



POHJOIS-KARJALA
Maakuntaliitto



Vaikuttamisen kärjet 2025 – Pohjois-Karjala

Vaikuttamisen kärjet 2025

Pohjois-Karjala

Maakuntahallitus 25.3.2024

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Joensuu 2024

Vaikuttamisen kärjet 2025 – Pohjois-Karjala

Kansilehden kuva

Jarno Artika

Koonti Kimmo Niiranen ja Jarno Turunen

Viimeistely Sirpa Mahonen

Painopaikka Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Joensuu 2024

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Pielisjoen linna,

Siltakatu 2

80100 JOENSUU

kirjaamo@pohjois-karjala.fi

www.pohjois-karjala.fi/maakuntaliitto

Sisältö

Saatteeksi.....	4
Kärkihankkeet	5
Liikenteen kärkihankkeet	6
Esitykset hallinnonaloittain	7
Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26).....	7
Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27).....	8
Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28).....	10
Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)	15
Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)	23
Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31).....	26
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)	41
Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)	51
Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35).....	52

Saatteeksi

”Vaikuttamisen kärjet 2025 – Pohjois-Karjala” on maakuntahallituksen hyväksymä edunajamisen asiakirja. Julkaisu antaa kokonaiskuvan niistä vaikuttamistavoitteista ja hankkeista, jotka maakunnan kehittämiseksi yhdessä nähdään tärkeinä.

Asiakirjan alkuun on koottu keskeiset kärkihankkeet. Vaikuttamistyö tähtää talousarvion valmistelussa erityisesti seuraavan budjettivuoden suunnittelun alkuvaiheeseen. Meillä on kärkihankkeissa olemassa valmiit esitykset esimerkiksi tänä vuonna valmisteltavaan itäisen Suomen työhön. Hankkeet on koottu ministeriöittäin. Esitykset on kerätty järjestelmällisesti toimijoiltamme. Mukaan on otettu vain niitä toimenpiteitä, joiden toteutuminen edellyttää valtion rahoitusta ja maakunnan ulkopuolella tehtäviä päätöksiä. Useilla mukaan nostetuilla asioilla on välittömiä talousarviovaikutuksia seuraavaa budjettivuotta koskien. Osa hankkeista on luonteeltaan edunvalvonnallisia tai lainsäädännöllisiä aloitteita, joiden edistyminen edellyttää suunnittelua ja pidemmän aikavälin vaikuttamistyötä.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan vaikutti merkittävästi Pohjois-Karjalaan ja rajamaakuntiin. Vaikutukset ovat vakavia ja edellyttävät valtiovallalta nopeita toimia itäisen Suomen kehitysedellytyksiin ja kasvun vahvistamiseen, erityisesti energiaratkaisuiden ja saavutettavuuden osalta. Pohjois-Karjalan uuden kasvun kannalta ratkaisevassa asemassa ovat maakunnan vihreiden teollisuusinvestointien liikkeellelähtö ja energiaratkaisut. Maakunnan saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille on välttämätöntä turvata lentoyhteydet sekä parantaa pikaisesti raideliikenteen kilpailukykyä Karjalan radalla. Perusväylänpitoon tarvitaan pysyvä tasokorotus. Yksittäisten hankkeiden toteutumisen lisäksi on tärkeää, että valtion talousarviossa osoitetaan riittävä rahoitus kuntien palveluiden turvaamiseksi.

Kannustamme kaikkia Pohjois-Karjalan edunajajia ja organisaatioita viemään yhdessä eteenpäin maakuntamme kärkihankkeita ja luomaan tulevaisuususkoa koko Itä-Suomeen. Jatkossa yhdistämme entistä vahvemmin voimat koko itäisessä Suomessa, se on myös koko Suomen etu.

Joensuussa, 25. päivänä maaliskuuta 2024

Jarno Turunen
yhteyspäällikkö

Kimmo Niiranen
maakunta-asiamies

Kärkihankkeet

Rajamaakuntien ja Itä-Suomen kehitys: puhtaat energiaratkaisut

- Kantaverkon rakentaminen itäisimpään Suomeen ja vihreät teolliset investoinnit liikkeelle
- Tuulivoiman mahdollistaminen ja kompensatioalueet
- Rajamaakuntien ja Itä-Suomen erityisasema muuttuneessa geopolitiisessä tilanteessa

Tulevaisuuden osaamisen Pohjois-Karjala

- Joensuu kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä - Osaamisen ja tutkimuksen Pohjois-Karjala
- Itä-Suomen yliopiston datatekniikan koulutus
- Metsä- ja puuteknologian osaamiskeskittymä Pohjois-Karjalaan
- Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen
- Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa

Kestävät tulevaisuuden palvelut ja rakenteet

- Kestävä kuntatalous
- Valtion tehtävät ja aito läsnäolo maakunnassa

Matkailun kansainväliset kärkikohteet ja rakenteet

- Kolin kestävää matkailua vahvistavat investoinnit
- Kontiolahden ampumahiihtokeskus kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisen areenana

Vihreämpi ja digitaalisempi tulevaisuus

- EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka
- Nopeat tietoliikenneyhteydet ja maaseudun laajakaistat
- Virtakutuisten vaelluskalahankkeiden edistäminen

Liikenteen kärkihankkeet

Lentoyhteydet

- Joensuun lentoyhteyksien säilyttäminen ja palvelutason turvaaminen

Raidehankkeet

- Karjalan radan Imatra – Joensuu -rataosan parantaminen
- Joensuu – Kontiomäki -rataosan peruskorjaus, välityskyvyn parantaminen ja sähköistys vaiheittain
- Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki – Helsinki-Vantaan lentoasema – Porvoo – Kouvola (suunnittelu)

Perusväylänpidon resurssit ja huoltovarmuus

- Perusväylänpidon rahoituksen nosto ja kriittisten siltojen paketti

Toteutusvalmiit maantiehankkeet

- Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta
- Valtatie 23 Varkaus – Karvio – Viinijärvi, erityisesti Heinäveden Karvion kohta
- Kantatie 73 Lieksanjoen silta

Suunnitteluvalmiuden nosto pääteillä

- Valtatien 6 kokonaisehittäminen (suunnitteluvalmiuden parantaminen):
 - suunnittelun toteutus Joensuun eteläpuolella (Honkavaara – Onkamo)
- Valtatien 9 kokonaisehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (suunnitteluvalmiuden parantaminen):
 - suunnittelun käynnistäminen Tuusniemen ja Outokummun välillä.

Esitykset hallinnonaloittain

Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)

Pohjois-Karjalan rajavartioston toimintojen edelleen kehittäminen

Perustelu: Rajavartiolaitoksen rooli valmiusviranomaisena korostuu entisestään muuttuneessa turvallisuusympäristössä. Uusi geopoliittinen tilanne mukaanluettuna Suomen NATO-jäsenyys, ja Suomen ja sen itärajan asema sekä EU:n että NATO:n ulkorajana edellyttää panostuksia rajavalvontaan, valmiusviranomaisten operatiivisen toiminnan resursseihin ja infrastruktuuriin. Konkreettinen osoitus muuttuneesta tilanteesta on merkittävästi kasvanut sääntöjen vastainen maahantulo Suomen itärajalla. Ilmiö aiheuttaa vakavan uhan kansalliselle turvallisuudelle sekä yleiselle järjestykselle Suomessa.

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

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

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

Pohjois-Karjalan rajavartioston Onttolan alueen kiinteistöjen ja toimintojen kehittämiseksi on painavat perustelut. Kyse on maakunnallisesti merkittävän ja muuttuneessa tilanteessa myös kansallisen turvallisuuden kannalta tärkeän viranomaisen ja varusmieskoulutuksen toimintaedellytysten varmistamisesta sekä alueen valmiudellisten rakenteiden vahvistamisesta.

Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)

Kärkihanke: Tuulivoimapotentiaalin hyödyntäminen

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on merkittävää tuulivoimapotentiaalia, mutta investoinnit ovat jääneet toteuttamatta voimaloiden ilmalvontatutkille aiheuttamien ongelmien johdosta. Vuoden 2023 keväällä julkistetussa selvitysmiehen raportissa haettiin ratkaisuja tilanteeseen. Raportin mukaan Itäisen Suomen tuulivoimarakentamisen tehostamiseen voidaan löytää toimivia ratkaisuja. Tämä edellyttää tuulivoimarakentamisen nykyistä selkeämpää poliittista ohjausta, lainsäädännön kehittämistä, koordinoitua kansallista ja kansainvälistä yhteistyötä sekä teknologian kehityksen maksimaalista hyödyntämistä. Raportin tahtotila ja suositukset ovat hyviä, mutta edellyttävät konkretisointia, poliittisia päätöksiä ja niiden toimeenpanoa.

Työ- ja elinkeinoministeriö ja puolustusministeriö ovat asettaneet työryhmän selvittämään keinoja aluevalvonnan ja tuulivoimarakentamisen yhteensovittamiseksi. Tavoitteena on parantaa tuulivoimahankkeiden etenemisen edellytyksiä itäisessä Suomessa. Työryhmä valmistelee pidemmän aikajänteen vision tuulivoiman sijoittamismahdollisuuksista itäiseen Suomeen. Työryhmän toimikausi on 1.2.-30.6.2024.

Työryhmä keskittyy erityisesti seuraaviin aiheisiin:

- aluevalvontajärjestelmän teknologiset ratkaisut, niiden saatavuus ja rahoitus
- mahdolliset vaihtoehdot kompensatioaluemalliksi ja seurannaisvaikutukset
- pitkän aikavälin visio tuulivoimasta itäisessä Suomessa
- huomiot muista estävistä syistä, joita selvitetään osana Itäisen Suomen ohjelmaa.

Työryhmän esittämät keinot energiaomavaraisuuden lisäämiseksi on pantava toimeen niin, että tuulivoiman lisärakentaminen on mahdollista nykyistä laajemmin myös itäisessä Suomessa. Myös lausunntomenettelyä ja lupakäytäntöjä on selkeytettävä. Tuulivoimainvestoinnit mahdollistavia ratkaisuja on löydettävä panostamalla vahvasti uusimpaan teknologiaan yhteistyössä kaikkien kumppanien kesken. Valtion on osoitettava tarvittava rahoitus esille nostettaviin ratkaisuihin.

Pohjois-Karjalassa on vireillä lukuisia vihreitä yritysinvestointeja, jotka tuovat kasvua, elinvoimaa ja uusia työpaikkoja. Tiedossa olevia hankkeita on kaikkiaan 30 ja investointien arvo on 1,37 miljardia euroa. Mukana on energiaan liittyviä investointeja ja bio- ja metsäbiotalouteen liittyviä yrityshankkeita. Puhtaan energian yritysinvestointeja vetyyn, tuulivoimaan ja aurinkoenergiaan on 17 kappaletta 820 miljoonan euron arvosta. Lisäksi maakunnassa on vireillä biotalouden ja metsäbiotalouden yritysinvestointeja 13 kappaletta noin 550 miljoonan euron arvosta. Listaukseen on otettu hankkeet, joiden on mahdollista toteutua seuraavan neljän vuoden aikana. Näillä investoinneilla on valtava merkitys koko maakunnan kehitykselle.

