rajan 300 000 tonnia.

Väylävirasto suosittelee Heinävaara–Ilomantsi-rataosaa ensisijaiseksi investointikohteeksi. Rataosa on heikossa kunnossa eikä kestä merkittävää liikennemäärien lisäämistä ilman investointia metsäteollisuuden raaka-ainekuljetusten turvaamiseksi. Lisäksi Vapo on päättänyt vuoden 2018 lopulla teknisen hiilen tehtaan rakentamisesta Ilomantsiin.

Seuraavaksi on käynnistettävä peruskorjauksen hankearviointi/tarveselvitys. Hankearvioinnilla arvioidaan peruskorjaushankkeen sisältö, kustannukset ja yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Hankearviointi luo pohjan seuraavia vaiheita varten. Väyläviraston arvion mukaan radan kunnan ja elinkaaren näkökulmasta parannuskorjauksen toteutus pitäisi päästä aloittamaan mahdollisimman pian, sillä elinkaarensa loppupuolella olevan A-rataluokkaan kuuluvan rataosan tekninen kunto saattaa heikentyä äkillisesti. Tällöin kunnossapitäjä saattaa joutua asettamaan rataosalle merkittäviä liikenerajoituksia tai jopa sulkea sen kokonaan liikenteeltä. Peruskorjauksen tarve on välitön.

## **Rataverkon sähköistämiskohteet ja muut kehittämistarpeet**

### Sähköistämiskohteet

Joensuu–Kontiomäki ka. 96 milj. euroa.

(Joensuu–Uimaharju ka. 17 milj. euroa, Uimaharju–Kontiomäki ka. 79 milj. euroa).

Säkäniemi (Onkamo)–Niirala ka. 8,2 milj. euroa.

Joensuu–Siilinjärvi ka. 37 milj. euroa.

#### Muut rataverkon kehittämistarpeet

Joensuu–Pieksämäki, Joensuu–Nurmes ja Joensuu–Siilinjärvi -rataosuuksien liikenneturvallisuuden parantaminen tasoristeyksiä poistamalla.

Puutavaravarastoinnin lopettaminen Ylämyllyn entisen aseman alueella ja vaihtoehtoisen varastointipaikan selvittäminen.

Outokummun vanhan rautatieaseman ratapiha-alueen kaivostoiminnan aikaisten maamassojen vaihto.

Rautatien puunkuormauspaikan kehittäminen Joensuun Hammaslahden liikennepaikalla ja kevyen liikenteen järjestelyt maantielle 484 (2,6 milj. euroa).

### **Kärkihanke: Joensuun lentoyhteyksien kehittäminen**

Perustelu: Vuoden 2019 matkustajamääräksi kirjattiin Joensuun lentoasemalla 127 000 matkustaa. Kasvua edellisvuoteen kertyi 4,2 %. Maakunnallisena tavoitteena on Joensuun matkustajamäärien kasvu, mikä on paras tae hyvälle lentoyhteyksille jatkossakin. Joensuun lentoliikenne on Pohjois-Karjalan elinvoimalle ja yritysten toimintaedellytyksille välttämätön.

Lentoyhteyksien osalta keskeistä on vuorojen lukumäärä, kapasiteetti ja alueen tarpeisiin sopivat aikataulut jatkoyhteyksineen. Vuoden 2019 aikana Pohjois-Karjalan toimijat pitivät tiivistä neuvotteluyhteyttä Finnairiin. 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. Tammikuussa 2016 valmistuivat matkustajien viihtyvyyttä ja matkustuskokemusta parantavat investoinnit Joensuussa. Kesällä 2017 uusittiin puolestaan asemataso. Kiitotien pinnoite uusitaan kesällä 2020.

### **Asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä – jatkoaskeleet**

Perustelu: Liikenne- ja viestintäministeriö antoi vuoden 2018 lopulla asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Pohjois-Karjalan maakunnan alueella pääväyliin kuuluvat kokonaisuudessaan valtatie 6 ja 9 sekä Karjalan rata Joensuuhun saakka.

Seuraavaksi valtion tulee väylien omistajana ja ylläpitäjänä tehdä kehittämisohjelmat yhteysväleittäin, kuinka priorisoituja maanteitä ja ratoja kehitetään yhteysväleittäin vastaamaan tavoiteltua palvelutasoa. Karjalan radan osalta on valmistunut nopeuden nostoihin tähtäävä selvitys alkuvuodesta 2018. Maantieverkon osalta sekä VT 6 että VT 9 puolestaan vaativat kokonaisvaltaista selvitystä.

### **Joukkoliikenteen edellytysten turvaaminen koko maassa**

Perustelu: Joukkoliikenteen kehittämiseksi tarvitaan valtion pitkäjänteistä sitoutumista vähintään nykyisellä rahoitustasolla. Joukkoliikenteen alueellisia ostoja on jouduttu jatkuvasti sopeuttamaan supistuviin määrärahaehyksiin. Erityisesti koulukuljetuksia pal-

velevien kaikille avoimien yhteyksien lopettaminen merkitsee tuntuvia kustannuspaineita kunnille, jotka lainsäädännön edellyttäminä on pakotettu ostamaan korvaavat vuorot. Joukkoliikenteen kokonaismatkaketjut ovat vaarantuneet, kun syöttö- ja liityntävuorot lakkaavat yksi toisensa jälkeen ja järjestelmä sirpaloituu kohti toisistaan erillisiä linja-autovuoroja. Digitalisaatio ei ole ulottunut riittävästi joukkoliikenteeseen, vaan etenkin linja-autoliikenteen aikataulutietojen etsiminen on kehittynyt entistä vaikeammaksi taitolajiksi pirstaloituneiden kilpailutusten ja koordinaation puutteen vuoksi.

Linja-autoliikenteen palvelut ovat jatkuvasti heikentyneet maaseutukunnissa. Samanaikaisesti kuntien rahoitusvastuu julkisen liikenteen palveluista on jatkuvasti kasvanut, kun valtion ostopalveluliikenne supistuu. Tämä kehitys ei ole hyväksyttävää. Valtion on turvattava riittävät julkisen liikenteen peruspalvelut koko maan laajuisesti siten, että kansalaiset eivät joudu epäoikeudenmukaiseen asemaan asuinpaikkansa perusteella. Helmikuussa julkaistiin Pohjois-Karjalan maakuntaliiton hankkeessa tuotettu POJO-sovellus, joka kattaa kaiken joukkoliikennetarjonnan ja aikataulut maakunnassa.

## **Valtionapu yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen**

Esitetään rahoituksen nostamista tasolle 20 milj. € vuodessa.

Perustelu: Pohjois-Karjalassa yksityisteiden peruskorjauksiin tarvitaan vähintään 2 milj. euroa vuodessa. Rahoitus käytetään peruskorjauksiin, joilla turvataan teiden liikennöintikelpoisuus ja liikkuminen. Yksityisteillä on Itä-Suomessa suuri merkitys, ei pelkästään perustuotannon ja alueen asukkaiden, vaan laajasti eri elinkeinojen ja vapaa-ajan liikumisen kannalta. Valtionavustusten romahdusmaista pudotusta seuraava yksityistieverkon kunnan heikkeneminen tulee aiheuttamaan merkittävää haittaa maan- ja metsätalouden lisäksi esimerkiksi matkailulle.

## **Pohjois-Karjalan kytkeytyminen TEN-T-ydinverkkoon – Kuutoskäytävä**

Perustelu: TEN-T statuksen väylistä Pohjois-Karjalaan ylettyy tällä hetkellä Saimaan syväväylä. Vuoteen 2030 asti TEN-T/CEF rahoitus tullaan suuntaamaan pelkästään ydinverkkokäytävälle ja uusia kohteita ei oteta tähän enää mukaan. Euroopan komission DG Moven hallinnoimat ydinverkkokäytävät ovat asetetuista rakentumistavoitteista hieman jäljessä. Ydinverkkokäytävien velvoittavat kriteerit tulee olla valmiina vuoteen 2030 mennessä. Tästä syystä tulevaisuudessa tämän EU:n budjetissa hieman pienenevän rahoitusinstrumentin varat tullaan suuntaamaan ydinverkkokäytävälle sellaisiin hankkeisiin, jotka tuovat eurooppalaisia ihmisiä ja yritystoimintaa lähemmäs toisiaan sisämarkkinan vahvistamiseksi. Nykyisistä rajauksista ja kriteereistä tul-taneen pitämään viimeiseen asti kiinni ja varat siis kohdentuvat ensisijaisesti Euroopan sisärajat ylittävien yhteyksien parantamiseen.

Maakuntien omia yhteyksiä kohti ydinverkkokäytäviä tulee kehittää vahvasti valtion, maakuntien ja muiden rahoitusinstrumenttien avulla. Tärkeimmät yhteysvälit Pohjois-Karjalasta TEN-T-ydinverkkokäytävälle ovat:

### **Maantieliikenteen kytkeytyminen ydinverkkokäytävälle**

Maantieliikenteen TEN-T Skandinavia–Välimeri ydinverkkokäytävänä toimii Suo-

messa E18 moottoritie Turusta Vaalimaalle. Yhteysvälillä Pohjois-Karjalasta ydinverkkokäytävälle tulee kiinnittää huomiota seuraaviin neljään yhteysvälivaihtoehtoon. Valtatietä 6 pitkin Koskenkylään E18 Moottoritielle, VT 6 ja MT 387 pitkin Vaalimaalle E18 Moottoritielle, VT 6 ja MT 26 kautta Haminaan E18 moottoritielle ja VT 6 sekä MT 15 pitkin Kotkaan E18 moottoritielle.

### **Raideliikenteen kytkeytyminen ydinverkkokäytävälle**

Rautateiden rahtiliikenteen solmukohtana toimii Kouvola Rail Road Terminal, joka on EU:n asetuksessa Suomen ainoa junaliikenteen TEN-T-ydinverkkokäytävän solmukohta. Yhteysvälillä Pohjois-Karjalasta ydinverkkokäytävälle tulee kehittää Karjalan radan turvallisuutta, nopeutta ja välityskykyä.

### **Kauppamerenkulku Pohjois-Karjalasta**

Saimaan syväväylät ovat määritelty osaksi TEN-T-ydinverkkoa, mutta niitä ei ole kuitenkaan nostettu osaksi ydinverkkokäytäviä. Pohjois-Karjalaan ulottuvat sisävesiväylät ovat tärkeä osa Itämeren ympärillä sijaitsevia verkostollisia sisämaahan ylettäviä vesiväyläyhteyksiä. Lähin Merten moottoritieksi nimetty ydinverkkokäytävä saavutetaan Pohjois-Karjalasta Joensuun syväsatamasta tai Puhoksen teollisuussatamasta lähtevillä laivoilla kulkemalla syväväyliä pitkin Saimaan Kanavan läpi Itämerelle. Ydinverkkokäytävällä sijaitsevia satamia ovat Suomessa Hamina-Kotkan, Helsingin, Turun ja Naantalin satamat. Hamina-Kotkan satama on Pohjois-Karjalaa lähinnä oleva ydinverkkokäytävän merisatama. Hamina on toiminnaltaan keskittynyt neste, bulk ja break bulk -satamaksi, kun Kotkassa pääpaino on konttioperoinnissa.

