



Vaikuttamisen kärjet 2020

Pohjois-Karjala



Pohjois-Karjalan
MAAKUNTALIITTO

Vaikuttamisen kärjet 2020

Pohjois-Karjala

Vaikuttamisen kärjet 2020 – Pohjois-Karjala

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

Kuvat

Mikko Honkonen (ylä)
Teemu Pesonen (ala vasen)
Sami Laakkonen (ala keski)
Abloy (ala oikea)

Viimeistely

Marja Walling

Sisällys

Saatteeksi	5
Pohjois-Karjalan strategiset vaikuttamisen kärkihankkeet.....	6
Elinvoimapolitiikka ja osaamisrakenteet.....	6
Liikennejärjestelmän kehittäminen	8
Hallinnon uudistaminen, kuntatalous ja sisäinen turvallisuus.....	9
Ympäristö- ja luonnonsuojeluhankkeet	9
Hankkeet hallinnonaloittain	10
Ulkoasiainministeriö (talousarvion pääluokka 24)	10
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).....	22
Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30).....	32
Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)	38
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32).....	59
Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33).....	71
Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35).....	72
Liite	76
Liite 1 Pohjois-Karjalan väestömuutokset 2018	76

Saatteeksi

”Vaikuttamisen kärjet 2020 – 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 aina 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 käytötalouden valtionosuuksia että investointien rahoittamista. Kuntapalvelujen lisäksi tulee turvata valtion järjestämien palveluiden saatavuus maan kaikissa osissa liikenneinfrastruktuurin, liikennepalvelujen, tietoliikenneyhteyksien, koulutuksen, yritys- ja työvoimapalveluiden sekä sisäisen turvallisuuden osalta.

Julkisen taloustilanteen näkymä sekä valtiontalouden liikkumavara vuodelle 2020 jatkuvat haastavina. Suomen pankki arvioi, että nopein talouskasvun vaihe on ohitettu. Talouskasvun arvioidaan hidastuvan vuonna 2019 noin 1,9 prosenttiin ja siitä edelleen pitkän aikavälin kasvupotentiaalinsa tuntumaan, vajaaseen 1,5 prosenttiin. Demografiseen kehitykseen liittyvät ongelmat, kuten aiemmin ennakoitua heikompi nuorisoikäluokkien kehitys ja huoltosuhteen heikkeneminen, merkitsevät vaikeita aikoja julkiselle sektorin kantokyvylle niin Pohjois-Karjalassa kuin koko maassa.

Maan hallituksen on toimenpiteillään kannustettava kasvuun eri puolilla maata. Hyviä kohteita ovat kasvua tukevien infrastruktuurihankkeiden toteuttaminen, yritysten toimintaympäristön kehittäminen ja työvoiman saatavuuden turvaaminen. Maakunnan työllisyystilanne on parantunut, mutta työttömyys- ja työllisyysasteiden ero koko maahan on pysynyt samalla tasolla. Hallitukselta toivotaan löytyvän valmiutta rohkeille alueellisille kannustimille ja kokeiluille työllisyyden nostamiseksi ja työvoiman saatavuuden varmistamiseksi.

Tienpidossa pari vuotta käytössä olleen korjausvelkalisärahoituksen lakattua on palattu niukalle ja ostovoimaltaan heikkenevälle rahoitustasolle. Väyläverkon kunto jatkaa edelleen heikkenemistään. Liikennejärjestelmän korjausvelan hoitamisen rinnalla on kyettävä investoimaan myös kehittämiseen.

Pohjois-Karjalassa ei ole alkuvuodesta 2019 käynnissä ensimmäistäkään merkittävää valtion väyläverkon kehittämishanketta. Katseet kohdistuvat ensimmäiseen parlamentaariseen 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jonka on määrä valmistua keväällä 2020. Tarvitaan sekä selkeä rahoitustason nosto perusväylänpitoon että kasvua ja elinvoimaa tukevia väyläinvestointeja eri puolille maata. Joensuun ratapihahankkeen valtionrahoitus 77 milj. euroa on välttämätöntä saada budjettirahoitukseen piiriin vuosina 2020–2021. Itäsuomalaisittain suuret odotukset kohdistuvat Itäradat -hankekokonaisuuden etenemiseen.

Vaalikauden 2019–2023 sote-uudistuksen on tuettava Siun soten operatiivista toimintaa ja rahoituksellisesti kestävästä tulevaisuudesta. Pohjois-Karjalalle sopisi hyvin myös laajempi monialaisen maakunnan tehtäviin liittyvä maakunnallisen yhteistyön tiivistäminen.

Pohjois-Karjalan strategiset vaikuttamisen kärkihankkeet

Elinvoimapolitiikka ja osaamisrakenteet

Investoinnit liikkeelle ja teollisuusalueiden infrastruktuurin kehittäminen

- Nurmeksen vihreän teollisuuden alueen investointien edistäminen.
- Kiteen Puhoksen alueen teolliset investoinnit.
- Joensuun Green Park -teollisuuspuiston kehittäminen biotalouden teknologiateollisuuden kansalliseksi lippulaivaksi.
- Lieksan Kevätniemen metsä- ja bioteollisuusinvestointien edistäminen.
- Metsä- ja biotalousyritysten investoinnit tuotantovolyymien ja jalostusasteen merkittävään nostamiseen sekä innovaatioihin.
- Outokumpu Mining Camp -hankekokonaisuuden toteuttaminen.
- Vapon Ilomantsin teknisen hiilen tehtaan käynnistymistä tukevat toimet.

Metsäbiotalouden huippuosaamiskeskittymän vahvistaminen

- Olemassa olevien osaamisrakenteiden, verkostojen ja innovaatiotoiminnan vahvistaminen edelleen (Itä-Suomen yliopisto, Luonnonvarakeskus, Euroopan metsäinstituutti, Karelia, Riveria).
- Metsäbiotalouden huippuosaamiskeskittymän uudet avaukset.

Pitkjänteinen kansallinen kaupunkipolitiikka

- Yliopistokaupunkien vahva kasvupoliittinen kumppanuus valtion kanssa myös kasvusopimuskauden 2016-2019 jälkeen.
- Maakuntakeskus Joensuun kasvuedellytysten turvaaminen ja Joensuun osaamiskärkien sisällyttäminen kansallisiin kaupunkipoliittisiin linjauksiin.

Pohjois-Karjalan työllisyyden kasvuohjelma, työvoiman saatavuuden turvaaminen ja ratkaisut kohtaanto-ongelmaan

- Työllisyysasteen nostaminen lähemmäksi valtakunnallista keskiarvoa.
- Työvoiman saatavuuden turvaaminen ja ratkaisut kohtaanto-ongelmaan.



EU:n koheesipolitiikka 2021–2027 ja Pohjois-Karjalan tavoitteet

- Rahoituksen taso ja kohdentuminen.
- EU:n alue- ja rakennepolitiikan kansallinen valmistelu.

Koulutuksen, tutkimuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala

- Koulutuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala -projekti.
- Pohjois-Karjala koulutuksen ja pedagogisen osaamisen huippumaakunnaksi.
- Kasvatusalan tutkimuksen ja opettajankoulutuksen kehittäminen.
- Fotoniikan lippulaiva.
- Monialaisen ammattikorkeakoulun toiminnan turvaaminen.
- Ammatillisen koulutuksen resurssien lisääminen ja osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen, koulutuksen antaminen omalla äidinkielellä.
- Toisen asteen metalli- ja kaivannaisalan koulutuksen turvaaminen Outokummussa.
- Karelia-ammattikorkeakoulun toimiluvan täydentäminen rakennusmestari (AMK) koulutusvastuulla.
- Englanninkielisen koulutuksen sisällyttäminen koulutuksen järjestämislupaan kone- ja tuotantotekniikan perustutkintoon.

Kolin kestävää matkailua tukevat investoinnit

- Investoinnit kansallispuiston palveluvarustukseen ja kestävään matkailuun ka. 4,5 milj. €.
- Pysäköintiongelmien ratkaisut Ukko-Kolilla, Kolin kylällä ja Kolin satamassa.

Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen vahvistaminen Suomen johtavana kansainvälisten suur tapahtumien järjestämispaikkana ja vapaa-ajan keskusta tukevien kohteiden rakentaminen



Liikennejärjestelmän kehittäminen

Pohjois-Karjalan tavoitteet valtakunnalliseen 12-vuotiseen parlamentaariseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan

Perusväylänpidon tasokorotus 300 milj. € / vuosi

Rataverkon ja junaliikenteen kehittäminen

- Joensuun ratapihahankkeen toteuttaminen, toteutusvalmis kohde, ka. 77 milj. €.
- Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus
 - Joensuu–Imatra perusparantaminen ja nopeudennosto (seuraava toimenpide toteutus- ja rakennussuunnittelu).
 - Itärataoikaisu Helsinki–Helsinki–Vantaan lentoasema–Porvoo–Kouvola (seuraava toimenpide jatkosuunnittelun organisoituminen).
 - Pääradan kapasiteetin lisääminen Uudellamaalla (lentorata/lisäraiteet) (seuraava toimenpide toteutustavan valinta ja jatkosuunnittelu).
- Joensuu–Ilomantsi perusparantamisen jatko rataosuudella Heinävaara–Ilomantsi.
- Joensuu–Varkaus–Pieksämäki sekä Joensuu–Lieksa–Nurmes -yhteysvälien henkilöjunaliikenteen kehittäminen.

Maantieyhteyksien ja rajaliikenteen kehittäminen

- Valtatien 23 parantaminen välillä Varkaus–Viinijärvi (seuraava toimenpide Karvion kohdan investoinnit).
- Valtatien 9 kehittäminen Onkamo–Niirala (seuraava toimenpide tiesuunnitelman laatiminen Niirala–Marjomäki).
- Valtatien 9 kehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (Viinijärvi–Vartiala) (seuraava toimenpide suunnitteluvalmiuden nosto).
- Valtatien 6 perusparantaminen Joensuun ja Imatran välillä (seuraava toimenpide suunnitteluvalmiuden nosto).
- Kantatien 73 perusparantaminen Uuro–Lieksa–Nurmes
- Nopeana toimenpiteenä päällysteen uusiminen maantie 15841 liittymä (Kurkisuo)–Lieksan taajama, ka. 1,7 milj. €.
 - Muut toimenpiteet kantatiellä 2,0 milj. €.
- Valtateiden paikalliset liikenneturvallisuustoimenpiteet
 - Valtatien 6 ja kantatien 71 liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt Puhoksen kohdalla Kiteellä, toteutusvalmis kohde, ka. 3,7 milj. €.
 - Valtatien 9 Liperin Ylämyllyn liikennejärjestelytoimenpiteet, kokonaisratkaisusta päättäminen ja tiesuunnitelman laatiminen.
- Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kehittäminen ja kilpailukyvyyn turvaaminen.

Joensuun lentoliikenteen kehittäminen

- Maakunnan saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille välttämättömien lentoyhteyksien palvelutason kehittäminen Helsinki–Vantaalle ja maailmalle.

Vesiliikenteen kehittäminen

- Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja vedenpinnan nosto.

Hallinnon uudistaminen, kuntatalous ja sisäinen turvallisuus

- Kuntien kestävän rahoituspohjan ja peruspalvelujen turvaaminen valtionosuusjärjestelmällä
- Soteuudistus ja monialaisen maakunnan tehtävät vaalikaudella 2019–2023
 - Pohjois-Karjalan on oltava itsenäinen palvelujen järjestäjä
 - Valtakunnallisen ratkaisun on vahvistettava Siun soten toimintaa
 - Sotelle tarvitaan valtiolta suoraan järjestäjälle tuleva valtakunnalliseen tarvevakiointiin perustuva rahoitus, joka kannustaa kustannustehokkuuteen.
 - Pohjois-Karjalan pelastuslaitoksen on oltava osa maakunnallista ratkaisua
 - Tehtäviltään monialaisen maakunnan toiminta on mahdollistettava
 - Heinäveden kunta osaksi Pohjois-Karjalan maakuntaa I.I.2020 lähtien
- Digitaalisuuden ja paikkariippumattoman työn mahdollisuuksien hyödyntäminen valtion toimintojen sijoittamisessa.
- Turvallisuusviranomaisten määrärahojen tasokorotus ja operatiivisen toiminnan turvaaminen

Ympäristö- ja luonnonsuojeluhankkeet

- Vaelluskalahankkeiden edistäminen
 - Pielisjoki–Kuurna
 - Lieksanjoki–Pielisen virtavedet
 - Alakoitajoki
 - Kelvänjoki

Hankkeet hallinnonaloittain

Ulkoasiainministeriö (talousarvion pääluokka 24)

Vaikuttaminen Euroopan Unionissa

Perustelu: EU-tasolla tehtävät päätökset vaikuttavat moneen Pohjois-Karjalalle tärkeään asiaan. Koheesiopolitiikan 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

Metsäbiotalouteen 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 politiikka-aloitteissa. 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 innovaatio-ekosysteemien ja klustereiden verkottuminen ja vahvistaminen, osaamispohjan 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.

Lyhytaikainen matkailua tukeva viisumivapauskäytäntö EU / Venäjä

Perustelu: Venäjän talouskehitys, ruplan heikko kurssi ja talouspakotteet ovat viime vuosina vähentäneet kaupankäyntiä ja venäläisten matkailua Suomeen. Laskusuuntainen kehitys on kuitenkin taittunut. Vuonna 2018 Niiralan kansainvälisellä rajanylityspaikalla rajanylittäjien kokonaismäärä oli 1,15 milj. ylittäjää, mikä oli noin 66 000 (-5,4 %) ylittäjää vähemmän kuin vuonna 2017. Lasku oli seurausta suomalaisten rajanylittäjien määrän vähenemisestä. Venäläisten ylittäjien määrä kasvoi hieman edellisvuoden tasosta.

Kaupan ja matkailun kannalta venäläiset asiakkaat ovat jatkossakin erittäin 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 hyvä pitää pitkän aikavälin tavoitteena ja Suomen on hyvä edistää keskustelun jatkumista EU:ssa.

Helsingin ja Pietarin välisessä risteilyliikenteessä toteutettu 72 tunnin viisumivapaus osoittaa kuinka paljon viisumivapaus voi lisätä matkailua ja helpottaa kanssakäymistä. Suomen ja Venäjän välillä viisumivapaus-pilotti 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 on ollut kuluvalle vuosikymmenellä uhkakuvia. Oikeusministeriö päätti kuitenkin lokakuussa 2015, että vankilaverkosto säilytetään nykyisellään ja vankiloiden toimintaedellytykset turvataan. Ratkaisu on huomioitu valtiontalouden kehyspäätöksessä vuosille 2017–2020.

Pohjois-Karjalan vankilayksiköitä on kehitettävä pitkäjänteisellä orientaatiolla myös kehyskauden jälkeen. Pyhäselkä ja Juuka ovat toiminnallisesti tehokkaita, kiinteistötekniisesti hyvässä kunnossa. Ne turvaavat rikosseuraamusalan palvelujen saavutettavuutta ja niillä on alueen kannalta merkittävä työllisyysvaikutus.

Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)

Rajavartiolaitoksen toimintamenot 26.20.01

Kärkihanke: Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kehittäminen ja kilpailukyvyn turvaaminen

Perustelu: Vaikka henkilöliikennemäärät Niiralan kansainvälisellä rajanylityspaikalla ovat pienentyneet vahvoista kasvun vuosista, Niirala on erittäin tärkeä Pohjois-Karjalan aluetaloudelle ja yritysten kasvupotentiaalille koko Itä-Suomessa. Merkitys näkyy muun muassa kaupan ja logistiikan 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 2018 venäläisten rajanylittäjien määrä Niiralassa kasvoi hieman, mutta suomalaisten määrä jatkoi laskuaan. Kaikkiaan rajanylityksiä oli noin 1,15 milj. (ennätysvuonna 2013 ylittäjiä oli noin 1,62 milj.).

Vaikka Niiralan matkustajamäärät eivät tällä hetkellä edellytä rajanylityspaikan merkittävää jatkokehittämistä, on matkustajamäärien kasvuun ja kehitystoimenpiteisiin ylityspaikalla syytä varautua. Lähtökohta kehittämisessä on, että nykyisten rajanylityspaikkojen kapasiteetti riittää kasvavallekin liikenteelle eikä uusien ylityspaikkojen avaamista ole tarpeen edistää. Näin on linjannut myös ministeriöiden välinen itäliikkuvuuden kasvun työryhmä. Matkustajamäärien kasvaessa rajanylityspaikkoja tulee kehittää molemmin puolin rajaa yhteistoiminnassa rajanylityspaikalla toimivien viranomaisten sekä rajanylityspaikkojen kehittämisestä vastaavien virastojen kanssa. Esimerkkinä yhteistoiminnasta ja mahdollisuuksista Niiralan vastaista maantien rajanylityspaikkaa Venäjän Värtsilässä peruskorjataan EU:n tuella Karelia CBC -ohjelman infrastruktuurihankerahoituksella vuosina 2019–2022.

Niirala palvelee myös rautatieliikenteen ylityspaikkana ja näkymät rautatieliikenteen kasvulle Niiralan rajanylityspaikan kautta ovat valoisat. Yksi merkittävä kasvutekijä on konttiliikenne, joka käynnistyi vuonna 2015 Stora Enso liukosellun konttikuljetuksilla Niiralan kautta Keski-Kiinaan. Tavaroiden kuljetus rautateitse Suomesta Niiralan kautta Keski-Kiinaan kestää vain 10–12 päivää, kun yhdistettynä meri- ja maakuljetuksena sama matka vie yli 50 päivää. Kuljetus toteutetaan yhdessä venäläisten, kazakstanilaisten ja kiinalaisten yhteistyökumppaneiden kanssa. Toimiva junayhteys lisää kysyntää ja uusi Silkkitie-reitti tarjoaa hyvät mahdollisuudet yritysten liiketoiminnan laajentamiseen ja tehostamiseen.

Mahdollisuus hyödyntää nopeaa junayhteyttä kiinnostaa useita teollisuuden aloja. Potentiaalista kertoo, että esimerkiksi pelkästään Suomen metsäteollisuuden viennin arvo vuonna 2017 oli 12,1 mrd. euroa, josta Aasian osuus oli 22 %. Yksin kasvavien Kiinan markkinoiden osuus viennistä oli 9,3 %.

Tavarakuljetusten odotettu lisääntyminen edellyttää, että Niiralan rautatie-rajanylityspaikan infrastruktuuri sekä Rajavartiolaitoksen ja Tullin toimintaresurssit ja teknisen valvonnan laitteet ovat riittävät, jotta tavarajunien rajanylitys onnistuu sujuvasti.

Lisäksi Niiralasta länteen ja pohjoiseen suuntautuvan rataverkon on oltava riittävän hyvässä kunnossa. Tullin näkemyksen mukaan Niiralan ja Värtsilän tulleihin tarvittaisiin junien läpivalaisulaitteet, jotka nopeuttaisivat tullausprosessia. Tarve korostuu, kun

junakontteja alkaa kulkea Niiralan kautta suurempia määriä.

Tilapäisten rajanylityspaikkojen kehittämisedellytysten turvaaminen

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

Inarin tilapäinen rajanylityspaikka on metsäteollisuuden näkökulmasta merkittävä ja sen vahvistamisella on teollisuuden vahva tuki. Vaikka rajanylityspaikan kautta saapunut puuvirta on tilapäisesti laskenut, voi muutos toiseen suuntaan tapahtua nopeasti. Lieksan kaupunki korostaa lisäksi, että kansallisten ja kansainvälisten matkailijaryhmien (pienbus- sit ja linja-autot) mukaan ottaminen Inarin rajanylityskäyttöön tukisi matkailun kehittämistä rajan molemmin puolin.

Ilomantsin kunta pitää kunnan alueella sijaitsevien Leminahon ja Haapovaaran tilapäisten rajanylityspaikkojen rakenteiden ja kehittämismahdollisuuksien säilyttämistä tärkeänä mahdollisia tulevia tarpeita varten.

Kärkihanke: Turvallisuusviranomaisten määrärahojen tasokorotus ja operatiivisen toiminnan turvaaminen

Perustelu: Turvallisuusviranomaisten määrärahoja on leikattu viime vuosina 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 ollaan tilanteessa, jossa viranomaiset joutuvat toimimaan riittämättömin resurssein ja jatkuvan leikkauspaineen alla. Tilannetta kuvaa poliisin osalta se, että Itä-Suomen poliisin alueella 40 % rikoksista jäi vuonna 2018 tutkimatta. Syynä on myös valtakunnallisessa keskustelussa esillä ollut poliisin resurssipula, joka johtaa rikostapausten priorisointiin ja siihen, että pienempiä rikoksia jää voimavarojen puutteesta selvittämättä. Myös tärkeästä ennaltaehkäisevästä työstä ja valvonnasta joudutaan tinkimään.

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 tosiasialliseen turvallisuusympäristöön liittyvät tekijät edellyttävät poliisin resurssien merkittävää lisäämistä. Sisäisen turvallisuuden strategian linjausten mukaisesti poliisin näkyvyyttä sekä toimintavalmiutta on vahvistet-

tava varmistamalla poliisien riittävä vahvuus. Pohjois-Karjalan kaltaisessa pitkien etäisyyksien maakunnassa poliisiasemien palvelut on myöskin säilytettävä vähintään nykytasoisina. Kansalaisten tulee voida hoitaa lupa-asiat paikallisesti.

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

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 analyytiikkapalveluiden suuntaan. Tästä hyötty tulevaisuudessa koko puolustushallinto.

Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

Kärkihanke: Kuntien kestävän rahoituspohjan ja peruspalvelujen turvaaminen valtionosuusjärjestelmällä (Kuntien tukeminen, valtionosuus kunnille peruspalvelujen järjestämiseen 28.90.30)

Perustelu: Pohjois-Karjalan kuntien käyttötalouden tilanne on saavuttanut viime vuosina koko maata. Kuntatalouden historiassa tilannetta osoittava vuosikate on ollut harvoin koko maata parempi. Huomioitavaa kuitenkin on, että taso on saatu koko maata kireämmällä kunnallisverotasolla. Pohjois-Karjalan kuntien painotettu tuloveroprosentti 20,76 vuodelle 2019 on lähes yhden prosenttiyksikön 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.

Valtionosuuksia on jatkuvasti vähennetty tällä vuosikymmenellä ja myös viime vuosina, vaikka absoluuttiset luvut eivät niin aina anna ymmärtääkään. Kuntien veromenetyksiä, jotka ovat johtuneet kuntalaisten verovähennysten kasvattamisesta, on jatkuvasti lisätty. Veromenetysten kompensaatiot on puolestaan toteutettu kunnille valtionosuuksien kautta niitä lisäämällä. Käytännössä varsinaiset peruspalveluihin kohdistuvat valtionosuudet ovat siis vähentyneet, muun muassa indeksitarkistusten jäädyttämisestä sekä kiky-sopimukseen perustuvista leikkauksista johtuen. Jotta lakisääteiset peruspalvelut pystytään järjestämään riittävinä, on tehtävä valtionosuuksien tasotarkistus tai vähintään säilytettävä niiden reaalin taso.

Heikon veropohjan kuntien näkökulmasta valtionosuuksilla on erityisen suuri merkitys palvelujen järjestämisessä. Valtionosuusjärjestelmän uudistus astui voimaan vuoden 2015 alusta ja uutta järjestelmää tultaneen kehittämään tulevalla hallituskaudella. Olosuhdetekijöiden painoarvoa tulee nostaa siten, että pitkät etäisyydet, syrjäisyys, kuntien laaja-alaisuus ja harva asutus sekä vesistöjen pirstoma aluerakenne huomioidaan palvelujen turvaamiseksi. Erityisesti verotulojen tasausjärjestelmä on pidettävä voimassa vähintään nykyisillä tasauksilla. Kaavailut 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.

Työttömyys aiheuttaa seurannaisvaikutuksineen kunnille korkeita menoja ja viime vuosina kuntien rahoitusvastuuta erityisesti pitkäaikaistyöttömyydestä on työmarkkinatukijärjestelmän kautta lisätty. Vuonna 2018 Pohjois-Karjalan kunnat maksoivat uuden käytännön mukaisesti työmarkkinatukea Kelalle 16,3 milj. euroa välillisistä työttömyysmenoista (veromenetykset, toimeentulotuki ym.) puhumattakaan. Kuluerä vastaa noin 0,75 tuloveroprosentin tuottoa eli puhutaan varsin merkittävästä menosta. Taso pysyi edellisen vuoden lukemissa, kun koko maassa tapahtui jo vähennystä 8 %. Tämä kertoo omalta osaltaan työttömyyden alueellisista suurista eroista.

Kuntien on saatava käyttöönsä omaan päätöksentekoon liittyviä ”työkaluja”, jotta työmarkkinatukimaksut eivät rasittaisi kuntataloutta nykyisenkaltaisesti. Mikäli pitkäaikais-

työttömyyden 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 kunnat esittävät, että valtiovarainministeriön kunta- ja aluehallinto-osasto osallistuisi syksyyn 2019 mennessä toteutettavaan kuntien talousselvitykseen. Kuntien talouden 2020-luvun suuria haasteita luotaava, skenaariotyyppinen tarkastelu laaditaan jokaisen Pohjois-Karjalan kunnan osalta. Pohjois-Karjalan kuntataloustyöryhmän nimissä on asiasta laadittu yhteistyöpyyntö VM:lle.

Kärkihanke: Soteuudistus ja monialaisen maakunnan tehtävät vaalikaudella 2019–2023

Perustelu: Pohjois-Karjalassa oli laaja yhteisymmärrys ja yhteinen tahtotila viedä maakunta- ja soteuudistusta eteenpäin. Uudistuksen valmistelu maakunnassa eteni hyvin. Valtakunnallinen maakunta- ja sote-uudistuksen valmistelu päättyi hallituksen eroon. On tärkeää jatkaa sekä soten jatkovalmistelua, että muiden monialaisen maakunnan tehtävien mahdollistamista hallinnollista malleista riippumatta sekä hyödyntää maakunnissa tehty hyvä valmistelytyö.

Maakunnallinen Siun sote käynnistyi vuoden 2017 alussa. Pohjois-Karjalassa Siun soteen on koottu sosiaali- ja terveystalot, erikoissairaanhoidon, pelastuslaitos ja ympäristöterveys. Sosiaali- ja terveydenhuollon valtakunnallisen ratkaisun on vahvistettava Siun soten toimintaa niin hallintorakenteen, operatiivisen toiminnan kuin rahoituksenkin osalta. Samalla sosiaali- ja terveydenhuollon sekä erikoissairaanhoidon palvelujen integraatio on turvattava. Pelastuslaitoksen on myös luontevinta toimia samalla alueella. Näin turvataan parhaiten pelastuslaitoksen lakisääteisissä tehtävissä, ensihoidossa kuin maakunnallisessa varautumisessa asiakaslähtöisyys, palvelujen saatavuus, kustannustehokkuus kuin palvelujen integraatiokin.

Pohjois-Karjalan tavoitteena on monialaisen maakunnan mahdollistava valtakunnallinen ratkaisu. Mikäli monialaisen maakunnan perustamisessa ei kyetä etenemään seuraavalla hallituskaudella, on tässäkin tapauksessa alueen elinvoiman kannalta tärkeää varmistaa, että valtion aluehallinto toimii jatkossakin maakunnallisesti ja sillä on tehtäviensä suorittamiseen riittävät resurssit (Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen ja TE-toimiston tehtävät). Heinäveden kunta on anonut maakunnan vaihdosta Pohjois-Karjalaan. Heinäveden siirtyminen Pohjois-Karjalan maakuntaan on toteutettava jo vuoden 2020 alusta.

Kärkihanke: Valtion toimintojen sijoittaminen Pohjois-Karjalaan

Perustelu: Alueellistaminen ja siihen liittyvät mahdollisuudet on kirjattava selkeästi seuraavaan hallitusohjelmaan ja valtion toimintojen sijoittamista tulee jatkaa 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 etätö luovat uusia mahdollisuuksia paikasta riippumattomalle työlle. 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 Palkeet-synergian hyödyntämiseen. Koulutusprofiili on valtion toimintojen kannalta otollinen ja luo pohjan sekä hallinnon tukipalveluille, että tutkimuslaitosten vahvistamiselle.

Jo alueellistettuja yksiköitä (Palkeet, PVPALVK, SYKE, Luke) on mahdollista vahvistaa edelleen muun muassa tehtäväsiirroin pääkaupunkiseudun työvoiman eläköitymisen myötä. Tällöin alueellistamistoimenpiteisiin ei liity pakkosiirtoja eikä siirtymäajan kaksoismiehitysongelmia. Alueellistamistoimenpiteet myös osaltaan kompensoivat valtion toimintojen ja työpaikkojen vähennyksiä maakunnassa.

Paikasta riippumattomien toimintojen sijoitusmahdollisuuksia on myös muualla maakunnassa. Esimerkiksi Lieksassa toimii Kelan yhteyskeskus, josta johdetaan Kelan viiden yhteyskeskuksen verkostoa. Erinomaisesti liikkeelle lähtenyt yhteyskeskus omaa kaikki edut laajentumiseen sekä tilojen että henkilöstön osalta. Laajennus voidaan toiminnallisesti toteuttaa muun muassa toimeentulotuen, asumistuen ja omaishoidon tuen tehtävien siirrolla ja paikasta riippumattomina puhelin-, internet- ja sähköposti-palveluina.

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 vahvistaminen Outokummussa.
- Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) toimintojen vahvistaminen Joensuussa.
- Verohallinnon paikasta riippumattomat toiminnot.
- Kansaneläkelaitoksen (Kela) Pohjois-Karjalan vakuutuspiirin ja Lieksan yhteyskeskuksen vahvistaminen uusilla tehtävillä.
- Metsähallituksen toimintojen vahvistaminen Pohjois-Karjalassa, pysyvä toimipiste/projektitoimisto.
- Puhelinpalveluiden ja sähköisen asioinnin tehtävien alueellistaminen.
- Terveystieteiden edistämiseen liittyvät valtion toiminnot yhteistyössä Siun Soten kanssa, THL.

Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän ehdotusten toimeenpano

Perustelu: Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarinen työryhmä teki helmikuussa 2019 joukon ehdotuksia harvaan asutun maaseudun elinvoimaisuuden edellytysten kehittämiseksi. Ehdotukset sisältävät joukon 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 vajaaseen 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. Perustuslaillisen ennakoarvioinnin valmistuttua valtioneuvoston tulee tehdä päätös työryhmän esittämien toimenpiteiden eteenpäin viemisestä.

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. Lieksan kaupunki on halukas toimimaan kokeilukuntana.

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 2017 noin 700:lla ja työttömyysaste on korkea, 13,5 % (12/2018). Eryteisesti Puhoksen teollisuusalue on menettänyt yrityksiä ja työpaikkoja yritysten konkurssien myötä. Tällä hetkellä Puhoksessa on vapaana noin 30 000 neliötä tuotantotiloja eikä niihin toistaiseksi ole ponnisteluista huolimatta saatu uutta yritystoimintaa merkittävässä määrin.

Hyvistä liikenteellisistä valmiuksista ja tarjolla olevista tonteista ja tiloista huolimatta Kiteen vetovoima ei näytä riittävän uusien yritysten sijoittumiseksi. Viimeksi Kiteen kaupunki alensi kaikkien omien teollisuustonttien hinnat houkuttelevuuden lisäämiseksi. Tarvitaan uusia vahvempia toimenpiteitä yritystoiminnan ja työpaikkojen luomiseksi. Kiteen veromallissa yritykseen tulo-rahoituksella 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 kulloinkin 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.

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 alemman asteisen tieverkon kunnostamiseen.

Konkurssilainsäädännön muuttaminen

Perustelu: Konkurssilainsäädäntöä on muutettava siten, että pantinhaltija ei voi kohtuuttomasti pitkitää 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 rikottu ja sisätiloissa on tehty laajamittaista ilkivaltaa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

Kärkihanke: Koulutuksen, tutkimuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala

Koulutuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala -projekti

Perustelu: Pohjois-Karjalan koulutus- ja sivistysstrategiassa vuosille 2019–2021 nostettiin kolme keskeistä kehittämisteemaa: 1) Sivistyksen ja osallisuuden tukeminen, 2) Työn ja yrittäjyyden uudistaminen ja 3) Koulutuksen vetovoiman ja työllistävyyden parantaminen.

Sivistyksen ja osallisuuden tukemiseksi strategiassa esitettiin ajatus ”Koulutuksen ja osaamisen Pohjois-Karjala -projektista”. Koulutuksen Pohjois-Karjala projektin tavoitteena on nostaa maakunnan koulutustasoa, tukea osaamisen kehittämistä ja elinikäistä oppimista puuttamalla koulutukseen osallistumisen esteisiin (opiskelua koskevat asenteet, taloudelliset esteet ja koulutuksen saavutettavuus). Opiskeluun ja oppimiseen liittyvät asenteet periytyvät ja esimerkiksi nuorten asenteisiin koulutukseen ja uskoon koulutuksen työllisyyttä parantavaan vaikutukseen vaikuttavat vanhempien koulutustaso ja perheen taloudellinen tilanne.

Hankkeella pyritään tukemaan yleistä koulutustason nousua ja estämään matalan koulutustason periytymistä ja koulutuksesta ja työelämästä syrjäytymistä. Koulutukseen osallistumisen sekä opinnoissa ja työelämässä pärjäämisen tueksi tarvitaan kaiken ikäisille suunnattua opinto- ja ammatinvalinnan ohjausta ja aktiivista opintomahdollisuuksien markkinointia.

Uusiin osaamistarpeisiin vastaamiseksi ja jatkuvan oppimisen mahdollistumiseksi tarvitaan panostuksia ja koulutukseen alkuopetuksesta aikuisopetukseen. 1970-luvulla huoli kansanterveydestä käynnisti Pohjois-Karjala-projektin, jolla levitettiin tietoa terveellisistä elintavoista ja puututtiin sosioekonomisiin taustoihin terveyskäyttäytymisessä. 2020-luvun haasteet liittyvät osaamisen kehittämiseen ja yhteiskunnan muutokseen vastaamiseen ja tarvitaan vastaava hanke, jolla edistetään oppimisvalmiuksia ja asenteita jatkuvaan oppimiseen. Valtiota odotetaan kumppaniksi Koulutuksen Pohjois-Karjala -projektiin.

Pohjois-Karjala koulutuksen ja pedagogisen osaamisen huippumaakunnaksi

Perustelu: Pohjois-Karjala on valtakunnallisesti merkittävä koulutusmaakunta laaja-alaisen koulutustarjonnan, pedagogisen kehittämisen ja koulutuksen volyymien näkökulmista. Koulutussektorilla työskentelee noin 5 000 pohjoiskarjalaista. Pelkästään Joensuussa toisen ja korkea-asteen tutkintotavoitteisia opiskelijoita on noin 21 200 ja opiskelijoiden osuus väestöstä on 27,8 %. Maakunnan koulutustarjonta on kattavaa, laadukasta ja kilpailukykyistä. Itä-Suomen yliopisto on pärjännyt hyvin myös kansainvälisissä yliopistovertailuissa.

Itä-Suomen yliopiston Savonlinnan kampus siirtyi Joensuuhun 1.8.2018. Siirtymän jälkeen Joensuussa toimii Suomen monipuolisin opettajakoulutus, jossa voi opiskella varhaiskasvatuksesta maisterikoulutukseen ja suorittaa kaksoiskelpoisuuden. Yliopistossa on Suomen laajin vapaa sivuaineoikeus. Yliopiston strateginen, vahva tutkimus-

alue Oppiminen vuorovaikutteisissa ympäristöissä tutkii muun muassa opetusteknologian joustavaa soveltamista. Joensuussa on myös opetusteknologiaan liittyvää yritystoimintaa ja kehittämistä tukee edelleen se, että koulutusorganisaatioiden välinen yhteistyö toimii hyvin ja koulutustarjonta kytkeytyy vahvasti alueen elinkeinoelämään. Uudet avaukset palvelevat alueen kilpailukyvyn kehittymistä ja muuttuvan toimintaympäristön tarpeisiin vastaamista sekä tarjoavat opetusteknologian kehittämislle erinomaisen alustan.

Myös tulevaisuutta ajatellen koulutuksenjärjestäjillä on kehittämistavoitteita koulutuksen laadun, kilpailukyvyn ja vaikuttavuuden turvaamiseksi. Esimerkiksi maakunnan edelläkävijäasema sosiaali- ja terveystalouden uudistamisessa on synnyttänyt valtakunnallisesti ainutlaatuisen strategisen kumppanuuden palveluiden tarjoajan ja koulutuksen järjestäjien välille. Koulutusviennissä on tehty merkittäviä päänavauksia ja Joensuun kaupunki on yhdessä alueen koulutuslaitosten, yritysten ja muiden maakunnan kuntien ja toimijoiden kanssa aloittanut uudentyyppisen panostuksen koulutuksesta liiketoimintaa ja vientiä -kokonaisuuteen. Yhteistyö valtakunnallisten organisaatioiden kanssa on merkittävässä roolissa koulutuksen kansainvälistymisessä.

Koska koulutussektorin merkitys maakunnassa on suuri, myös sektoria koskeneilla määräraha- ja uudistuksilla on ollut keskimääräistä suuremmat vaikutukset. Talouden ja toiminnan tasapainottamiseksi on toteutettu merkittäviä rakenteellisia toimenpiteitä, terävöitetty koulutusprofiileja sekä tiivistetty toimitiloja. Sopeutusten myötä maakunnan koulutusjärjestelmä on trimmattu kovaan kuntoon.

Opetus- ja kulttuuriministeriön sekä muiden koulutusorganisaatioiden toimintaa ohjaavien ja niihin vaikuttavien ministeriöiden tulee tukea käytettävissä olevilla keinoilla koulutustarjonnan kehittämisen edellytyksiä. Myös resurssien tulee olla kunnossa ja niiden mitoituksessa tulee huomioida alueen työllisyystilanne.

Kasvatusalan tutkimuksen ja opettajankoulutuksen kehittäminen

Perustelu: Itä-Suomen yliopisto on keskittänyt opettajankoulutuksen Joensuun kampukselle 1.8.2018 alkaen. Toinen harjoittelukouluyksikkö on käynnistynyt 1.1.2019 Rantakylässä, missä on mahdollista saada valmiuksia työskentelyyn myös maahanmuuttajataustaisten sekä erityisen tuen piirissä olevien lasten ja nuorten kanssa. Siirron jälkeen Joensuun kampuksella toimii Suomen monipuolisin opettajakoulutus.

Oppilaitokset ja Joensuun kaupunki panostavat opiskelijoiden osallisuuteen ja hyvinvointiin. Karelia-ammattikorkeakoululla on strateginen kumppanuus opiskelijakunta POKA:n kanssa ja opiskelija-asuntotilannetta helpottaakseen Joensuun kaupunki on sitoutunut rakentamaan 750 uutta opiskelija-asuntoa. Opettajankoulutuksen keskittäminen Joensuun kampukselle merkitsee alan tutkimustoiminnan edellytysten huomattavaa parantumista sekä opiskelijoiden sivuainetarjonnan monipuolistumista.

Opettajankoulutuksen kehittämiseen liittyvään digitalisaatioon ja tätä tukevaan oppimisympäristöjen kehittämiseen sekä alan tutkimustoimintaan avautuu 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 tässä suunnittelussa ja

toteutuksessa.

Yliopisto on sitoutunut lisäämään lastentarhanopettajankoulutuksen aloituspaikkoja pysyvästi 70 paikkaan. Keskittämisen myötä myös varhaiskasvatuksen koulutukseen ja tutkimukseen avautuu lupaavia näkymiä alan jatkokoulutuksen edellytyksiä edistävästä mahdollisuudesta.

Fotoniikan lippulaiva

Perustelu: Itä-Suomen yliopisto on mukana PREIN – Photonics Research and Innovation -lippulaivassa. PREIN-lippulaiva on yksi kuudesta hallitusohjelman mukaisesta Suomen Akatemian lippulaivasta. Lippulaivahankkeessa keskitytään fotoniikan perustutkimukseen ja sen tulosten hyödyntämiseen sovelluksissa ja innovaatioissa. Tämä toteutetaan vahvistamalla alan keskeisten toimijoiden muodostamaa fotoniikan ekosysteemiä. Fotoniikka on Suomessa avainteknologia monella perinteisellä teollisuudenalalla metsä- ja paperiteollisuudesta lähtien. Suomen Akatemian ja yliopistojen rahoituksen lisäksi lippulaivaohjelman mukaisesti toiminnan innovatiivisen vaikuttavuuden ja alan yrittäjyyden ja työpaikkojen lisäämiseksi toiminnan onnistuminen edellyttää pitkäjänteistä valtion rahoitusta.

Monialaisen ammattikorkeakoulun toiminnan turvaaminen

Perustelu: Karelia-ammattikorkeakoulu on yksi Suomen pisimpään toimineista ammattikorkeakouluista. Karelia profiloituu erityisesti sosiaali- ja terveystieteiden sekä tekniikan kouluttajana sekä vahvana uusien avauksien tekijänä hanketoimijana. Muuttotilastojen sekä opiskelijoiden sijoittumistietojen perusteella on tärkeää kouluttaa Pohjois-Karjalassa osaajia oman maakunnan tarpeisiin ja näin varmistaa osaavan työvoiman saanti yrityksiin sekä julkiselle sektorille. Myös työssä olevien työntekijöiden jatkuvan kouluttamisen mahdollisuudet sekä yritysten kilpailukykyyn varmistaminen maakunnassa ovat ammattikorkeakoulun keskeisiä tehtäviä. Valtion on koulutuspolitiikassaan vahvistettava Karelian kilpailukykyä ja toimintaedellytyksiä.

Ammatillisen koulutuksen resurssien lisääminen ja osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen

Perustelu: Osaavan työvoiman saatavuus on noussut keskeiseksi Pohjois-Karjalan maakunnan työpaikkojen haasteeksi. Samanaikaisesti maakunnan työllisyystilanne vaatii myös erityisiä toimenpiteitä. Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverian tehtävänä on vastata näihin haasteisiin järjestämällä eri puolilla maakuntaa monialaista ja vaikuttavaa ammatillista koulutusta yhteistyössä alueen työ- ja elinkeinoelämän kanssa. Osaamisen kehittämisen kohteena ovat sekä nuoret että työikäinen väestö. Tehtävänä on kehittää myös alueen työelämää ja tukea yritystoiminnan kehittymistä.

Ammatillisen koulutuksen reformilainsäädäntö astui voimaan vuonna 2018. Reformin keskeiset tavoitteet ovat asiakaslähtöisyys ja osaamisperusteisuus. Samalle ajanjaksolle kohdistuneet merkittävät valtionosuusrahoituksen vähennykset (mukaan lukien työvoimakoulutus) ovat kuitenkin heikentäneet koulutuskuntayhtymän toimintaedellytyksiä perustehtävänsä hoitamiseen reformin edellyttämällä tavalla sekä osaavan työvoiman saatavuutta Pohjois-Karjalassa.

Käytännössä lisääntynyt tarve työelämäyhteistyöhön sekä opintojen henkilökohtaistamiseen vaativat selkeästi nykyistä enemmän työpanosta vaikuttavuuden aikaansaamiseksi. Kun taloudelliset resurssit ovat merkittävästi vähentyneet, tämä ei onnistu

riittävällä tavalla ja toiminta-alueen osaavan työvoiman saatavuus vaarantuu.