Mikäli maanpuolustuksellisista syistä tuulivoimakysymys ei itärajan maakunnissa ole nopeasti ratkaistavissa, kunnille on luotava kompensatiomalli valtakunnallisen puolustusvelvoitteen hoitamisesta. Tämä kompensatiomalli olisi luonteva rakentaa tasoittamaan tuulivoimasta hyötyvien ja puolustusvelvoitetta hoitavien kuntien kiinteistöverokertymää. Kuntien kompensatiomalli on hyvä pitää myös työ- ja elinkeinoministeriön ja puolustusministeriön talvella 2024 asettaman työryhmän agendalla. Ensimmäinen kompensatioalue voidaan perustaa Pohjois-Karjalan länsi- ja pohjoisosan, Kainuun eteläosan ja Pohjois-Savon koillisosan muodostamalle alueelle

Puolustusvoimien palvelukeskuksen vahvistaminen NATO-tehtävillä Joensuussa

Perustelu: Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on muuttanut suuresti Euroopan ja Suomen turvallisuusympäristöä. Joensuussa sijaitsevat Pohjois-Karjalan aluetoimisto ja Puolustusvoimien palvelukeskus luovat pohjan maanpuolustukseen liittyvien hallinto- ja johtorakenteiden kehittämiseksi myös NATO-Suomessa. Mahdollisuudet vahvistaa Joensuun puolustusvoimien palvelukeskusta kansainvälisillä toiminnoilla tulee selvittää.

Itä-Suomen ja Pohjois-Karjalan elinvoiman sekä työllisyyden vahvistamiseksi teemme alueella koko ajan hartiavoimin oman osuutemme. Yritysinvestoinnit ja infrastruktuuri ratkaisevat, mutta myös julkinen hallinto hoidetaan aina joltakin paikkakunnalta käsin.

Suomen jäsenyys sotilasliitto NATOSSa tuo lisää myös uudenlaisia hallinnollisia tehtäviä. Kansainvälinen vuorovaikutus, henkilöiden liikkuvuus ja tukitehtävät kasvavat. Puolustusvoimien sisäisiä tukipalveluita tuottaa puolustusvoimien palvelukeskus. Palvelukeskus toimii Joensuussa, Tampereella, Tuusulassa ja Mikkeliissä. Päätoimipaikka sijaitsee Joensuussa. Palvelukeskuksen tuottamia tukipalveluita ovat henkilöstöpalvelut, talous- ja matkapalvelut, tiedonhallintapalvelut, oppimis- ja kuvapalvelut sekä käyttäjätukipalvelut.

Pohjois-Karjalan Prikaatin lakkauttamisen jälkimainingeissa Joensuun sijoitettu palvelukeskuksen päätoimipaikka toimii erinomaisissa toiminnan kasvun mahdollistavissa tiloissa Joensuun kaupungin omistamassa tiedepuistossa. Osaavaa henkilöstöä on saatu hyvin ja henkilöstön vaihtuvuus on pientä. Palvelukeskuksen toiminta ja tehokkuus ovat hyvällä tasolla.

Hallinnollisia NATO-tehtäviä onkin luontevaa ja perusteltua sijoittaa Joensuun päätoimipaikan yhteyteen. Asia tulee huomioida puolustushallinnon sisäisessä valmistelussa. Mikäli tahtoa on, asia on mahdollista saada käytännön Itä-Suomi-toimenpiteenä onnistumaan.

Joensuun kaupunki on valmis tukemaan palvelukeskuksen toimintaa ja kasvua mm. toimitiloihin liittyvin ratkaisuin. Toimialaan liittyviä täydennyskoulutuksia voidaan räätälöidä yhdessä alueen koulutusorganisaatioiden kanssa.

Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

Kärkihanke: Kestävä kuntatalous, mm. valtionosuuksien tasausjärjestelmät

Perustelu: Kuntien taloustilanne jatkuu Pohjois-Karjalassa erittäin haastavana. Vaikka vuoden 2023 tulokset ovatkin tyydyttäviä johtuen mm. ylimääräisistä verotilityksistä, niin tulevat vuodet ovat ongelmallisia. Sosiaali- ja terveydenhuollon siirtyminen pois kunnilta ja siitä seuranneet valtionosuuksien muutoslaskelmat merkitsevät huomattavia tulovähennyksiä Pohjois-Karjalan kunnille. Epäoikeudenmukainen sote-muutoslaki valtionosuuksista merkitsee epätasa-arvon kasvua kuntien välillä.

Samanaikaisesti on valmistelussa TE-palvelujen siirto kunnille. Sote-uudistuksen ja TE-uudistuksen valtionosuusperusteiden myötä Pohjois-Karjalan kunnat ovat ajautumassa kohtuuttomiin taloudellisiin haasteisiin. Pohjois-Karjalan kunnat kuuluvat häviäjiin molemmissa merkittävässä uudistuksissa ja kuntien talous kiristyy merkittävästi vuodesta 2024 alkaen ja heikkeneminen tulee kiihtymään vuosina 2025–26.

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

Pohjois-Karjalan alhaisen veropohjan kunnille valtionosuuksilla on edelleen suuri merkitys palvelujen järjestämisessä. Kun uutta valtionosuusjärjestelmää kehitetään, on huomioitava mm. olosuhdetekijöitä, kuten pitkät etäisyydet, syrjäisyys, kuntien laaja-alaisuus ja harva asutus sekä vesistöjen pirstoma aluerakenne. Erityisesti verotulojen tasausjärjestelmä on pidettävä voimassa tasauksia ylöspäin tarkistaen ja otettava verotulojen laskennassa huomioon kaikki verolajit. Erityisesti epätasa-arvo tuulivoimasta saatavista verotuloista ja niiden tasauksesta on korjattava pikaisesti. Puolustusvoimien tutkaverkostosta johtuva tuulivoimaloiden rakentamisen rajoitus Pohjois-Karjalassa ei saa merkitä epätasa-arvoa myös kuntatalouteen.

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

Myös kuntien omistamien ja hyvinvointialueille vuokrattujen soten sekä palo- ja pelastustoimen kiinteistöjen tila on selvitettävä jatkoa ajatellen. Kuntataloutta uhkaa kiinteistöjen alasajo, mikäli hyvinvointialue ei jatka vuokrasopimuksia vuoden 2025 jälkeen. Kunnat menettävät vuokratuloja, joutuvat alaskirjaamaan poistuvat kiinteistöt ja menettävät poistuvien sote-työpaikkojen myötä myös verotuloja sekä valtionosuuksia. Valtion on sote-toimeenpanolain mukaisesti korvattava kunnille menetykset niin, että jo muutenkin vaikeuksissa olevat kunnat selviävät tehtävistä. Kunnilla on edelleen merkittäviä tehtäviä kuten TE-palvelut ja yleensä elinvoiman edistäminen, opetus- ja varhaiskasvatus, tekninen toimi ja infrasta vastaaminen.

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

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton esitykset maakunnan kuntatalouteen liittyen:

- Sote-uudistuksen muutosvaikutukset kuntien rahoitukseen tulee poistaa kokonaan. Valtionosuusjärjestelmän tulee perustua kuntien nykytehtäviä ja olosuhdetekijöitä huomioivaan kriteeristöön, missä huomioidaan myös kuntien veropohjan suuret erot. Menneisiin sosiaali- ja terveydenhuollon kustannuksiin liittyvät kustannukset määrittävät epäoikeudenmukaisesti nykyisiä kuntien valtionosuuksia ja johtavat kohtuuttomiin talouden sopeutustoimiin Pohjois-Karjalan kunnissa vuodesta 2024 lähtien. Tästä konkreettisenä esimerkkinä, että valtionosuudet vähenevät Pohjois-Karjalan kunnissa vuosina 2023–24 peräti 27 % ilman, että tehtävät vähenevät millään tavoin. Kyse ei ole yhtä vuotta koskevasta vähennyksestä ja se tapahtuu joka vuosi suhteessa koko maata suurempana.
- Mikäli muutosvaikutuksia ei voida poistaa kokonaan, tulee etsiä ratkaisuja muulla tavoin huomioida epäoikeudenmukainen nykyjärjestelmä. Yhtenä ratkaisuna olisi kolmannen, eli vuoden 2020 mukaan ottaminen vuosien 2021–22 lisäksi kuntien sosiaali- ja terveydenhuollon menojen laskennassa. Tämä tasoittaisi kuntien kesken menoja ja johtaisi edes hieman oikeudenmukaisempaan nykyrahoitukseen valtionosuuksissa kuntien välillä.
- Vuoden 2022 lopullisiin verotustietoihin ja sote-uudistukseen suoraan kytkeytyvä kuntien valtionosuuksien yllättävä lisävähennys yli 400 miljoonaa euroa tulee poistaa. Valtioneuvoston esitys on, että lisäleikkaus ajoittuisi vuosille 2025–27, mutta toteutuessaan se vaikeuttaa merkittävästi kuntien talouden tasapainottamista.
- TE-palvelut siirtyvät kuntien rahoitusvastuulle vuoden 2025 alusta lähtien. Uudistuksen valtionosuuksien rahoitusmalli ei huomioi riittävästi kuntien välisiä eroja selviytyä uudesta tehtävästä. TE-palvelujen valtionosuusmallia on muutettava niin, että kriteereissä kunnan työttömien määrän painoarvo kasvaa merkittävästi. On selvää, että työttömien määrä korreloi kunnalle tehtävän hoidosta tulevien kustannusten tasoa. Nykymallilla Pohjois-Karjalan kunnat joutuisivat toteuttamaan palvelut keskimäärin 12 % kustannustehokkaammin kuin keskivertokunta koko maan tasolla. Tämä on epäoikeudenmukaista niin maakunnan kuntien, kuin myös työttömien näkökulmasta. Tasa-arvoiset TE-palvelut koko maan kuntien kesken vaarantuvat. Pohjois-Karjalassa on vuodesta toiseen ollut selvästi koko maan heikoin työllisyystilanne, mitä valtionosuusmalli ei tarpeeksi huomioi.
- Yhtenä valtionosuusjärjestelmän osatekijänä toimii kunnan laskennallisiin verotuloihin perustuva valtionosuuksien tasaus, millä tasoitetaan veropohjan eroja maan kuntien kesken. Nykyisin tasauksen laskennassa huomioidaan kuntien saamista kiinteistöveroista vain puolet. Erityisesti ne kunnat, joissa ei ole ollut mahdollista tuottaa tuulivoimaa puolustusvoimien kiellon takia ovat tasauksen suuruudessa menettäneet valtionosuuksia. Valtionosuuksien tasauksien laskennassa tulee huomioida kaikki kunnat saamat verotulot, mikä takaa oikeudenmukaisen järjestelmän ja valtionosuuksien määrän. Ei ole oikeutettua, että Pohjois-Karjalan kunnat joutuvat koko maan kannalta tärkeän tutkavalvonnan turvaamiseksi kärsimään paitsi tuulivoiman rakentamisen estymisessä, myös valtionosuuksissa.