Satamat saavutetaan Pohjois-Karjalasta eri kulkumuotojen osalta seuraavasti:

Maantie: VT 6 ja MT 387 Vaalimaalle, VT 26 Haminaan tai VT 15 Kotkaan.

Rautatie: Karjalan rata yhtyy Kouvolaan Haminaan ja Kotkaan vieviin ratoihin.

Vesitie: Saimaan syväväylä ja Saimaan kanava sekä Itämerellä Viipurista Haminaan ja Kotkaan kulkevat meriväylät.

Pohjois-Karjalan kytkeytyminen TEN-T-ydinverkolle voidaan nähdä yläkäsitteen "Kuutoskäytävä" mukaisena liikennejärjestelmänä, joka kattaa kaikki liikennemuodot tukeutuen vahvasti valtatiehen 6, Karjalan rataan ja Saimaan syväväylään.

## **Kärkihanke: Pohjois-Karjalan tavoitteet valtakunnalliseen 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan**

Perustelu: Ensimmäinen valtakunnallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistuu keväällä 2020. Pohjois-Karjalan tärkeimpänä tavoitteena valtakunnallisiin linjauksiin on koko Itä-Suomen ja erityisesti Pohjois-Karjalan maakunnan suhteellisen saavutettavuuden parantaminen.

Alueen kehityksen kannalta on tärkeää, että liikenneyhteydet palvelevat hyvin kyseisen alueen merkittävimpiä toimialoja. Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että perusväylänpidon tasoa saadaan pysyvästi korotettua, jotta alemman tieverkon korjausvelan kasvu saadaan taittumaan. Näin mahdollistetaan jatkossakin muun muassa metsäteollisuuden raaka-ainekuljetukset metsästä joko suoraan tai puuterminaalien kautta tuotantolaitoksille. Lisäksi on tärkeää, että liikenneyhteydet maakunnasta

sekä pääkaupunkiseudulle että muihin maakuntiin paranevat jatkossa samassa tahdissa muiden Suomen alueiden kanssa. Erityisen merkittävässä roolissa on henkilöjunaliikenteen nopeuttaminen Karjalan radalla. Rata vaatii pikaisesti investointeja välille Joensuu–Imatra, joilla mahdollistetaan selvästi nykyistä nopeampi ja luotettavampi henkilöjunaliikenne. Seuraavassa vaiheessa junaliikennettä voidaan nopeuttaa vielä lisää ns. uudella Itäradalla Kouvolasta Porvoon ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Helsinkiin.

Merkittävin kehitettävä liikennekäytävä tulee jatkossa olemaan ns. Kuutoskäytävä, joka yhdistää Pohjois-Karjalan Eurooppalaiselle TEN-t-ydinverkolle. Rautatieliikenteessä Karjalan rata johtaa ydinverkon ainoaan Suomalaiseen rautatieliikenteen solmupisteeseen Kouvolaan ja tieliikenteessä valtatie 6 on sujuvin ja nopein yhteys Turun ja Pietarin väliselle E18 tielle, joka on myös ScanMed ydinverkkokäytävän osa. Saimaan syväväylä on myös osa TEN-t ydinverkkoa, joka yhdistyy Saimaan kanavan kautta ns. Merten moottoritiele ja edelleen Itämeren ja Pohjanmeren satamiin. Kuutoskäytävältä on myös Säkäniemi–Niirala radan ja valtatie 9 kautta yhteys Niiralan raja-asemalle ja eteenpäin Venäjälle ja aina Kiinaan asti.

Tavoitteena on jatkossa vähentää liikenteen päästöjä päästövähennystavoitteiden mukaisesti ja siinä yksi keino on siirtää jatkossa yhä suurempi osuus pitkämatkaisista tiekuljetuksista sekä rautateille että vesiliikenteeseen. Tähän Pohjois-Karjalalla on hyvät edellytykset, mutta tavoite vaatii toteutuakseen myös esitettyjä investointeja sekä Karjalan rataa, että muuhun rataverkkoon ja Saimaan kanavaan.

## **Tuetun laajakaistarakentamisen jatkuvuuden varmistaminen Itä- ja Pohjois-Suomessa**

Uusien hankkeiden tukirahoituksen tarve on vuoteen 2030 mennessä karkeasti arvioiduna 100 milj. euroa Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Perustelu: Valtakunnallinen Nopea laajakaista -hanke päättyi 2018

Laajakaistayhteyksien kehittäminen parantaa alueiden kehittämismahdollisuuksia ja on välttämätöntä erityisesti asutuksen ja yritystoiminnan ylläpitämiseksi sekä kehittämiseksi harvan asutuksen alueilla. Tietoliikenneyhteyksien rakentamisen tukeminen on yhteiskunnan kannalta tuottava investointi, joka maksaa julkisen tuen takaisin valtiolle rakentamisaikaisina veroina ja maksuina sekä sähköisten palveluiden kautta tulevana kustannussäästöinä.

Laajakaistahankkeen tavoitteiden saavuttaminen on osoittautunut ennakoitua vaikeammaksi ja hitaammaksi. Keskeisin haaste on valtiontuen hakemisen päättymisen vuoden 2018 lopussa. Kaupalliset teleyritykset ovat osoittaneet vain vähäistä kiinnostusta rakentaa tavoitteiden mukaista laajakaistaverkkoa edes taajamiin saattikka harvaan asutuille seuduille. Teleyritysten investoinnit kiinteään verkkoon ovat laskeneet ja kansainvälisesti tarkasteltuna Suomi on ajautunut entistä kauemmaksi muista Pohjoismaista.

Koska hankkeet eivät ole edenneet kaupallisten operaattoreiden toimesta, kunnat ja muut pienet toimijat ovat joutuneet ottamaan vastuuta rakentamisesta. Tämä on hidastanut rakentamista. Kuntien vastuiden lisääminen ei kuitenkaan ole yleisratkaisu

laajakaistahankkeen etenemiselle. Tarvitaan uusi valtioneuvoston tukiohjelma, koska tulevaisuuden 5G-verkotkaan eivät toimi ilman kattavaa valokuituverkkoa.

### **Digitaalisen infrastruktuurin strategia ja tavoite vuodeksi 2025**

Liikenne- ja viestintäministeriön digitaalisen infrastruktuurin strategiassa ei ole osoitettu kansallista tukea valokuituverkkojen rakentamiseen. Strategiassa asetetaan laajakaistatavoite vuodeksi 2025 sekä kuvataan keinoja tavoitteen saavuttamiseksi. Siinä määritellään myös tavoitteet laajakaistan kattavuudesta ja nopeudesta. Samalla vastataan osaltaan EU:n laajakaistatavoitteisiin. EU on esittänyt vuoden 2025 tavoitetasoksi, että kaikkialla EU:ssa tulisi olla saatavilla 100 megabitin yhteydet, joiden nopeus on mahdollista nostaa 1 gigabittiin. Ilman uutta merkittävää kansallista tukirahoitusta verkkojen rakentamiseen Suomessa ei tavoitetta saavuteta.

### **Laajakaistahankkeet Itä- ja Pohjois-Suomessa**

Itä- ja Pohjois-Suomen laajakaistaohjelmien mukaisista hankkeista vasta puolet on toteutunut. Lisäksi osa jo aiemmin hyväksytyistä hankkeista on peruuntunut muun muassa hakijoiden rahoitusvaikeuksien myötä ja niihin ollaan etsimässä uutta toteutusvaihtoehtoa. Laajakaistahankkeen uusien hankkeiden tukirahoituksen tarve on karkeasti arvioituna 100 milj. euroa Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnat esittävät seuraavia ratkaisuja laajakaistarakentamisen edistämiseksi maakunnissaan.

a) Tuetun laajakaistarakentamisen jatkaminen ja rahoituksen turvaaminen:

Tarvitaan uusi laajakaistarakentamisen valtioneuvoston tukiohjelma vähintään vuoden 2030 loppuun saakka. Rahoitus voitaisiin kytkeä esimerkiksi laadittavassa kansallisessa laajakaistastrategiassa määriteltäviin tavoitejaksoihin siten, että tuki päätettäisiin vuoden 2025 loppuun asti kerralla ja sen jälkeen toinen jakso olisi vuoden 2030 loppuun saakka. Valtion talousarviossa tulee turvata valtion tukirahoitus kaikille toteutuville hankkeille. Näin kunnilla ja rakentavilla operaattoreilla olisi varmuus jatkaa hankkeiden suunnittelua. Hankkeen jatkovaihetta ja verkon rakentamisen vauhdittamista varten tuet on jatkossa oltava pelkästään valtiolta, koska kaikilla kunnilla taloudellinen tilanne ei mahdollistanut tuen myöntämistä ja siksi hanke ei myöskään ole voinut saada valtioneuvoston tukea. Näiden kuntien asukkaat ovat jääneet siten eriarvoiseen asemaan.

b) Erilliskorjaus erityisen haasteellisille alueille:

Itä- ja Pohjois-Suomessa on kokonaisia kuntia tai kuntien osia, joissa ei ole toteutunut rakentamishankkeita lainkaan nykyisellä tukimallilla. Näillä erityisen haasteellisilla alueilla pitkät välimatkat ja harva asutus eivät mahdollista kaupallisesti kannattavaa rakentamista tuen nykyehdoilla. Näille alueille on valmisteltava erilliskorjaus valtion ja kuntien yhteistyönä laajakaistayhteyksien rakentamiseksi.

c) Kaiken markkinapotentiaalin hyödyntäminen ja taajama-alueiden laajakaistapalveluiden varmistaminen:

Laajakaistarakentamisen suurin haaste on vähäinen asiakasmäärä ja siksi kaiken asiakaspotentiaalin hyödyntäminen on välttämätöntä. Itä- ja Pohjois-Suomen maakuntien liitot esittävät vapaa-ajan asutuksen sisällyttämistä jatkossa tukikelpoiseen

rakentamiseen. Tukikelvottomiksi tulee määritellä vain ne alueet, joilla kaikille alueen asukkaille tosiasiallisesti tarjotaan kohtuulliseen hintaan edistyksellisiä viestintäpalveluita kotiin saakka.

## **Kärkihanke: Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja veden pinnan nosto**

Kustannusarvio 85 milj. euroa

Perustelu: Väyläviraston tekninen suunnittelu on valmistunut ja Väylävirastossa on valmistunut kohteesta kohdekortti vuoden 2020 alussa. Esisuunnittelun ja teknisen suunnittelun perusteella on päädytty esittämään, että sulkujen pituutta kasvatetaan noin 11 metrillä. Asiantuntijatyönä tehty tilastollinen tarkastelu Itämeren alueella liikennöivistä aluksista osoitti, että uusiin Saimaan kanavan mittoihin soveltuvien Itämeren alueella liikennöivien alusten määrä yli kaksinkertaistuu ja tuo liikenteeseen uudempiä aluksia pienentäen koko tonniston keski-ikä. Saimaalla liikennöivät varustamot ovat myös antaneet alustavia lupauksia uuden aluskaluston tilaamisen käynnistämisestä, jos päätös sulkujen pidentämisestä ja töiden käynnistymisestä tehdään nopealla aikataululla. Tämän lisäksi osalla nykyisistä uuden kokoluokan aluksista on parempi jääluokka. Tilastollinen tarkastelu osoitti myös sen, että sulkujen pidentäminen viidellä metrillä tai vastaavasti yli yhdellätoista metrillä ei vaikuttanut oleellisesti laivojen lukumäärään eli käytettävän tonniston kasvuun positiivisesti. Tämän lisäksi kanavan leventämisen kustannukset olisivat yli kymmenkertaiset, joten on päädytty esittämään vain sulkukammion koon kasvattamista pituussuunnassa.