Koulutuskuntayhtymän tutkintojen ja koulutusten järjestämislupa uudistui reformin myötä. Alueen osaavan työvoiman saannin turvaamiseksi tarvitaan myös uusia avauksia. Suurinta pulaa osaavasta työvoimasta kärsiville aloille tulee olla mahdollisuus saada tarvittava vieraskielinen järjestämislupa. Koulutusta on voitava antaa henkilöiden omalla äidinkielellä.

Toisen asteen metalli- ja kaivannaisalan koulutuksen turvaaminen Outokummussa

Perustelu: Outokummun kaupungilla on kunnianhimoinen kaivannaisalan kehittämishankekokonaisuus nimeltä Outokumpu Mining Camp ja alueella on vireillä myös mittava kaivos-hanke. Toteutuessaan kaivos- ja kemikaalitehdas tulee työllistämään noin 150 henkeä ja toimimaan vähintään seitsemän vuotta. Toisen asteen koulutuksen kehittäminen erityisesti metalli- ja kaivannaisalan tarpeisiin tukee tavoitteita.

Karelia-ammattikorkeakoulun toimiluvan täydentäminen rakennusmestari (AMK) koulutusvastuulla

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

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

Karelia-ammattikorkeakoulu aloitti vuonna 2014 talotekniikan koulutuksen osana rakennus- ja yhdyskuntatekniikan koulutusvastuuta. Uuden koulutuksen aloittaminen pohjautui alueen ja myös lähimaakuntien elinkeinoelämän 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 myös työllistyneet hyvin.

Kaiken edellä mainitun perusteella on ilmeistä, että maassamme tarvitaan lisää talotekniikan rakennusmestari-koulutusta 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. Hallituksen eron myötä toimilupien käsittely on siirtymässä uuden hallituksen tehtä-

väksi. On tärkeää, että Karelia-ammattikorkeakoulun toimilupaa täydennetään rakennusmestarikoulutuksella.

Englanninkielisen koulutuksen sisällyttäminen koulutuksen järjestämislupaan kone- ja tuotantotekniikan perustutkintoon

Perustelu: Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä on hakemassa englanninkielisen koulutuksen sisällyttämistä koulutuksen järjestämislupaan kone- ja tuotantotekniikan perustutkintoon. Perusteluna koulutuksen englanninkieliselle järjestämislupalle on kone- ja tuotantotekniikan ja muovialan osaavan työvoiman saatavuuden varmistaminen tulevana vuosina kone- ja tuotantotekniikassa ja muovialalla. Maaliskuussa 2019 kootussa työ- ja elinkeinotoimistojen näkemyksiin perustuvassa Pohjois-Karjalan ammattibarometrissa useat teknologiateollisuuden ammatit (mm. muoviteollisuuden prosessityöntekijät, konepaja- ja metalituotteiden kokoonpanijat) nousivat esille ammatteina, joissa esiintyy pulaa osaavasta työvoimasta. Englanninkielinen koulutus olisi tärkeä avaus, joka osaltaan vastaa teknologiateollisuuden työvoimatarpeisiin.,

Maahanmuuttajien koulutukseen ohjaaminen ja tuki - SIMHE-Karelia

Perustelu: Karelia-ammattikorkeakoulu on toiminut vuodesta 2016 yhtenä kuudesta opetus- ja kulttuuri-ministeriön nimeämästä SIMHE (Supporting Immigrants in Higher Education) palvelun vastuukorkeakouluista. Toiminnan tavoitteena on maahanmuuttajien sujuva ohjautuminen korkeakoulutukseen ja sitä kautta suomalaiseen työelämään. Vastuukorkeakoulutoimintaan sisältyvät maahanmuuttajien ohjauspalvelun rakentaminen, valmentavan koulutuksen kehittäminen ja toteutus sekä toiminnan ja palveluiden kehittäminen erilaisten hankkeiden avulla. Keskeistä toiminnassa ja toiminnan kehittämisessä on tiivis sidosryhmä- ja yritysysteistyö.

Karelia on rakentanut palvelukokonaisuuden, joka on valtakunnallistikin verraten vaikuttava ja saavuttanut erinomaisia tuloksia (OKM vaikuttavuusselvitys sekä Karelian selvitys). Ohjaukseen on osallistunut jo lähes kaksisataa eri taustoja ja kansalaisuuksia edustavaa maahanmuuttajaa, joista suurimmalla osalla on ollut kaupallisen alan, tekniikan tai kielten taustakoulutus. Karelia on myös järjestänyt korkeakoulu-opintoihin valmentavaa 30 opintopisteen laajuista koulutusta erittäin hyvin tuloksin; ensimmäiseen toteutukseen keväällä 2018 osallistui 24 opiskelijaa, joista 16 ohjautui jatko-opintoihin ja myös syksyllä 2018 alkanut ryhmä käynnistyi täytenä. Valmentavan koulutuksen osallistujamäärä ja jatko-opintoihin ohjautuminen ovat valtakunnallisestikin verraten erinomaisia tuloksia.

Maahanmuuttajapalveluita kehitetään systemaattisesti TKI-hankkeiden avulla. Esimerkiksi Karelian koordinoimassa SIMHHEapp -hankkeessa kehitetään mobiilisti toimivaa ohjauksen porttipalvelua. Metropolian koordinoimassa SIMHE-polku hankkeessa puolestaan rakennetaan korkeasti koulutetuille maahanmuuttajille modulaarinen täydennyskoulutuspolku liiketalouden ja tekniikan koulutustarjonnasta. Polku muotoillaan yhteistyössä työvoimapolusta kärsivien yritysten kanssa.

Karelia on mukana myös Metropolian koordinoimassa Valmentavasta valmiiksi hankkeessa, jossa kehitetään valmentavan koulutuksen sisältöjä, käytänteitä sekä yhteisöllisen opiskelijakulttuurin rakentumista. Itä-Suomen yliopiston kanssa taas kehitetään KOVAT-hankkeessa yhteistyössä yritysten ja maahanmuuttajataustaisten osaajien kohtaamisen palvelu. Tavoitteena on saada rakennettua toimiva harjoittelijaverkosto työllistymisen tueksi sekä vahvistaa yritysten osaamista maahanmuuttajatyöstä ja sen

potentiaalista.

Toimintaa kehitettäessä on huomattu, että maahanmuuttajien koulutukseen ohjaus ja pääsy edellyttävät erityistä tukea, jotta koulutus mahdollistuu mahdollisimman pian kotoutumisprosessissa. Karelia haluaa jatkaa ja kehittää edelleen SIMHE-ohjauspalvelua sekä valmentavaa koulutusta. Tavoitteena on hakea OKM:n erillishaussa lisärahoitusta toiminnan varmistamiseen ja kehittämiseen. SIMHE-Kareliassa kehitettyjä malleja voidaan jo soveltaa laajemminkin korkeakoulusektorilla.

Koulutuksen järjestäminen sorateiden hoitotason ja kunnan parantamiseksi: tiehöylillä toteutettu kunnossapito

Perustelu: Metsäteollisuuden ympärivuotisen puuhuollon turvaaminen vaatii kunnossa olevat soratiet. Käytännössä kaikki metsistämme hakattava puutavara kuljetetaan rekkakuljetuksina kohti käyttöpaikkaa. Puunkuljetusrekkojen kokonaispainot ovat myös kasvaneet vuosien saatossa, mikä vaatii yhä parempikuntoista tieverkkoa nimenomaan sorateiden osalta. Sorateiden kunnan heikkeneminen tunnustetaan yleisesti ja tilanne vaatii teiden välitöntä hoitotason parantamista. Vastaus haasteeseen on tiehöyliä käyttäen kunnossapidossa. Tämä edellyttää tiehöyliä ajajien koulutusta.

Hanketta on valmisteltu monta vuotta ja hankesuunnitelma valmistui vuonna 2017. Liikenne- ja viestintäministeri on tukenut hanketta alusta alkaen ja tutustunut asiaan Kiteen vierailuillaan vuonna 2018. Työ- ja elinkeinoministeriön edustaja on todennut tammikuussa 2019 hanketta esitellessä, että tälle koulutukselle on selkeä tarve.

Hanke käynnistetään aloittamalla tiehöyläkuljettajien koulutus Kiteellä, jossa on Pohjoismaiden ainoa tiehöyliä valmistava yritys. Koulutuksen suunnittelussa tavoitteena on saada mukaan myös tienhoidon urakoinnissa mukana olevia yrityksiä. Tavoitteena on luoda koulutusmalli, jota voitaisiin markkinoida vientituotteena myös Ruotsiin ja Norjaan. Näissä maissa tiehöylät ovat yleisesti käytössä alemman tieverkon hoidossa ja koulutustarve on merkittävä. Pilottihankkeessa rahoituksen tulee tulla valtion yleiskatteellisesta rahoituksesta.

Biotalouskasvupaketti – Pohjois-Karjala: toimenpiteet OKM:n hallinnonalalla

Perustelu: Pohjois-Karjalassa vuonna 2015 laadittu biotalouden kasvupaketti on laaja maakunnallinen kärkihankekokonaisuus, joka muodostuu eri hallinnonaloille kohdentuvista toimenpiteistä (liitteenä). Kasvupaketin visiona on, että Pohjois-Karjala maailman johtavana metsämaakuntana ja Joensuu Euroopan metsäpääkaupunkina toimivat biotalousyhteiskunnan tiennäyttäjinä. Joensuulla on metsäalalla vahva kansainvälinen brändi, joka perustuu monipuoliseen osaamisklusteriin.

Pohjois-Karjalan metsäbiotalouden julkisella sektorilla toimii noin 600 asiantuntijaa tutkimuksen, innovaatiotoiminnan, koulutuksen ja hallinnon tehtävissä. Viime vuosina osaamisen ja tutkimuksen perustaa on laennettu määrätietoisesti kohti laaja-alaista biotalouden ja luonnonvarojen, erityisesti bioenergian, tutkimusta ja koulutusta. Maakunnasta löytyy koko metsäbiotalouden arvoketju, joka siihen liittyvine rajapintoihin työllistää yli 6 000 ihmistä yli 500 yrityksessä. Yritysten liikevaihto on yli 2,0 mrd. euroa ja investointeja on vireillä paljon.

- Vuonna 2015 valmistellun kasvupaketin asioita on viety aktiivisesti eteenpäin.

Osa asioista on jo toteutunut tai edennyt seuraavaan vaiheeseen. Valtion odotetaan edistävän omalla toiminnallaan kaikilla hallinnonaloilla Pohjois-Karjalan biotalouden kasvupaketin toimenpiteitä. OKM:n hallinnonalan toimenpiteillä vahvistetaan metsäbiotalouden huippuosaamiskeskittymää kansainvälisenä huippuyhteisönä ja alan kansallisena veturina ja varmistetaan osaavan työvoiman saatavuus.

- Keskeistä on Joensuun metsä- ja bioenergiaosaamisen sekä biotaloustutkimuksen kehittäminen kansainvälisenä huippuosaamisen keskittymänä palvelemaan koko Suomen ja Euroopan biotalouden kehitystä. Alue tarjoaa laaja-alaista metsäbiotalouden osaamista sekä ainutlaatuisen ympäristön havainnollistaa ja demonstroida metsäbiotalouden prosesseja käytännössä. Kärkihankkeita ovat mm. Itä-Suomen yliopiston profiloituminen kansainvälisesti tunnetuksi Suomen ja Euroopan metsä- ja puuyliopistoksi sekä Karelia-ammattikorkeakoulun roolin vahvistaminen kansallisena puurakentamisen kehittäjänä ja alan suunnittelijoiden kouluttajana.
- Olemassa olevien osaamisrakenteiden, verkostojen ja innovaatiotoiminnan edelleen vahvistamisen lisäksi metsäbiotalouden huippuosaamiskeskittymän uusina avauksina panostetaan seuraaviin kokonaisuuksiin: 1) Pohjois-Karjalan metsien hiililuokitus ja ilmastoviisaan metsätalouden tiekartan toteuttaminen, 2) Living Forest Lab ”tietoaltaan” rakentaminen kotimaiseen ja kansainväliseen käyttöön ja 3) International Bioeconomy Knowledge Hub (EFI, UEF ja Luke yhteistyö).

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 ympäristöministeriön aloittama Terveet tilat 2028 -hanke edellyttää. Se ei kuitenkaan ehdi vaikuttaa riittävän nopeasti, koska tällä hetkellä suuri määrä lapsia joutuu olemaan väliaikaistiloissa ja parakeissa sekä osa edelleen epäterveissä tiloissa.

Liikunta- ja urheilupaikkarakentaminen

Kärkihanke: Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen vahvistaminen Suomen johtavana kansainvälisten suurtapahtumien järjestämipaikkana 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 suurtapahtumien järjestämipaikkana. Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen kehittämistoimenpiteet on toteutettu vuoden 2015 maailmanmestaruuskisojen ja maailmancupin 2018 edellyttämällä tavalla. Tulevaisuudessakin kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontio-

lahti pidetään kilpailukyisenä suur tapahtumien järjestämispäikkänä ja vartenotettava ympäri vuotisenä 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.

Suomen Olympiakomitean opetus- ja kulttuuriministeriön pyynnöstä tekemässä listauksessa Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen kehittäminen on myös nimetty suomalaisen huippu-urheilun kannalta kolmanneksi merkittävimmäksi rakennushankkeeksi heti Olympiastadionin ja Tampereen keskusareenan jälkeen.

Kunta kehittää stadionaluetta ja sen lähiympäristöä. Stadion on suur tapahtumien järjestämispäikka 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. Tavoitteena on turvata ampumahiihtostadionin lumetus yhteistyössä stadionin muiden toimijoiden kanssa.

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.

Valtion liikunta-avustus jäähallin siirtämiseksi Hyvärilään

Nurmeksen kaupungin strategiassa ”Nurmeksen suunta” on asetettu tavoitteeksi kaupungin jäähallin siirtäminen Hyvärilään viimeistään vuonna 2021. Nurmeksen kaupunki hakee tähän avustusta valtiolta. Vuonna 2019 Nurmeksen kaupunki osoittaa asemakaavalla jäähallin tarkan paikan.

Pohjois-Karjalan ampumaratojen ja ampumaurheilukeskustoimintojen kehittäminen

Vuonna 2018 hyväksytty Pohjois-Karjalan ampumaratojen kehittämissuunnitelma esittelee Pohjois-Karjalan ampumaratojen nykytilannetta ja kehittämistarpeita. Suunnitelman mukaan Pohjois-Karjalassa on tällä hetkellä useita kymmeniä ampumaratoja, joista monet ovat pieniä ja paikallisia, mutta maakunnasta löytyy myös seudullisesti ja maakunnallisesti merkittäviä ratoja, joita parhailaan kehitetään. Maakunnan merkittävimmät ampumaradat ovat Kiteen Aimo, Outokummun Salmijärvi, Lieksan Tainionvaara, Joensuun Hammaslahti sekä Onttolan ampumarata, joka on vain viranomaiskäytössä.

Joensuun seudun haasteellinen ratatilanne on tunnistettu kehittämissuunnitelmassa selkeäksi kehityskohteeksi, mutta maakunnasta tulisi löytyä myös yksi isommat kilpailut mahdollistava palveluvarustukseltaan ja ominaisuuksiltaan riittävän kilpailukyinen ampumaurheilukeskus. Lisäksi maakuntaan sijoittuu kansainvälisesti merkittävä

Kontiolahden ampumahiihtostadion, jolla voidaan ainoana Suomessa järjestää maailmancup-kisoja.

Maakunnan radoilla on ollut viime vuosina useita kehityshankkeita esimerkiksi Kiteellä, Outokummussa, Hammaslahdessa ja Lieksassa. Kiteen Aimo on suunniteltu kunnianhimoista kehittämishanketta, jolla alueelle muodostettaisiin ampumaurheilukeskus. Salmijärven rataa Outokummussa on parannettu muun muassa rakenteita parantamalla ja uusimalla ratainfraa. Hammaslahdessa on menossa parhaillaan Leader-hanke, jolla rata-alueelle rakennetaan uusi 300 metrin rata, meluvalleja sekä koulutus- ja toimistotilat. Lieksan Tainionvaarassa kunnostetaan ja uudistetaan ampumaurheilukeskusta monin eri toimenpitein muun muassa remontoimalla rakennuksia, rakentamalla uusia katsomotiloja ja uusimalla alueen laitteistoa kuten haulikkoratojen heittimiä.

Pohjois-Karjalan ampumaratojen kehittämissuunnitelman linjaukset ovat lähtökohta toimintojen kehittämiseksi. Valtion odotetaan osallistuvan tulevien investointien rahoitukseen liikunta- ja urheilupaikkarakentamisen valtionavustusten kautta.

Kiteen ampumaurheilukeskus

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

Perustelu: 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 ampumataitoa tarvitsevia muun muassa 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. Keskus tulisi olemaan osa Kiteen Aimo harrastus- ja elämyskeskuksen toimintaa. Aimo-alueen sijainti on erinomainen Karjalanradan ja 6-tien varrella Tolosenmäessä.

Keski-Karjalan ampumaratayhdistys ry, on tavoitteellisesti ja tuloksellisesti vienyt hanketta eteenpäin esimerkiksi 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 milj. euroa.

Suunnitelmissa on rakentaa toistakymmentä ampumarataa eri aselajeille. Keskuksen ollessa valmis tavoitellaan seuraavia kävijämääriä: harrastus- ja harjoittelutoiminta 10 000/vuosi, kilpailut 2 000/vuosi ja leiri- ja kurssitoiminta sekä muu käyttö 2 000/vuosi. Ratojen rakentaminen aloitetaan luotiradoista ja niiden viranomaisluvut ovat jo kunnossa. Keskuksen rakentamisen valmistelu on jo aloitettu. Kiteen kaupunki on rakentanut alueelle tiestöä vuosina 2017–2018 ja on sitoutunut osaltaan olemaan hankkeessa mukana. Keski-Karjalan alueen harrastajien ja Kiteen kaupungin tahtotila

on vahva ampumarata-keskuksen rakentamiseksi. Kiteen kaupunki hankki jo 1990-luvulla Aimo-alueen maat omistukseensa.

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 ottelutapahtumien järjestäminen Rantakentällä helpottuu. Suunnitteluvaiheessa olevan hankkeen käytännön työt on tarkoitus aloittaa syksyllä 2019 heti pesäpallokauden päättymisen jälkeen ja tavoiteaikataulu valmistumiselle on keväällä 2020 ennen pesäpallokauden alkamista. Kiteen kaupunki esittää hankkeen toteuttamista kiireellisenä.

Museoviraston toimintamäärärahat

Ilomantsin kulttuuri- ja sotahistorian suojelu- ja arvokohteet

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

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

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: Vaelluskalahankkeiden edistäminen

Perustelu: Pohjois-Karjalan maakuntakala järvilohi on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi lajiksi. Järvilohi on esiintynyt Suomessa Saimaan ja Pielisen alueella. Saimaalla vaeltaneen järvilohen lisääntymisalueet ovat olleet Pielisjoessa ja siihen laskevassa Ala-Koitajoessa. Pielisessä elänyt järvilohi lisääntyi Lieksanjoessa. Jokien patoamisen myötä järvilohen lisääntyminen estyi ja laji on säilynyt ainoastaan valtion kannanhoitoviljelyn avulla. Myös järvitaimenen tilanne on lajibiologisesti erittäin vaikea. Valtion on panostettava ylivaalikautisesti vaelluskalakantojen tilan parantamiseen. Kärkihankerahoituksen päättyessä tulee uhanalaisten vaelluskalakantojen elvyttämiseen tehtävän pitkäjänteisen työn edellytykset turvata ja osoittaa työlle riittävä rahoitus valtion talousarviossa.

Pielisjoki - Kuurna

Vaeltavien ja uhanalaisten vaelluskalakantojen elvyttäminen on nostettu kansallisen luontopolitiikan yhdeksi päätoimenpiteeksi. Vaelluskalakantojen elvyttämisen pilottikohteisiin lukeutuvat Pohjois-Karjalan suurimmat joet Lieksanjoki ja Pielisjoki. Pielisjoella rakennetaan järvilohelle ja -taimenelle soveltuva lisääntymis- ja poikasaluetta Kuurnan voimalaitoksen yhteyteen. Valtion osuus hankkeen kokonaiskustannuksista on noin 1,3 milj. euroa. Kuurnan lisääntymis- ja poikasalue valmistuu vuoden 2019 loppuun mennessä. Hankkeesta vastaa Pohjois-Karjalan Sähkö Oy -konserniin kuuluva Laurinvirta Oy. Yhteistyökumppaneita ovat muun muassa ELY-keskus ja Luonnonvarakeskus. Hankkeen mahdollistaa laaja joukko lahjoittajia.

Lieksanjoki – Pielisen virtavedet

Lieksanjoen vaelluskalakärkihankeeseen kohdelajina on järvilohen ohella myös erittäin uhanalainen järvitaimen. Tärkeä osa hankkeen toteutusta on ollut sidosryhmien ja rahoittajien muodostama koordinaatioryhmä, jonka toiminnassa Lieksan kaupunki on ollut kiinteästi mukana. Koordinaatioryhmän jäsenet ovat sitoutuneet yhteistyöhön Lieksanjoen ja Pielisen uhanalaisten vaelluskalojen hyväksi. Lieksanjoella toteutettujen toimenpiteiden tuloksellisuuden ja vaikuttavuuden seurantaan tarvitaan resursseja. Lieksanjoen vaelluskalakäsymysten ympärille rakentuneen koordinaatioryhmän toimintaa tulee jatkaa ja siinä kehitetyn yhteistyömallin kautta saatuja hyviä kokemuksia hyödyntää myös muualla. Järvitaimenkantoja elvyttämisessä huomioidaan myös pienemmät, erityisesti Pieliseen laskevat virtavedet. Toimenpiteiden rahoittamiseen tarvitaan sekä julkisia kehittämisvaroja että yksityisen sektorin tukea.