Kiinteistöveron tuulivoiman kompensatiomalli kansallista puolustusvelvoitetta hoitaville kunnille

Perustelu: Tuulivoimahankkeiden toteutuminen merkittävässä määrin itäisimmässä Suomessa lähivuosina ei suurella todennäköisyydellä ole mahdollista. Tämä ajaa Itä- ja Länsi-Suomen kunnat hyvin eriarvoiseen taloudelliseen asemaan. Mikäli maanpuolustuksellisista syistä tuulivoimakysymys ei itärajan maakunnissa ole nopeasti ratkaistavissa, kunnille on luotava kompensatiomalli valtakunnallisen puolustusvelvoitteen hoitamisesta. Tämä kompensatiomalli olisi luonteva rakentaa tasoittamaan tuulivoimasta hyötyvien ja puolustusvelvoitetta hoitavien kuntien kiinteistöverokertymää. Kuntien kompensatiomalli on hyvä pitää myös työ- ja elinkeinoministeriön ja puolustusministeriön talvella 2024 asettaman työryhmän agendalla.

Siirtymätasauksen poistaminen hyvinvointialueiden rahoituslaista

Nettorahoitustarve valtakunnallisesti noin 5 M€

Perustelu: Hyvinvointialueuudistuksen keskeinen tavoite on taata kaikkialla Suomessa yhdenvertaiset sosiaali-, terveys- ja turvallisuuspalvelut. Keskeinen väline tähän tavoitteeseen pääsemiseksi on palvelutarpeeseen perustuva rahoitus. Hyvinvointialueiden rahoituslaissa oleva toistaiseksi pysyvä siirtymätasaus kuitenkin vesittää merkittävältä osin resurssien oikeudenmukaisen jaon.

Pohjois-Karjalan näkökulmasta oikeudenmukainen taloudellinen resurssointi vaatisi rahoituslainsäädännössä olevan siirtymäajan oleellista lyhentämistä sekä toistaiseksi pysyvän siirtymätasauksen poistamista rahoituslaista.

Kärkihanke: Valtion tehtävät ja aito läsnäolo maakunnassa

Perustelu: Valtion aluehallinnon uudistuksessa kootaan valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtäviä uuteen valtakunnalliseen virastoon hallitusohjelman linjausten mukaisesti. Samalla muodostetaan uudet alueelliset elinvoimakeskukset. Uudistuksen tavoitteena on vahvistaa ja yhdenmukaistaa lupa- ja valvontakäytäntöä alueesta riippumatta sekä sujuvoittaa prosesseja ja palvelua.

Organisatoristen rakenteiden uudistamisella voidaan tehostaa toimintoja ja saavuttaa synergiaetuja. On kuitenkin erittäin tärkeää, ettei hallinnollisen uudistuksen yhteydessä siirretä asiantuntijoita tai päätöksentekijöitä muuante. Uudistus ei saa merkitä Pohjois-Karjalan kehittämistyön alueellisen erityistuntemuksen tai osaamisen heikentymistä eikä organisaation oman toiminnan resurssien tai sen päätettävissä olevien, maakunnan elinvoimapotentiaaliin kannalta keskeisten resurssien heikentymistä.

EU:n alue- ja rakennepoliitikan rahastojen rahoitustehtävät on siirrettävä kaikkiin Elinvoimakeskukseen seuraavan ohjelmakauden alussa. Elinvoimakeskuksilla tulee olla toimipaikka ja riittävät resurssit kaikissa maakuntakeskuksissa, eikä päätoimipaikkoja tule nimetä. Elinvoimakeskuksen nimen etuosa ei usean maakunnan toimialueilla saa olla yhden maakunnan nimi vaan sen tulee kuvata koko aluetta.

Työvoimapalvelujen uudistaminen

Perustelu: Työvoimapalvelujen siirto kuntien vastuulle toteutetaan TE-uudistuksessa vuoden 2025 alusta lähtien. Uudistuksessa resurssit on siirrettävä täysimääräisesti kunnille ja valtionosuudet määriteltävä työttömyyden tason pohjalta. Meneillään olevassa valtionosuusjärjestelmän uudistuksessa on TE-palvelujen valtionosuuskriteerien muuttaminen otettava keskeiseen asemaan. Näin uudet kriteerit olisivat voimassa vuodesta 2026 lähtien turvaten tasavertaiset palvelut koko maassa. Kuntien taloudellisten edellytysten turvaamista ja seuraamista uudessa tehtävässä edellyttää myös valiokuntalausunto lain valmisteluvaiheesta.

TE-uudistuksessa kyse ei ole pelkästään palvelujen tai henkilöstön siirrosta valtiolta kunnille. Sen lisäksi, että kunnat järjestävät jatkossa työllisyyspalvelut, on tärkeää saada palvelut osaksi kunnan elinvoiman vahvistamista osaavan työvoiman saatavuus varmistuen. Myös elinkeinopuolen vastuuta on lisättävä kunnille työvoimapalvelujen ohella niin, että muodostuu elinvoiman lisäämisen mahdollistava tehtäväkenttä.

Kuntatalouden kustannuseränä ja valtion kunnille antamana tehtävänä työttömyyttä on tarkasteltava valtionosuusjärjestelmässä uudella tavalla. Pohjois-Karjalassa työttömyys on edelleen maan korkeinta. Uuden työllisyystehtävän valtionosuudet on kohdistettava oikeudenmukaisesti kunnille perustuen työttömyyden tasoon, ei työikäisten määrään. Työvoimapalveluihin käytettävien resurssien on siirryttävä kuntiin täysimääräisinä huomioiden myös mm. tilakustannukset sekä tehtävän siirrosta johtuvat järjestelykulut. Pohjois-Karjalan työttömyyden tasoon suhteutettuna alueen kunnat joutuvat toteuttamaan TE-palvelut 12 % kustannustehokkaammin kuin koko maan keskivertokunta. Tämä vaarantaa palvelujen tason, koska muutenkin maakunnan kuntien taloustilanne koko maahan nähden on erityisen haasteellinen.

Uudistusta on valmisteltu Pohjois-Karjalassa tiiviissä yhteistyössä. Toimijat alueella tekevät uudistuksen onnistumiseksi parhaansa. Pääasiassa kuntien ja nykyisen työhallinnon edustajista koostuvia työryhmiä on asetettu lukuisia valmistelemaan tehtäväsiirtoa. Lisäksi osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi on syytä pohtia kaikkia käytettävissä olevia keinoja ja myös uusia lainsäädännöllisiä tukitoimia, joiden avulla yhteistyötä eri oppilaitosten, kuntien, yritysten ja työvoimapalvelujen kesken voidaan terävöittää työvoimapulan voittamiseksi.

Monipaikkaisuuden edistäminen

Perustelu: Työn digitalisoituminen ja monipaikkaisuus tuovat mukanaan paljon mahdollisuuksia järjestää uudella tavalla myös valtion palveluja, hallintoa ja erilaisia tehtäviä. Digitalisaatio tukee työtehtävien paikkariippumattomuutta, joten siihen liittyy paljon toimintojen sijoittamiseen ja monipaikkaisuuteen liittyviä mahdollisuuksia.

Laki valtion palveluiden saatavuuden ja toimintojen sijoittamisen perusteista säätää, että valtion työtehtäviä on organisoitava monipaikkaisuutta ja älyteknologian mahdollistamaa paikkariippumattomuutta hyödyntäen. Palvelujen saavutettavuus, turvallisuus ja alueiden elinvoimaisuuden vahvistamisen ovat keskeisiä kriteerejä lakia sovellettaessa ja sen tavoitteiden toteutumista seurattaessa. Palvelujen ohella valtiosektoriin kuuluvat myös osaamis pohjaiset toiminnot kuten valtion tutkimuslaitokset. Valtion toimintojen sijoittamista on jatkettava lainsäädännön mukaisesti digitalisaatiota ja monipaikkaisuutta hyödyntäen. Toimenpiteissä on huomioitava alueet, joilla on tarkasteltavana olevaan toimintoon liittyvää osaamista ja työvoimaa.

Joensuun vahva status Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeet) päätoimipaikkana ja Puolustusvoimien palvelukeskuksen (PVPALVK) sijoittaminen Joensuuhun ovat hyviä esimerkkejä aiemman lainsäädännön merkittävistä ja onnistuneista tuloksista. Palvelukeskuspäätösten pohjalta on syntynyt huomattava alueellinen osaamiskeskittymä, joka tarjoaa edellytykset myös uusille julkisen sektorin keskitettyjen tehtävien sijoittamisille Joensuuhun ja synergioiden hyödyntämiseen. Koulutusprofiili on valtion toimintojen kannalta otollinen luoden pohjan sekä hallinnon tukipalveluille, että tutkimuslaitosten vahvistamiselle erityisesti metsäosaamiseen liittyen.

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

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

Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

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

Perustelu: Koulutusorganisaatioiden ja tutkimuslaitosten perustoimintaresurssit on turvattava ja samalla vahvistettava koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan kehittämisen edellytyksiä. Joensuun vahvistaminen kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä, maakunnan osaamisen kehittäminen ja osaajatarpeisiin vastaaminen edellyttävät panostuksia koulutusjärjestelmän perusrahoitukseen ja tutkimusinfrastruktuuriin.

Kärkihankekokonaisuuteen liittyvät seuraavat hankkeet:

- ammatillisen koulutuksen valtion kokonaisrahoituksen turvaaminen
- Karelia-ammattikorkeakoulun tutkimusympäristöjen vahvistaminen
- Yliopistojen TKI-rahoitus ja valtionrahoituksen pysyvä lisäys.
- Toisen asteen ammatillisen koulutuksen valtion kokonaisrahoitus

Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverian rooli on merkittävä osaavan työvoiman ja elinvoiman tekijänä Pohjois-Karjassa. Osaavan työvoiman kehittämiseksi sekä työllisyyden ja yrittäjyyden edistämiseksi Riveria järjestää maakunnassa monialaisia tutkintoon ja ei-tutkintoon johtavia koulutuksia sekä kehittämishankkeita.

Pohjois-Karjalassa on erityisesti pulaa ammatillisista osaajista. Osaavan työvoiman järjestämisen mahdollistamiseksi ja yritysten sekä alueen kuntien elinvoimaisuuden kehittämiseksi ammatilliseen koulutukseen osoitettava valtion kokonaisrahoitus vuonna 2025 tulee olla Suomessa vähintään vuoden 2024 tasoinen. Valtakunnallisesta ammatillisen koulutuksen valtion kokonaisrahoituksesta Pohjois-Karjalan osuus tulee olla vähintään sen väestöosuutta vastaava ja vuoden 2024 tasoinen.

TE-palvelujen tuottaminen siirtyy kuntien vastuulle vuonna 2025. Edellä mainitulla rahoituksella turvataan myös ammatillisen koulutuksen saatavuus ja osaaminen Pohjois-Karjalan TE-palveluverkostossa.

Karelia-ammattikorkeakoulun tutkimusympäristöt ja niiden toiminnan varmistaminen

Kustannusarvio 1 M€

Karelia-ammattikorkeakoululla on ammattikorkeakoulun lakisääteiseen koulutus- ja TKI-tehtävään liittyviä tutkimusympäristöjä/-infrastruktuureja, joissa on koneita, laitteita, simulaatiovälineitä, robotteja jne. yritysten kanssa tehtävän soveltavan tutkimuksen tarpeisiin. Osa tutkimusinfrastrasta on uniikkia, jollaista ei ole muilla korkeakouluilla Suomessa. Tutkimusympäristöt ja niissä sijaitsevat laitteet ovat myös tärkeitä alueen ja laajemminkin suomalaisten yritysten soveltavan tutkimuksen ja tuotekehityksen sekä kansallisen huoltovarmuuden näkökulmasta.