Teknisten kanavaan kohdistuvien parannusten kokonaisvaikutus on laskennallisesti 650 tonnin aluskohtainen kokonaislisäys, joka tarkoittaisi viime vuosien alusmäärillä (noin 1100 aluskäyntiä kaudessa) 715 000 tonnin lisäystä Saimaan rahtiliikenteeseen. Lisäksi kanavaan ja jäänmurtoon osoitetut kehityshankkeet edesauttavat Väyläviraston asettamaa liikennekauden pidentämiseen tähtäävää tavoitetta (11 kuukautta kanavalla ja 12 kuukautta Saimaalla). Kahden kuukauden liikennekauden pidentämisen vaikutukset Saimaan liikenteelle ovat 768 000 tonnia lisärahtia, jos kaikki kehitystoimet toteutuvat.

Liikennekauden pidentämiseksi Väylävirasto on rakennuttanut Saimaan jäänmurtoon omalla moottorilla ja potkureilla varustetun irtokeulan osana EU-rahoitteista WINMOS2 hanketta. Irtokeula-puskijayhdistelmä tulee pysyvästi Saimaalle liikennekaudesta 2019/2020 lähtien. Yhdistelmä on suunniteltu murtamaan 12,6 m leveä väylä Saimaalle. Tämä parantaa laivojen liikkumista huomattavasti ja pienentää alusten polttoaineen kulutusta talviolosuhteissa. Ensimmäinen irtokeula-puskijayhdistelmän operointi on kilpailutettu Väyläviraston toimesta ja urakointisopimuksen pituus on 10 vuotta. Operaattoriksi on valittu Alfons Håkans -niminen yritys ja kalustoksi heidän omistamansa Calypso -satamahinaaja.

Toinen mielenkiintoinen esiselvitysvaiheessa oleva kehittämiskohde on geoenergian hyödyntäminen Saimaan kanavan lämmittämisessä. GTK on tehnyt Suomea koskevan selvityksen potentiaalisimmista kohteista hyödyntää maalämpöä. Tässä selvityksessä parhaat edellytykset ja hyödyntämispotentiaali olivat Etelä-Karjalassa, jossa Saimaan kanava sijaitsee.

Tehtyjen kehitystoimien myötä liikenteen kasvupotentiaali Saimaalla on noin 1,5 milj. tonnia/kausi, joka tarkoittaa nykyisten liikennemäärien yli kaksinkertaistumista. Metsäteollisuus ja useat muut teollisuuden tuotantolaitokset ovat tehneet ja tulevat

tekemään investointeja Saimaan alueella tuotantokapasiteetin nostamiseksi. Tämän myötä Saimaan vaikutusalueen kuljetusvirrat tulevat joka tapauksessa kasvamaan.

Sulkujen pidentämisen, vedenkorkeuden noston ja liikennekauden pidentämisen tuomat positiiviset vaikutukset:

Eurooppalaisten arvojen ja sopimusten mukaisesti siirtää konkreettisesti rahtia maanteiltä vesiväylille kestävän liikenteen periaatteita noudattaen.

Parantaa syrjäisen alueen suhteellista saavutettavuutta Keski-Euroopan markkinoille ja parantaa kytkeytymistä eurooppalaisiin ydinverkkokäytäviin.

Turvaa Saimaan kanavaliikenteen toiminta- ja kehittämisedellytykset pitkälle tulevaisuuteen.

Mahdollistaa Saimaa syväväylästä alueella jo tehtyjen kehittämistoimien täysimääräisen hyödyntämisen (mm. uudet sillat, Laitaatsalmen väylän oikaisu).

Laivojen suurempi koko pituudeltaan 93,6 m, leveydeltään 12,6 m, kulkusyvyyttä 4,45 m tuo yli 20 prosentin parannuksen yksittäisen laivan lastinottokyvylle.

Kompensoi ja pienentää varustamoille aiheutuvia kustannuksia, joita painolastivesi -sopimus tulevina vuosina aiheuttaa (mm. pakolliseksi määriteltyjen puhdistuslaitteistojen hankinta ja asentaminen nykyisiin laivoihin vieraslajien esiintymisen estämiseksi).

Itämeren alueella enemmän varustamoja, joilla on uusiin mittoihin soveltuvia uudempia laivoja.

Laivojen paremmat jääluokat.

Turvaa liikennemuodon olemassaolon ja parantaa Saimaan alueen houkuttelevuutta laivavarustamoille.

Hillitsee alueen kuljetuskustannuksia.

Hillitsee liikenteen aiheuttamia päästöjä sekä korjausvelan kasvua muilla liikenneväylillä. (arviolta noin 10% Co<sub>2</sub> päästövähennys ja vähentää tiestön kulumista.)

Laivakuljettamisen pienenevät kustannukset ja parempi kilpailukyky ulottavat kustannustehokkaan toimintasäteen kuljetusmuodolla Pohjois-Karjalasta aina Välimerelle asti.

Edistää varustamoiden investointeja uusiin aluksiin, jolloin kehittyneempi teknologia vähentää päästöjä ja pienentää onnettomuusrisiä.

Vähentää talvesta aiheutuvia haittoja ja pidentää liikennekautta.

Lisää kiinnostavuutta uudelle yritystoiminnalle sijoittua alueelle.

Suuremmilla ja uudemmilla aluksilla on pidempi operatiivinen toimintasäde, joka tuo mahdollisuuden kuljettaa lasteja kilpailukykyisesti nykyistä pidempiä matkoja Saimaalta/Saimaalle.

Parantaa huomattavasti Saimaan vaikutusalueella sijaitsevan teollisuuden kilpailukykyä laskemalla kuljetuskustannuksia (per tonni) ja edistää alueen saavutettavuutta teollisuuden näkökulmasta.

Mahdollistaa osalastien integroinnin osaksi kestävää kuljetusmuotoa.

Edesauttaa mahdollisuutta saavuttaa tulevaisuuden kansalliset päästövähennystavoitteet pienentämällä kuljetuksista aiheutuvaa hiilijalanjälkeä (per tonni).

Luo uskoa kasvuun ja antaa positiivisen signaalin alueen satamien kehittämiselle ja operaattoreiden investoinneille.

Parantaa työllisyyttä Saimaan vaikutusalueen neljässä maakunnassa.

Kulkumuotona laivaliikenteen käytön lisääminen vähentää tutkitusti liikenteestä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia.



Myönteinen vaikutus alueelliseen työllisyyteen. Rakennusaikana arviolta 2000 henkilötyövuotta ja vuokratulle kanava-alueella työskenneltäessä täytyy olla Venäjän kanssa tehdyn kanavan vuokrasopimuksen mukaisesti Suomen passi, joten alueellinen työllisyysvaikutus on merkittävä.

Pohjois-Karjalalla on aktiivinen rooli älyväylien kehittämistyössä ja käyttöönotossa sekä tähän liittyvän suomalaisen osaamisen ja ratkaisujen hyödyntämisessä (mm. Pohjois-Karjalassa valmistettavat älypöijut ja Itämeren lippulaivahankkeeksi valittu EMMA Extension älyväylän pilotointihanke). Rakentamalla Saimaan syväväylistä älykkäitä ja ottamalla käyttöön viimeisintä turvalaitetekniikkaa edesautetaan niiden laajempaa hyödyntämistä ja käyttöönottoa koko Itämeren alueella ja turvataan ja ehkäistään onnettomuusriskiä herkässä järviluonnossa. Älyväyliin liittyen Euroopan ja Venäjän laajat jokiverkostot omaavat suuren markkinapotentiaalin. Uutta väylä- ja laivatekniikkaa tuleekin rohkeasti testata ja ottaa käyttöön juuri Suomen sisävesillä, jossa on hyvät lähtökohdat pilotoinnille ja kehitystyölle. Merenkulussa ja sisävesiliikenteessä nopealla aikataululla automatisoituvien laivojen kehittämistyössä tulee myös olla tiiviisti mukana.

## Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

### Kärkihanke: Yritysten kehittämishankkeiden julkisen rahoituksen riittävyys

Perustelu: Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen toimialueella on syntynyt akuutti ja sinänsä positiivinen tilanne, jossa pk-yritysten kasvun hidasteena on rahoituksen myöntövaltuuksien puute. Rahoitushakemuksia on tällä hetkellä käsittelyssä reilun kahdeksan miljoonan euron arvosta ja hakemuskanta on ELYn asiantuntijoiden mukaan pääosin rahoituskeinoista. Myöntövaltuutta on käytössä hieman alle kahdeksan miljoonaa euroa. Nyt tehtävillä tukipäätöksillä kyetään tukemaan pk-yritysten kehittämishankkeita, joiden toteutusaika voi kestää vuoden 2023 loppupuolelle saakka. Yrityksillä on erittäin hyvin aikaa toteuttaa tänä ja ensi vuonna myönteisen rahoituspäätöksen saavat hankkeet.

Vuonna 2019 Pohjois-Karjalan ELY-keskus sai käyttöön kahden vuoden myöntövaltuudet rakennerahastojen osalta. Näin ollen varsinaisesta ohjelmakehyksestä ei ole odotettavissa lisärahaa. Pohjois-Karjalassa vallitsevan yritysrahoituksen hyvän kysyntätilanteen johdosta, ei tällä hetkellä ole käytettävissä myöntövaltuutta uusille hankkeille. Vireillä ja tiedossa olevista hankkeista valtaosaan liittyy vahvoja liikevaihdon kasvutavoitteita ja puolet hankkeista kohdistuu vientiin.

Uuden ohjelmakauden myöntövaltuus on käytettävissä aikaisintaan vasta joskus vuodenvaihteessa 2021–2022. Tilanne jarruttaa yritysten kasvua, innovaatiotoimintaa ja investointeja sekä työllisyyden myönteistä kehitystä. Yksikään yritys hanke ei saisi jäädä toteutumatta rahoituksen puutteen takia. Yrityshankkeet ovat kestävin ja vaikuttavin tapa luoda työpaikkoja ja nostaa työllisyyttä.

Pohjois-Karjalassa jätettyjen yritysrahoitushakemusten volyymi on ollut melko vakio (2015–2019 keskimäärin 18,6 milj. € vuodessa). Rahoituksen kysynnässä ei ole havaittavissa hiipumista. Pohjois-Karjalassa tarvittavan yritystukien lisämyöntövaltuuden kokonaismääräksi arvioidaan vuosina 2020–2021 noin 20–30 miljoonaa euroa. Työ- ja elinkeinoministeriöltä odotetaan myönteistä suhtautumista lisämyöntövaltuuden osoittamiseksi Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän kasvun ja työllisyyden edistämiseen. Yritysrahoituksen avulla voidaan myös vastata Kiteen ja Lieksan kuntia kohdanneisiin avainyritysten toiminnan lakkaamisiin.