Alakoitajoki

Ala-Koitajoki on entinen järvilohen ja taimenen lisääntymisjoki. Hiiskoskelle vuonna 1955 rakennetulla säännöstelypadolla uomaan tulleet vedet ohjattiin Tekojärven ja Palojärven kautta Pamilon voimalaitokseen. Ala-Koitajoen ns. vanhan uoman virtaama tipahti vain kahteen kuutiometriin sekunnissa. Sen takia joen kutu- ja poikastuotantalueet menetettiin ja lohikalojen lisääntyminen joessa loppui

Ala-Koitajokeen saatiin lisää vettä, keskimäärin 5 kuutiota sekunnissa, vasta 2013 KHO:n vahvistamalla päätöksellä. Lisäjuoksutuksen tarkoituksena oli selvittää, voidaanko järvilohen luontaista lisääntymistä ja poikastuotantoa saada käynnistettyä uudestaan. Koska lisävesityskään ei yksinomaan riitä, aloitettiin samalla myös mittavat

koskikunnostukset kaivinkone- ja helikopterityönä kutu- ja poikassoraikkojen rakentamiseksi koskialueille. Koskia on saatu kunnostettua vuoden 2018 loppuun mennessä kaikkiaan noin 7 hehtaaria. Kunnostusten toimivuutta ja poikastuotantoa on testattu muun muassa siirtämällä syksyisin Kuuran voimalan alta Pielisjoesta pyydettyjä kutuvalmiita järvilohia kunnostetuille koskialueille. Myös pienpoikasistutuksia on tehty. Ala-Koitajoen seurantahankkeen rahoitus on päättymässä vuoden 2019 aikana, joten sekä kunnostustoiminnan, kutulohien siirtojen ja poikastuotannon jatkaminen on turvattu.

Tähän mennessä saadut seurantatulokset osoittavat, että jokeen siirretyt kutulohet löytävät hyvin niille tehdyt kutosoraikat ja kutevat niille. Luonnonpoikasia on syntynyt kaikille niille kunnostetuille koskille, missä kutemista on havaittu, ja paikoin poikasmäärätkin ovat olleet hyviä. Kuitenkin toistaiseksi joesta lähtevien vaelluspoikasten määrä on ollut liian pieni järvilohen luontaisen elinkierron varmistumiseksi. Toisaalta kutulohiakin on ollut, paria viime vuotta lukuun ottamatta, vain vähän siirrettäväksi jokeen.

Tulokset osoittavat, että luontaisen lisääntymisen palauttamiselle on olemassa jo nyt kohtalaisen hyvät edellytykset. Ala-Koitajoessa tarvitaan kuitenkin edelleenkin kutukosken kunnostamistoimia, sillä joessa on potentiaalisia kunnostuskoskia noin 20 hehtaarin verran. Ala-Koitajoen kokemukset ja kunnostuksia koskevat tiedot on jo otettu käyttöön muun muassa Lieksanjoen koskien kunnostuksissa sekä kutukalojen siirroissa voimalapatojen yli.

Kelvänjoki

Lieksan Vuonislahdessa sijaitseva Kelvänjoki laskee Kelvänjärvestä Pieliseen. Kelvänjoessa oleva vanha myllypato halutaan purkaa pois. Tilalle rakennetaan järvitaimenen luontaiselle lisääntymiselle sopiva koski. Esisuunnitelman hankkeesta on laatinut EcoRiver Oy. Hankkeen toteuttamisella on kattava kaikkien sidosryhmien kannatus. Lupahakemus on vireillä ja rahoitusta kasataan.

Biotalouskasvupaketti – Pohjois-Karjala: Toimenpiteet MMM:n hallinnonalalla

Perustelu: Pohjois-Karjalassa 2015 laadittu biotalouskasvupaketti on laaja maakunnallinen kärkihankekokonaisuus, joka muodostuu eri hallinnonaloille kohdentuvista toimenpiteistä. Kasvupaketin visiona on, että Pohjois-Karjala maailman johtavana metsämaakuntana ja Joensuu Euroopan metsäpääkaupunkina toimivat biotalousyhteiskunnan tiennäyttäjinä. Joensuulla on metsäalalla vahva kansainvälinen brändi, joka perustuu monipuoliseen osaamisklusteriin.

Pohjois-Karjalan metsäbiotalouskasvupaketin julkisella sektorilla toimii noin 600 asiantuntijaa tutkimuksen, innovaatio toiminnan, koulutuksen ja hallinnon tehtävissä. Viime vuosina osaamisen ja tutkimuksen perustaa on laennettu määrätietoisesti kohti laaja-alaista biotalouskasvun ja luonnonvarojen, erityisesti bioenergian, tutkimusta ja koulutusta. Maakunnasta löytyy koko metsäbiotalouskasvupaketin arvoketju, joka siihen liittyvine rajapintoineen työllistää yli 6 000 ihmistä yli 500 yrityksessä. Yritysten liikevaihto on yli 2,0 mrd. euroa ja investointeja on vireillä paljon.

Luonnonvarakeskuksen laskelmien mukaan Pohjois-Karjalan metsävarat mahdollistavat noin 1,3 milj. kuutiometrin hakkuumäärien lisäyksen (25 % lisäys toteutuneisiin hakkuuihin) vuosittain verrattuna viime vuosien hakkuuiden tasoon. Hakkuukertymän lisäyksellä olisi merkittäviä myönteisiä aluetaloudellisia vaikutuksia. Mikäli hakkuut

nousisivat 1,3 milj. kuutiometrillä vuosittain maakunnan bruttokantorahatulot nousisivat arviolta 50 milj. eurolla. Hyöty ulottuu koko maakuntaan: metsätyöpaikat ja korjuuseen ym. liittyvät tulot jäävät usein maaseudulle siinä missä tutkimus-, kehitys- ja innovaatio-toiminnot (T&K&I) ja varsinaiset tuotantolaitokset sijaitsevat isommissa kasvukeskuksissa.

Maakunta profiloituu 1.3.2018 avatun, metsädatan päälle rakennettujen, muun muassa metsäpalveluyrittämistä tukevien sovellusten kehittämis- ja pilotointimaakuntana. Tavoitteena on luoda myös vientipalveluita. Pohjois-Karjala pyrkii myös kytkeytymään Bio Based Industry (BBI) Joint Undertaking H2020 rahoitukseen ja hankkeisiin muun muassa Luonnonvarakeskuksen verkostojen kautta.

Olemassa olevien osaamirakenteiden, verkostojen ja innovaatiotoiminnan edelleen vahvistamisen lisäksi metsäbiotalouden huippuosaamiskeskittymän uusina avauksina panostetaan seuraaviin kokonaisuuksiin: 1) Pohjois-Karjalan metsien hiililuokitus ja ilmasto- ja metsätalouden tietokartan toteuttaminen, 2) Living Forest Lab ”tietoaltaan” rakentaminen kotimaiseen ja kansainväliseen käyttöön ja 3) International Bioeconomy Knowledge Hub (EFI, UEF ja Luke yhteistyö).

Valtion odotetaan edistävän omalla toiminnallaan kaikilla hallinnonaloilla vuonna 2015 laaditun Pohjois-Karjalan biotalouden kasvupaketin toimenpiteitä. Maa- ja metsätalousministeriön (MMM) hallinnonalan toimenpiteillä edistetään metsävarojen monipuolista ja kestävää käyttöä sekä kehitetään ja vahvistetaan metsäalankansainvälistä huippuosaamiskeskittymää.

EU:n maaseuturahoitus

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

Komission asetusluonnoksissa linjataan, että ei-maatilakäytäntöisten yritysten käynnistystuet olisivat mahdollisia vain Leader-toiminnan kautta. Maaseutualueilla toimivien mikro- ja pienyritysten toiminnan käynnistämistä, kehittämistä ja investointeja on voitava tukea joustavin tukimuodoin.

Leader-ryhmät ovat ilmoittaneet olevansa valmiita kehittämään toimintaansa tähän suuntaan. Tällöin on kuitenkin huomioitava, että yritystoiminnan tukeminen on mahdollista vain siinä tapauksessa, että valtio/EU kohdistaa paikalliseen kehittämiseen rahoitusta moninkertaisesti nykyisiin verrattuna.

Luomukeruualueiden syntymisen edistäminen

Perustelu: Markkinoilla vallitseva terveystrendi ja kulutuksen suuntaaminen puhtaampia ja lisäarvoisempia tuotteita kohtaan on kasvattanut luomuluonnontuotteiden kysyntää Suomessa viime vuosina noin 14 % vuosivauhtia. Toimialaraportin mukaan valtakunnallisesti luonnontuotealan yrityksiä on noin 750 ja niiden kokonaisliikevaihto noin 300 milj. euroa. Alan työllisyysvaikutus on yli 3 000 henkilötyövuotta, johon ei ole laskettu Itä-Suomessa vahvan luonnonmarja- ja sienialan poimijoita, koska he toimivat jokamiehen oikeuksin. Pohjois-Karjalassa alan yrityksiä on reilut 30. Luomuna keruutuotteita ei

Pohjois-Karjalassa juurikaan saa ja sen vuoksi sekä aluetalous että yrittäjät menettävät luomusertifiointista saatavan lisäarvon. Kansainvälisillä markkinoilla luomu on usein myös menestymisen edellytys.

Pohjois-Karjalalla Euroopan johtavana metsämaakuntana olisi hyvät mahdollisuudet olla tulevaisuudessa myös yksi johtavimmista premium-luokan luomukeruuotteiden tuottajista. Luonnontuotealan kasvumahdollisuuksia sekä investointihalukkuutta voidaan parantaa mahdollistamalla luomuraaka-aineiden saanti luomalla suuria luomukeruualueita ja korvaamalla luomussa kiellettyjen torjunta-aineiden käyttö sallituilla.

Suurten yhtenäisten luomukeruualueiden perustamiseksi (Pohjois-Karjalan metsistä mahdollista sertifioida 97 %) keruualueiden muodostamisen tulisi perustua kolmannen osapuolen (selvittäjä) toimintaan ilman metsänomistajan henkilökohtaista sitoutumista. Lain nykytulkinta on, että jokaisen metsänomistajan tulisi sitoutua henkilökohtaisesti valvontaan. Tämä siitä huolimatta, että samaa lakia on tulkittu Ruotsissa ja Suomessakin tähän vuoteen asti niin, että metsänomistajan sitoutumista ei tarvita. On siis tarve tarkistaa nykyohjeistusta ja tehdä päätös, joka mahdollistaa laajojen luomukeruualueiden sertifiointin ilman ylimääräistä byrokratiaa. 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.

Luonnonvarakeskuksen kehittäminen ja vahvistaminen Joensuussa

Perustelu: Luonnonvarakeskuksen visiona on olla biotalouden suunnannäyttävä ja luoda osaamisella perustaa kestävälle kasville 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 menestyksekkästä 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 maisteritutkinnon 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 vaelluskalaturkimuksessa, 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 harvinaisen 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. Konkretisoitunut yhteistyö EFI:n kanssa luo uutta kehitystä metsäbiotalouden ekosysteemissä.

Puhoksen vesialueen kehittäminen

Perustelu: Puhoksen vesivoimalaitoksen yhteydessä tehtävät ratkaisut vaikuttavat ratkaisevasti siihen, miten Karjalan Pyhäjärven ja Saimaan Oriveden vesistöalueen potentiaalia pystytään hyödyntämään. Koko Suomea ajatellen pienvesivoiman, vesiekologian ja luontomatkailemisen etujen yhdistäminen on tärkeä yhteiskunnallisen päätöksenteon kenttä. Puhoksen alue tarjoaa tällaisen suunnitteluprosessin kehittämiseksi alustan, joka hyödyntää muita vastaavia kohteita.

Hankkeen taustalla on kaksi prosessia. Kiteen kaupunki on selvittänyt vesireittien kehittämistä. Toisaalta myös Luonnonvarakeskus on kohdentanut työvoimaa vesireittien kehittämisen tukemiseen vuoden 2019 kestävään tutkimushankkeeseen. Hankkeen tarkoituksena on kartoittaa kalastoa ja luontomatkailemista, määrittellä tiekarttaa näiden kehittämiseksi ja auttaa päätöksentekijöitä tekemään aluetta parhaiten palvelevia päätöksiä. Koko Puhoksen kehittämisprosessi tulee viemään vuosia, joten vuoden 2019 aikana on tehtävänä prosessin hankkeistaminen ja rahoituksen hakeminen. Tässä vaiheessa tiedetään, että rahoitusta tarvitaan Hiiskoskenjoen ja Puhoksen vesitekniiseen suunnitteluun sekä ympäristölupaprosessien selvittämiseen. Hiiskosken reittiä pitkin vaelluskalojen nousun estää vanha myllypato. Hiiskoskenjoen saattaminen luonnontilaiseksi toisi useita kilometrejä kutualuetta vaelluskaloille, sekä mahdollisuuden kevyeen kanoottiyhteyteen. Puhokselle voidaan toteuttaa luonnonmukainen ohituskanava. Näiden osahankkeiden toteuttaminen edellyttää AVI-prosessien käynnistämistä sekä sopimusten laatimista voimayhtiön kanssa. Näiden taustalle tullaan tarvitsemaan ympäristöoikeudellista asiantuntemusta ja selvitystyötä. Itä-Suomen yliopiston ja Suomen ympäristökeskuksen kanssa on alustavasti määritelty kustannuksiltaan 25 000 euron selvitystyön tarve.

Vesitekniiseen suunnitteluun ja rakentamiseen tullaan hakemaan myöhemmin tarkentuva määräraha. Kaikki tällä hetkellä hankkeessa mukana olevat tahot ovat olleet vakuuttuneita siitä, että kyseessä on täysin ainutlaatuinen kalaston ja vesistön ennallistamishanke Suomessa. Pohjois-Karjalan sähkö Oy on puolestaan

tehnyt päätöksen Puhoksen voimalaitoksen ja säännöstelypadon saneerauksesta.

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. Vuoden 2018 aikana Itä-Suomen viiden maakunnan muodostama neuvottelukunta päätti myös tiivistää yhteistyötä strategisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Perustienpidon rahoituksen riittävyys ja laajan tieverkon kunnosta huolehtiminen on Pohjois-Karjalan kaltaiselle maakunnalle erittäin tärkeää. Edellisen hallituskauden 600 milj. euron korjausvelkaohjelma vuosille 2016–2018 kykeni purkamaan tarpeita vain osittain. Ilman pysyvää tasorahoitusta väyläverkon kunto jatka edelleen heikkenemistä. On välttämätöntä, että parlamentaarisen liikennetyöryhmän esityksen mukaisesti tie- ja rataverkon korjausvelan vähentämiseen osoitetaan vuosittain vähintään 300 milj. euron lisärahoitus. Tämä tarkoittaisi noin 1,3 mrd. euron vuosittaista perusväylänpidon rahoitusta.

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 selvät kehittämissuunnitelmat yhteysväleittäin, kuinka priorisoituja maanteitä ja ratoja kehitetään yhteysväleittäin vastaamaan tavoiteltua palvelutasoa.

Jatkossa keskeiset valtakunnantasolla päätettävät tiestön kärkihankkeet Pohjois-Karjalassa ovat VT 23 Varkaus–Viinijärvi ja Niiralan rajanylityspaikan liikennettä välittävä VT 9 Onkamo–Niirala. Valtatien 9 välin Kuopio–Joensuu suunnitteluvaihtoehto tulee parantaa, jotta yhteysväliä voidaan kehittää systemaattisesti Jännevirran uuden sillan valmistumisen jälkeen. Samoin tulee edistää valtatie 6 Joensuu–Imatra yhteysvälin suunnitteluvaihtoehtoa. Kaivostoiminnan ja biotalouden tehdasinvestointien edellytysten turvaamiseksi on huolehdittava tieverkon kunnosta myös alemman asteisella verkolla.

Pohjois-Karjalassa ei ole ollut vuosikausiin käynnissä yhtään merkittävää valtakunnallisesti päätettyä väyläverkon kehittämishanketta. Toteutetut kohteet ovat olleet mittaluokaltaan pieniä ja paikallisia korjausvelkakohteita tai kehittämiskohteita. Tilanteeseen on saatava muutos.

Vaalikaudelle 2019-2023 maakunnallisia kärkihankkeita ovat rataverkon osalta Joensuun ratapihahankkeen toteuttaminen sekä Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus, joka koostuu toimenpiteistä Joensuu–Kouvola -välillä, uudesta ratalinjauksesta Helsinki–Vantaa–Porvoo–Kouvola sekä lentorata -hankkeesta. Pohjois-Karjalan kannalta on tärkeää käynnistää nopeasti toteutettavat toimenpiteet nykyisellä Karjalan radalla muu n muassa välillä Joensuu–Imatra. Maanteiden osalta VT 23 parantaminen on saatava lopultakin kokonaisuudessaan toteutukseen. Valtatie 9 Onkamo–Niirala yleissuunnitelman valmistuttua on kiirehdittävä tiesuunnitelman laadintaa osuudelle Niirala–Marjomäki. Pohjois-Karjala esittää myös kunnianhimoista Kuutoskäytävän lähestymistapaa,

joka sisältää sekä toteutusvalmiita kohteita että suunnittelun edistämistä kaikkia liikennemuotoja koskien.

Maantieverkon kehittämishankkeet

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

Kustannusarvio 53 milj. € (toteutuspäätökset 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. Tiesuunnitelma on valmistunut koko yhteysvälille.

Hanke on saanut eduskunnan päätöksellä rahoitukset sekä Alakylän (5 milj. euroa) että Kypäräjärven (7 milj. euroa) ohituskaijaosuuksien toteuttamiseen. Molemmat ohituskaijajärjestelyt ovat valmistuneet. Lisäksi vuonna 2016 osoitettiin hallituksen perusväylänpidon lisärahoituspotista rahoitus Sarkamäen ohituskaijatojen rakentamiseen. Tämä noin 7 milj. euron hanke toteutetaan vuosina 2018–2019. Puuttuva jatkorahoitus on välttämätön, jotta hanke saadaan tiesuunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan toteutettua.

Pohjois-Karjalan kannalta seuraava tärkeä kohde on Heinäveden Karvio, jonka osalta tarvitaan ensivaiheessa lisärahaa suunnitteluun (sillan yleissuunnittelu, tiesuunnittelu, rakennussuunnittelu). Väyläviraston on osoitettava 0,5 milj. euron suunnitteluraha Pohjois-Savon ELY-keskukselle (POSELY) kevään 2019 aikana. Karvion kiirehtimistä perustelee raskaiden erikoiskuljetusten olosuhteiden parantamistarve. Esimerkiksi Mantsinen Oy:n logistiikan kannalta nykyinen tilanne on haasteellinen, kun kuljetusten koko on kasvanut.

”Ysitiepaketti” - Valtatien 9 kokonaiskehittäminen

Kärkihanke: Valtatien 9 kehittäminen Onkamo–Niirala, (seuraavaksi tiesuunnitelman laatiminen Niirala - Marjomäki)

Kustannusarvio 102 milj. € (yleissuunnitelman mukainen).

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 päätiieverkkoa 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 eritasoliittymän aluetta. Osana yleissuunnitelmaa on esitetty toimenpiteet myös meluhaittojen torjumiseksi ja muiden ympäristövaikutusten lieventämiseksi.

Rajaliikenne hyötyy merkittävästi erityisesti Kemien kohdan ja sen itäpuolisen osuuden parantamisesta. Liikkuminen nopeutuu ja muuttuu turvallisemmaksi. Paikallinen liikkuminen helpottuu merkittävästi rinnakkaistien, alikulkujen sekä turvallisten liittymien ansiosta.

Hankkeen jatkosuunnittelun mahdollistavassa hyväksymispäätöksessä päätetään valtatie 9 parantamisen liikenteelliset ja tekniset periaateratkaisut. Niistä ei voi olenaisesti poiketa, kun laaditaan suunnitteluprosessin seuraavassa vaiheessa tiesuunnitelmaa.

Toteutus on tarkoituksenmukaista käynnistää ylityspaikalta alkaen tukien etupainotteisesti rajaliikenteen sujuvuutta. Yleissuunnitelma on laadittu siten, että tien toteutus on mahdollinen useammassa vaiheessa. Kiireellisin korjattava on tien itäisin osuus Niirala–Marjomäki, jossa liikenneturvallisuus on heikko tien kapeuden, mutkaisuuden, vilkkaan raskaan liikenteen ja tien välittömässä läheisyydessä olevan asutuksen vuoksi. Valaistus on rakennettava puuttuville osuuksille.

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

Kärkihanke: Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn liikennejärjestelytoimenpiteet

Kokonaisratkaisusta päättäminen ja 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 Joensuun yleiskaavassa 2020 ja Ylämyllyn osayleiskaavassa esitetty yhteys Jyrinkylään.

VT 9 ja Ylämyllyn eri osien liikennöinti on muodostunut erityisen ongelmalliseksi kasvavan 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 liikenneturvallisuuksuunnitelman mukaisilla toimenpiteillä, mutta rakenteelliseen ongelmaan tarvitaan kasvavan Joensuu–Kuopio-liikenteen ja taajamien välisen liikenteen osalta mittavampia toimenpiteitä. Turvallisuutta lisätään myös maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnitteluun liittyvien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien parantamisella ja laatukäytävien rakentamisella.