Karelian tutkimusinfrastruktuurit ja -palvelut löytyvät osoitteesta [Tiedejatutkimus.fi](https://www.tiedejatutkimus.fi).

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

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

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

Yliopistojen TKI-rahoitus ja valtionrahoituksen pysyvä lisäys

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

Itä-Suomen yliopisto on toteuttanut jo useana vuonna aloituspaikkojen lisäämisen useilla aloilla. Aloituspaikkojen pysyvä lisääminen edellyttää valtionrahoituksen pysyvää lisäämistä määräaikaisten erillusrahoitusten sijaan. Aloituspaikkarahoituksen suuntaamisessa tulee huomioida myös alueellinen tasa-arvo. Yliopisto kouluttaa osaajia koko valtakunnan tarpeisiin, joten esillä ollut kohdentaminen kasvukeskuksiin on huolestuttava suuntaus. TKI-suunnitelmassa esille nostettu tohtorikoulutettujen määrän lisääminen (tohtoripilotti) edellyttää myös vahvaa rahoitusta yliopistojen perustutkimukseen tohtoripilottirahoituksen lisäksi.

Kärkihanke: Itä-Suomen yliopiston datatekniikan koulutus

Perustelu: Itä-Suomen yliopisto suunnittelee uuden datatekniikan koulutuksen käynnistämistä. Uuden koulutuksen aloittaminen edellyttää yliopistojen koulutusvastuita sääntelevän opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksen muuttamista. Yliopiston hallitus on päättänyt kokouksessaan 21.3.2024, että yliopisto hakee tieto- ja viestintätekniiikan alan koulutusvastuuta opetus- ja kulttuuriministeriöltä.

Datan määrä on kasvanut räjähdysmäisesti yrityksissä ja julkisella sektorilla, mikä vaatii datatekniikan monipuolista osaamista. Datatekniikan koulutuksella yliopisto vastaa yritysten ja elinkeinoelämän tulevaisuuden osaamistarpeisiin sekä tuottaa kansainvälisiä osaajia Suomeen. Uusi datatekniikan koulutusohjelma pohjautuu nykyisten tietojenkäsittelytieteen ja datatieteen koulutusohjelmien osaamiseen. Itä-Suomen yliopisto on tällä hetkellä ainoa tietojenkäsittelytieteen koulutusta antava yliopisto, jolla ei ole samalla myös DI-tutkintoihin johtavaa tieto- ja viestintätekniiikan alan koulutusvastuuta.

Tekniikan koulutus käynnistyi Itä-Suomen yliopistossa syksyllä 2023 kolmessa koulutusohjelmassa: fotoniiikan ja kestävien teknologioiden ohjelmissa Joensuun kampuksella sekä teknillisessä fysiikassa Kuopion kampuksella. Opinnot aloitti yhteensä 165 opiskelijaa.

Uusi datatekniikan koulutus on tarkoitus käynnistää 80 opiskelijalla Joensuun ja Kuopion kampuksilla syksyllä 2026. Sisäänotto kasvaisi 120 opiskelijaan vuositasona vuodesta 2027 lähtien. Datatekniikan koulutuksesta valmistuisi tekniikan kandidaatiksi, diplomi-insinööriksi ja tekniikan tohtoriksi.

Kärkihanke: Metsä- ja puuteknologian osaamiskeskittymä Pohjois-Karjalaan

Kustannusarvio 8 M€

Perustelu: Luonnonvarakeskus (Luke) ja Itä-Suomen yliopisto (UEF) ovat pitkäjänteisesti panostaneet metsä- ja puuteknologian tutkimus- ja kehittämistyöhön ja tämän työn tulosten käytäntöön vientiin. Näiden aihealueiden tärkeys korostuu ilmastonmuutoksen haasteiden, monimuotoisuustavoitteisiin vastaamisen sekä erityisesti Suomen metsäsektorin arvonlisän kasvattamistavoitteiden vuoksi.

Vuosina 2022–2023 aloittivat työnsä uudet professorit Joensuussa: Lukessa tutkimusprofessori, jonka tutkimusalueita ovat tekoäly ja metsäoperaatioiden automaatio sekä UEF:ssa metsätalouden operaatioiden ja logistiikan digitalisaation professori. Lisäksi UEF:ssa on käynnistetty DI-koulutus ”Kestävät teknologiat” -ohjelmassa ja rekrytoitu alan professuuri (puutuotetekniikka), ja alan yliopistolehtorin rekrytointi on käynnissä. Lisäksi yhteistyössä Luken ja UEF:n kanssa on rekrytoitu tohtorikoulutettavia näille aihealueille sekä myös koneellisen metsänhoidon aihealueisiin. Hallituksen tohtoriohjelman käynnistyessä tohtoriopiskelijoita tulee lisää. Tämä tarkoittaa, että lähivuosina metsä- ja puuteknologian aihealueiden koulutus-, tutkimus- ja kehitystyö vahvistuu Pohjois-Karjalassa huomattavasti. Uudet osaajat tuottavat ratkaisuja Pohjois-Karjalaan, Suomen metsäsektorille ja globaaleille markkinoille.

Ratkaisujen kehittämiseksi, testaamiseksi, demonstroimiseksi ja markkinoimiseksi tarvitaan moderneja tutkimusalueita ja showroomeja. Tavoitteena on, että osaamisen hyödyntämisen edellytysten parantamiseksi Luke ja UEF yhteistyössä ryhtyvät kehittämään kampuksen avainalueelle tätä tarkoitusta palvelevaa keskittymää, joka sisältää monipuolisia tiloja T&K&marketing -työtä varten. Tilat voisivat sisältää mm. virtuaalimetsä-tilan (tutkimusympäristöksi, digitaaliset kaksoset esim. metsäteiden kantavuuden sekä uusien teknologioiden testaamiseksi ja demoamiseksi), metsäteknologian tutkimus- ja kehittämissympäristön, puuteknologian käsittely ja tuotekehitystiloja (esim. bioliimojen ja -komposiittien T&K laitteistoja ja koevalmistusta), sekä modernien metsien inventointitekniologioiden kehittämissiltoja. Tiloihin voitaisiin sijoittaa nyt osin hajallaan olevia yhteisiä tutkimuslaitteistoja, luoda uudenlaista tutkimusinfraa, mutta samalla myös luoda tila, jonka avulla maakunnassa kehitettyjä metsä- ja puuteknologian ratkaisuja voitaisiin markkinoida taas kasvussa oleville kansainvälisille vierailijoille.

Lisäksi tarvitaan metsien potentiaalinen täysimääräinen ja monipuolisen hyödyntämisen edistämiseksi ei-puuaineisten tuotteiden uusien arvoketjujen tunnistamiseen liittyvää osaamis- ja kehittämispäätöstä. Ei-puuaineisille metsän tuotteille on tunnistettu kasvavat globaalit markkinat (elintarviketeollisuus, lääketeollisuus, hyvinvointimatkaileminen). Alan tutkimus- ja kehitystyötä onkin tehty Pohjois-Karjalassa jo vuosia, mutta kokonaisuus ei ole jäsentynyt ja viime vuosina kehitys on hiipunut. Kehitystyön vauhdittamiseksi ja jäsentämiseksi esitetään ei-puuaineisiin metsän tuotantolaitteistoja liiketoimintamahdollisuuksiin paneutuvan, UEF:n ja Luken yhteisen tehtävän (professori/apulaisprofessori) rahoittamista määrääjäksi (5 vuotta).

Itä-Suomen yliopistossa on käynnissä kampuksen kehittämissyö, jota tässä esitetty kehittäminen erinomaisesti tukee. Kehittämissaloite toteuttaa myös Pohjois-Karjalan

maakuntaohjelmaa, jossa ”puhtaat ratkaisut ja vihreä siirtymä” sekä ”uudistuva teollisuus ja kehittyvät teknologiat” ovat älykkään erikoistumisen kärkiteemoja. Joensuun kaupungin ja sen ”Forest Capital of Europe” -kärkeen aloite myös sopii hyvin.

Kärkihanke: Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen

Perustelu: Ongelmat osaavan työvoiman saatavuudessa eivät kasvavien taloushaasteiden aikana ole nousseet esille aivan yhtä vahvasti kuin aiemmin. Edessä on kuitenkin suuria haasteita. Eläkkeelle siirtyy koko ajan suuria ikäluokkia ja työikäinen väestö vähenee Pohjois-Karjalassa kovaa vauhtia, noin 1 000 hengellä vuosittain. Tietyillä toimialoilla ja tietyissä ammattiryhmissä pulaa osaajista on jo nyt, mutta kun elpyminen käynnistyy, pula osaajista tulee iskemään rajuna.

Vaikka työttömyys on Pohjois-Karjalassa edelleen korkealla ja toimintaympäristötilanne on haasteellinen, osaajapula on nousut esille mm. viimeaikaisissa barometreissa. Osaavan työvoiman saatavuus rajoitti kevättalven 2024 Pk-yritysbarometrin mukaan joko jonkin verran kasvua tai oli jopa merkittävä kasvun este 59 %:ssa pohjoiskarjalaisyrityksiä.

Työvoiman kysyntä hiljeni vuoden 2023 aikana, mikä on näkynyt työttömyyden kääntymisessä hienoiseen kasvuun. Työttömyyden kasvu johtuu suurimmalta osaltaan lomautuksista. Heikentyneiden työllisyysnäkymien taustalla on monia tekijöitä, kuten talouden epävarmuuden pitkittyminen, inflaatio ja korkojen nousu. Pitkällä aikavälillä Pohjois-Karjalan työmarkkinoiden näkymiin vaikuttaa väestön ikääntyminen, joka lisää työvoimatarvetta erityisesti sosiaali- ja terveysalalla.

Talouden heikentymisestä huolimatta on osaavasta työvoimasta edelleen kysyntää Pohjois-Karjalassa. Työvoimapulaa on erityisesti sosiaali- ja terveysalalla sairaanhoitajista, lähihoitajista, sosiaalialan ammattilaisista sekä lääkäreistä. Työvoimapula korostuu Joensuun seudun ulkopuolisilla alueilla. Vaikka työvoimapula ja rekrytointitarve on vähentynyt suhdanteiden heikentymisen vuoksi, on ammattitaitoisille työntekijöille yhä kysyntää myös suhdanneherkillä aloilla. Tarvetta on mm. metallialan eri ammattilaisista ja kokoonpanotyöntekijöistä, ravintola-alan ammattilaisista ja kausityöntekijöistä. ICT-alalla osaajille on töitä digitalisaation jatkuvan kehittymisen ja kasvun myötä. Kuljettajille sekä asentajille on myös avoimia työpaikkoja. Puhtaanapidossa on myös jatkuvasti työpaikkoja auki.