Riittävä yritysrahoituksen myöntövaltuus tukee omalta osaltaan hallituksen tavoitetta nostaa Suomen työllisyysaste 75 prosenttiin. Kehittämisavustuksella on Pohjois-Karjalan kaltaiselle maakunnalle tärkeä merkitys. Avustus mm. tasaa Suomen sisäisiä eroja markkinalähtöisen rahoituksen saatavuudessa, koska erityisesti tuotannollisten investointien vakuusarvotukset vaihtelevat suuresti toiminnan sijainnista riippuen.

### Kärkihanke: Pohjois-Karjalan työllisyyden ja yrittäjyyden edistäminen ja työvoiman saatavuuden turvaaminen – kumppanuus- ja kokeiluhankkeet valtion kanssa

Perustelu: Pohjois-Karjalan työmarkkinoilla vallitsee usealla mittarilla mitattuna maan vaikein työttömyys. Maakunnan työttömyysaste on ollut koko maan korkein vuodesta 2016 lähtien ja rakennetyöttömien osuus on pysytellyt yli 60 prosentissa. Korkeasta työttömyydestä huolimatta avoimien työpaikkojen täyttymisajat ovat samalla pidentyneet, mikä kertoo työmarkkinoiden kohtaanto-ongelman pahenemisesta. Pohjois-Karjalassa

on tehty paljon työllisyyden parantamiseksi, mutta pelkästään työvoimapalveluja kehittämällä ei alueellista ongelmaa ole pystytty – eikä pystytä ratkaisemaan. Tarvitaan uudenlaisia toimintatapoja ja systeemisiä ratkaisuja koko maakunnan elinvoiman vahvistamiseksi.

Pohjois-Karjalassa on valmisteltu ELY-keskuksen ja maakuntaliiton yhteistyönä ”kestävän kasvun kokeilualue” -nimellä kulkevaa aloitekokonaisuutta, jota on tarkoitus työstää edelleen yhteistyössä valtion ja keskeisten alueellisten toimijoiden kanssa vuoden 2020 aikana. Tavoitteena on löytää toimeenpanon kannalta realistisia, mutta samalla rohkeita ja uudenlaisia toimenpiteitä, jotka mahdollistaisivat kokeilukulttuurin työllisyys- ja elinvoimapolitiikassa.

Kokeilualan status mahdollistaisi useita synergisesti toimivia työllisyyttä ja yrittäjyyttä tukevia uudenlaisia ja systeemisiä ratkaisuja. Kokeiluehdotuksia ovat mm. työllistymisen helpottamista koskevat toimintamallit, kuntayhteistyön työllisyyspilotit sekä opiskelijoita, vastavalmistuneita ja maahanmuuttajia koskevat kokeilut. Joensuun kaupunki toteuttaa jo parhaillaan merkittäviä Luotsi- ja Topakka -työllisyshankkeita yhteistyössä mm. ELY-keskuksen ja TE-toimiston kautta. Tätä työtä täydentää työllisyyden kuntakokeilu vuosille 2020–2022. Toimenpiteitä osaavan työvoiman saatavuuden parantamiseksi on meneillään myös maakunnan muissa seutukunnissa.

Vastausta osaavan työvoiman saatavuudessa esiintyneisiin ongelmiin haetaan myös mm. Pohjois-Karjalan koulutus- ja sivistysstrategian avulla. Strategian yhdeksi priorisoiduksi tavoitteeksi nostettiin koulutuksen vetovoiman ja työllistymisen parantaminen työvoimatarpeisiin vastaamiseksi. Kohtaanto-ongelman ratkaisemiseksi strategiassa korostetaan oppilaitosten työnantajayhteistyötä, opiskelijoiden kiinnittymistä työelämään jo opiskeluaikana sekä elinikäistä oppimista ja ammatin vaihdon helpottamista.

Maakunnan omien resurssien ohella tavoitteet ja osa työvoiman saatavuuteen sekä kohtaanto-ongelmaan liittyvistä ratkaisuista edellyttävät rahoitusta tai muita toimenpiteitä valtion taholta. Usein kyse ei ole niinkään resursseista vaan mahdollisuudesta toteuttaa tarpeisiin räätälöityjä ja alueelliset erot huomioivia kokeiluja. Suomen vaikeimman työttömyyden maakuntana Pohjois-Karjala on alue, jossa on luontevaa pilotoida työttömyyden torjuntaan ja osallisuuden edistämiseen tähtääviä kokeiluja siirtämällä ratkaisuvalltaa ja rahoitusta työttömyyden ja työttömien asioiden hoidossa alueelle. Hyvänä esimerkkinä on positiivinen työperäisen maahanmuuton tarveharkinta, jonka avulla voidaan helpottaa Suomeen töihin tulemistä ja korvata työolupahakemusten saatavuusharkinta alueellisten työvoimapula-alojen pisteytyksellä.

Pohjois-Karjala on maakuntana sitoutunut tiiviimpään kumppanuuteen valtion kanssa keskeisinä tavoitteina 1) työllisyysasteen nostaminen lähemmäksi valtakunnallista keskiarvoa, 2) työvoiman saatavuuden turvaaminen ja ratkaisut kohtaanto-ongelmaan, 3) yritysten kasvun ja investointien kannustaminen ja 4) kokeiluhankkeiden toteuttaminen.

## **Kärkihanke: Pohjois-Karjalan kestävän metsäbiotalouden kasvupaketin toimenpiteet työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalalla**

Perustelu: Pohjois-Karjalaan on viimeisten vuosikymmenien aikana syntynyt ainutlaatuinen metsäbiotalouden osaamiskeskittymä Euroopassa. Alueella on metsäalan tutkimusorganisaatioiden rypäs ja yli 600 biotalouteen liittyvää asiantuntijaa. Kaikkiaan metsäbiotalouden alalla työskentelee 5 500 henkilöä.

Pohjois-Karjala on ainoa kaikki metsäalan koulutustasot kattava metsäopetuksen alue Suomessa. Maakunnassa on myös maailman johtava metsäkoneiden valmistuksen yritysklusteri. Alueen ainutlaatuista profiloitumista tukevat muut vahvat vihreän kasvun osaamiskärjet, kuten ict, ftoniikka ja kemian materiaaliosaaminen.

Metsäbiotalouden kärkitoimijat Itä-Suomen yliopisto, Luonnonvarakeskus (Luke) ja Euroopan metsäinstituutti (EFI) sopivat vuoden 2019 lopulla laaja-alaisen yhteistyön ja uudenlaisen kumppanuuden käynnistämisestä. Pohjois-Karjalan uudessa metsäbiotalouden kasvupaketissa on kyse massiivisesta suunnitelmasta, jossa alan jopa 350 miljoonan investoinnit synnyttävät uusia työpaikkoja ja elinvoimaa metsien maakuntaan. Suunnitelman tähtäin on vuodessa 2023. Kasvupaketti on laaja maakunnallinen kokonaisuus, joka muodostuu kehittämis- ja investointitoimenpiteistä.

Kasvupaketin kärkinä ovat neljä teemaa:

- 1) Kansainvälinen huippututkimuskeskittyminen
- 2) Investoinnit ja metsäbiotalouden jalostusarvon nostaminen
- 3) Ilmastokestävä metsätalous ja hiilineutraali maakunta
- 4) Infrastruktuuri ja saavutettavuus

Erityisesti investointitavoitteiden toteutuminen edellyttää toimenpiteitä TEM:n hallinnonalalla, mutta myös muut teemat sisältävät hallinnonalan toimenpiteitä. Huippuosaamisen kehittämisessä tavoitteena on Teknologian tutkimuskeskus VTT:n ja teknisten tiedekuntien kiinnittyminen alueella tehtävään tutkimus- ja tuotekehitystyöhön, erityisesti uusien korkean lisäarvon tuotteiden kehittämiseksi yhteistyössä tutkimuslaitosten ja yritysten kanssa.

### **Investoinnit ja metsäbiotalouden jalostusarvon nostaminen**

Pielisen Karjalan biotalousinvestointien toteutumisen (yhteensä 271 milj. euroa) varmistaminen:

- Nurmeksen bioteollisuusalueen investoinnit (80 milj. euroa + 20 milj. euron rahasto)
- Lieksan Kevätniemen alueen investoinnit (80 milj. euroa), sis. GFN Lieksa ensimmäisen vaiheen 25 milj. euron investoinnit
- Vihreä bioenergia ja uudet tuotteet (7 milj. euroa)
- Vastuullisen ja kestävä matkailun majoitus- ja palvelutuotteet (84 milj. euroa)

Keski-Karjalan biotalousinvestointien (yhteensä 43 milj. euroa) tukeminen:

- Puupohjaiset biotalouden ratkaisut (11 milj. euroa)
- Puhtaat luonnontuotteet (7 milj. euroa)
- Kestävä matkailu (24 milj. euroa)
- Kiteen sahan jatkuvuuden turvaaminen ja uuden operaattorin hakeminen

Joensuun seudun bio- ja kiertotalousinvestointien toteutus (191 milj. euroa):

- Kiertotalousinvestoinnit (100 milj. euroa)
- Korkean lisäarvon metsäbiotaloustuotteet (25 milj. euroa)
- Joensuun Green Park -teollisuuspuiston kehittäminen (20 milj. euroa)
- Vapon aktiivihilitehdas (25 milj. euroa)
- Metsäbiotalouden konepajainvestoinnit (18 milj. euroa)
- Biopohjaiset sivutuotteet (3 milj. euroa)

Uimaharjun tehdaskapasiteetin ja jalostusarvon nosto uusien vastavalmistuneiden investointien kautta.

Suuryritysten vähähiilisten investointien houkuttelu. Notifioidaan komission kanssa viiden vuoden investointitukiohjelma Pohjois-Karjalaan, mikä mahdollistaisi 15 % investointituen. Tavoitteena yhteensä 1 mrd. euroa tuotannollisiin investointeihin seuraavan viiden vuoden aikana. Kansallinen rahoitustarve 30 milj. euroa/vuosi. Tavoitteena biotalouden raaka-aineresurssien hyödyntäminen korkean arvonlisän tuotteisiin ja alueen toimijoiden kytkeminen globaaleihin bio- ja kiertotalouden arvoketjuihin.

Yhteistyön systematisointi Team Finland verkoston kanssa ja erityisesti Maakunnasta maailmalle -toimintamallin tehostaminen Business Finlandin kanssa. Toteutetaan kohdennettua metsäbiotalouden vientikanavien avausta ja osaamisen vientiä maakunnasta Japaniin, Venäjälle, Kanadaan ja muille potentiaalisille markkina-alueille.

## **Investointitukien palauttaminen kuntien yhtiöiden hallinnoimille yritys- ja teollisuuskäytössä oleville rakennuksille**

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 yhtiöittämissä 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 vuokratasossa kohonneisiin vuokratukustannuksiin ja pitkiin vuokrasopimuksiin (tilamuutosten kuoletusajat), joihin yritykset alati muuttuvassa kilpailutilanteessa eivät ole valmiita.

Kiinteistöjen jalostamisen lisäksi kiinteistöyhtiön rooli aktiivisena uusien yritystilojen rakentajana pitäisi mahdollistaa 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 yritys kiinteistöjä omistamille yhtiöille on palautettava investointituki alueilla, joilla markkinaehtoinen kiinteistökehittäminen ei toimi.