Perusongelmaan, eli liikenneturvallisuuuteen, liikenteen sujuvuuteen ja asiakasystävälliseen liikennöintiin, Liperin kunta esittää kokonaisvaltaista ja moniportaista ratkaisua. Syksyllä 2018 Liperin kunta, POSELY, Väylävirasto, Pohjois-Karjalan ELY-keskus (POKELY) ja maakuntaliitto käynnistivät neuvottelut Ylämyllyn liikennejärjestelyjen vauhdittamiseksi. Alkuvuoden 2019 aikana tehdään tarvittavat selvitykset yhteisen etenemistavan löytämiseksi. Tavoitteena on ratkaisu, joka yhdistää VT 9 Ylämyllyn kohdan liikenneturvallisuuuden parantamisen ja Liperin kunnan tavoitteet Ylämylly–Jyrin sisäisen liikenteen järjestämiseksi seuraavista lähtökohdista:

1. Toteutetaan VT 9 ja Liperintien risteyksen eritasoistaminen ja tähän liittyvät risteysjärjestelyt. Rakentamisella turvataan Liperin kirkonkylälle ja Ylämyllyn keskustan eri osiin suuntautuvan liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sekä luodaan edellytykset Jyrinkylän uudelle tieyhteydelle ja Sompaharjun tulevan kaava-alueen sujuvalle liikenteelle.
2. Liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi moottoritien jatkaminen Ylämyllyn eritasoliittymään asti on toteutettava eritasoliittymän rakentamisen yhteydessä.
3. Jyrinkylän liikenteen kanavoiminen uuden eritasoliittymän kautta. Jyrinkylään johtaa Ylämyllyn keskustasta yksi varuskunnan aikainen kapea tieyhteys VT 9:stä Ylämyllyn kiertoliittymän ja VT 9:n sekä rautatien alikulkujen kautta. Lisäksi liikennettä purkaa osittain huonokuntoiset ja taajama-alueiden halki kulkevat yhteydet Pärnävaaran urheilukeskuksen ja Välikankaan teollisuusalueen kautta Polvijärventielle ja edelleen Joensuu–Kuopio VT 9:lle.

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–länsi-suuntaisen yhteyden Turku–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu–Niirala. Tie on tärkeä sekä poikittaisyhteyksien kehittämisen, että elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Yhteysvälin 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 yksityistieliittymiä on tiheästi koko matkalla. Liikenneonnettomuusaste on 1,5-kertainen ja kuoleman riski yli kaksinkertainen valtateiden keskiarvoon verrattuna. Kyläalueilla kärsitään liikenteen melusta ja päästöistä. Yhteysvälille on laadittu tarveselvitys vuonna 1999 ja osalle tietä on tehty

yleissuunnitelmia.

Suunnitteluvalmiutta tulee parantaa ja pyrkiä vaiheittaiseen toteutukseen. Uuden Jännevirran sillan valmistutumisen jälkeen on priorisoitava seuraavat ysitiien kohteet. Mikäli Kuopion Sorsaloon suunniteltu Finnpulpin biotuotetehdas toteutuu, tulee ysitielle suuntautumaan erittäin merkittävä kasvavien puukuljetusten paine. Ysitie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta.

”Kuutostiepaketti” - valtatie 6 kokonaiskehittäminen

Kärkihanke: Valtatie 6 perusparantaminen Joensuun ja Imatran välillä

Suunnitteluvalmiuden nostaminen

Perustelu: Yhteysväli Imatra–Joensuu on osa Helsingin ja Kajaanin välistä valtatieta 6, ollen merkittävä Kaakkois- ja Itä-Suomen pääväylä mahdollistaen yhteydet Kotkan ja Haminan merisatamiin. 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. Pintaus tulee uusiksi ja asfaltoitua piennaraluetta on levennettävä kevyen liikenteen turvallisuuden vuoksi.

Savo-Karjalan ja Kaakkois-Suomen tiepiirien vuonna 2002 tekemässä Imatra–Joensuu yhteysvälin kehittämisselvityksessä toimenpiteiksi esitettiin liittymien parantamisia, kevyen liikenteen järjestelyjä, ohituskaistoja ja tievalaistusta. Selvityksen perusteella yhteysvälin (pois lukien jo toteutetut Joensuun kehätie ja Reijola–Niittyalahti) parantamisen kustannusten voidaan arvioida olevan noin 55 milj. euroa. Hankkeen toteuttamiseen on varauduttava käynnistämällä yleissuunnittelu. Nopeana toimenpiteenä valaistus Tolosenmäen ja Onkamons välillä parantaisi liikenneturvallisuutta vilkkaasti liikennöitävällä tieosuudella.

Väylävirasto on laatimassa yhteysväliä strategiakorttia. Alustavasti toimenpiteitä vaativiksi kohteiksi on tunnistettu valtatie 6 ja Parikkalan ylityspaikalle johtavan tien risteyksialueen kehittäminen sekä Särkisalmens sillan parantaminen erityisesti HCT-tarpeisiin. Puhoksen kohdan liikennejärjestelytarve on kuvattu edellä erillisenä toteutusvalmiina kohteena. Tohmajärvi–Joensuu-välillä on tunnistettu varautumistarve keski-kaiteellisten ohituskaistojen rakentamiseen ja liittymien kehittämiseen. Kuutostie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta.

Kärkihanke: Valtatie 6:n ja kantatie 71:n liittymä- ja kevyen liikenteen järjestelyt Puhoksen kohdalla, Kitee

Kustannusarvio 3,72 milj. € (1. vaihe 1,93 milj. €).

Perustelu: Valtatie 6 risteyksestä Kiteen Puhoksessa on muodostunut liikenne- ja ympäristöturvallisuusriskikohde. Puhoksen teollisuusalueen yritysten rekkaliikennemäärät ovat suuria ja osa liikenteestä on vaaralliseksi luokiteltuja kemikaalikuljetuksia. Kiteen

kaupungilla on vahva tahtotila Puhoksen teollisuusalueen kehittämiseksi ja yrityksillä on laajennussuunnitelmia.

Ensivaiheessa toteutetaan hanke rakentamalla valtatie 6 Lepikon liittymän porrastaminen ja kanavointi sekä siihen liittyvät yksityistie- ja pohjavedensuojauksen järjestelyt. Hankkeen rahoituksen mahdollistaessa toteutetaan yksityistieyhteys maantieltä 486 Lepikon maatalousoppilaitokselle. Toteutettavilla ratkaisulla parannetaan Lepikon liittymäalueen liikenneturvallisuutta ja raskaan liikenteen sujuvuutta sekä minimoidaan pohjaveden pilaantumisriskejä.

Lisäksi on liikenneturvallisuusperustein tarpeen toteuttaa kevyen liikenteen väylän rakentaminen ja valaistus Lepikon liittymän (VT 6) ja Kiteen keskustan välillä

Kärkihanke: Kantatien 73 parantaminen Uuro–Lieksa–Nurmes

Nopeana toimenpiteenä päällysteen uusiminen

Maantie 15841 liittymä (Kurkisuo)–Lieksan taajama, kustannusarvio 1,7 milj. €, muut toimenpiteet kantatiellä kustannusarvioltaan 2,0 milj. €.

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 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tiellä on myös hiljaisempia osuuksia, joilla liikennemäärät jäävät noin 1000 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–Lieksantaajama. Tie kuuluu pääosin ns. vähäliikenteiseen tieverkkoon, jonka päällystämiseen ei ole ollut tämän hetkellä tienpidon rahoitustasolla Pohjois-Savon ELY-keskuksella osoittaa rahoitusta lähitulevaisuudessa. Tilanne johtaa kuljetusten lisääntyessä lähitulevaisuudessa väijäämättä tilanteeseen, jossa päällysteen kunto heikkenee edelleen ja vaarantaa sujuvan ja turvallisen liikkumisen tiellä.

Tämän vuoksi on erittäin tärkeää, että tien päällystämiseen saadaan lisärahoitusta jo vuodelle 2020 ja samalla tulee arvioida luotettavasti lisääntyvän teollisuuden aiheuttama lisäliikennemäärä ja sen vaatimat mahdolliset muut korjaustoimenpiteet esimerkiksi liittymien parantamisen osalta. Kurkisuo–Lieksan taajama välisen osuuden uudelleen päällystämiseksi on olemassa akuuttitarve. Kantatien päällysteiden kunto on myös Lieksan taajaman kohdalla heikentynyt ja tälle osuudelle tehdään jo kesällä 2019 päällystapaikkauksia pahimmin vaurioituneille osuuksille.

Tunnistetut nopeat toimenpiteet kantatiellä 73 ovat:

- Maantie 15841 liittymä (Kurkisuo)–Lieksan taajama, ka 1,3 milj. euroa (päällysteen uusiminen) välitön tarve.

- Lieksan taajama, ka. 0,4 milj. euroa (päällysteen uusiminen), välitön tarve.
- Uilo–Eno ka. 0,45 milj. euroa (urautuminen), arvioitu päällystysajankohta 2020–2021.
- Uimaharjun kohta ka. 0,35 milj. euroa (urautuminen, vauriot), arvioitu päällystysajankohta 2020–2022.
- Kt 75 risteys–Kuikka ka. 0,6 milj. euroa (urautuminen, vauriot), arvioitu päällystysajankohta 2022–2024.
- Kuikka–Vieki ka. 0,6 milj. euroa (urautuminen, vauriot), arvioitu päällystysajankohta 2023–2026.

Muut maantieverkon kehittämistarpeet ja kevyenliikenteen hankkeet

Kolin matkailuperusteiset kohteet

- Purnuniementien risteys–Loma-Koli valaistu kevyen liikenteen väylä.
- Jeron tienhaara–Ukko-Koli kevyenliikenteen väylä.
- Koli–Vuonisolahti-jäätien tulevaisuuden turvaaminen

Muut kohteet

- Polvijärven Kylylahden kaivoksen (mt 502) sekä Ilomantsin Pampalon (mt 522) kaivoksen kuljetuksiin liittyvät maantieverkon parantamis- ja liikenneturvallisuustoimenpiteet.
- Runon ja rajan tien (Via Karelia) kunnostaminen Lieksan ja Ilomantsin alueella.
- Valtatien 6 Juuan pääliittymän liikenneturvallisuuden parantaminen (Retuniementien liittymähaaran porrastus ja linja-autopysäkkijärjestelyt), ka. 0,3 milj. €

Rataverkon ja raideliikenteen kehittämishankkeet

Kärkihanke: Joensuun ratapihahanke

Kustannusarvio 77 milj. € (ratasuunnitelma).

Perustelu: Joensuun ratapiha on teknisesti vanhentunut ja käyttöikänsä lopussa. Ratapiha tulee uudistaa nykyhetken ja tulevaisuuden tarpeita vastaavaksi koskien sekä tavara- että henkilöliikennettä. Joensuu on priorisoitu kärkikohteiden joukkoon Liikenneviraston ratapihaselvityksessä ja ratapihan toimivuudella on myös merkittävää vaikutusta koko Karjalan radan liikennöitävyyteen.

Kaupunkikehityksen kannalta Joensuun asemanseudun kehittäminen on keskeisessä roolissa Joensuun symmetrisen kaupungin vision toteuttamisessa. Tavoitteena on laajentaa kaupunkikeskustaa Pielisjoen itäpuolella, tuoda asunto- ja palvelurakentamista sekä luoda uusia työpaikkoja hyvien liikenneyhteyksien ja rakennetun infran äärelle. Alueen tehokkaampi käyttö edellyttää henkilö- ja tavararatapihojen uudelleen järjestelyjä. Asemanseudun ja ratapiha-alueen kehittämisen tulee edetä niin, etteivät ne viivästyä muita liikkeelle lähteviä yksityisiä investointeja.

Kokonaisuuteen kytkeytyy myös matkailijoille tarjottavien palveluiden lisääminen ja matkaketjujen sujuvuuden parantaminen. Järjestelyt parantavat myös eri liikennemuotojen yhteensovittamista, joukkoliikenteen olosuhteita ja luovat hyvän pohjan liikenteen ja matkustajapalveluiden uudistamiselle.

Asemanseudun ja ratapihan asemakaavat ovat lainvoimaisia ja ratalain mukainen ratasuunnitelma hyväksytty 2018. Alueelle on mahdollista toteuttaa keskustamaista liike-,

toimisto-, ja asuinrakentamista. Kaupunkikehityshanke ja ratapihan kunnostushanke tukevat hyvin toisiaan. Kaupunki on aloittanut asemanseudun hankkeiden toteuttamisen omalta osaltaan ja vie toteutuksen päätökseen 2020 loppuun mennessä keskeisiltä osiltaan. Alueen katujärjestelyiden rakentaminen on käynnissä ja vanha Keskusliikenneasema on purettu. Joensuun ratapiharemonttiin kytkeytyvä Kuhasalon maantiesiltahanke sai rahansa 2018 ensimmäisen lisätalousarvion yhteydessä ja toteutus alkaa keväällä 2019.

Esitämme ratapihahankkeen jatkolle seuraavaa kaksivaiheista edistämisstrategiaa:

1) Joensuun ratapihan uudistaminen sisällytetään hyväksytyyn ratasuunnitelman mukaisena ja jo pitkään valtakunnallisesti priorisoituna ratapihana ensimmäiseen parlamentaariseen 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (investointiohjelma), joka valmistuu keväällä 2020.

2) Valtion budjetista osoitetaan täysimääräisenä hankkeelle rahoitus viimeistään vuosien 2020–2021 talousarvioissa.

Kärkihanke: Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus

1. Joensuu–Imatra-rataosuuden 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) tasoristeyskiä on vähennetty Pohjois-Karjalassa Joensuun eteläpuolella siten, että jäljellä on enää neljä tasoristeystä, joista kaksi kohdetta on suunnittelultaan toteutusvalmiita. Imatran ja maakuntarajan välisellä rataosuudella tasoristeyskohteita on jäljellä 11 kappaletta. Ensi vaiheessa toteutettavia toimenpiteitä ovat vielä jäljellä olevien tasoristeysten poistaminen.

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, kaarregeometria, yksittäiset huonokuntoiset sillat sekä yksi tunneli.

Työssä tutkittiin neljää eri laajuista nopeustoitimenpiteistä 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 eteläpäässä, 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. Joensuu–Imatra-rataosuuden perusrantaminen ja nopeudennosto on sisällytettävä ensimmäisen parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelmaan.

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 Kouvolaan. Itä-Suomen Helsingin yhteyksien kannalta ”Lahden mutkan” oikaiseminen Kouvolaan Porvoon kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja edelleen Helsinkiin on erittäin 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 junamatkan 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 kilometrietäisyyden osalta vertailukelpoisia Helsinkiin ovat Kokkolan, Kuopion ja Joensuun väliset etäisyydet: Kokkolan raide-etäisyys Helsinkiin on 480 kilometriä, Kuopioon 434 kilometriä ja Joensuuhun 478 kilometriä. Helsingin ja Kokkolan välinen yhteys on nykyisin kuitenkin nopeimmillaan 25–38 minuuttia nopeampi Kuopioon ja Joensuuhun verrattuna.

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, Mikeli, 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.

Väylävirasto julkaisi *Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjauksien tarkastelua* -raportin huhtikuussa 2019. Raportin mukaan liikenneyhteydet itäisessä ja eteläisessä Suomessa sekä Helsingistä Pietariin paranisivat uudella Itäradalla. Se lyhentäisi ja nopeuttaisi matkaa välillä Helsinki–Kouvola. Itärata olisi merkittävä uusi yhteys itäisestä Suomesta Kouvolan ja Porvoon kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Itärata selvitys perustuu tilanteeseen, jossa Lentorata on toteutettu. Lentorata on Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta pääradalle suunniteltu rata, joka on tarkoitettu etenkin kaukojunille.

Väyläviraston arvion mukaan matka-aika Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Kouvolan välillä olisi lyhin, jos investoitaisiin sekä Lentorataan että Itäradan ja liikuttaisiin suurnopeusjunilla. Nopeusrajoituksella 220 km/h matka-ajat välillä Helsinki–Kouvola lyhenisivät 13 minuuttia ja välillä Helsinki–Pietari 9 minuuttia nykyisestä. Nopeusrajoituksella 300 km/h vastaavat matka-aikasäästöt olisivat 19 minuuttia ja 15 minuuttia. Väyläviraston alustavan arvion mukaan uuden 106 kilometrin rataosan kustannukset olisivat 1,7 mrd. euroa.

Itäradan oikaiseminen Porvoon kautta Kouvolaan vaatii jatkoselvityksiä ja yhteensovittamista muuhun liikennejärjestelmän kehittämiseen. On tarkennettava muun muassa kustannuksia, matkustajamääräennusteita, teknistä toteutustapaa ja matka-aikalaskelmia. Itärataa on tarkasteltava valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmän laatimi-

sen yhteydessä. Uusiin rahoitusmuotoihin, kuten hankeyhtiömalleihin, on suhtauduttava ennakkoluulottomasti.

3. Pääradan kapasiteetin lisääminen Uudellamaalla

Kustannusarvio täsmentyy toteutustavan jatkosuunnittelussa.

Perustelu: Pääradan kapasiteetti on nykyisin lähes kokonaan käytössä, mikä merkitsee ruuhkaisuudesta johtuvaa aikatauluhaittaa ja muita ongelmia myös Karjalan ja Savon ratojen junaliikenteelle. Pohjois-Karjalan maakuntaliito pitää tärkeänä ratkaisun hakemista pääradan kapasiteetti-ongelmaan.

Pääradan kapasiteetti lisääntyy rakenteilla olevien Helsingin ja Riihimäen välisten parantamistöiden valmistuttua. Tulevaisuudessa pääradan kapasiteettia voidaan merkittävästi lisätä edelleen joko lentoradalla tai vaihtoehtoisesti pääradan lisäraiteilla. Pääradan lisäraiteiden kustannusarvio on 635 milj. euroa ja Lentoradan 2 405 milj. euroa. Lentoradalla tarkoitetaan Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltua uutta kaksiraiteista tunnelirataa. Vaihtoehtona tälle tutkitaan kahden uuden raiteen rakentamista Pasilan ja Keravan välille pääradan nykyisten raiteiden viereen.

Itä-Suomen kannalta keskeinen hyötyihin liittyvä ero on se, että lentoratavaihtoehdossa 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 on jatkunut kesällä 2017 tehdyllä velvoiteliikennepäätöksellä vuoden 2019 joulukuuhun asti. Maaliskuussa 2019 tehtiin osto- ja velvoiteliikenteen uusi päätös, jolla liikenne turvataan vuoden 2020 loppuun saakka. Lisäksi LVM:n ja VR:n väliseen sopimukseen sisältyy puolentoista vuoden jatko-optio.

Uusimmassa päätöksessä lisättiin etelän ja lännen vuoroja ja kapasiteettia. Pohjois-Karjalaan ei kohdistunut parannuksia. Tämä tarkoittaa sitä, että Pohjois-Karjalassa raideliikenteen suhteellinen kilpailukyky muihin liikennemuotoihin verrattuna ja kokonaissaavutettavuus heikkenee länteen ja etelään verrattuna. Ongelmana on taajamajunaliikenteessä käytettävän kiskobussikaluston puute. Liikenneoperaattori VR ei puolestaan käynnistä kalustoinvestointia, koska sopimuskaudet ovat lyhyitä, minkä lisäksi iso poliittinen päätös henkilöraide liikenteen mahdollisesta kilpailun avaamisesta on edelleen auki.

Valtakunnallisesti raideliikenteen kehittyminen tarvitsee pitkäjänteisen toiminnan

mahdollistavan tulevaisuusratkaisun. Pohjois-Karjalan taajamajunaliikenteen palvelutasoa on parannettava, mikä edellyttää kaluston lisähankintoja.

Kärkihanke: Joensuu–Iломantsi perusparantamisen jatko rataosuudella Heinävaara–Iломantsi

Kustannusarvio 14 milj. €.

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

Rata palvelee laajaa aluetta itärajan läheisyydessä ja kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Rataosa Heinävaara–Iломantsi on sähköistämätön yksiraiteinen rata, joka kuuluu A-päällysrakenneluokkaan. Rataosalla on vain tavaraliikennettä. Osuus on pääosin varustettu kevyellä K30-kiskotuksella ja puupölkkyillä, 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 kevyällä 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–Iломantsi-rataosaa ensisijaiseksi investointikohteeksi. Rataosa on heikossa kunnossa eikä kestä merkittävää liikennemäärien lisäystä ilman investointia metsäteollisuuden raaka-ainekuljetusten turvaamiseksi. Lisäksi Vapo on päättänyt vuoden 2018 lopulla teknisen hiilen tehtaan rakentamisesta Iломantsiin.

Seuraavaksi on käynnistettävä peruskorjauksen hankearviointi/tarveselvitys rataosaa Heinävaara–Iломantsi koskien. 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 liikennerajoituksia tai jopa sulkea sen kokonaan liikenteeltä. Peruskorjauksen tarpeet sijoittuvat vuosille 2019–2025.

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 vaihtoehdoisen varastointipaikan selvittäminen.
- Kiteen rautatieaseman perusparantaminen ja liikenneturvallisuuden kehittäminen.
- Outokummun vanhan rautatieaseman ratapiha-alueen kaivostoiminnan aikaisten maamassojen vaihto

Kärkihanke: Joensuun lentoyhteyksien kehittäminen

Perustelu: Vuoden 2018 matkustajamääräksi kirjattiin Joensuun lentoasemalla 121 554 matkustaa. Kasvua edellisvuoteen kertyi 1,5 %. 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 2018 aikana Pohjois-Karjalan toimijat pitivät tiivistä neuvotteluyhteyttä Finnairiin. Hyvän vuorovaikutuksen tuloksena saatiin aikaiseksi kattavat jatkoyhteydet takaava aamun ensimmäisen vuoron aikaistus sekä merkittävän kesätarjonnan vuoro- ja aikatauluparannukset kesäkaudelle 2019. Työn alla ovat keskustelut konetyypin nostamisesta isompaan luokkaan niiden vuorojen osalta, jotka ovat usein loppuunmyytyjä. 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. Lähivuosien toimenpiteenä varaudutaan kiitotien pinnoitteen uusimiseen.