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

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

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

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

Ulkomaille tulee kohdentaa valtakunnallisesti koordinoituja ja resursoituja toimenpiteitä kv-osaajien rekrytoimiseksi osaajapula-aloille ja -alueille. Tätä työtä voidaan tukea alueellisesti maakuntaan jo tulleiden kansainvälisten opiskelijoiden, kausityövoiman ja maahanmuuttajien sitoutumista ja alueelle työllistymistä tukevien toimenpiteiden avulla eli panostamalla ns. pitovoimaan. Pohjois-Karjala ja laajemmin koko Itä-Suomi on ollut vetovoimainen alue, haasteena on se, kuinka tänne tulleet opiskelijat ja maahanmuuttajat saadaan työllistymään ja pysymään alueella. Alueen korkea työttömyys ja tottumattomuus englannin kielen käyttöön työelämässä pidentävät työllistymisaikoja. Hallitusohjelman mukaisesti tulee selvittää työperusteisen maahanmuuton osalta pitovoimaan vaikuttavat tekijät ja edistää niitä. Linjaus kolme kuukautta työttöminä olleiden ulkomaalaisten poistamisesta maasta heikentää Itä-Suomen mahdollisuuksia selvitä osaajapulasta. Alueelliset poikkeuskäytännöt ovat perusteltuja.

OKM:n tammikuussa 2024 tekemä kapea-alainen määritelmä kasvukeskuksista ei saa ohjata koulutusmäärien kehitystä. Joensuu on ollut kasvukeskus ja on sellainen myös Tilastokeskuksen ennusteissa, lisäksi toteutunut kehitys on ollut selvästi ennusteita vahvempaa. Etenkin yliopistojen koulutustehtävä on lisäksi valtakunnallinen.

Kärkihanke: Kontiolahten ampumahiihtokeskuksen kehittäminen kansallisena valmennuskeskuksena sekä kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisaireenana

Infrastruktuurin kustannusarvio 7 M€, suur tapahtuma-avustus 500 000 euroa

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

Kontiolahten ampumahiihtokeskuksen asemaa kansainvälisenä kilpailukeskuksena tulee vahvistaa suhteessa muihin maihin. Tämä merkitsee ampumahiihdon MM-kilpailujen vaatimien ja kansainvälisen tason kilpailujen edellyttämien olosuhteiden parantamista. Tavoitteena tulee olla stadionin kehittäminen myös kansainvälisenä ja kansallisena harjoittelukeskuksena sekä kesällä että ensilumen aikaan.

Kilpailu kansainvälisistä suur tapahtumista kovenee koko ajan ja muissa maissa esimerkiksi ampumahiihtoareenoihin on panostettu kymmeniä miljoonia euroja. Suomen on kansainvälisten tapahtumien järjestämiskilpailussa pysyäkseen panostettava Kontiolahten ampumahiihtostadionin kehittämiseen myös jatkossa. Alueen masterplanissa suunnitellut ampumahiihtostadionin infrastruktuurin parannustoimet arvioidaan maksavan noin seitsemän miljoonaa euroa.

Tällä hetkellä kiireellisin hanke on stadionin keskeisimpien latujen valaistuksen uusiminen. Ampumahiihtokeskuksen valaistuksen korjaukseen on alustavasti myönnetty 450 000 euroa OKM:n avustusta. Muita keskeisiä toimenpiteitä ovat alueen toiminnallisuuden parantaminen ja yleisilmeen kohentaminen sekä kesä- ja ensilumen harjoitteluolosuhteiden parantaminen. Nämä sisältävät mm. alueen rakennusten ja katsomoiden kohentamista, yhden sillan uusimisen sekä alueen asfaltointitöitä. Harjoitteluolosuhteiden parantaminen edellyttää lisäksi rullasuksiradan peruskorjausta ja jatkamista. Stadionin läheisyyteen on mahdollista rakentaa uusia huolto- ja majoitustiloja, liikuntatiloja sekä ympärivuotista käyttöä tukevaa infrastruktuuria. Hankkeille haetaan myös valtion tai muuta julkista rahoitusta.

Kontiolahten ampumahiihtokeskuksen aikaisemmat kehittämistoimenpiteet on toteutettu vuosina 2015 maailmanmestaruuskisojen ja maailmancupin 2018, 2020 ja 2022 edellyttämällä tavalla. Jatkossakin kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontiolahti pidetään kilpailukykyisenä suur tapahtumien järjestämipaikkana ja varteenotettavana ympärivuotisena liikunta- ja matkailukeskuksena.

Kontiorannan entisen varuskunnan alueelle suunnitellaan vapaa-ajan keskusta ja matkailualueita. Alueen rakentamiseksi on tehty yhteistyösopimus Kontiolahten kunnan ja alueella toimivan yrityksen välillä. Rakentamisen mahdollistavan rahoituksen hakeminen on aloitettu. Ampumahiihtokeskuksen aseman vahvistaminen Suomen kansallisena ampumahiihtokeskuksena ja Suomen johtavana kansainvälisten suur tapahtumien järjestämipaikkana edistää vapaa-ajan keskuksen rakentamista ja toisaalta vapaa-ajan keskuksen rakentaminen tukisi ampumahiihtokeskuksen ympärivuotisen toiminnan

kehittämistä. Lisäksi alueen lähellä toimii golfkenttä. Kunta kehittää stadionaluetta ja sen lähiympäristöä yhdessä Metsähallituksen ja Kontiolahden Urheilijoiden kanssa. Näiden tahojen kanssa on laadittu alueen maankäytön kehittämissuunnitelma ja sitä kehitetään edelleen tarpeen mukaan. Stadion on suurtapahtumien järjestämispaikan lisäksi kuntalaisten lähiliikuntapaikka. Alueen soveltumista entistä enemmän kuntalaisten ja matkailijoiden käyttöön on kehitetty muun muassa parantamalla reitistöjä.

Järjestöjen toimintaedellytysten turvaaminen

Perustelu: Järjestökenttä työllistää, lisää elinvoimaa ja tekee ennaltaehkäisevää hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä ja auttaa heikoimmassa asemassa olevia. Yleishyödylliset yhdistykset tarvitsevat toimiakseen rahoituksen.

Pohjois-Karjalassa on 3763 rekisteröityä yhdistystä ja järjestötoiminta on aktiivista. Yhdistysten tärkeimpiä toimintamuotoja ovat harrastustoiminnan, virkistystoiminnan, tapahtumien ja vapaaehtoistoiminnan järjestäminen.

Suurimmat valtionavustukset tulevat OKM:stä ja SM:stä. Yhdistyksille myönnettäviin valtionavustuksiin ollaan toteuttamassa merkittäviä leikkauksia. Valtakunnallisesti OKM:ltä ollaan esimerkiksi leikkaamassa valtionavustuksista vuonna 2025 liikunnasta 6 miljoonaa euroa, vuonna 2026 13 miljoonaa euroa ja vuonna 2027 31 miljoonaa euroa. Leikkauksia on tulossa myös mm. nuoriso- ja kulttuurijärjestöjen avustuksiin.

STM:n alaisista avustuksista ollaan leikkaamassa vuonna 2027 noin 100 miljoonaa euroa. (25 % rahoituksesta). Vuonna 2023 avustukset ovat 373,6 miljoonaa euroa, kun vuonna 2027 ne ovat enää 273,6 miljoonaa euroa. Vajaa puolet rahoituksesta kohdentuu alueellisille ja paikallisille yhdistyksille eli maakunnan ruohonjuuritason toimintaan.

Nämä leikkaukset tulevat näkymään myös Pohjois-Karjalan yhdistyskentällä. Nyt olisikin tärkeää turvata alueellisen yhdistystoiminnan tulevaisuus ja toiminta Pohjois-Karjalassa säilyttämällä rahoituksen taso vähintäänkin nykyisellä tasolla - näin järjestöjen hyvä ja pitkäjänteinen työ voi jatkua tuottamalla hyvinvointia maakuntaamme.

Nykyjärjestelmä on pitkän yhteiskunnallisen työn ja kehityksen tulos ja luonut pohjan vakaalle kansalaisyhteiskunnalle. Pitkäjänteinen ja ennustettava järjestörahoitus tukee yhteiskunnan vakautta, demokratiaa ja kriisivalmiutta. Järjestöjen hyvinvointityö vähentää kustannustehokkaasti yhteiskunnan korjaavien palvelujen tarvetta. Järjestöjen toimintaan sijoitettu raha kumuloituu yhteiskunnalle moninkertaisena takaisin (toiminta, osaaminen ja työpaikat). Järjestöjen rahoitus mahdollistaa paikallista toimintaa ja sitä kautta vahvistaa kuntien elinvoimaa.

Museoviraston määrärahan osoittaminen Sysmäjärven muinaisrannan tutkimiseen

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

Arvokohteiksi luokiteltavien rakennusten ottaminen valtion budjettiin

Perustelu: Ilomantsissa on runsaasti kunnan joko kokonaan tai osittain ylläpitämiä kulttuuri- ja sotahistoriaan suojelu- ja arvokohteiksi luokiteltavia alueita ja rakennuksia. Sellaisia ovat muun muassa Möhkön ruukin museoalue, Taistelijan talo Hattuvaarassa, Parppeinvaaran karjalais- ja runokyläkokonaisuus, johon kuuluu muun muassa Rajakenraali Raappanan sodanaikainen komentopaikka sekä Parppeinvaaran museoaikat. Lisäksi yksityisten hallinnassa ovat muun muassa Sissolan pirtti ja Makkolan museopihapiiri. Edellä lueteltujen kohteiden ylläpitäminen ei ole mahdollista niissä tapahtuvan liiketoiminnan tuotoilla. Valtion budjettiin on otettava määräraha, jolla arvokkaat karjalaista ja kalevalaista kulttuuria sekä sotahistoriaa esittelevät kohteet voidaan pitää käyttö- ja esittelykunnossa.

Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

Kärkihanke: EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka

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

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

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

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

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

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

Kärkihanke: Virtakutuisten vaelluskalahankkeiden edistäminen

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

Mahdollisten uusien hankkeiden lisäksi on varmistettava työn jatkuminen jo olemassa olevilla hankkeilla Lieksanjoella.

Pohjois-Karjalassa kiireellisimmät toimet ovat:

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

Vaelluskalakantojen elvyttäminen Heinäveden Palokin koskilla

Heinäveden kunnan liittyessä Pohjois-Karjalaan maakuntamme sai lisää erittäin arvokkaita uhanalaisen järvitaimenen ja järvilohen elinympäristöjä ja joko nykyisiä (esimerkiksi Kerma ja Karvio) että potentiaalisia (esimerkiksi Palokki) lisääntymisalueita. Tämän nk. Juojärven-Heinäveden reitin virtavesien palauttaminen ja kunnostaminen erittäin uhanalaisten vaelluskalojen lisääntymisalueiksi on kansallisesti erittäin merkittävää ja toimenpiteenä kiireellinen. Viimeaikaisten selvitysten perusteella erityisesti Palokin koskien merkitys koko Saimaan vesialueen vaelluskalojen tulevaisuudelle on osoittautunut aiempaakin merkityksellisemmäksi. Palokin koskien nousuesteen poistaminen on konkreettinen keino heikkojen taimenkantojen ja mahdollisesti myös Saimaan järvilohen pelastamiseksi. Hanke on nostettu myös hallitusohjelmaan.