## Kärkihanke: EU:n koheesiopolitiikka 2021–2027

### Rahoituksen alueellinen kohdentuminen

Perustelu: Suomi on yksi harvoista EU-maista, joiden rakennerahastorahoitus on Euroopan Komission toukokuussa 2018 antaman, ohjelmakautta 2021–2027 koskevan budjettiesityksen pohjalta kasvamassa nykykaudesta. Suomelle nousua kuluvan ohjelmakauden aluepolitiikan saantoon on esityksessä noin 5 %. EU:n budjettia ei tule leikata esitetystä koosta. Kansallisessa valmistelussa on huolehdittava siitä, että Suomen rahoituksen noustessa mikään suuralue ei saa joutua nykyistä kautta huonompaan asemaan. Tulevallakin ohjelmakaudella yli puolet Suomen EU-rahoituksesta kerryttävän Itä- ja Pohjois-Suomen rahoitus ei saa laskea verrattuna kauteen 2014–2020.

Itä- ja Pohjois-Suomen (IP) -alueella on muusta Suomesta poikkeava Suomen EU-liittymissopimuksen (artikla 174, protokolla 6) mukainen pohjoisen harvaan asutun alueen status. Asema tulee lunastaa siten, että asialla on taloudellista merkitystä. IP-alueeseen siirtymäalueena sovelletaan harvan asutuksen peruskriteerin osalta ns. turvalausekemenettelyä, jonka mukaisesti alueen on saatava se rahoitusosuus, jonka se saisi kehittyneenä alueena. Tämän mukaisesti harvaan asutukseen perustuva saanto on kohdennettava täysimääräisesti alueelle. Rahoitusta ei tule näin ollen kohdentaa pois alueelta tai valtakunnallisiin toimiin.

Tällä ohjelmakaudella harvan asutuksen yleiskriteerin mukaisen sekä Suomen liittymissopimuksen mukaisen pohjoisten harvaanasuttujen alueiden erityistuen (NSPA-tuki) osuus on muodostanut noin 60 % koko Suomen saannosta. Tulevalla kaudella osuus on noin 47 %. Komission rahoitusesityksessä ohjelmakaudelle 2021–2027 NSPA-tuen määrä on 30 euroa/asukas/vuosi. Kuluvan kauden tuen nykyarvoon verrattuna laskua olisi 12,9 %. Suomen tulee tavoitella NSPA-tuen korotusta 45 euroon (/as./v.). NSPA-tuen tulee olla kokonaisuudessaan EAKR-rahoitusta.

Komission ehdotuksen mukaan rakennerahasto-ohjelmien osarahoitussuhde pieneneisi Suomessa Uuttamaata ja Ahvenanmaata lukuun ottamatta. Kansallinen osarahoitussuhde olisi muualla Suomessa 45 % ja Uudellamaalla 60 %, kun se kuluvalla kaudella on koko Suomessa 50 %. Tämä lisäisi rahoituksen kokonaisvolyymin laskua Itä- ja Pohjois-Suomessa, jonka kerryttämä EU-rahoitus on alustavien laskelmien mukaan myös pienenevässä. Valtion osuus tulee harmonisoida koko Suomessa ja varmistaa, että komission tulevat asetukset mahdollistavat tämän. Rahoitusohjelman tavoitteena on alueiden kehittyneisyserojen tasaaminen.

Rakennerahastotoiminnassa on vahva alueellinen ulottuvuus, mistä syystä aluelähtöisyyden ja paikkaperusteisen kehittämisen tulee olla ohjelman keskiössä. IP-alueen maakuntien kasvudynamiikkaa yhdistää se, että niillä on merkittäviä luonnonvaroihin liittyvää potentiaalia. Kaikilla maakunnilla on omat erikoistumisalansa ja niihin liittyvät älykkään erikoistumisen strategiat. IP-alueen yhteiset haasteet liittyvät väestön ikääntymiseen, talouden rakennemuutokseen, työvoiman osallistumisasteeseen ja palvelujen saatavuuteen syrjäisillä seuduilla. Harva asutus on syystä keskeinen kriteeri rakennerahastovarojen ansainnassa ja sillä on oltava keskeinen rooli myös varojen alueelli-

nessa kohdentamisessa. IP-alueen maakunnat ovat pieniä aluetalouksia, joten koheesiorahoituksen suhteellinen merkitys on huomattavasti suurempi kuin muualla Suomessa. Alueelle kohdennetaan hyvin vähän kansallista innovaatio- ja tutkimusrahoitusta.

IP-alue sijaitsee EU:n pohjois- ja itärajalalla. Pitkällä aikavälillä alueeseen kohdistuu Euroopan tasolla uusia taloudellisia ja geopoliittisia riskejä, mutta myös mahdollisuuksia. Hyvien suhteiden ylläpitäminen raja-alueiden välillä korostuu ja edellyttää riittävän CBC-rahoituksen turvaamisen.

## **EU:n alue- ja rakennepolitiikan kansallinen valmistelu**

**Perustelu:** EU:n alue- ja rakennepolitiikan kansallisen valmistelun tulee lähtökohtaisesti olla alueiden kehittämistarpeisiin pohjautuvaa. Kansallisessa valmistelussa, ohjelmarahoituksen alueellisessa kohdentamisessa ja ohjelman toteutuksessa tulee huomioida hallitusohjelmassa linjaus, jonka mukaan aluekehitysrahoituksen taso ja harvaan asutun Itä- ja Pohjois-Suomen erityisasema turvataan.

EU:n alue- ja rakennepolitiikan tulee olla joustavaa ja mahdollistavaa siten, että se mahdollistaa maakuntien erilaisten kehittämistarpeiden huomioinnin. Valmistelun lähtökohtana tulee olla alueelliset kehittämishaasteet ja niihin pohjautuvat tavoitteet.

Valtakunnallinen toiminta tulee uudistaa alueiden tarpeisiin perustuvaksi, maakuntien omaehtoiseksi ylimaakunnalliseksi yhteistyöksi. Valtakunnallisten kehittämistoimien tulee perustua arvioon siitä, että ongelma voidaan parhaiten hoitaa valtakunnallisella toiminnalla. Toiminnan tulee perustua alueiden valitsemiin kehittämistarpeisiin, ja sen tulee antaa mahdollisuuksia reagoida joustavasti muuttuviin tarpeisiin. Ylimaakunnallisen yhteistyön pohjana toimivat alueiden älykkään erikoistumisen strategiat. Toimintamallin pitää tarjota välineitä tarttua nopeasti ja joustavasti ohjelmakauden aikana esiin nouseviin muuttuviin ilmiöihin.

Valtakunnallisten teemojen osalta odotetaan hallituksen linjauksen mukaista valmistelua: "Alueet osallistuvat valtakunnallisen toiminnan sisältöjen suunnitteluun, toimeenpanon ohjaukseen ja seurantaan sekä toteuttavat valtakunnallisten teemojen mukaisia toimia."

## **Kärkihanke: Rakennemuutosten kasvupaketit**

### **Keski-Karjalan rakennemuutoksen kasvupaketti**

**Perustelu:** Stora Enson päätös sulkea Kiteen saha merkitsi kovaa iskua jo aiemmin rakennemuutosten vaikutuksista kärsineelle Keski-Karjalalle. Keski-Karjalan nimeäminen äkillisen rakennemuutoksen alueeksi vuosille 2020–2022 on perusteltua. Samassa yhteydessä valtiolta odotetaan merkittävää rahoitusta osana Keski-Karjalan rakennemuutoksen kasvupakettia. Kasvupakettia varten on selvitetty mm. yritysten investoinnit ja kehittämishankkeet.

Odotamme valtiovalta erityistä rahoitusta kasvupaketin hankkeisiin osana kriisin ratkaisua. Kaikkiaan rakennemuutoksen kasvupaketin toimenpiteiden kustannusarvio on noin 100 milj. euroa, josta arvioitu yksityinen rahoitus on 41 milj. euroa, valtion osuus 30 milj. euroa, kunnat noin 16 milj. euroa ja muu julkinen rahoitus 13 milj. euroa.

Valtion ensimmäisen vaiheen rahoitukseksi ja tukitoimiksi esitämme:

1. Valtion omistajaohjauksen avulla sahan myynnin mahdollistaminen uudelle toimijalle
2. Keski-Karjalan puupohjaisen biotalouden, kiertotalouden, teknologiaratkaisujen, puhtaiden luonnontuotteiden, kestävän matkailun ja muiden alojen yritysten investointi- ja kehittämishankkeiden rahoittaminen korotetuilla, korkeimmilla käytettävissä olevilla tukiprosenteilla
  - Keski-Karjalan alueen yritystoiminnan kehittämiseen käytettäväksi osoitetaan Etelä-Savon ELY-keskukselle yritysten kehittämishankkeiden tukemiseen kansallista myöntövaltuutta (5 milj. euroa momentille 32.50.42)
3. Työvoima ja sen kouluttaminen muuttuneeseen tarpeeseen
  - työvoiman uudelleen koulutus (käytössä olevien määrärahojen kohdentaminen)
  - Kiteen pesäpallostadionin asianmukaisten huoltotilojen ja katetun katsomon toteuttaminen työllisyysperusteisena investointina (kustannusarvio yhteensä 1,4 milj. euroa, valtion osuus erillismääräraha 0,98 milj. euroa momentille 32.50.65)
  - Tohmajärven kuntosalin/ryhmäliikuntatilan rakentaminen työllisyysperusteisena investointina (kustannusarvio yht. 1,0 milj. euroa, valtion osuus erillismääräraha 0,7 milj. euroa momentille 32.50.65)
4. Saavutettavuuden parantaminen ja nopeat elvytystoimet
  - Karjalan radan nopeiden junayhteyksien edellyttämät tasoristeysten poistot ja perusparannus sekä puuhuollon kilpailukyvyyn parantaminen Kiteen ja Tohmajärven alueella (kustannusarvio noin 15 milj. euroa)
  - kevyen liikenteen väylä Lepikon liittymästä (VT 6) Kiteen keskustaan (kustannusarvio yhteensä 4,1 milj. euroa, valtion osuus 3,69 milj. euroa).

## Lieksan rakennemuutoksen kasvupaketti

Perustelu: Amcor Flexibles Finland Oy on päättänyt sulkea Lieksan tehtaan toimintojen tehostamistoimenpiteenä. Elintarvikepakkauksia valmistavan tehtaan toiminnot päättyvät yrityksen ilmoituksen mukaan vuoden 2020 toisella kvartaalilla. Tuotantolaitoksen sulkeminen vaikuttaa suoraan noin seitsemänkymmenen (70) teollisen työpaikan katoamiseen Lieksasta. Työpaikoista noin kaksikymmentäviisi (25) ovat toimihenkilöitä. Kerrannaisvaikutuksineen isku Lieksan elinkeinoelämälle on erittäin vahingollinen. Lieksan kaupunki ja Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittävät yhdessä valtioneuvostolle, ministeriöille, valtakunnallisille virastoille ja rahoittajille erilaisia toimenpiteitä, jotta tehtaan sulkemisen negatiiviset vaikutukset voidaan minimoida jo entisestään suuren työttömyyden kunnassa. Alueen toimijoilla on vahva yhteinen tahtotila tehdä yhdessä kaikki voitava aluetalouden mahdollisimman nopeaksi toipumiseksi ja uuden kasvun luomiseksi. Suunnitelma tarkentuu valmistelun edetessä.