Kärkihanke: Perusväyläpidon tasokorotus

Tasokorotus vähintään 300 milj. € vuodessa.

Perustelu: Perustienpidon rahoituksen riittävyys ja laajan tieverkon kunnosta huolehtiminen on Pohjois-Karjalan kaltaiselle maakunnalle erittäin tärkeää. Edellisen hallituskauden 600 milj. euron korjausvelkaohjelma vuosille 2016–2018 kykeni purkamaan tarpeita vain osittain. Ilman pysyvää tasorahoitusta väyläverkon kunto jatka edelleen heikkenemistä. On välttämätöntä, että parlamentaarisen liikennetyöryhmän esityksen mukaisesti tie- ja

rataverkon korjausvelan vähentämiseen osoitetaan vuosittain vähintään 300 milj. euron lisärahoitus. Tämä tarkoittaisi noin 1,3 mrd. euron vuosittaista perusväylänpidon rahoitusta.

Pohjois-Savon ELY-keskus on suunnitellut käyttävänsä vuonna 2019 esimerkiksi päällystetyn tieverkon päällysteiden ja tiemerkitöiden ylläpitoon Itä-Suomessa (Etelä-Savo, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo) noin 15 milj. euroa. Käytettävissä oleva rahoitus on noin 2 milj. euroa vähemmän kuin edellisenä vuonna ja 7 milj. euroa vähemmän kuin vuonna 2017.

Itä-Suomen alueella päällystetyn tieverkon kunto heikkenee kaikilla tieverkon osilla vuodesta 2018. Ennusteiden mukaan huonokuntoisiksi luokiteltuja päällysteitä on vuoden lopussa 1 330 km, kun niitä viime vuonna oli 1 220 km. Alemman tieverkon päällysteistä liki 20 % on huonokuntoisia ja tulevaisuuden näkymät ovat huolestuttavat. Tällä hetkellä tieverkon päällysteistä noin puolet on elinkaarensa lopussa ja niiden rappeutumisen ennustetaan kiihtyvän nykyisestä. Itä-Suomen alueella päällystystyömäärän pitäisi olla vuosittain noin 550 km, jotta päällysteiden kunto ei heikkenisi edelliseen vuoteen nähden.

Pohjois-Karjalan kohteita on sisällytettävä lähivuosisen väylänpidon investointiohjelmiin niin kestopäällystettyjen teiden kuin sorateidenkin osalta. Tarpeita on kaikissa kunnissa eri puolilla maakuntaa. Kasvaneet puukuljetukset edellyttävät toimivaa ja ympärivuotisesti kunnossa olevaa tieverkostoa ja siihen liittyviä rakenteita kuten siltoja, varastointipaikkoja ja terminaaleja. Lisähaasteita teiden kunnolle ja kunnossapidolle aiheuttavat ilmastomuutoksen myötä leudot talvet, sateiset syksyt ja nopeasti vaihtuvat kelit. Elinkeinoelämän tarpeisiin olisi hyvä laatia määräaikaista teemapaketteja.

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 Joensuuun saakka.

Seuraavaksi valtion tulee väylien omistajana ja ylläpitäjänä tehdä kehittämissuunnitelmat 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 määrärahaakehyksiin. Erityisesti koulukuljetuksia palvelevien kaikille avoimien yhteyksien lopettaminen merkitsee tuntuvia kustannuspaineita kunnille, jotka lainsäädännön edellyttämänä 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. Samanlaisesti 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.

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 maa- 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 pienevän rahoitusinstrumentin varat tullaan suuntaamaan ydinverkkokäytävälle sellaisiin hankkeisiin, jotka tuovat Eurooppalaisia ihmisiä ja yritystoimintaa lähemmäs toisiaan sisämarkkinan vahvistamiseksi. Nykyisistä rajauksista ja kriteereistä tultaneen 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:

Maantiiliikenteen kytkeytyminen ydinverkkokäytävälle

Maantiiliikenteen TEN-T Skandinavia–Välimeri ydinverkkokäytävänä toimii Suomessa E18 moottoritie Turusta Vaalimaalle. Yhteysvälillä Pohjois-Karjalasta ydinverkkokäytävälle tulee kiinnittää huomiota seuraaviin neljään yhteysvälivaihtoehtoon. Valtatietä 6 pitkin Koskenkylään E18 Moottoritiele, VT 6 ja MT 387 pitkin Vaalimaalle E18 Moottoritiele, VT 6 ja MT 26 kautta Haminaan E18 moottoritiele ja VT 6 sekä MT 15 pitkin Kotkaan E18 moottoritiele.

Raideliikenteen kytkeytyminen ydinverkkokäytävälle

Rautateiden rahti liikenteen 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 lähteillä laivoilla kulkemalla syväväyliä pitkin Saimaan Kanavan läpi Itämerelle. Ydinverkkokäytävällä sijaitsevia satamia ovat Suomessa Hamina-Kotkan, Helsingin, Turun ja Naantalın 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 Kouvolassa 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 taistumaan. 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.

Pohjois-Karjalan maantielauttojen palvelutason turvaaminen

Perustelu: Keskitetysti koko maan maantielauttaliikenteen hoidosta vastaava Varsinais-Suomen ELY-keskus ilmoitti huhtikuussa 2019 harkitsevansa, että Hirvisalmen (Juuka, Paalasmaa) ja Arvinsalmen (Liperi, Rääkkylä) lauttapaikoilla siirryttäisiin 1.1.2020 alkaen aikataulutettuun liikennöintiin. Esityksen mukaisesti lossit kulkisivat 20 minuutin välein. Nykyisin lossit liikennöivät ilman aikataulua tarpeen mukaisesti. Vastaavia muutoksia esitetään useille Saimaan vesistöalueen maantielautoille, joilla palvelusopimukset ovat katkolla 1.1.2020 alkaen ja liikennepalvelut kilpailutetaan kevään 2019 aikana.

Aikataulun mukaiseen liikenteeseen siirtyminen hankaloittaisi merkittävästi ja monin tavoin lauttojen vaikutuspiirissä olevien kuntien sekä saaristoalueiden ihmisten ja yritysten arkea ja toimintaedellytyksiä. Lisäksi muutos olisi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain vastainen, sillä lain mukaan maantielauttojen on liikennöitävä pääsääntöisesti ilman aikataulua. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen esittämät laajat muutokset tekisivät Järvi-Suomen lossiliikenteessä aikataulutetusta liikenteestä pääsäännön.

Saaristolaki velvoittaa kaikkia viranomaisia ottamaan huomioon saariston erityisaseman toiminnassaan. Saariston vakinaisella väestöllä on oltava käytettävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asioinnin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut mahdollisimman joustavasti. Saaristoisten kuntien peruspalvelujen turvaamisessa tarvitaan johdonmukaista ja pitkäjänteistä politiikkaa.

Aikataulutettuun lauttaliikennöintiin siirtyminen heikentäisi liikenneturvallisuutta ja aiheuttaisi tarpeetonta kiirehtimistä mutkaisella, mäkisellä ja huonokuntoisella Itä-Suomen maantieverkolla. Aikataulutettu liikenne myös lisäisi ajoneuvojen tyhjäkäyntiä lossien odotuspaikoilla, mikä olisi vastoin lauttaliikenteelle asetettuja ympäristötavoitteita, joita ajankohtaisella palvelutasotarkistuksella tavoitellaan.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto edellyttää, että Varsinais-Suomen ELY-keskuksen esittämä muutos aikatauluun siirtymisestä perutaan, eikä sitä viedä toteutukseen. Sen sijaan esitys Arvinsalmen lautan korvaamisesta kantavuudeltaan nykyistä järeämmällä kalustolla, on kannatettava.

Tuetun laajakaistarakentamisen jatkuvuuden varmistaminen Itä- ja Pohjois-Suomessa

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

Perustelu: Valtakunnallinen Nopea laajakaista -hanke päättyi 2018

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

Laajakaistahankkeen tavoitteiden saavuttaminen on osoittautunut ennakoitua vaikeammaksi ja hitaammaksi. Keskeisin haaste on valtiontukien hakemisen päätyminen vuoden 2018 lopussa. Kaupalliset teleyritykset ovat osoittaneet vain vähäistä kiinnostusta rakentamaan tavoitteiden mukaista laajakaistaverkkoa edes taajamiin saatikka harvaan asutuille seuduille. Teleyritysten investoinnit kiinteään verkkoon ovat laskeneet ja kansainvälisesti tarkasteltuna Suomi on ajautunut entistä kauemmaksi muista Pohjoismaista. Suomessa tehtiin vuonna 2016 aineellisia investointeja kiinteään laajakaista- ja puhelinverkkoon sekä matkaviestinverkkoon noin 77 euroa asukasta kohden, kun Ruotsissa summa oli noin kaksinkertainen ja Norjassa peräti 213 euroa.

Koska hankkeet eivät kaikissa maakunnissa 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 valtiontukiohjelma, koska tulevaisuuden 5G-verkot eivät toimi ilman kattavaa valokuituverkkoa.

Uusi digitaalisen infrastruktuurin strategia ja tavoite vuodeksi 2025

Liikenne- ja viestintäministeriön uudessa kansallisen digitaalisen infrastruktuurin strategiassa ei ole osoitettu kansallista tukea valokuituverkkojen rakentamiseen. Strategiassa asetetaan laajakaistatavoite vuodeksi 2025 sekä keinot 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. Digitaalisen infrastruktuurin strategiaan tulee lisätä uusi kansallinen tuki nopeiden valokuituverkkojen rakentamiseen.

Laajakaistahankkeet Itä- ja Pohjois-Suomessa

Itä- ja Pohjois-Suomen laajakaistaohjelmien mukaisista hankkeista vasta puolet on toteutuksessa. Lisäksi osa jo aiemmin hyväksytyistä hankkeista on peruuntunut muun muassa hakijoiden rahoitusvaikeuksien myötä ja niihin ollaan etsimässä uutta toteutusvaihtoehtoa.

Kilpailutettuja hankkeita on odottamassa kuntien ja viestintäviraston rahoituspäätöksiä. Kuntayhtiö- ja osuuskuntaselvityksiä valmistellaan eri maakunnissa. 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 valtiontukiohjelma 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 valtiontukea. 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 valmistettava 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 tosiasiallisesti tarjotaan asiakkaille saakka edistyksellisiä viestintäpalveluita kohtuulliseen hintaan.

Vesiliikenteen kehittäminen

Kärkihanke: Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen ja veden pinnan nosto

Kustannusarvio noin 60 milj. €.

Perustelu: Väyläviraston tekninen suunnittelu on käynnissä ja valmistuu vuoden 2019 aikana. Lisäksi asiantuntijatyönä on teetetty tilastollinen tarkastelu Itämeren alueella liikennöivistä aluksista. Tarkastelun päätelmänä on, että mahdollisten alusten määrä Saimaalla yli kaksinkertaistuu, jos sulkujen pituus kasvaa noin 10 metrillä. Tilastollinen tarkastelu osoittaa sen, että sulkujen pidentäminen viidellä metrillä tai vastaavasti yli kymmenellä metrillä ei vaikuttanut oleellisesti laivojen lukumäärään positiivisesti.

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 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.

Liikennekauden pidentämiseksi Väylävirasto on rakennuttanut Saimaan jäänmurtoon omalla moottorilla ja potkureilla varustetun irtokeulan. Irtokeula-puskijayhdistelmä jää 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 valittiin Alfons Håkans -niminen yritys ja kalustoksi heidän omistamansa Calypso -satamahinaaja.

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 tulevaisuudessa merkittävästi.

Sulkujen pidentämisen ja vedenkorkeuden noston tuomat positiiviset vaikutukset:

- Laivojen suurempi koko pituudeltaan 93,6 m, leveydeltään 12,6 m, kulkusyvyys 4,45 m.
- Yli 20 prosentin parannus yhden laivan lastinottokyvyssä
- 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 liikenneväylillä.
- 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 sekä pienentää onnettomuusriskiä.
- Vähentää talvesta aiheutuvia haittoja ja pidentää liikennekautta.
- Lisää kiinnostavuutta uudelle yritys/teolliselle toiminnalle 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.
- Edesauttaa mahdollisuutta saavuttaa tulevaisuuden kansalliset päästövähenny tavoitteet pienentämällä kuljetuksista aiheutuvaa hiilijalanjälkeä (per tonni).
- Luo uskoa kasvuun ja antaa positiivisen signaalin alueen satamien kehittämislle ja operaattoreiden investoinneille.
- Parantaa työllisyyttä Saimaan vaikutusalueen neljässä maakunnassa.
- Kulkumuotona laivaliikenteen käytön lisääminen vähentää tutkitusti liikenteestä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia

Pohjois-Karjala haluaa ottaa aktiivien roolin älyväylien kehittämistyössä. Uutta väylä ja

laivatekniikkaa tulee testata ja ottaa käyttöön sisävesillä. Merenkulussa nopealla aikataululla automatisoituvien laivojen kehittämistyössä tulee olla tiiviisti mukana niin että kehitystyö ja lainsäädäntö huomioivat ja hyödyntävät myös Itä-Suomalaisen näkemyksen ja osaamisen.

Päätöksen Saimaan kanavan projektiin ryhtymisestä tekee seuraava hallitus. Hankkeen kustannusarvio on 60 milj. euroa ja aikaa rakennustöissä kuluisi muutama vuosi. Ensimmäisenä toimenpiteenä seuraavan eduskunnan on myönnettävä rahoitus sulkujen pidentämiseksi. Toisena toimenpiteenä vastuuministeriön tulee antaa Väylävirastolle toimeksianto lupahakemuksen kirjoittamiseksi ja sen jättämiseksi vesioikeuden käsittelyyn. Vesiluvan käsittelyaikataulusta riippuen vedenpinnan nosto olisi mahdollista toteuttaa aikaisintaan vuonna 2020.

Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

Kärkihanke: Pohjois-Karjalan työllisyyden kasvuohjelma ja ratkaisut kohtaanto-ongelmaan

Perustelu: Pohjois-Karjalan työllisyysaste on ollut jo pitkään maan alhaisimpia. Vuonna 2018 työllisyysaste oli 66,6 % kun koko maan keskiarvo oli 71,7 %. Työttömien osuus työvoimasta on puolestaan työttömyyden viimeaikaisesta laskusta huolimatta edelleen maan korkein, noin 4 % korkeampi kuin maassa keskimäärin. Työttömyyden laskun kääntöpuolella on ollut työvoiman saatavuudessa esiintyneiden ongelmien lisääntyminen. Työntantajilla on jo aiemmin ollut vaikeuksia löytää osaavaa työvoimaa, nyt vaikeudet ovat lievämmässä entistä useammille aloille ja ammatteihin.

Vaikka työvoimapulaa esiintyy eri puolilla maata, nimenomaan Pohjois-Karjalassa korostuu maakunnan korkean työttömyyden takia työvoiman kysynnän ja tarjonnan kohtaamattomuus, niin sanottua kohtaanto-ongelma. Samalla Pohjois-Karjala on toisaalta maakunnista se, jossa maan korkeimman työttömyyden takia on poikkeuksellisen suuri työttömistä muodostuva resurssi ja siten käytettävissä myös keskimääräistä enemmän potentiaalisia ratkaisuja työvoiman saatavuusongelmiin.

Kohtaanto-ongelman aluetaloudellinen merkitys on suuri. Ramboll Oy on arvioinut Pohjois-Karjalan avointen työpaikkojen määrän perusteella, että kohtaanto-ongelmien vuoksi kokonaistuotosta jää muodostumatta aluetaloudessa vuosittain lähes 400 milj. euroa. Yritykset menettävät tuotannon arvoa työvoiman puuttumisen takia ja lisäksi työttömyydestä johtuen kulutukseen ohjautuu vähemmän rahaa.

Tilanteeseen päätettiin reagoida käynnistämällä Pohjois-Karjalan maakunnallinen työllisyyden kasvuohjelma, jonka tavoitteena on nostaa uusia toimenpiteitä työllisyysasteen ja työttömyyden parantamiseksi sekä yritysten kasvun vauhdittamiseksi. Kasvuohjelma sisältää kaikkiaan 45 toimenpidettä, joista 12 on nimetty työllisyyden ja yritysten kasvua edistäviksi kärkitoimenpiteiksi. Toimenpidevalikoimaa on laajennettu sitä mukaa kun kohtaanto-ongelmat ovat lisääntyneet. ELY-keskus teettää keväällä 2019 maakunnan työmarkkinavirroista ja kohtaannosta selvityksen, jonka pohjalta laaditaan uusi strategia ja toimenpideohjelma.

Joensuun kaupunki on puolestaan valmistellut työllisyyden kasvuohjelman jatkoksi mittavaa hankekokonaisuutta. Suunnitelluilla ESR-kehittämishankkeilla halutaan edistää työllisyyttä ja ennaltaehkäistä työttömyyden pitkittymistä. Tulevaisuuden elinvoimaa turvataan yhdistämällä eri organisaatioiden työllisyyttä edistäviä palveluita helposti saavutettaviksi ja toiminnaltaan selkeiksi kokonaisuuksiksi. Pielisen Karjalassa on toteutettu hankkeita osaavan työvoiman saatavuuden parantamiseksi ja myös Keski-Karjalassa ollaan käynnistämässä uusia toimenpiteitä ammattitaitoisen työvoiman löytämiseksi alueen yrityksiin.

Vastausta osaavan työvoiman saatavuudessa esiintyneisiin ongelmiin haetaan myös helmikuussa 2019 hyväksytyyn Pohjois-Karjalan koulutus- ja sivistysstrategian avulla. Strategian yhdeksi priorisoiduksi tavoitteeksi nostettiin koulutuksen vetovoiman ja työllistymisen parantaminen työvoimatarpeisiin vastaamiseksi. Kohtaanto-ongelman ratkaisemiseksi strategiassa korostetaan oppilaitosten työnantajyhteistyötä, opiskelijoiden kiinnittymistä työelämään jo opiskeluaikana sekä elinikäistä oppimista ja ammatin vaihdon helpottamista. Maakuntaliitto toteutti maaliskuussa 2019 myös kartoituksen käynnissä

olevista työvoiman houkutteluun liittyvistä ja kohtaanto-ongelmaan vastaavista hankkeista. Lisäksi maakuntaliiton johdolla toteutetaan Imago- ja vetovoimatekijät osaajarekrytoinnin kärkenä -hanketta, jonka tavoitteena on parantaa osaavan työvoiman saatavuutta pohjoiskarjalaisissa yrityksissä hyödyntämällä maakunnan vetovoimatekijöitä ja toimijoiden synergiaetuja. Osa kasvuohjelman tavoitteista ja työvoiman saatavuuteen sekä kohtaanto-ongelmaan liittyvistä ratkaisuista edellyttää rahoitusta tai muita toimenpiteitä valtion taholta. Toimenpiteitä tarvitaan myös tulevilla hallituskaudella.

Työttömyyden torjuntaan työkaluja kunnille

Perustelu: Suomen vaikeimman työttömyyden maakuntana Pohjois-Karjala on alue, jossa on luontevaa pilotoida työttömyyden torjuntaan ja osallisuuden edistämiseen tähtäviä kokeiluja siirtämällä ratkaisuvalltaa ja rahoitusta työttömyyden ja työttömien asioiden hoidossa kuntiin.

Maakunnassa on erityisen paljon pitkäaikaistyöttömyyttä, jonka kustannuksia on siirretty jatkuvasti lisää kunnille. Kuntien toimivalta työttömyyden hoidossa on kuitenkin hyvin rajallinen. Saman työttömän asioita käsitellään TE-toimistossa, Kelassa, sote-palveluissa, kunnassa ja näiden yhteenliittymissä työvoiman palvelukeskuksissa monen ammattilaisen voimin ilman, että kukaan kantaa kokonaisvastuuta. Myös keinovalikoima on säädelty äärimmäisen tarkasti, jolloin ammattilaisten harkintavalltaa on rajoitettu tavalla, joka ei vastaa todellisia tarpeita. Järjestelmä, jossa vastuu ja valta on jaettu, on tehoton ja kallis.

Kunnat voisivat auttaa työttömiään usein tehokkaammin, mikäli tieto ja päätösvalta olisivat paremmin samoissa käsissä. Kuntien tulisi saada tieto kaikista kunnan alueella asuvista työttömistä TE-hallinnon järjestelmistä, ei vain Kelan maksulistalla olevista. Näin voitaisiin auttaa työttömiä ja paikallisia työnantajia löytämään toisensa. Kun TE-toimistot ja Kelat ovat poistuneet pienistä kunnista, työttömien asioita hoitavat virkailijat eivät tunne enää paikallisia olosuhteita ja toimijoita. Kunta on ratkaisu tähänkin ongelmaan.

Biotalouskasvupaketti – Pohjois-Karjala: Toimenpiteet työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalalla

Perustelu: Pohjois-Karjalassa 2015 laadittu biotalouden kasvupaketti on laaja maakunnallinen kärkihankekokonaisuus, joka muodostuu eri hallinnonaloille kohdentuvista toimenpiteistä. Kasvupaketin visiona on, että Pohjois-Karjala maailman johtavana metsämaakuntana ja Joensuu Euroopan metsäpääkaupunkina toimivat biotalousyhteiskunnan tiennäyttäjinä. Joensuulla on metsäalalla vahva kansainvälinen brändi, joka perustuu monipuoliseen osaamisklusteriin.

Pohjois-Karjalan teollinen sekä tutkimuksen ja koulutuksen osaamisprofiili leimautuu vahvasti metsien monipuoliseen ja kestävään hyödyntämiseen sekä siihen liittyvään osaamiseen ja teknologiaan. Erityisesti pyritään hyödyntämään innovaatiopotentiaalia, joka syntyy yhdistelemällä metsäosaamista ja alueen muita vahvoja osaamisaloja. Joensuulla on metsäalalla vahva kansainvälinen brändi ja se tunnetaan Euroopan metsäpääkaupunkina. Vahva imago perustuu poikkeuksellisen laajaan ja monipuoliseen osaamisklusteriin. Pohjois-Karjalan älykkään erikoistumisen valinta – metsäbiotalous, tarvitsee edetäkseen tueksi valtiovallan toimenpiteitä investointien saamiseksi liikkeelle.