Palokin koskien osalta on esitetty erilaisia vaihtoehtoja: sekä kaikkien Palokin kahdeksan kosken vapauttaminen että ns. hybridimalli, jossa säätövoimalle tärkeä voimalaitostoiminta voisi jatkua. Asian ratkaiseminen on ajankohtaista, sillä voimalaitoksen turbiinin uusiminen on tarkoitus tehdä pian. Vaellusesteiden purkaminen ja poikastuotantoalueen rakentaminen edellyttävät tiivistä yhteistyötä alueen toimijoiden ja voimalaitoksen omistavan yhtiön (Pohjois-Karjalan Sähkö Oy) kanssa. Arvon määrittäminen on tehtävä voimalaitoksen omistavan yrityksen kanssa ja yritykselle korvattava täysimääräisesti menetetty tuotto.

Maa- ja metsätalousministeriön asettama selvitysmiehen tehtävänä oli laatia ratkaisuehdotus, joka mahdollistaisi Palokin koskien ennallistamisen. Tavoitteena oli tehdä ehdotus Palokin koskia koskevan hallitusohjelmakirjauksen toteutusmahdollisuuksista, kustannuksista ja rahoituksesta sekä jatkovalmisteluvastuusta valtionhallinnossa. Selvitysmies Esa Härmälä jätti ehdotuksensa tammikuun 2024 lopulla.

Ehdotuksessa suositellaan Palokin voimalaitoksen purkamista ja koskien ennallistamista edellyttäen, että joukko reunaehtoja toteutuu. Valtion tulee mm. edistää 400 kV kantaverkon rakentamista Pohjois-Karjalaan ja valmistella tuulivoimakompensaatiolakia, jolla mahdollistetaan nykyistä runsaampi tuulivoiman rakentaminen Itä-Suomessa. Näihin toimiin ryhtyminen edistää elinvoiman säilymistä ja kehittymistä vaikeuksissa olevalla Suomen osalla ja parantaa merkittävästi koko Suomen energiaturvallisuutta. Valtion tulee sitoutua vastaamaan suurimmasta osasta arvioituista 50 milj. euron kustannuksista koko hankkeen kestoajaksi. MMM:n hallinnonalalle perustettava voittoa tavoittelematon osakeyhtiömuotoinen toteuttaja- ja omistajaorganisaation tulee käynnistää kaupalliset neuvottelut PKS:n kanssa sen omistuksen ostamisesta. Neuvottelujen lähtökohtana on, että PKS:n osingonmaksukyky osakkaille (kunnille) ei saa kaupan takia heikentyä. Kauppahintaa, tai sen osaa, valtio voi tarjota osuuksina omistamastaan vesivoimasta. Pakkolunastusta vältetään viimeiseen asti. Eteneminen asiassa edellyttää selvityshenkilön asettamien reunaehtojen toteuttamista.

Järvilohi- ja taimenkantojen elvyttäminen Lieksanjoella ja muissa Pieliseen laskevissa virtavesissä

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

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

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

Toimenpiteiden rahoittamiseen tarvitaan yksityisen sektorin lisäksi julkisia kehittämisvaroja. Maa- ja metsätalousministeriön sekä Metsähallituksen panostusten jatkuminen toiminnan kehittämiseen vuonna 2025 on välttämätöntä pysyvien tulosten saavuttamiseksi.

Saramojoen kunnostamishanke

Kustannusarvio 90 000 euroa

Nurmeksen kaupungin alueelle sijoittuvan ja alueellisesti laajan (935 km²) Saramojoen valuma-alueen kehittämismahdollisuudet avautuivat täysin uudella tavalla siinä vaiheessa, kun Pohjois-Karjalan Sähkö Oy:n Louhikosken voimalaitos purettiin vuonna 2021.

Louhikosken voimalan purku merkitsi Saramojoen uutta tuleamista Pielisen järvitaimenen ja järvilohen potentiaalisena lisääntymiskohteena. Samoin voimalan purkaminen avasi uusia merkittäviä mahdollisuuksia Saramojoen maaseutualueiden monipuoliselle virkistys-, kalastus- ja luontomatkauskäytön kehittämiseksi.

Saramojoen valuma-alueen tulevalle kehittämistyölle tarvitaan koordinoija. Nurmeksen kaupunki voi suunnittelurahoituksella toimia kehityshankkeen koordinaattorina ja eri yhteistyötahot kokoavana voimana, jolloin valuma-alueen kunnostussuunnittelua voidaan edistää.

Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)

Liikenteen kärkihankkeet

Lentoyhteydet

Kärkihanke: Joensuun lentoyhteyksien säilyttäminen ja palvelutason turvaaminen

Kustannusarvio 3 M€ / vuosi

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

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

Joensuun lentoasema on Finavian kenttä. Kiihtotien pinnoite uusittiin kesällä 2021. Markkinaehtoiset lennot Helsingistä Joensuuhun, Jyväskylään, Kajaaniin, Kemiin ja Kokkolaan katkesivat keväällä 2020 koronan ja matkustusrajoitusten seurauksena. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on asettanut julkisen palvelun velvoitteen näille viidelle kotimaan lentoreitille ja järjestänyt lentoliikenteen kilpailutuksen reiteille. Kilpailutus on perustunut eduskunnan myöntämään määrärahaan lentoliikenteelle. Tuorein Finnairin voittama kilpailutus on maaliskuuhun 2026 asti ja siihen sisältyy optiokausi helmikuuhun 2028. Optiokauden osalta on esitetty, että alueen on osallistuttava jatkossa lentoliikenteen kustannuksiin. Tämä on kohtuutonta ja valtion on sitouduttava optiokauden rahoitukseen jatkossakin 100 % rahoituksella.

Raidehankkeet

Kärkihanke: Karjalan radan Imatra – Joensuu rataosuuden välityskyvyn parantaminen

Perustelu: Ratasuunnitelman loppuunsaattaminen 4,5 M€ (haettu CEF-tukea), ensimmäisen vaiheen kunnostus 64 M€, koko rataosan kunnostuksen kustannus noin 200 M€.

Karjalan rata välillä Imatra–Joensuu on välityskyvyltään täysin käytössä vilkkaimpina päivinä. Geopoliittisen tilanteen muutos lisäsi tavaraliikennettä Karjalan radalla, erityisesti yksiraiteinen osuus Imatralta Joensuuhun on suurissa haasteissa, kun välityskyky ei riitä. Yhteys ovat elintärkeä huoltovarmuudelle, raakapuukuljetuksille, metsäteollisuuden tuotekuljetuksille ja henkilöliikenteelle. Henkilöliikenteen näkökulmasta keskeistä on matka-aikojen lyhentäminen. Nykyisen radan kunnon takia Helsingin ja Joensuun välinen matka-aika on pidentynyt 21 minuuttia kahdeksassa vuodessa. Karjalan radan kehittäminen on Itä-Suomen maakuntien kärkihanke. Yhteysvälillä on Syrjäsalmen silta, jonka huono kunto ja uusiminen uhkasi pysäyttää koko rataliikenteen useaksi kuukaudeksi.

Kustannustehokkainta on kunnostaa nykyinen Karjalan rata ja parantaa samalla välityskykyä esimerkiksi ohituspaikkoja lisäämällä. Hankkeen muodostavat rataosuuden välityskykyä,

tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen (Parikkala, Kitee) palvelutasoa parantavat toimenpiteet. Välityskykyä voidaan parantaa erityisesti rakentamalla pisimmille liikennepaikkaväleille uusia kohtauspaikkoja ja linjasuojastus koko rataosuudelle. Peruskorjauksen lisäksi järkevintä on yhdistää kunnostukseen myös nopeudennostoon tähtäävät toimet.

Hanke parantaa Itä-Suomen saavutettavuutta erityisesti tavara- mutta myös henkilöliikenteessä. Välityskyvyn kasvu mahdollistaa tavaraliikenteen lisäämisen 6–8 junalla vuorokaudessa liikenteen täsmällisyyden kärsimättä. Toimenpiteet parantavat elinkeinoelämän tavarakuljetusten kustannustehokkuutta, mahdollistavat tavaraliikenteen siirtymisen raiteille sekä lyhentävät henkilöliikenteen matka-aikoja ja parantavat täsmällisyyttä.

Hanke sisältyy Väyläviraston investointiohjelmaan 2025–2032.

Kärkihanke: Joensuu – Kontiomäki rataosan peruskorjaus, radan välityskyvyn parantaminen ja sähköistys vaiheittain

Kustannusarvio: Joensuu–Kontiomäki 1. vaiheen kustannusarvio 59 M€ ja sähköistys Joensuu–Uimaharju noin 15 M€

Perustelu: Joensuu – Kontiomäki -rataosa on 268 kilometriä pitkä ja sähköistämätön osuus. Joensuu–Kontiomäki-rataosuus on elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeä rata. Välillä on myös henkilöliikennettä Joensuun ja Nurmeksen välillä. Radalla tarvitaan peruskorjaustoimenpiteitä liikennöitävyyden turvaamiseksi. Toimivuuteen liittyy myös muita haasteita. Koko ratayhteydellä kulkee erityisesti raakapuuta ja yhteyden eteläosa on myös tuotekuljetuksien kannalta tärkeä.

Rataosalle kohdistuu kunnan ja toimivuuden parantamistarpeita. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa väli on tunnistettu yhdeksi muun kuin pääväyläverkon keskeisimmistä peruskorjauskohteista.

Hankkeessa toteutetaan radan peruskorjaus, jolla varmistetaan tavara- ja henkilöliikenteen liikennöintimahdollisuudet tulevaisuudessa. Päälysrakenteen uusimistarpeita on erityisesti Lieksa-Nurmes-välillä. Lisäksi hanke sisältää toimivuuden parantamistoimenpiteitä Uimaharju-Nurmes-välillä, kuten junien kohtaamismahdollisuuksien parantamista.

Välin toimenpidetarpeista tehty tarveselvitys ja hankearviointi ovat valmistuneet syksyllä 2023. Toimenpiteet ovat tyypillisesti sellaisia, joista ei yleensä tarvita ratasuunnitelmaa. On erittäin positiivista, että radan kunnostukseen tähtäävät toimenpiteet on otettu mukaan uusimpaan Väyläviraston investointiohjelmaan.

Radan sähköistämisessä voidaan edetä vaiheittain. Radan sähköistys tulisi käynnistää ensimmäisessä vaiheessa Joensuu – Uimaharju -osuudelta, jossa raidekuljetusten määrä on selvästi suurinta. Tämä palvelisi mm. Uimaharjun sellutehtaan kuljetuksia. Rataosan sähköistäminen parantaisi rataosan kilpailukykyä sekä houkuttelevuutta ja vähentäisi rautatieliikenteen päästöjä.

Tulevaisuudessa Nurmeksesta pohjoiseen Kontiomäelle suuntautuvan henkilöliikenteen mahdollistaminen palvelisi erityisesti kestävän matkailun kehittämisen tavoitteita. Henkilöliikenteen avaaminen edellyttää automaattisen kulunvalvonnan rakentamista Nurmes - Kontiomäki rataosuudelle.