Esitämme ensimmäisen vaiheen kärkitoimenpiteiksi:

1. Eri ministeriöiden alueellistamis päätökset nopeina työllistämistoimina
  - Lieksan Kelan yhteyskeskuksen laajentaminen uusilla tehtävillä



- TE-palvelun Lieksan toimipaikan henkilöstömäärän kasvattaminen
  - Metsähallituksen Lieksan toimiston henkilöresurssin lisääminen alueellistamis päätöksin
2. Yritysten investoinnit ja kehittäminen
- Yritysten investointi- ja kehittämishankkeiden rahoittaminen
  - Biokaasuekosysteemin luominen Lieksaan
  - Lieksaan kohdistuvien potentiaalisten yritysinvestointien vauhdittaminen invest-in toiminnalla
3. Matkailun ja biotalouden kasvua vahvistava infrastruktuuri
- Kolin matkailun kasvun edellyttämä kevyen liikenteen väylä Ukko-Koli – Jeron risteys sekä parkkipaikkojen lisärakentaminen
  - Lieksan Kevätniemen bioteollisuuskeskittymän kehittäminen / teollisuussivuraide
4. Työvoiman uudelleenkoulutus
- Amcorin tehtaan sulkemisesta johtuvan, irtisanottavan henkilöstön uudelleenkoulutus (noin 70 henkilöä)

Kustakin toimenpiteestä on olemassa tarkempi kuvaus. Kärkitoimenpiteiden lisäksi on koottu muita toimenpide-ehdotuksia, joilla on suuri vaikutus toimintaedellytysten parantamiseen alueella. Kasvupaketin koko on noin 75 milj. euroa. Yrityshankkeiden kokonaismäärä on noin 53,8 milj. euroa, joista yritysten osuus on 37,1 milj. euroa ja tarvittava julkinen tuki 16,7 milj. euroa. Lisäksi muiden, erikseen määriteltyjen investointien ja kehittämisen kokonaiskustannukset ovat yhteensä noin 11,8 milj. euroa. Lieksan kaupunkikonserni panostaa elinvoiman palvelualueeseen noin 3,3 milj. euroa vuosittain eli noin 10 milj. euroa kolmen vuoden jaksolla.

## **Outokumpu-Polvijärvi-Kaavi rakennemuutoksen kasvupaketti**

**Perustelu:** Boliden Kylylahti Oy:n kaivoksella Polvijärvellä käydään malmivarojen ehtymisestä johtuvia yhteistoimintaneuvotteluja. Julkisuudessa olleiden tietojen mukaan viimeiset malmierät nostetaan näillä näkymin ylös syyskuussa 2002, jonka jälkeen kaivoksella alkavat noin vuoden kestävät sulkemis- ja ennallistamistyöt. Malminetsintä jatkuu ja Luikonlahden rikastamo siirtyy ylläpitotilaan.

Kaivostoiminnan loppuessa katoaa suoraan jopa 200 työpaikkaa suoraan. Korvaavaa työtä etsitään yhtiön, lähikuntien ja viranomaisten yhteistyöllä. Boliden tarjoaa työntekijöilleen mahdollisuutta siirtyä töihin sen muihin yksiköihin Suomessa ja ulkomailla. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on yhteistyössä keskeisten toimijoiden kanssa aloittanut kasvupaketin kokoamisen tilanteeseen reagoimiseksi. Valtiolta odotetaan merkittävää rahoitusta ja toimenpiteitä.

## **Kärkihanke: Kansallinen kaupunkipolitiikka ja kuntien elinvoiman kehittäminen**

Perustelu: Joensuu on ollut mukana valtion kasvusopimuksessa 2016–2019, ja vaikuttanut aktiivisesti kaupunkipolitiikan ja yliopistokaupunkien yhteistyön kehittämiseen. Hallitusohjelmassa todetaan, että valtio solmii myös jatkossa yliopistokaupunkien kanssa kasvusopimukset tai vastaavat. Sopimuksien nimeksi on tulossa ”ekosysteemisopimus”. Sopimukset neuvotellaan ja allekirjoitetaan vuoden 2020 syksyyn mennessä. Joensuun ja valtion välille on saatava riittävän vahvasti resursoitu yhteistyömenettely. Samoin seutukaupunkien kanssa tehtyä verkostoyhteistyötä on tarpeellista jatkaa. Harvaan asutun maaseudun kunnille on tärkeää toimia yhteistyössä valtion kanssa HARVA-verkoston puitteissa.

## **Kaivannaisteollisuuden investointien ja kehittämistoimien vauhdittaminen**

### **Vahva kansallinen kaivos- ja mineraalipolitiikka ja kaivoslain uudistaminen**

Perustelu: Suomi on yksi maailman houkuttelevimmista kaivosalan investointien kohdemaista. Suomessa Pohjois-Karjala oli puolestaan malminetsinnän kärkialueita. Kaivostoiminnan ja kiven leikkaamisen toimialan eli kokonaisuudessaan kaivannaisalan liikevaihto on ollut maakunnassa vuositasolla noin 100 milj. euroa. Merkittävimmät toiminnassa olevat kaivoskohteet ovat olleet Pampalon kultakaivos Ilomantsissa, Kylylahden monimetallikaivos Polvijärvellä sekä Juuan kunnan Nunnanlahden vuolukiviteollisuus. Pampalo on ollut suljettuna vuoden 2018 lopulta kullan alhaisen hintatason vuoksi ja Kylylahdessa valmistaudutaan kaivostoiminnan alasajoon, mutta molemmilla alueilla etsitään uusia esiintymiä.

Kaivannaisala on viime vuosina kokenut suuria muutoksia. Metallien laskeva hintakehitys ja kysynnän hiipuminen rasittivat kaivannaisalaa pitkään. Alan hyvä toimintaympäristö piti kuitenkin yllä kansainvälisten yhtiöiden kiinnostusta Suomen mineraalivarantoihin. Kaivosalan näkymien paranemisen myötä aikaisemmin paikannetuista, mutta kannattamattomiksi todetuista esiintymistä on tullut vähintään lupaavia. Muuttuvassa tilanteessa keskeisiä kehittämistavoitteita ovat geologisen tiedon päivittäminen ja saatavuuden turvaaminen sekä maakunnan kehittäminen kivi- ja kaivannaisalan operatiivisen koulutuksen alueeksi. Valtion osallistuminen kaivannaisalan potentiaalin hyödyntämiseen, kaivoshankkeiden toteutumisen tukemiseen ja niihin liittyvän infrastruktuurin rakentamiseen on tärkeää.

Kaivostoiminnan paikalliseen sosiaaliseen hyväksyttävyyteen ja ympäristöriskeihin on suhtauduttava yhteiskunnallisessa päätöksenteossa vakavasti. Kaivoslain uudistaminen on tarpeen. Eriyistä huomiota on kiinnitettävä hankkeiden elinkeino-, alue- ja ympäristövaikutusten arvioinnin, paikallistason korvausten ja jälkihoidon vastuiden näkökulmiin sekä lupaprosessien nopeuttamiseen.

## **Outokummun Hautalammen kaivostoiminnan edellytysten kehittäminen**

Perustelu: Suomalainen kaivosalan kehitysyritys FinnCobalt on käynnistänyt Outokummun kaupungissa sijaitsevan Hautalammen malmion kehityshankkeen. Hankkeen tavoitteena on ottaa tuotantoon entisen Outokummun kuparikaivoksen alueella sijaitseva kobolttinikkeli-kuparimalmio ja tuottaa siitä kasvavan sähköautoteollisuuden tarvitsemia akkuihin käytettäviä koboltti- ja nikkelikemikaaleja.

FinnCobalt on hankkinut alueen maa-alueet ja mineraalioikeudet omistukseensa. Seuraavaksi yhtiön tavoitteena on selvittää malmista saatavien rikasteiden soveltuvuus akkukemikaalien tuotantoon.

Hautalammen kaivos on ollut lyhyen aikaa tuotannossa 1980-luvun puolivälissä. Kaivokseen on tehty valmiiksi vinotunneli ja osa maanalaisesta tunneliverkostosta. Kaivoksella on voimassa oleva louhinnan mahdollistava ympäristölupa. Osana kehitysprojektia yhtiö selvittää rikaste- ja kemikaalituotannon sijainti- ja toteutusvaihtoehdot.

Toteutuessaan kaivos- ja kemikaalitehdas tulee työllistämään noin 150 henkeä ja toimimaan vähintään seitsemän vuotta. Vuotuinen tuotanto vastaisi noin 30–50 000 sähköauton akun koboltti- ja nikkelitarvetta.

## **Outokumpu Mining Camp -kokonaisuuden kehittäminen**

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

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

## **Kärkihanke: Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) Mineraalitekniikan laboratorion ja koetehtaan vahvistaminen Outokummussa**

Perustelu: GTK:n Mineraalitekniikan tutkimusyksikkö Outokummussa (GTK Mintec) on erikoistunut malmien prosessitutkimukseen ja rikastusteknologioiden kehitykseen yhteistyössä alan teollisuuden ja laitetoimittajien sekä tutkimuslaitosten kanssa. GTK Mintecin tutkimuskokonaisuus kattaa ketjun mineralogisesta tutkimuksesta ja laboratoriomitan rikastuskokeista lähtien aina jatkuvatoimisiin pilot-mitan koeajoihin saakka, mikä tekee laboratorion kansainvälisestikin ainutlaatuisen.

GTK Mintec tarjoaa rikastusteknisiä tutkimuspalveluja kaivos-, metalli-, kemian- ja ympäristöalojen tarpeisiin sekä ratkaisuja muun muassa materiaalien kierrätykseen. Tutkimuspalvelut tähtäävät ekotehokkaiden prosessien kehittämiseen ja sen myötä alan teollisuuden kilpailukykyyn paranemiseen sekä mineraalivarojen ympäristöystävälliseen ja

kestävän kehityksen mukaiseen käyttöön. Mintecin palvelututkimus on erittäin tärkeää kaivostoiminnan kestävän tulevaisuuskehityksen kannalta sekä kaivosinvestointien saamiseksi Suomeen. Mintec on ollut mukana kehittämässä lähes kaikkien Suomessa toimivien kaivosyhtiöiden prosesseja.

Toiminnan kehittämisessä on oleellista varmistaa sekä laite- että henkilöstöressurssien riittävyys siten, että tutkimuksen korkea kansainvälinen taso voidaan taata myös tulevaisuudessa. Myös cleantech/kiertotalousteemaan liittyvä tutkimusosaaminen sekä digitalisaation hyödyntäminen tarvitsevat määrätietoista toiminnan kehittämistä. Valtion odotetaan olevan aktiivinen Outokummun laboratorio- ja koetehdastoimintojen kehittämisessä. Pohjois-Karjala on maakuntana omalta osaltaan sitoutunut panostamaan Outokummun yksikön tulevaisuuteen. Tästä on osoituksena vuoden 2016 lopulla käyttöön otettu mineraalitutkimukseen tarkoitettu kenttäemissiopyyhkäisyelektronimikroskooppi, jonka hankinta edellytti lähes miljoonan euron EAKR-hanketta.