Joensuun Tiedepuiston (nyt Business Joensuu Oy) aiemmin vetämä Vihreän Kasvun Keskus jalostui vuonna 2017 Green Hubiksi (www.greenhub.fi/). Green Hub on avoimen innovaation osaajayhteisö, jonka toiminta käynnistettiin osana Joensuun kaupungin ja

valtion välistä kasvusopimusta. Green Hubissa alueen parhaat asiantuntijat eri organisaatioista ratkovat yhdessä yritysten liiketoiminnan haasteita erityisesti biotalouden alalla. Vuoteen 2018 mennessä Green Hubin toiminnan kautta osallistuttiin 140 erilaisen yrityslähtöisen kehityshaasteen selvittämiseen. Kokeilu on madaltanut pk-yritysten kynnystä hyödyntää erityisesti tutkimusorganisaatioiden osaamista. Green Hubin toiminnan jatkona on luontevasti Business Joensuu Oy:n yrityskiihdyttämö, joka keskittyy innovaatioiden kaupallistamiseen ja kasvuyritysten synnyttämiseen. Tavoitteena on jatkaa Green Hubin toimintaa, kehittää toimintamallia ja kytkeä se muihin kansainvälisiin innovaatiohubeihin. Olemassa olevien osaamisrakenteiden, verkostojen ja innovaatiotoiminnan edelleen vahvistamisen lisäksi metsäbiotalouden huippuosaamiskeskittymän uusina avauksina panostetaan seuraaviin kokonaisuuksiin: 1) Pohjois-Karjalan metsien hiililuokitus ja ilmastoviisaan metsätalouden tiekartan toteuttaminen, 2) Living Forest Lab "tieto-altaan" rakentaminen kotimaiseen ja kansainväliseen käyttöön ja 3) International Bioeconomy Knowledge Hub (EFI, UEF ja Luke yhteistyö).

Valtion odotetaan edistävän omalla toiminnallaan kaikilla hallinnonaloilla Pohjois-Karjalan biotalouden kasvupaketin toimenpiteitä. Työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) hallinnonalalla tarvitaan valtion ratkaisuja erityisesti yritysinvestointien liikkeelle saamiseksi. Investoinnit toteuttavat Pohjois-Karjalan pitkän tähtäimen visiota olla hiilineutraali, uusiutuvan energian tuotannoltaan yliomavarainen maakunta, jossa fossiilista öljyä ei käytetä energiantuotannossa.

Kärkihanke: Investoinnit liikkeelle ja teollisuusalueiden infrastruktuurin kehittäminen

Investoinnit liikkeelle

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on toteutettu tai käynnistetty biotalouden ja muita laitosinvestointeja muutaman vuoden aikana noin 200 milj. eurolla. Mittavimmat yksittäiset investointipäätökset ovat Enocellin liukosellutuotantokapasiteetin kasvattaminen (52 milj. euroa) ja Vapon teknisen hiilen tuotantolaitos (50 milj. euroa). Myös tulevaisuuden investointinäkömät ovat vahvat. Biotalouden kasvupakettia toteuttaviin investointeihin liittyy kuntien teollisuusalueiden infrastruktuurin vahvistamishankkeita.

Lieksan Kevätniemi

Lieksan Kevätniemen biojalostamo (Green Fuel Nordic Oy) ja bioterminaali ovat saaneet ympäristöluvan. Investointien suuruusluokka on noin 120 milj. euroa. Investointi aiotaan toteuttaa vaiheittain siten, että ensimmäisen vaiheen investointi on arvoltaan noin 25 milj. euroa. GFN Lieksa Oy rakentaa Kevätniemen teollisuusalueelle bioöljytehtaan, jossa tullaan tuottamaan bioöljyä käyttäen raaka-aineena sahojen sivuvirtoja sekä biorankaa. Lopullinen investointipäätös on tehty yrityksen toimesta maaliskuussa 2019.

Lieksan kaupungin tavoitteena on Kevätniemen teollisuuskeskittymän kokonaisvaltainen kehittäminen, millä varmistetaan puunjalostuksen kasvun, biojalostamon ja muun jatkojalostustoiminnan syntyminen sekä näihin tukeutuvien bioklusteriyritysten ja elintarviketeollisuuden sijoittuminen alueelle. Lieksan kaupunki, Lieksan Kehitys Oy LieKe ja Lieksan Kiinteistöt Oy tarvitsevat tuekseen julkista rahoitusta. Alueen yritystoiminnan kannalta seuraavana keskeisenä toimenpiteenä on biotalouden tuotannon kasvaessa ja monipuolistuessa tarkoituksenmukaista toteuttaa teollisuuden sivuraideratkaisu bioterminaalialueen yhteyteen.

Nurmeksen Vihreän teollisuuden alue

Vihreän teollisuuden alue (Nurmes Bio Park) on Nurmeksessa sijaitseva teollisuusalue, jota 19 hehtaarilla laajentanut asemakaavapäivitys sai lainvoiman tammikuussa 2018. Teollisuusalueelle on rakennettu tiet, valaistus ja tonttien LVI- ja sähköliittymät sekä kaukolämpö. Uusi puun purku- ja lastaustermiinali ja yksityinen teollisuusraide valmistuivat alueelle lokakuussa 2018. Useat yritykset ovat jo rakentaneet Nurmes Bio Parkin alueelle tai tehneet sitä koskevan investointipäätöksen. Suunnitteilla on muun muassa saha, biodieseltehdas ja teknisen puuhiilen tehdas, jotka kaikki käyttävät Suomen oloissa uutta teknologiaa. Hankkeiden etenemistä on valmisteltu huolellisesti ja niiden toteuttaminen on mahdollista nopealla aikataululla, sillä alueella on voimassa oleva asemakaava ja ympäristövaikutusten arviointi on hyväksytty. Mikäli kaikki alueelle kaavailut yrityshankkeet toteutuvat täysimääräisesti, alueen välitön ja välillinen työpaikkapotentiaali on noin 400 henkilötyövuotta.

Vihreän teollisuuden alueelle rakennetaan vuosina 2019–2020 mittava biodieseltehdas. Rakentava yritys BFC Finland Oy hakee investointiin tukea valtiolta. Hankkeella on merkittävät aluetalousvaikutukset koko Pielisen Karjalaan ja se synnyttää uutta teollisuutta. On tärkeää, että investointituki myönnetään. Biodiesel-tehdas vastaa osaltaan Suomen asettamaan tavoitteeseen liikennepolttoaineiden uusiutuvan komponentin 40 prosentin osuudesta vuoteen 2030 mennessä.

Ilomantsi

Vapo teki vuoden 2018 lopulla päätöksen teknisen hiilen tuotantolaitokseen sijoittamisesta Ilomantsiin. Laitos tuottaa vuodessa teknistä hiiltä kymmeniä tuhansia tonneja ja investoinnin kokonaisarvo on noin 50 milj. euroa. Ensimmäinen teknisen hiilten tuotantoyksikkö työllistää valmistuttuaan yhteensä noin 200 henkilöä jalostuksessa ja raaka-aineketjussa ja lisäksi rakennusvaiheessa satoja henkilötyövuosia.

Teollisuushankkeen yhtenä osana on vuonna 2012 laaditun ratojen peruskorjausohjelman toteuttaminen. Joensuu - Ilomantsi osuudesta on toteutettu vain alkuosa eli Joensuusta Heinävaaraan. Korjaamatta on vielä Heinävaara - Ilomantsi rataosuus. Myös kanta- ja alemman asteen tieverkko on pidettävä kunnossa raaka-aineen ja valmiin tuotteen kuljettamista varten.

Joensuu – Green Park teollisuuspuisto

GreenPark on uudenlainen yrityspuisto, joka on suunniteltu erityisesti cleantech- sekä puu- ja metalliteollisuuden yritysten tarpeisiin. Perinteinen yrityspuisto vain kokoa yritykset samalle alueelle – GreenPark tekee sijainnista ja naapuruudesta todellisen kilpailuedun alueen yrityksille.

GreenPark tuottaa yrityksille tehokkuutta sekä kustannussäästöjä materiaali- ja energia- virtojen optimoinnista, ja on loistava alusta yritysten väliselle yhteistyölle. Todisteena tästä on John Deeren ympärille muodostunut maailmanluokan yhteistyöverkosto.

GreenParkissa on monipuoliset logistiset yhteydet ja osaaminen lähellä. Syväsatamasta on yhteys Itämerelle, minkä lisäksi alueella on lastausasemat hyvillä ratayhteyksillä. Riverian Peltolan kampus (ammattikoulu) on kilometrin päässä. GreenPark on nimensä mukaisesti vihreä. Aurinkoenergiaa ja maalämpöä hyödynnetään jo alueella. Seuraavaksi puisto saa älykkään energiajärjestelmän, jolla yritysalueesta saadaan mahdollisimman hiilineutraali ja energiatehokas. GreenParkin seuraavassa rakennusvaiheessa alue saa keskuksen, johon tulee tukitoimintoja ja oheispalveluita alueen yrityksiä varten. GreenParkin alueen omistaa Joensuun kaupunki. Yrityspuistoa ja sen kehittämistä koordinoi

Joensuun Yrityskiinteistöt Oy, joka on kaupungin omistama kiinteistöyhtiö.

Kiteen Puhos

Puhoksen teollisuusalueen logistiset yhteydet ovat erinomaiset. Alue sijaitsee VT 6 varrella ja teollisuusalueelle on rautatieyhteys. Puhoksesta on nopea yhteys Venäjälle ja Kiinaan asti rautateitse Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kautta. Puhoksessa on oma Saimaan teollisuussyväsatama, jonka syvyys on yli 4 metriä. Meriyhteys on Itämerelle saakka. Alueella on 20 hehtaaria kaavoitettua teollisuuden tonttimaata ja valmista tehdastilaa. Alueella on oma 110/20 kV sähköasema. Infrastruktuuri on kokonaisuutena kunnossa.

Kaupungin omistamaa lähes 9 000 m² tuotantotilat käsittävää teollisuushallia on lähdetty kehittämään hautomotyyppisesti matalan kynnyksen yritystilaksi. Yrityksiä on jo useita. Lisäksi alueella on vapaana entisen lastulevytehtaan tuotantotilat 23 000 m². Alueella toimii kansainvälisiä teollisuusyrityksiä, muun muassa Kiteen suurin yksityinen työnantaja, Stora Enso Wood Products Oyj Kiteen saha, pinnoitteita valmistava Surfactor Finland Oy ja kemian teollisuuden yritys Hexion Oy. Puhoksessa toimii myös teollisuuden kunnossapidon ja logistiikkapalvelujen yrityksiä.

Puhoksen teollisuusalue on kokonaisuus, jossa voi toimia sekä suurteollisuutta että pienyritystoimintaa. Valtion rahoitusta tarvitaan alueen ilmeen kirkastamisinvestointeihin, teollisuushallin muuttamiseksi hautomoyrityksiä palvelevaksi vastaanottohalliksi, teollisuusraiteen jatkamiseen Puhoksen satamaan, vahvaan markkinointiin jo valmiina teollisuusalueena, tarvittavaan työntekijöiden koulutukseen sekä riskipääoman tarjoamiseen. Tämä edellyttää 4 milj. euron valtionrahoituksen järjestymistä vuonna 2020 ja edelleen 4 milj. euron valtionrahoitusta vuosina 2021–2023. Kiteen kaupunki sitoutuu 0,5 milj. euron vuosittaiseen panostukseen vuosina 2021–2023 ja 0,2 milj. euron vuosittaiseen panostukseen vuosina 2019–2020. Tavoitteena on Puhoksen monipuolinen alue, joka työllistää viiden vuoden kuluessa vähintään 600 henkilöä.

Muut kunnat ja hankkeet

Maakunnassa on myös muita teemaan liittyviä kuntien omia laitoshankkeita. Esimerkiksi HINKU-kuntiin kuuluvalla Valtimon kunnalla on suunnitelmassa rakentaa pääasiassa puuenergiaan pohjautuva, mutta myös muuta uusiutuvaa energiaa hyödyntävä monienerginen kaukolämpölaitos ja muodostaa yhdessä Valtimon ammattiopiston (metsäopetus) kanssa energiaomavarainen koulutusympäristö. Suunnittelu ja selvitykset ovat meneillään sekä aluetalouden että tekniikan näkökulmasta. Mukana on useita eri tahoja.

Kuntien elinvoimaisuuden tuki sekä teollisuusalueiden infrastruktuurin vahvistaminen ja investointirekrytointi

Perustelu: Kunnilla on perinteisesti ollut suuri rooli yritystoiminnan kehittämisessä. Sosiaali- ja terveyspalvelujen siirryttyä Pohjois-Karjalassa maakunnalle (Siun Sote) kuntien elinvoimiatehtävien merkitys korostuu ja siihen vapautuu voimavaroja. Kunnat tarvitsevat elinkeinotoiminnan edellytysten ja työllisyyden parantamiseen sekä infrastruktuurihankkeiden toteuttamiseen lakkautetun työllisyysperusteisen investointituen kaltaisia tukimuotoja. Kasvuyrityksille ja niiden tukioorganisaatioina toimiville kuntien tila- ja kehittämisyrityksille tulee osoittaa valtion budjetissa uusimuotoinen tukielementti, joka mahdollistaa tehokkaan elinvoimapolitiikan.

Pohjois-Karjalassa teollisuus on keskittynyt kuntien ja kuntayhtiöiden vahvoille teollisuusalueille, joiden vahvistamisessa kunnilla on edelleen keskeinen rooli. Näiden alueiden

infrastruktuuria on kehitettävä teollisuusinvestointeja tukevalla tavalla (muun muassa teollisuusraiteet, syväsatamat, bioterminaalit, tietoliikenneyhteydet, teollisuuskiinteistöjen modernisointi, keskitetty energian tuotanto sekä logistiikka). Kehittämiseen liittyy myös vahva panostus investoin -toimintaan ja investointien houkuttelemiseen alueelle.

Kehitettäviä teollisuusalueita on useissa Pohjois-Karjalan kunnissa. Edellä kuvattujen biotalousteemaan liittyvien investointien ohella yritysten toimintaedellytysten parantamiseen tähtääviä investointeja on vireillä muun muassa Kiteen Puhoksessa ja Outokummun Teollisuuskylässä (Mining Camp -yhteistyöhanke). Niiralassa kansainvälisen rajanylityspaikan välittömässä läheisyydessä on puolestaan merkittävä määrä vapaita sisäterminaalitiloja. Uuden liiketoiminnan saaminen tiloihin vaatii panostuksia toimintaympäristöön ja ylityspaikan kehittämiseen.

Valtion panostus on tärkeä sekä yrityshankkeiden toteuttamisessa, että kuntien teollisuusalueiden kokonaisvaltaisessa kehittämisessä. Yritysten toimintaympäristön kehittämisavustusten myöntäminen kuntaomisteisille toimitilayhtiöille tulisi olla mahdollista Itä- ja Pohjois-Suomen alueella 30–40 % avustustason mukaisena silloin, kun tilat rakennetaan todennettuun tarpeeseen rakennettaviin, korjattaviin tai laajennettaviin toimitiloihin sijoittuvalle pk-yritykselle, joka synnyttää alueelle uusia työpaikkoja.

Kärkihanke: EU:n koheesiopolitiikka 2021–2027

Rahoituksen taso ja kohdentuminen

Perustelu: Euroopan Komission toukokuussa 2018 antamassa budjettiesityksessä budjetin kooksi on esitetty 1,11% 27:n maan EU:n BKT:stä. Budjetin leikkaaminen esitetystä uhkaisi romuttaa Suomen saannon kannalta tärkeitä politiikka-aloja. Suomelle nousua kuluva ohjelmakauden aluepolitiikan saantoon on esityksessä noin 5 %. Kansallisessa valmistelussa on huolehdittava siitä, että rahoituksen noustessa myöskään heikoimmassa asemassa olevan alueen rahoitus ei laske verrattuna kauteen 2014–2020. Suomen tulee hyväksyä komission esitys budjetin koosta.

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 59 % koko Suomen saannosta. Komission rahoitusesityksessä ohjelmakaudelle 2021–2027 NSPA-tuen määrä on 30 euroa/asukas/vuosi. Kuluva kauden tuen nykyarvoon verrattuna laskua olisi 12,9 %. Suomen tulee tavoitella NSPA-tuen korotusta 45 euroon (/as./v.) ja 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 kuluva kaudella on koko Suomessa 50 %. Tämä lisäisi rahoituksen kokonaisvolyymia laskua Itä- ja Pohjois-

Suomessa, jonka kerryttämä EU-rahoitus on alustavien laskelmien mukaan myös piene-
nemässä. Valtion osuus tulee harmonisoida koko Suomessa ja varmistaa, että komission
tulevat asetukset mahdollistavat tämän. Rahoitusohjelman tavoitteena on alueiden kehiti-
tyisyyserojen tasaaminen.

Rakennerahastotoiminnassa on vahva alueellinen ulottuvuus, mistä syystä aluelähtöisyy-
den ja paikkaperusteisen kehittämisen tulee olla ohjelman keskiössä. Koheesipolitiikan
rahoitus on kohdennettava kokonaan maakunnille, jotka voivat päättää ylimaakunnalli-
sesta yhteistyöstä. IP-alueen maakuntien kasvudynamiikkaa yhdistää se, että niillä on
merkittäviä luonnonvaroihin liittyvää potentiaalia. Kaikilla maakunnilla on omat erikoistu-
misalansa ja niihin liittyvät älykkään erikoistumisen strategiat. IP-alueen yhteiset haasteet
liittyvät väestön ikääntymiseen, talouden rakennemuutokseen, työvoiman osallistumisas-
teeseen ja palvelujen saatavuuteen syrjäisillä seuduilla. IP-alueen maakunnat ovat pieniä
aluetalouksia, joten koheesiorahoituksen suhteellinen merkitys on huomattavasti
suurempi kuin muualla Suomessa. Alueelle kohdennetaan hyvin vähän kansallista inno-
vaatorahoitusta.

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

Maakunnat ovat perustaneet yhteisiä instituutioita, joista koheesipolitiikan kannalta
keskeisin on yhteinen EU, Brysselissä. Käynnissä on myös muun muassa IP-alueen
yhteinen, Euroopan komission aloitteesta käynnistetty, Elinkeinoelämän murrosta kos-
keva pilotti (ELMO), jolla vaikutetaan EU:n tulevaa ohjelmakautta koskeviin linjauksiin. IP
alueen yhteinen toiminta pilotissa ja laadittava yhteinen strategia toimivat perusteluna ja
pohjana alueen oman rakennerahasto-ohjelman laatimiselle.

EU:n alue- ja rakennepolitiikan kansallisen valmistelun linjaukset

Perustelu: EU:n alue- ja rakennepolitiikan kansallisen valmistelun tulee lähtökohtaisesti olla alueiden
kehittämistarpeisiin pohjautuvaa. Läheisyysperiaate on vahva, jolloin aluelähtöinen
valmistelu ja paikkaperusteinen kehittäminen ovat koheesipolitiikan keskiössä. EU:n
alue- ja rakennepolitiikan tulee olla joustavaa ja mahdollistavaa siten, että se mahdollis-
taa 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 toimin-
nalla. Toiminnan tulee perustua alueiden valitsemiin kehittämistarpeisiin, ja sen tulee
antaa mahdollisuuksia reagoida joustavasti muuttuviin tarpeisiin. Ylimaakunnallisen yh-
teistyön pohjana toimivat alueiden älykkään erikoistumisen strategiat. Toimintamallin
pitää tarjota välineitä tarttua nopeasti ja joustavasti ohjelmakauden aikana esiin nouseviin
muuttuviin ilmiöihin.

Toimintamallin lähtökohtia:

- Alueiden valitsemiin tarpeisiin pohjautuva sisältölähtöinen valmistelu.
- Rahoitus kohdennetaan maakunnissa tarkoituksenmukaisesti tarpeiden ja ratkaisui-
den mukaan.
- Toimintamallin on oltava joustava ja sen tulee reagoida muuttuviin tarpeisiin ja

nouseviin ilmiöihin.

- Koordinaatio hoidetaan maakuntien välisenä yhteistyönä. Koordinaatiossa ja seurannassa hyödynnetään digitaalisia järjestelmiä.
- Ei etukäteen hallinnonalakohtaisia korvamerkintöjä.

Yritystoiminnan kestävyys, kasvu ja kilpailukyky ovat alueiden kehittymisen keskiössä. Yritystoiminnan kehittämisen sekä alueiden elinkeinorakenteen monipuolistamisen tulee olla keskeisessä roolissa EU-ohjelmissa. Yritysten osallistumisen kehittämishankkeisiin tulee olla aikaisempaa joustavampaa.

Yliopistojen, korkeakoulujen ja ammatillisten oppilaitosten valmiuksia kehittää ja hyödynittää yritysyritystyötä tulee lisätä. Huomiota tulee kiinnittää pitkäjänteiseen yhteistyö- ja kehittämiskulttuurin rakentamiseen etenkin pk-yrityksissä.

Kunnilla ja kaupungeilla tulee olla aikaisempaa laajemmat kehittämismahdollisuudet ohjelmakaudella 2021–2027. Kunnilla ja kaupungeilla on merkittävä rooli muun muassa elinkeinopolitiikassa, vähähiilisen yhteiskunnan ja digitalisaation edistämiseksi. Kunnilla on merkittävä rooli myös ohjelman kansallisena rahoittajana.