Kärkihanke: Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki – Helsinki-Vantaan lentoasema – Porvoo – Kouvola (suunnittelu)

Kustannusarvio 1,7 mrd. €, täsmentyy jatkosuunnittelussa. 1. vaihe ns. lentoradan toteutus.

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

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

Karjalan ja Savon ratojen osalta junaliikenne ei ole saanut sitä osuutta liikkumisesta, mikä olisi mahdollista. Yksi keskeisimmistä esteistä on junayhteyden hitaus sekä Kuopiosta että Joensuusta Helsingin metropolialueelle. Raideliikenteen kilometrietäisyyden osalta vertailukelpoisia Helsinkiin ovat Kokkolan ja Joensuun väliset etäisyydet: Kokkolan raide-etäisyys Helsinkiin on 480 kilometriä, Joensuuhun 478 kilometriä. Helsingin ja Kokkolan välinen nopein yhteys on nykyisin kuitenkin 27 minuuttia nopeampi Joensuuhun verrattuna.

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

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

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

Perusväylänpidon resurssit ja huoltovarmuus

Kärkihanke: Perusväylänpidon resurssit ja huoltovarmuus: Perusväylänpidon rahoituksen nosto ja kriittisten siltojen paketti

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

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

Itä-Suomessa on monia kriittisiä maantie- ja rautatiesiltoja, joiden heikko kunto uhkaa elinkeinoelämän kuljetusten toimivuutta ja kansallista huoltovarmuutta. Mikäli kunnostuksia ei kiirehditä, voidaan pahimmillaan ajautua siltojen käyttökieltoon. Tämä voi johtaa logistisesti erittäin kalliisiin toimenpiteisiin ja aiheuttaa merkittävää haittaa elinkeinoelämälle.

Toteutusvalmiit maantiehankkeet

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

Kustannusarvio 49 M€

Perustelu: Valtatielle 9 Ylämyllyn kohdalle on laadittu tiesuunnitelma Väyläviraston, ELY-keskuksen ja Liperin kunnan toimesta. Tiesuunnitelman on etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuonna 2024. Hanke on tärkeää saada toteutukseen mahdollisimman pian.

Hankkeen tavoitteena on VT 9 liikenneturvallisuuksien ja sujuvan liikennöinnin lisäksi tukea ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä, matkojen ja palvelujen palvelutasoa sekä ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Hanke tukee valtakunnallisesti erityisesti saavutettavuuden ja tehokkuuden tavoitteita. Paikallisesti hanke parantaa Ylämyllyn elinvoimaisuutta, vetovoimaisuutta ja mahdollistaa alueen kaavoituksen ja maankäytön paremman kehittymisen korjaamalla muun muassa puute valtatie etelä- ja pohjoispuolen maankäytön välisissä yhteyksissä niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulun ja pyöräilynkin osalta.

Suunnitelmassa on osoitettu toimenpiteitä myös kunnan katuverkkoon, minkä vuoksi osa kustannuksista jää kunnan maksettavaksi. Kunnan rahoitusosuutta tarkasteltaessa tulee huomioida kunnan taloudelliset resurssit.

Valtatien 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä Turusta Niiralan raja-asemalle. Tieosuus kuuluu kattavaan TEN-verkkoon ja pääväylien II tasoluokkaan. Tieosuuden liikennöitävyyttä haittaa tasoliittymien turvallisuuspuutteet ja liikenteen sujuvuuspuutteet.

Hanke sisältyi Väyläviraston investointiohjelmaan vuosille 2023–2030, mutta Investointiohjelmaluonnoksessa vuosille 2025–2032 hanketta ei ole esitetty. On erittäin tärkeää saada hanke sisällytettyä Valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

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

Toteuttamattomien hankkeiden kustannusarvio 28 M€

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

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

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

Seuraava tärkeä kohde on Heinäveden Karvio, jonne on laadittu tiesuunnitelma. Tiesuunnitelma ja siihen liittyvä asemakaavaehdotus ovat olleet nähtävillä. Karvion kohta sisältyy myös Väyläviraston vuosien 2024–2031 investointiohjelmaluonnokseen. Karvion kohdalle on suunniteltu uusi silta, joka mahdollistaa sekä leveiden että raskaiden erikoiskuljetusten kulun sillan kautta. Hankkeen kustannusarvio on 13 miljoonaa euroa. Karvion kiirehtimistä perustelee raskaiden erikoiskuljetusten olosuhteiden parantamistarve. Esimerkiksi Mantsinen Oy:n logistiikan kannalta nykyinen tilanne on haasteellinen, kun kuljetusten koko on jatkuvasti kasvanut. Karvion kohta mukaan lukien voimassa olevan tiesuunnitelman mukaisten rahoitusta vailla olevien kohteiden rakentamisen kustannusarvio on noin 28-30 miljoonaa euroa.

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

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

Kärkihanke: Kantatien 73 Lieksanjoen sillan uusiminen

Kustannusarvio 14 M€, tarkentuu suunnitelman valmistuessa

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

Raskaalle liikenteelle ei ole kantatie 73 siltaa korvaavaa Lieksanjoen ylittävää liikenneyhteyttä. Tämän takia kantatie 73 sillan käytön estyessä raskaan rahtiliikenteen on kierrettävä Pielisen länsipuolelta, mikä lisää kuljetusmatkaa kymmeniä kilometrejä, ja on

lieksalaisten yritysten toiminnan kannalta kestävä tilanne. Pahimmassa tapauksessa raskaan pelastuskaluston kulku paloasemalta Lieksanjoen eteläpuolelle estyy.

Lieksanjoen ylittävä Kt73 silta on Väyläviraston valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksessa 2025–2032 esitetty toteutettavaksi. Lieksan ja Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän kannalta on välttämätöntä, että kantatie 73 silta uusitaan mahdollisimman pian. Uuden sillan suunnittelu on edistynyt siten, että tiesuunnitelma valmistuu 2024. Uuden sillan rakentamisen aloittaminen vanhan tilalle on mahdollista jo vuonna 2025. Lieksanjoen sillan uusiminen sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032. Hankkeen prioriteettiluokka on 2, ja investointiohjelmassa siihen on varattu rahaa 10 m€.

Hankkeen toteutus tulisi käynnistää viipymättä. Investointiin varattu määräraha ei tule riittämään, ja lopullisten investointilaskelmien tarkentuessa määräraha tarkentuu. Valtion on varauduttava tarkentuvan kustannusarvion mukaisella rahoitusosuudella sillan rakentamiseen.

Suunnitteluvalmiuden nosto pääteillä

Kärkihanke: Valtatien 6 kokonaiskehittäminen (suunnitteluvalmiuden parantaminen): suunnittelun toteutus Joensuun eteläpuolella (Honkavaara – Onkamo)

Korin I toimenpiteiden kustannusarvio 26,6 M€

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

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

Pohjois-Savon ja Kaakkois-Suomen ELY-keskusten laatima kehittämisselvitys Joensuu-Imatra yhteysväliille on valmistunut vuonna 2021. Kehittämisselvitys on kehitys, jonka pohjalta tien kehittämistoimia viedään jatkossa eteenpäin. Toimenpiteet on jaoteltu kahteen koriin. Ensimmäiset kehittämistoimenpiteet kohdistetaan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden ja toiminnallisuuden parantamiseksi koko yhteysväliä. Tämä edellyttää mm. liittymien parantamista, tien leventämistä, tiegeometrian parantamista ja ohituskaistojen rakentamista sekä tiukkaa liittymäpolitiikkaa.

I korin toimenpiteet Pohjois-Karjalassa sijoittuvat pääasiassa Joensuun eteläpuolelta Onkamoon. Lisäksi joitakin toimenpiteitä on Onkamon eteläpuolelle sekä Kiteen Tolosenmäelle. Joensuun eteläpuolella pääpaino on nykyisten ohituskaistojen muuttamiseksi keskikaiteelliseksi, joka vaatii myös tien leventämistä, uusien keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentamista ja liittymien parantamista. Onkamon eteläpuolelle esitetään riista-aidan rakentamista. Kiteelle esitetään Rääkkyläntie/Kiteentie liittymän parantamista (porrastaminen) sekä Tolosenmäen Nesteen kohdalle liittymän parantamista. Yhteensä Pohjois-Karjalan osalta näiden I korin toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 26,6 miljoonaa euroa. Honkavaara – Onkamo välin toteutukseen johtavaan suunnitteluun eduskunta myönsi ns. joululahjarahan (0,55 M€) joulukuussa 2023. Pohjois-Savon ELY-keskus aloittaa suunnittelun Onkamo-Honkavaara välillä toimenpideselvityksellä, jonka jälkeen voidaan laatia tarkempi tiesuunnitelma.

Kärkihanke: Valtatien 9 kokonaiskehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (ml. suunnittelun käynnistäminen Tuusniemen ja Outokummun välillä)

Tiesuunnitelma 0,9 M€, toteutuksen kustannusarvio Pohjois-Karjalassa 60–90 M€ riippuen Kuusjärven kohdan ratkaisusta

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

Kuopion ja Joensuun yhdistävä ysitie on osa yleiseurooppalaista TEN-T kattavaa verkkoa. Ysitie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta. Tiellä on runsaasti sekä tavara- että henkilöliikennettä. Yhteysvälin geometria ja poikkileikkaus eivät täytä valtatie vaatimuksia. Nopeustaso vaihtelee välillä 60–100 km/h ja yksityistieyliittymiä on tiheästi koko matkalla. Liikenneonnettomuusaste on 1,5-kertainen ja kuoleman riski yli kaksinkertainen valtateiden keskiarvoon verrattuna. Kyläalueilla kärsitään liikenteen melusta ja päästöistä.

Suunnitteluvalmiutta on parannettava ja pyrittävä vaiheittaiseen toteutukseen aloittaen kriittisimpien kohtien tiesuunnittelulla Tuusniemen ja Outokummun välillä.

Valtatie kulkee mm. Tuusniemen ja Kuusjärven taajamien läpi. Äskettäin valmistuneessa yhteysvälin kehittämisselvityksessä Outokummun Kuusjärven kohdalle on esitetty ohitustie kahdella erilaisella toteutustavalla. Tiesuunnitelmassa määritellään tarkoituksenmukaisin toteutustapa. Tuusniemellä suunnitellaan mm. Tulisalmen kohtaan uusi pääsuunta, vesistösilta ja tarvittavat yksityistiejärjestelyt.

Tietoliikenne

Kärkihanke: Nopeat tietoliikenneyhteydet ja maaseudun laajakaistat

Perustelu: Koko Suomeen on rakennettava kattava valokuituverkko sekä nostettava yleispalveluvelvoitteen tiedonsiirtonopeutta 100 Mbit/s tasolle.

Uudelle laajakaistatukiohjelmalle on ehdottomasti tarvetta tukemaan valokuituverkkojen rakentamista jo vuodesta 2024 eteenpäin. Ohjelman tulee olla riittävän pitkä, ainakin vuoteen 2030 saakka ulottuva, jotta hankkeita voidaan valmistella ja ehdittää toteuttaa. Kunnilla ja rakentavilla operaattoreilla on oltava varmuus jatkaa hankkeita ja kehittää alueensa palveluja suunnitteleamallaan tavalla. Laajakaistatukiohjelma ja sitä kautta kanavoituva valtion tuki on välttämätön Euroopan digitaalista vuosikymmentä koskevan politiikkaohjelman vuoteen 2030 ulottuvien liitettävyytavoitteiden saavuttamiseksi, gigabittiyhteyksien saamiseksi kaikille sekä 5G:n kattavuuden varmistamiseksi kaikilla asutuilla alueilla.