## **Arctic Blue Resort Kontiolahti – investointien toteuttaminen**

**Perustelu:** Kontiolahden kunta omistaa entisen Kontiorannan varuskunnan maa-alueet ja on asemakaavoittanut alueen matkailu- ja vapaa-ajankäyttöön. Kunta haluaa edistää alueen investointeja yhdessä Arctic Brands Groupin kanssa. Tavoitteena on uudenlainen majotus- ja vapaa-ajankeskus, jossa kannustetaan käyttämään luonnonvaroja järkevämmiin. Eettinen ajattelu ja ekologinen toiminta ovat paikan keskeisimmät arvot. Arvot projisoituvat mm. rakennuksissa, ruoassa, palveluissa, liikkumisessa ja jätehuollossa. Vieraiden osallistuminen luonnonvarojen säästämiseen tullaan kompensoimaan myös hinnoittelussa.

Suurimmat investointitarpeet liittyvät ekologisen vapaa-ajankeskuksen rakentamiseen ja matkailun sekä liikunnan edistämiseen. Vapaa-ajankeskus tuo merkittävästi työpaikkoja ja elinvoimaa alueelle. Hotelli-investoinnin, siihen liittyvien palveluiden ja majotusrakentamisen koko on noin 200 milj. euroa. Avustukset ja tuet konkreettisiin vapaa-ajankeskusta tukeviin rakennuskohteisiin ovat ensiarvoisen tärkeitä hankkeen toteuttamiseksi.

## **Pohjois-Karjalan matkailun kehittäminen osana Lakeland -markkinointia**

**Perustelu:** Suomen matkailuelinkeino on kasvanut ja kansainvälistynyt vahvasti. Matkailun kehittämistä ohjaa Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta ”Yhdessä enemmän” vuosille 2015–2025. Päämääränä on, että Suomi on vuonna 2025 Pohjois-Euroopan ykkösmatkailukohde.

Pohjois-Karjalassa matkailulla on pitkä kehityskaari muun muassa Kolin ja Bomban osalta. Maakunnan matkailua kehitetään osana Suomeen ja Järvi-Suomi -suuralueeseen (Lakeland) kohdistuvaa kansainvälistä kysyntää sekä vahvemmin profiloituvaa kotimaan matkailun tarjontaa. Maakunnan matkailun kehittämisen kannalta on tärkeää turvata matkakohteen saavutettavuus osana kansainvälisiä matkailutuotantoja. Matkailun kansainvälinen myynti edellyttää logistisesti ja kustannuksiltaan kysyntää vastaavien yhteyksien saatavuutta, jotta matkailun tuotantosarjat pystyvät kehittymään. Lentoliikenteen merkitys korostuu kansainvälisten markkinoiden kehittämisen osalta.

Kansallisesti on oltava edelleen mahdollista tukea valtion toimenpitein myös perusinvestointeja muun muassa laadukkaaseen kansainväliseen kauppaan tähtäävän majotus- ja palvelukapasiteetin kasvattamiseen niillä alueilla, joilla kehitys on vasta lähdössä

liikkeelle.

# Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

## Kärkihanke: Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen sivupiste Joensuuhun

Perustelu: Pohjois-Karjala on erityisen vahva toimija Sote-kentällä. Yhteinen sote-kuntayhtymä Siun sote on perustettu kuntien toimesta vuonna 2016 ja sote-integraatiota tehdään käytännön tasolla koko ajan. Siun sote ei syntynyt tyhjästä, sillä Pohjois-Karjalan kunnat olivat tehneet jo pitkään sosiaali- ja terveydenhuollon alalla yhteistyötä monilla sektoreilla. Asiaa on edesauttanut koko alueen perusterveydenhuollossa, erikoissairaanhoidossa ja osin sosiaalihuollossa yhteinen potilas- ja asiakastietojärjestelmä, mikä on osaltaan tukenut toimintaprosessien yhtenäistämistä. Tätä vasta suunnitellaan muualle Suomeen, Pohjois-Karjalassa yhteinen sote-tietojärjestelmä on ollut käytössä jo 10 vuotta ja sote-digitalisaatio on pitkällä maakunnassa, jossa ICT-ratkaisut tukevat kokonaisuutta. Siun sote:sta on saatavilla valtavasti tutkimustietoa sekä potilashoittoon, asiakasprosesseihin sekä organisatorisiin tutkimuskysymyksiin.

Sote-tutkimusta tukee vahva ja monialainen yliopisto. Itä-Suomen yliopistossa on mm. lääketieteen, hoitotieteen, farmasian, terveyshallintotieteen, oikeustieteen ja kauppätieteen vahvaa kansainvälistä tutkimusosaamista. Lisäksi yliopistossa on terveyden edistämisen professuuri. Karelia amk:ssa tehdään käytännön tason tutkimusta mm. sairaanhoidossa, ikäihmisten palveluissa ja kuntoutuksessa. Yhdistettynä Siun Sote:n maakunnalliseen sote-yhteistyöhön, muodostaa Pohjois-Karjala erinomaisen tutkimusympäristön.

Valtakunnan sote-ratkaisun keskiössä on HYTE-työ. Pohjois-Karjalassa on vahva osaamiskeskittymä hyvinvointityöhön, sillä Siun sote, kunnat, maakunta ja järjestöt tekevät tiivistä hyvinvointiyhteistyötä. Tiedonkeruun lisäksi maakunnassa on toimivia malleja hyvinvointityön tekemiseen, joka mahdollistaa laaja-alaisen kansalaisten hyvinvointityön. Hyte-työn tutkimusta tarvitaan tueksi tähän työhön.

Pohjois-Karjala on toiminut hyvänä tutkimusalustana sote-tutkimuksille, kuuluisimpana alustana Pohjois-Karjala projekti. Projektin seurauksena mm. tupakointi on vähentynyt 1960-luvulta tähän päivään yli 40 %. 2000-luvulla Pohjois-Karjalan keskussairaala on ollut Suomen tuottavin sairaala useina vuosina peräkkäin. Mikäli kaikki Suomen sairaalat olisivat yhtä tehokkaita, niin Sote-uudistuksessa vaadittu säästötaavoite olisi jo ratkaistu.

Pohjois-Karjala on siis tutkimusalustana väestön sairastavuuden, yhteisen sote-integraation, yliopisto- ja amk-osaamiskeskittymän ja kuntien yhteistyön vuoksi erinomainen paikka terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) sivupisteen sijoituspaikaksi. Tutkimushankkeet tukisivat koko Suomen sote-kehitystä ja tutkimusympäristö on valmiina. Ammattilaisten saatavuudessa ei ole ongelmia, koska maakunnan koulutuslaitokset tuottavat kansainvälisen tason osaajia.

# Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

## Kärkihanke: Kolin kansallispuiston pysäköintiratkaisut ja investoinnit

Perustelu: Koli ja Kolin kansallispuisto on Pohjois-Karjalan matkailun helmi ja arvokas kansallismaisema. Kolin matkailu on kehittynyt suotuisasti ja pelkästään kansallispuistossa vieraillee vuosittain noin 200 000 asiakasta. Kävijät jättävät paikallistalouteen yli 20 miljoonan euron matkailutulot vuosittain.

Alueella on kuitenkin runsaasti kehittämistarpeita niin infrastruktuurissa kuin palvelusakin. Matkailun volyymi ei voi jatkaa kasvuaan Kolin Iso Kuva 2050 -kehittämisstrategian mukaisesti ilman uusia investointeja sekä kansallispuiston ulkopuolelle, mutta kestävyyden ja asiakasturvallisuuden varmistamiseksi myös sen sisälle. Jälkimmäiset on tehtävä pääosin julkisin varoin.

Kolin kehittämistä on rahoitettu mm. Matkailu 4.0 -kärkihankkeesta. Tämä rahoitus on kohdennettu kiireellisimpiin rakennusten kunnostuksiin ja retkeilyreittien viitoitukseen. Myös hallituksen tulevaisuusinvestointipakettiin sisältyy Kolin infraan kohdennettavaa suunnittelu- ja investointirahoitusta. Lisäksi valtion vuoden 2020 talousarvioon sisällytettiin Kolin pysäköintitilanteen parantamiseen osoitettu 150 000 euron suunnittelurahoitus.

Ylä-Kolin tien varteen rakennettavan uuden pysäköintialueen toteutuksen ja kansallispuiston palveluvarustukseen ja kestäväan matkailuun tehtävien investointien kustannusarvio on noin 4,5 milj. euroa. Rahoitustarve sisältää mm. nykyisen palveluinfraan ajantasaistamista: huonokuntoisten rakennusten ja rakenteiden kunnostusta, luontokeskus Ukon tekniset kunnostukset ja näyttelyn uudistamisen, kulttuuriperinnön hoitoa, Rynnäsen muutostyöt ja Alamajan maalämpöratkaisun. Uusina, kehittävinä toimenpiteinä, kustannusarvio sisältää muun muassa maastoportaiden kattamisen sekä syöttöliikenteen suunnittelun ja pilotoinnin. Optiona on pysäköintikapasiteetin lisääminen nykyiselle pysäköintialueelle, mikäli toimenpide tulkitaan Kolin perustamisasetuksen mukaiseksi poikkeusluvalla sallituksi rakentamiseksi.

### Saavutettavuus ja ratkaisu parkkipaikkojen riittävyyteen

Kolin ja Kolin kansallispuiston kävijämäärien ja matkailutulojen kasvattamisen esteeksi on noussut pysäköintialueiden rajallisuus. Riittämättömistä parkkialueista on muodostunut ongelma sekä puistossa vieraileville ihmisille että matkailuyrittäjille. Ukko-Kolille johtaa mutkainen, jyrkkä ja kapea tie, jonka reunoille asiakkaat parkkeeraavat parkkipaikkojen puuttuessa. Valaisemattomalla, ilman kevyen liikenteen väylää olevalla tiellä on ollut parhaillaan yli 70 autoa parkissa ja vaaratilanteita on jo syntynyt. Kansallispuiston sisälle tai lähialueella olevia parkkialueita on lisättävä, jotta vaarallinen tienvieriparkkeeraus lakkaa.

Lieksan kaupungilla on omistuksessaan Ylä-Kolintien varrelta tontti, joka voisi toimia nopealla aikataululla ratkaisuna osaan pysäköinnin haasteista. Esityksenä on, että pysäköintialueen tekemiseen ohjataan julkista rahoitusta, ja samassa yhteydessä rakennetaan Ylä-Kolin tien varteen kevyen liikenteen väylä valaistuksineen Ukko-Kolille saakka.

Valtion vuoden 2020 talousarviossa Kolin pysäköintitilanteen parantamiseen on osoitettu 150 000 euron suunnittelurahoitus. Tavoitteena on löytää vaihtoehtotarkasteluun

pohjautuen Kolin pysäköinnin ratkaisu, joka yhtäältä ratkaisee pysäköinnin haasteet (myös pidemmälle tulevaisuuteen kasvuennusteet huomioiden) ja toisaalta edistää Kolin alueen luontoa ja kulttuuriperintöä säästävän kestävä matkailukasvun tavoitetta. Pysäköinnin suunnitteluratkaisu pitää sisällään turvalliset kulkuyhteydet pysäköintialueelta Kolin huipulla sijaitsevalle hotellille ja luontokeskukselle, Kolin kyläkeskukseen sekä yhteydet Kolin kansallispuistossa sijaitseville muille opastetuille polkureille. Infrastruktuurin ohella tulee kehittää julkista liikennettä sekä Kolin sisäistä syöttöliikennettä.