Kärkihanke: Pitkäjänteinen kansallinen kaupunkipolitiikka

Perustelu: Joensuu on ollut mukana valtion kasvusopimuksessa 2016–2019, ja vaikuttanut aktiivisesti kaupunkipolitiikan ja yliopistokaupunkien yhteistyön kehittämiseen. Joensuu haluaa, että erityisesti yliopistokaupunkien kehitystä tukevaa kaupunkipolitiikkaa tehdään jatkosakin valtakunnan tasolla. Tärkeää on resursoida sekä yliopistokaupunkien kanssa tehtävää sopimuksellista yhteistyötä, että tulevalla EU-ohjelmakaudella yliopistokaupunkien, muidenkin kuin kuuden suurimman kaupungin, keskinäistä yhteistyötä eri teemoissa. Kaupunkien välisessä yhteistyössä kansainvälisellä perspektiivillä tulee olla vahva fokus. Pohjois-Karjalan maakunnalle maakuntakeskus Joensuun menestys ja kasvu on välttämätöntä.

Kaivannaisteollisuuden investointien ja kehittämistoimien vauhdittaminen

Vahva kansallinen kaivos- ja mineraalipolitiikka ja kaivoslain uudistaminen

Perustelu: Suomi nousi vuonna 2017 maailman houkuttelevimmaksi kaivosalan investointien kohde- maaksi. 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 Pampalon kultakaivos Ilomantsissa, Kylylahden monimetallikaivos Polvijärvellä sekä Juuan kunnan Nunnanlahden vuolukiviteollisuus.

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. Laajalainen suhdannekäännös, raaka-aineiden hintakehitys ja markkinoiden myönteinen ilmapääri ovat nostaneet kaivosalaa jälleen nousuun.

Kehitys on johtanut esimerkiksi siihen, että 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, kaivos-hankkeiden toteutumisen tukemiseen ja niihin liittyvän infrastruktuurin rakentamiseen on tärkeää.

Kaivostoiminnan paikalliseen sosiaaliseen hyväksyttävyyteen ja ympäristöriskeihin on suhtauduttava yhteiskunnallisessa päätöksenteossa vakavasti. Itä-Suomen neuvottelukuntaan kuuluvat viisi maakuntaa ovat asettaneet hallitusohjelmatavoitteeksi, että kaivoslaki on uudistettava. Erityistä 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 kehitysyhtiö FinnCobalt on käynnistänyt Outokummun kaupungissa sijaitsevan Hautalammen malmion kehityshankkeen. Hankkeen tavoitteena on ottaa tuotantoon entisen Outokummun kuparikaivoksen alueella sijaitseva koboltti-nikkeli-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. Hanketta valmistellaan yksityisellä rahoituksella ja Teknologian ja innovaatioiden kehittämiskeskuksen (Tekes) myöntämällä lainalla.

Hautalammen kaivos on ollut lyhyen aikaa tuotannossa 1980-luvun puolivälissä. Kaivokseen on tehty valmiiksi vinotunneli ja osa maanalaisesta tunneliverkostosta. Kaivoksella on voimassaoleva 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 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.

Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) Mineraalitekniikanlaboratorion ja koetetaan 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 rikastuskoikeista lähtien aina jatkuvatoimisiin pilotmitan koeajoihin saakka, mikä tekee laboratoriosta 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 kilpailukyvyyn paranemiseen sekä mineraalivarojen ympäristöystävälliseen ja kestävä kehityksen mukaiseen käyttöön. Mintecin palvelututkimus on erittäin tärkeää kaivos toiminnan kestävä 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 milj.nan euron EAKR-hanketta.

Kontiorannan varuskunta-alueen uudiskäytön edistäminen ja investointien toteuttaminen

Perustelu: Suomen valtio lakkautti Kontiorannan varuskunnan 1.1.2014. Varuskunnan lakkautuksen myötä alueelta hävisi lähes 300 työpaikkaa. Kontiolahden kunta osti alueen maa-alueet ja ydinalueen rakennukset.

Entisen varuskunta-alueen teollisuus- ja varikkotilat on kokonaisuudessaan myyty tai vuokrattu ja alueelle on tullut noin 20 yritystä ja reilut 60 työpaikkaa. Entisen varuskunta-alueen asemakaava on hyväksytty 29.05.2017 ja entisen ns. kantahenkilökunnan alueen asemakaava on vahvistettu kesäkuussa 2017.

Varuskunta-alueen kehittämisen painopisteet ovat uudet työpaikat, matkailu, vapaa-aika ja asuminen. Suurimmat investointitarpeet liittyvät vapaa-ajankeskuksen rakentamiseen ja matkailun sekä liikunnan edistämiseen. Vapaa-ajankeskus tuo merkittävästi työpaikkoja ja elinvoimaa alueelle. Vapaa-ajankeskuksen kehittäminen edellyttää uskottavan operaattorin sekä tarvittavan rahoituksen löytymistä. Hotelli-investoinnin, siihen liittyvien palveluiden ja majoitusrakentamisen koko on noin 140 milj. euroa. Avustukset ja tuet konkreettisiin vapaa-ajankeskusta tukeviin rakennuskohteisiin ovat ensiarvoisen

tärkeitä hankkeen toteuttamiseksi. Lisäksi ydinalueelle on kaavan mukaisesti mahdollisuus rakentaa jopa 600 vapaa-ajan-/loma-asuntoa.

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.

Pohjois-Karjalan matkailun kehittäminen osana Lakeland -markkinointia

Perustelu: Suomen matkailuelinkeino on viime vuosina kasvanut ja kansainvälistynyt vahvasti. Matkailutulo on ollut useamman vuoden yli 14 mrd. euroa, ja sillä on mahdollisuuksia kasvaa jopa 20 mrd. euroon vuoteen 2025 mennessä. Matkailun kehittämistä ohjaa Suomen matkailun kasvun ja uudistumisen tiekartta ”Yhdessä enemmän” vuosille 2015–2025. Päämääränä on, että Suomi on vuonna 2025 Pohjois-Euroopan ykkösmatkailukohde.

Keväällä 2017 hallitus käynnisti ”Matkailu 4.0” -toimenpidekokonaisuuden, jolla on tuettu matkailuelinkeinon kansainvälistä kasvua ja uudistumista vuosien 2018–2019 aikana 16 milj. euron lisärahoituksella. Matkailu 4.0 -toimenpideohjelman avulla on panostettu esimerkiksi matkailumarkkinointiin vahvistamalla Visit Finlandin suuralueyhteistyötä pääkaupunkiseudun, Lapin, Järvi-Suomen sekä rannikon ja saariston alueiden kanssa.

Pohjois-Karjalassa matkailulla on pitkä kehityskaari muun muassa Kolin ja Bomban osalta. Maakunnan matkailua kehitetään nyt osana Suomeen ja Järvi-Suomi -suuralueeseen (Lakeland) kohdistuvaa kasvavaa kansainvälistä kysyntää sekä vahvemmin profiloituvaa kotimaan matkailun tarjontaa.

Maakunnan matkailun kehittymisen kannalta on tärkeää turvata matkakohteen saavutettavuus osana kansainvälisiä matkailutuotantoja. Matkailun kansainvälinen myynti edellyttää logistisesti ja kustannuksiltaan kysyntää vastaavien yhteyksien saatavuutta, jotta matkailun tuotantarjat pystyvät kehittymään. Lentoliikenteen merkitys korostuu kansainvälisten markkinoiden kehittymisen osalta.

Pohjois-Karjalan matkailuelinkeinon kehittyminen edellyttää laajemman Lakeland-alueen kasvua kansainväliseksi matkakohteeksi. Alueen profiili mökkimajoituksen sekä luonto- ja järviympäristöön perustuvien elämystuotteiden osalta on keskeisin osa matkakohteen tarjontaa. Kansallisesti tarvitaan kehittämistoimia, jotka mahdollistavat ja tukevat näiden ahvuuksien jalostumista ja uusiutumista. Yritysten omistajavaihdosten ja niihin liittyvien rahoitusmallien rakenteellista tukemista tarvitaan toimialan yritysten ja yrittäjien ikärakenteesta johtuen. Kansallisten digitaalisten kehittämis- ja markkinointitoimenpiteiden tulee rakentaa sekä matkakohteen tunnettuutta että myös kehittää digitaalisen kaupankäynnin rakenteita.

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

lähdössä liikkeelle.

Kiteen Meijerinrannan artesaanimatkailun kehittämishanke

Perustelu: Kiteellä, Kiteenjärven rannalla on eheä, sosiaalishistoriallisesti merkittävä meijeri- ja myllytoiminta-alue. Kaupunki on hankkinut noin 4,6 hehtaarin kokoisen alueen omistukseensa, koska on nähnyt sen tärkeyden käsityöläismäisen yritystoiminnan, korkeatasoisen asumisen ja matkailun uutena vetovoimaisena alueena. Osa rakennuksista on suojeltu ja kaupunki on peruskorjannut omistamiaan rakennuksia. Kaupunki sai valtiolta rahoitusta rakennushistoriallisesti arvokkaan mylly-rakennuksen ulkopuoliseen korjaukseen. Alueella toimii muutama yritys.

Alueelle on laadittu yleiskaava ja alueen asemakaavan muutos on tullut voimaan 2018. Kaava mahdollistaa monimuotoisen toiminnan alueella. Yritys- ja omakotitonttien markkinointi on aloitettu. Museoviraston ja ELY-keskuksen lausuntojen mukaisesti kaupunki on purkanut huonokuntoiset korjauskelvottomat rakennukset alueelta.

Kaupunki tarvitsee Meijerinrannan artesaanimatkailun kehittämishankkeeseen valtiolta milj. euron rahoituksen vuonna 2020 ja 0,25 milj. euroa vuosien 2021–2022 kehittämistoimenpiteisiin. Erityisesti rahoitusta tarvitaan vanhan kivimeijerin peruskorjaamiseksi elinkeinotoimintaan ja matkailukeskukseksi. Kaupunki on sitoutunut muun muassa alueen katuverkoston suunnitteluun ja rakentamiseen 0,25 milj. eurolla vuosina 2019–2021. Meijerinrannan toimitila- ja rakennusinvestointien lisäksi kokonaisuuteen kuuluu olennaisena osana Kiteen alueen matkailupalvelujen muu kehittäminen. Kehittämisrahoituksen tuella kehitetään Meijerinrantaan sijoittuvaa matkailun toimipisteen toimintaa.

Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

Valtionavustus kunnille sosiaali- ja terveydenhuollon sisäilma- ja kosteusvauriohankkeisiin

Määrärahan tarve 3 milj. € vuodessa.

Perustelu: Sosiaali- ja terveydenhuollon yksiköiden vanhan rakennuskannan peruskorjauksiin sekä kosteusvaurioiden korjaamiseen tarvitaan edelleen valtionavustuksia. Hankkeisiin on saatu rahoitusta vain lisäbudjeteissa, mikä ei mahdollista pitkäjänteistä suunnittelua korjausrakentamisessa. Rahoitus tulisi siirtää budjettiin jatkuvana rahoituksena tai toteuttaa lähivuosina lisätalousarvioissa ns. korjausvelkarahoituksena.

Rahoitus tulee toteuttaa pitkäjänteisemmällä tavalla kuten opetus- ja kulttuuriministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö ovat Suomen Kuntaliiton kanssa esittäneet pitkän tähtäimen suunnitelmassa vuosille 2016–2025.

Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

Kärkihanke: Kolin kansallispuiston investoinnit ja pysäköintiratkaisut

Perustelu: Koli ja Kolin kansallispuisto on Pohjois-Karjalan matkailun helmi ja arvokas kansallismaisema. Kansallispuiston kävijämääriin, maineeseen ja asemaan nähden valtio kuitenkin panostaa puiston palvelurakenteisiin ja infrastruktuuriin verrattain vähän. Lisäksi riittämättömistä parkkiratkaisuista on muodostunut ongelma sekä puistossa vieraileville ihmisille että matkailuyrittäjille. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja Lieksan kaupunki esittävät ratkaisuksi seuraavia toimenpiteitä.

Pysäköintiongelmien ratkaisut Ukko-Kolilla, Kolin kylällä ja Kolin satamassa

Kolin matkailu on kehittynyt suotuisasti viime vuosien aikana ja pelkästään kansallispuistossa vierailee vuosittain noin 200 000 asiakasta. Kävijämäärien ja matkailutulojen kasvattamisen esteeksi on noussut pysäköintialueiden rajallisuus. Sesonkien aikana (kesä-syky ja talvella hiihtolomasesonkeina sekä muuna aikoina viikonloppuisin) parkkipaikat eivät ole riittäviä Ukko-Kolilla, Kolin kylällä ja Kolin satamassa. Tämä on johtanut jopa matkailijoiden kääntymiseen takaisin ja vaaratilanteisiin. Ukko-Kolille johtaa mutkainen, jyrkkä ja kapea tie, jonka reunoille asiakkaat parkkeeraavat parkkipaikkojen puuttuessa. Useiden selvitysten mukaan asiaa ei voida nykyisellään ratkaista yhteiskyydityksillä tai muilla parkkipaikoilla, koska suurin osa matkailijoista saapuu Kolille omalla autolla. Nykyisten parkkipaikkojen laajentaminen ei ole myöskään kansallispuistossa kestävä ratkaisu, vaan parkkipaikkojen kapasiteettia on nostettava parkkihallilla.

Samanlainen tilanne on Kolin kylällä ja satamassa, joissa parkkipaikat ruuhkautuvat päivittäin sesonkiaikoina. Liiketoiminnan lisääminen ja asiakasvirtojen parempi ohjaaminen kylälle ja satamaan ei ole nykyisin mahdollista parkkipaikkojen vähyyden vuoksi. Yritystoiminnalla on kuitenkin kasvavaa kiinnostusta Kolin kylälle. Lisäparkkipaikoilla voitaisiin ohjata osa Ukko-Kolille menijöistä jättämään auto kylälle ja kävelemään polkuja/kevyen liikenteen väylää pitkin vähentämällä samalla kansallispuistoon rakennettavien uusien parkkipaikkojen määrää.

Kolin satama on myös keskeinen paikka alueen matkailussa, mutta parkkipaikkojen määrä on täysin riittämätön. Esimerkiksi sataman Ravintola Alamajalla vieraillee kesällä päivittäin noin 300 asiakasta, mutta heillä on käytettävissään vain 12 parkkipaikkaa. Kesällä 2018 satamaan rakennettiin lisäksi veneiden tankkauspaikka ja satamasta lähtevät reittilaivat Lieksaan ja risteilyt. Näiden toimintojen kehittäminen ja lisääminen on lähes mahdotonta nykyisillä paikoitusratkaisuilla. Tällä hetkellä matkailijat käyttävät parkkeeraukseen maantien 5046 reunaa, mikä aiheuttaa vaaratilanteita. Alue on lähes kokonaan kansallispuistoa, joten voimakas parkkipaikkojen laajentaminen ei ole mahdollista. Ratkaisuna on parkkipaikkojen tekeminen tiealueelle nykyisen reunaosan päälle.

Investoinnit kansallispuiston palveluvarustukseen ja kestävään matkailuun

Kustannusarvio 4,5 milj. €.

Kolin kansallispuisto on noussut Suomen suosituimpien kansallispuistojen joukkoon vuotuisella 200 000 käynnillään. Suosion takana on kansallismaiseman tunnettuus sekä kohteen laadukkaat palvelut. Kolin kävijät jättävät paikallistalouteen yli 20 milj. euron matkailutulot vuosittain. Matkailun volyyymi ei kuitenkaan voi jatkaa kasvuaan Kolin Iso

Kuva 2050 -kehittämissstrategian mukaisesti ilman uusia investointeja sekä kansallispuiston ulkopuolelle, mutta kestävyuden ja asiakasturvallisuuden varmistamiseksi myös sen sisälle. Jälkimmäiset on tehtävä pääosin julkisin varoin.

Kolin kehittämistä on rahoitettu viimeksi Matkailu 4.0 -kärkihankkeesta (0,2 milj. euroa vuosina 2018–2019). Tämä rahoitus on kohdennettu kiireellisimpiin rakennusten kunnostuksiin ja retkeilyreittien viitoitukseen.

Esitetty 4,5 milj. euron rahoitustarve sisältää nykyisen palveluinfran ajantasaistamista: huonokuntoisten rakennusten ja rakenteiden kunnostusta, luontokeskus Ukon tekniset kunnostukset ja näyttelyn uudistamisen, kulttuuriperinnön hoitoa, Ryynäsen 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 sallitukseksi rakentamiseksi.

Biotalouden kasvupaketti – Pohjois-Karjala, Pohjois-Karjalan esitys kasvua vahvistavista toimista YM:n hallinnonalalla

Perustelu: Pohjois-Karjalan vuonna 2025 valmistunut biotalouden kasvupaketti on laaja maakunnallinen kärkihankekokonaisuus, joka muodostuu eri hallinnonaloille kohdentuvista toimenpiteistä. Kasvupaketin visiona on, että Pohjois-Karjala maailman johtavana metsämaakuntana ja Joensuu Euroopan metsäpääkaupunkina toimivat biotalousyhteiskunnan tiennäyttäjinä. Joensuulla on metsäalalla vahva kansainvälinen brändi, joka perustuu poikkeuksellisen laajaan ja monipuoliseen osaamisklusteriin.

Pohjois-Karjala on ottanut tavoitteekseen fossiilisesta öljystä irtautumisen. Maakunnalla on vahva rooli Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) koordinoimassa Kohti hiilineutraalia kuntaa -verkostossa (HINKU), joka tukee tätä alueellista tavoitetta. HINKU:sta on kymmenessä vuodessa kasvanut valtakunnallisesti merkittävä toimija kestävien energiakäytäntöjen ja -teknologioiden edistämässä. Nykyisin yhdeksän Pohjois-Karjalan kolmestatoista kunnasta kuuluu verkostoon. HINKU:n konkreettisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi puhtaan teknologian yhteishankinnat, paikalliset energiasuunnitelmat ja -katselmuksset sekä liikennepalveluiden kokeilut.

Tietoa bio- ja kiertotalouden vahvistamiseksi maakunnassa tuottaa osaltaan SYKE:n Joensuun toimipaikka. Tieto tuotetaan muun muassa metsä- ja muiden luonnonvarojen kestävä käytön arviointiin, resurssiinsauteen ja kiertotalouteen liittyen. Tätä osaamista voidaan hyödyntää maakunnan yritystoiminnan tukena ja pilottihankkeissa ja se tukee hallituksen tavoitetta nostaa Suomi kiertotalouden mallimaaksi. SYKE:ssä kehitettyä Elin-kaariklinikka-toimintamallia voidaan käyttää yritysten tuotteiden ja palveluiden ympäristövaikutusten selvittämiseen ja minimointiin.

Biotalouden kasvupaketin tavoitteisiin lukeutuvat muun muassa Pohjois-Karjalan kasvi-huonekaasupäästöjen vähennys 80 % (vuodesta 2007 vuoteen 2030 mennessä), eteneminen määrätietoisesti kohti fossiilisesta öljystä vapaata maakuntaa sekä fossiilisesta

lämmitysöljystä luopuminen (vuoteen 2020 mennessä).

Ympäristöministeriön (YM) hallinnonalalle kohdentuvat seuraavat toimenpiteet:

- Suomen ympäristökeskuksen kehittäminen ja vahvistaminen Joensuussa osana biotalouden huippuosaamiskeskittymää
- Pohjois-Karjalan saaminen ensimmäiseksi HINKU-konseptin mukaiseksi hiilineutraaliksi maakunnaksi

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 kestävästä käytöstä, luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalvelujen sekä yhdyskuntarakenteen kestävyys- ja elinympäristöjen laadun tutkimuksen. SYKE:ssä käynnissä olevissa hankkeissa tuetaan kestävästä bio- ja kiertotalouteen siirtymistä pohjoiskarjalaisissa kunnissa, kaupungeissa, kylissä, kotitalouksissa ja yrityksissä.

SYKE:n Joensuun toimipaikassa sijaitsevassa IoT -laboratoriossa kehitetään uudenlaisia menetelmiä ympäristöhavainnointiin, ympäristöä koskevan tiedon tuotantoon sekä hallintaan hyödyntäen uusinta teknologiaa, kuten dronet, konenäkö ja robotiikka, reaaliaikaiset etäohjattavat automaatio-sovellukset sekä monipuolinen radiotekniikka. SYKE:ssä tutkimalustaksi kehitetty EnviCal Manager (aka ECM) järjestelmä mahdollistaa nopeita ja kustannustehokkaita digipilotteja, 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. SYKE:n Joensuun toimipaikan tutkijat ovat aktiivisesti ja monipuolisesti mukana SYKE:n eri keskuksien 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:n 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.

Vesienhoidon ja ympäristönhoidon edistäminen (35.10.61)

Perustelu: Ympäristöministeriön tukemana on toteutettu muun muassa laajahko Jukajoen ja Jukajärven valuma-alueen kunnostuskokonaisuus, joka päättyi vuonna 2017. Lisäksi Jässi -hankkeessa on toteutettu kiinteistökohtaista jätevesineuvontaa haja-asutusalueilla. Vastaaviin, vesienhoidon tavoitteita ja ravinteiden kierrätystä tukeviin hankkeisiin esitetään valtion rahoitusosuutta 100 000 euroa. Hankkeilla toteutetaan kiertotalouden läpimurtoon ja

puhtaiden ratkaisujen käyttöön tähtäävää kärkihanketta.

Outokummun vanhan rautatieaseman ratapiha-alueen kaivostoiminnan aikaisten maamassojen vaihto

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

Väestönmuutokset



Pohjois-Karjala

162 240 Väkiluku 31.12.2018

-746 Väestönmuutos vuonna 2018

-0,5 Väestönmuutos % vuonna 2018

Lähde: Tilastokeskus, väestötilastot