### **Kolin luontokeskus Ukon näyttelyn ja opastusaineiston toteutus**

Luontokeskuksen nykyinen näyttely saavuttaa pian kymmenen vuoden iän. Vetovoimaisuuden säilyttämiseksi osittainen uusiminen ja täydentäminen on ajankohtaista. Perusnäyttelystä voidaan säilyttää toimivat osat, mutta alueen retkeily- ja matkailuneuvontaa palveleva osio on hyvin vajavainen. Uudistamisessa olisi mahdollisuus käyttää modernia virtuaaliopastuksen keinoja.

Metsähallituksella on valmius aloittaa lisärahoitukseen tähtäävä hankesuunnittelu vuonna 2020. Valtionosuutta tarvitaan alustavan arvion mukaan noin 100 000 euroa.

## **Metsähallituksen Tulevaisuusinvestointien jatko**

Perustelu: Vuoden 2020 jälkeen investointitarpeita jää vielä Kolille ja muihin Metsähallituksen Pohjois-Karjalan kohteisiin, joista merkittävin on tuoreen Master Planin mukaisesti kehitettävä Ruunaan retkeilyalue. Luonteeltaan maakunnan investoinnit ovat pääosin ns. korjausvelan hoitoa. Ne sisältävät sekä matkailun ja retkeilyn rakennus- ja rakennekannan mutta myös kulttuuriperintökohteiden kunnostusta.

Vuoden 2021 rahoitustarve on noin 400 000 euroa, mikä sisältyy jo hallituksen ohjelmaan, mutta ei vielä Metsähallitukselle myönnettyyn määrärahaan. Tämän jälkeen tarkennetaan jäljelle jäävää korvausinvestointitarvetta, sekä laaditaan tarkempi arvio matkailun kestävyyttä ja vaikuttavuutta parantavista uusinvestoinneista. Vuonna 2018 laadittuun laskelmaan perustuen jäljellejäävä (vuodesta 2022 eteenpäin) tarve on vähintään 2 500 000 euroa.

Lisäksi Metsähallitus on arvioinut Pohjois-Karjalan suojelualueiden ennallistamis- ja luonnonhoitotarvetta. Osa työstä tullaan tekemään Ympäristöministeriön ohjaamassa HELMI-ohjelmassa. Nämä tehtävät luovat työpaikkoja maakuntaan sekä töiden suunnittelussa että urakoina toteutettavassa toimeenpanovaiheessa.

## **Kärkihanke: Pohjois-Karjalan kestävä metsäbiotalouden kasvupaketin toimenpiteet ympäristöministeriön hallinnonalalla**

Perustelu: Pohjois-Karjalaan on viimeisten vuosikymmenien aikana syntynyt ainutlaatuinen metsäbiotalouden osaamiskeskittymä Euroopassa. Alueella on metsäalan tutkimusorganisaatioiden rypäs ja yli 600 biotalouteen liittyvää asiantuntijaa. Kaikkiaan metsäbiotalouden alalla työskentelee 5 500 henkilöä.

Pohjois-Karjala on ainoa kaikki metsäalan koulutustasot kattava metsäopetuksen alue Suomessa. Maakunnassa on myös maailman johtava metsäkoneiden valmistuksen yritysklusteri. Alueen ainutlaatuista profiloitumista tukevat muut vahvat vihreän kasvun osaamiskärjet, kuten ict, fotonikka ja kemian materiaaliosaaminen.



Metsäbiotalouden kärkitoimijat Itä-Suomen yliopisto, Luonnonvarakeskus (Luke) ja Euroopan metsäinstituutti (EFI) sopivat vuoden 2019 lopulla laaja-alaisen yhteistyön ja uudenlaisen kumppanuuden käynnistämisestä. Pohjois-Karjalan uudessa metsäbiotalouden kasvupaketissa on kyse massiivisesta suunnitelmasta, jossa alan jopa 350 miljoonan investoinnit synnyttävät uusia työpaikkoja ja elinvoimaa metsien maakuntaan. Suunnitelman tähtäin on vuodessa 2023. Kasvupaketti on laaja maakunnallinen kokonaisuus, joka muodostuu kehittämis- ja investointitoimenpiteistä.

Kasvupaketin kärkinä ovat neljä teemaa:

- 1) Kansainvälinen huippututkimuskeskittyminen
- 2) Investoinnit ja metsäbiotalouden jalostusarvon nostaminen
- 3) Ilmastokestävä metsätalous ja hiilineutraali maakunta
- 4) Infrastruktuuri ja saavutettavuus

Eryteisesti hiilineutraalia maakuntaa koskevat tavoitteet koskevat ympäristöministeriön hallinnonala.

Pohjois-Karjala hakeutuu HINKU maakunnaksi ja muodostetaan maakunnallinen päästövähennyspolku. Kasvihuonepäästöjen nettovähennystavoite on -80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Luovutaan fossiilisesta öljystä liikenteen ja lämmitysöljyn osalta vuoteen 2030 mennessä. Pilotoidaan hiilikompensaatiomallia Pohjois-Karjalassa.

Biokaasuinvestointien ja biokaasun käytön vauhdittaminen osana hallituksen biokaasuohjelmaa.

## **Suomen ympäristökeskuksen toimintojen vahvistaminen Joensuussa**

Perustelu: Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) Joensuun toimipaikassa on noin 20 työntekijää. Joensuun toimipaikassa tehtävä tutkimus on laaja-alaista ja monitieteistä. Toimipaikan tutkimus kattaa monitieteisen luonnonvarojen kestävä käytön, luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalvelujen sekä yhdyskuntarakenteen kestävyden ja elinympäristöjen laadun tutkimuksen. SYKEssä käynnissä olevissa hankkeissa tuetaan kestävä bio- ja kiertotalouteen siirtymistä pohjoiskarjalaisissa kunnissa, kaupungeissa, kylissä, kotitalouksissa ja yrityksissä.

SYKE Joensuun toimipaikassa sijaitsevassa Mekatroniikka-laboratoriossa 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 tutkimusalustaksi kehitetty EnviCal Manager (aka ECM) järjestelmä mahdollistaa nopeat ja kustannustehokkaat digipilotit, joissa tällä hetkellä kehitysyhteistyökumppaneina toimivat Itä-Suomen yliopisto sekä Joensuun kaupunki.

Tutkimuksen ja kehittämisen painopisteet tarjoavat hyvän lähtökohdan SYKE:n toiminnan vahvistamiselle ja pitkän aikavälin kehittämiseksi yhteistyössä alueen muiden toimijoiden eli Itä-Suomen yliopiston, Karelia-ammattikorkeakoulun, Pohjois-Karjalan

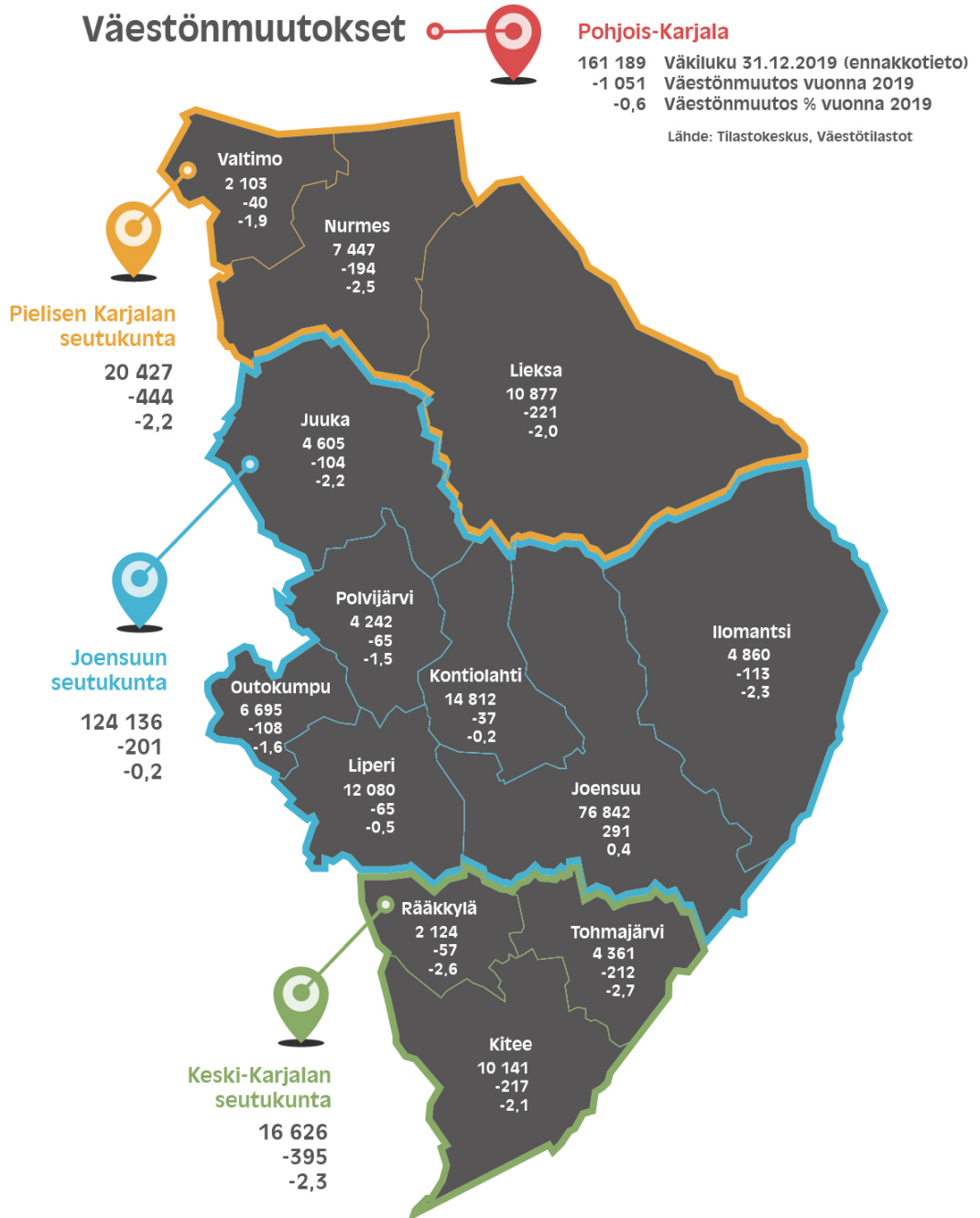
maakuntaliiton, Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen, Euroopan metsäinstituutin ja Luonnonvarakeskuksen kanssa. SYKEN Joensuun toimipaikan tutkijat ovat aktiivisesti ja monipuolisesti mukana SYKEN eri keskusten laajoissa kansallisissa ja kansainvälisissä hankkeissa ja prosesseissa. Kansainvälisesti yhtenä vahvuutena ovat Venäjä-yhteistyöhankkeet. 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.

### **Outokummun vanhan rautatieaseman ratapiha-alueen kaivostoiminnan aikais- ten maamassojen vaihto**

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

# Liite 1 Pohjois-Karjalan väestömuutokset 2019









POHJOIS-KARJALA  
*Maakuntaliitto*