Tulevassa laajakaistatukiohjelmassa ei saa olla pakollisia kuntaosuuksia, vaan tuen tulee tulla kokonaisuudessaan valtiolta. Valtio saa suurelta osin myöntämänsä tuen jo rakennusaikana kasvaneina verotuloina takaisin, näitä investointeja ei tehtäisi ilman julkista tukea. Jatkossa myös valtiolle tulevat ALV verotulot kasvavat käyttäjien ottaessa uusia palveluita käyttöönsä. Uuden laajakaistatukiohjelman tulisi olla tukiehdoiltaan samankaltainen kuin maaseuturahaston kyläverkkorahoitus, mutta sallia myös sitä laajemmat toteutukset. Näin voitaisiin joustavasti käyttää eri tukiohjelmaa.

Itä- ja Pohjois-Suomen lisäksi myös muualla Suomessa on erityisen haasteellisia alueita, joissa hankkeet eivät ole kannattavia nykyisellä tukitasolla. Rakentamiskustannukset liittymää kohden nousevat harvan asutuksen ja pitkien välimatkojen vuoksi korkeiksi ja siksi näille erityisen haasteellisille alueille tulisi olla mahdollista saada suurempi valtiontuki. Ryhmäpoikkeusasetus sallii enintään 100 % tuen tukikelpoisista kustannuksista. Kaikilla kunnilla ei ole mahdollista tukea laajakaistahankkeita taloudellisen tilanteensa vuoksi, vaikka tahtotilaa olisi. Siksi uudessa laajakaistatukiohjelmassa tulisi huomioida erityisen haasteelliset alueet suuremmalla valtiontuella. Valtiontuki voisi olla porrastettu esimerkiksi kunnan tai hankealueen asukastiheyden mukaan. Mikäli asukastiheys alittaa tietyn asetetun arvon, niin tuki olisi silloin suurempi kuin perustukitaso. Perustukitaso voisi olla sama kuin maaseuturahaston kyläverkkohankkeissa eli 65 % ja korotettu tukitaso 90 %.

Muut esitykset

Raideliikenne:

Rataverkon korjausvelan vähentäminen

Perustelu: Raideliikenteen suurimpia haasteita on noin 1,5 miljardiin euroon kasvanut rataverkon kunnossapidon korjausvelka. Rataverkon huono kunto heikentää junaliikenteen täsmällisyyttä ja toimintavarmuutta, mistä kärsivät niin matkustajat kuin tavarakuljetuksia tarvitsevat yritykset. Tällä hetkellä yli puolet junien myöhästymisistä johtuu rataverkon kunnosta tai häiriöistä. VR pitää tärkeänä, että korjausvelkaa lyhennetään määrätietoisesti ja perusväylänpidon taso pidetään vakaana ja riittävällä tasolla rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi.

Riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ja korjausvelan lyhentäminen ovat tärkein edellytys raideliikenteen kasvulle, kilpailun lisäämiselle ja liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle.

Ratoihin investoimalla voidaan parantaa matkustajajunaliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä, nopeuttaa matka-aikoja, tehostaa logistiikan asiakkaiden kuljetuksia ja edistää puhdasta siirtymää lisäämällä sähköistyksiä, jotka vähentävät suoraan VR:n logistiikka-asiakkaiden päästöjä.

Pohjois-Karjalan henkilöliikenneasemien matkustajalaiturikorotukset ja asema-alueiden palvelutason pienparannukset

Perustelu: Matkustajalaiturit ovat monilla asemilla elinkaarensa päässä ja huonokuntoisia. Seisaketyyppisten matkustajalaiturien korotukset ja pinnoitukset parantavat huomattavasti asemien peruspalvelutasoa ja esteettömyyttä.

Puutavaraterminaalinen siirtäminen Ylämyllyltä

Perustelu: Joensuu – Viinijärvi -rataosalla henkilöliikenne on toistaiseksi vähäistä, mutta tavarajunaliikenne melkoisen vilkasta raskaine puutavarajunineen. Ylämyllyn entistä asema-alueetta käytetään laajamittaisesti rautateitse tulevan ja lähtevän puutavaran välivarastointiin. Asema-alue sijaitsee aivan Ylämyllyn keskustassa, ja sinne liikennöidään rekkaliikenteelle ahtaiden Jyrinkylän asuma-alueen katujen kautta. Ylämyllyn taajaman keskellä jäänyt puutavaran varastointi ja kuljetukset aiheuttavat alueella liikenteellisen sujuvuusongelman, liikenneturvallisuusriskin. Toiminta aiheuttaa myös ympäristö- ja meluongelmia ja heikentää asumisviihtyvyyttä sekä aiheuttaa alueen katuverkolle ennakoiomatonta rasitusta. Ylämyllyn tavaraterminaalien siirto mahdollistaisi paremmin Joensuun seudun henkilölähijunaliikenteen kehittämisen sekä kestävämmän ja toimivamman yhdyskuntarakenteen syntymisen. Ylämyllyn puutavaraterminaalien siirtoa on selvitetty tarkemmin valtakunnallisen Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkoston tilanne ja tulevaisuuskuva -selvityksessä. Selvityksen mukaan on todettu, että jos Ylämyllyn kuormauspaikan käytöstä joudutaan luopumaan, on Hammaslahden kuormauspaikkaa todennäköisesti laajennettava. Hammaslahdella on potentiaalia muodostua merkittäväksi kuormauspaikaksi Joensuun seudulla. Sen laajentaminen voidaan tehdä kahdessa vaiheessa; aluksi raiteistoa kehittämällä ja myöhemmin varastoalueita laajentamalla.

Henkilöjunal liikenteen kehittäminen Joensuusta länteen

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

Henkilöjunal liikenteen kehittäminen Joensuu-Kuopio ja Joensuu-Pieksämäki välillä on tärkeää ja se tukee myös kestäväen kehityksen ja kestäväen liikkumisen tavoitteita. Joensuu - Kuopio liikenteen lisäksi tulisi kehittää Joensuun kaupunkiseudun lähijunal liikennettä erityisesti Viinijärvi - Ylämylly – Outokumpu akselilla. Henkilöjunal liikennettä voisi kehittää esim. ns. älykkään automaattijunan pohjalta. Kaikilla Joensuun seudun lähijunal liikenteen asema- ja seisakealueille tulisi lisäksi huomioida pyöräilyn ja junan yhdistäminen mm. vaunuvараuksin ja liityntäpysäkkijärjestelyin.

Hyvärilän rautatiesilta, Nurmes

Kokonaiskustannusarvio: 560 000 €, valtion rahoitusosuus 280 000 €

Perustelu: Hanke tukee Pielisen altaan matkailun, elinkeinotoiminnan ja vesiliikenteen kehittämistä.

Hyvärilän rautatiesilta palvelee tavarasatamaa ja Binderholzia, mutta on myös reitti Hyvärilä-Bomba-matkailualueelle. Sillan peruskorjausta on lykätty jo useampana vuonna eteenpäin, matkailun ja puukuljetusten kasvun myötä sillan käyttö lisääntyy entisestään.

Porokylän rautatiesilta, Nurmes (erikoiskuljetusreitti)

Kokonaiskustannusarvio: 560 000 €, valtion rahoitusosuus 280 000 €

Perustelu: Sillan kautta kulkee erikoiskuljetusreitti. Sillan peruskorjausta lykätty useana vuonna peräkkäin, kunto edellyttää toimenpiteisiin ryhtymistä.

Vihreän teollisuuden alueen ja teollisuusraidealueen kehittäminen, Nurmes

Kustannusarvio 30 000 €

Perustelu: Nurmeksen Vihreän teollisuuden alueen ja teollisuusraidealueen infrasuunnittelu turvaa muuttuneita tarpeita. Suunnittelu toteutetaan 2024.

Joensuun ratapihan kävelysilta uuteen pysäköintitaloon

Kustannusarvio 1,2 M€, josta valtion osuus 0,9 M€

Perustelu: Hankkeessa toteutetaan ylikulkukäytävä Joensuun rautatieaseman asemalaiturien väliseltä ylikulkusillalta viereiseen pysäköintitaloon. Ylikulkukäytävän kautta mahdollistetaan pääsy pysäköintitalon junaliikenteen asemalaitureiden sekä kaukoliikenteen bussien pysäkkilaitureiden välillä. Ylikulkusillalla on olemassa oleva hissiyhteys, joka mahdollistaa suoran esteettömän yhteyden ilman kadunylityksiä. Hankkeella parannetaan eri kulkumuotojen yhdistämistä, erityisesti juna-, bussi- ja autoliikenne huomioiden. Hanke parantaa lisäksi esteettömyyttä ja turvallisuutta pysäköintitalon ja asemalaiturien välillä

(hissiyhteydet ilman kadunylityksiä). Ylikulkukäytävästä on olemassa suunnitelmat ja kustannusarvio. Kokonaiskustannusarvio on 1,2 miljoonaa euroa, josta valtion rahoitus 900 000 euroa ja Joensuun kaupungin osuus 300 000 euroa. Pohjois-Karjalan Osuuskauppa omistaa pysäköintitalon ja vastaa siihen liittyvistä muutostöistä. Joensuun kaupunki on varautunut toteuttamaan hankkeen, mikäli rahoitus hankkeelle varmistuu.

Päätiet:

VT 6:n Syrjäsalmen heikkokuntoisen maantiesillan perusparannus, Kitee

Kustannusarvio 8 M€

Perustelu: Syrjäsalmen maantiesillan perusparannus valtatiellä 6 on mukana väyläverkon investointiohjelmassa (2023-2031) ja se sisältyy investointiohjelmassa esitettyyn 12 sillan korjauspakettiin. Maanteiden keskiuuret sillat ovat usein kokoluokaltaan sellaisia, että korjaamisen kustannukset ylittävät perusväylänpidon rahoitusmahdollisuudet.

Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua merkittävästi ja estää myös HCT-kuljetusten kulkemisen, mikäli sillan kunto vielä heikkenee, ja sille jouduttaisiin asettamaan painorajoituksia normaalille raskaalle liikenteelle, niin se voisi muodostua merkittäväksi pullonkaulaksi erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksille. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä. Suunnittelua ei ole aloitettu. Suunnittelu on käynnistettävä välittömästi.

VT 6:n Tolosenmäen liittymän turvallisuuden parantaminen, Kitee

Kustannusarvio 1 M€

Perustelu: Valtatiellä 6 Kiteen Tolosenmäen liittymässä on tarvetta tehdä liikenneturvallisuutta ja pääväylän sujuvuutta parantavia toimenpiteitä. Nykyisin kohdassa on kaksi nelihaaraaliittymää, joiden vuoksi nykyinen nopeusrajoitus on 60 km/h. Esisuunnitelma hankkeeseen on valmistunut 2021. Esiselvityksessä tarkasteltiin vaihtoehdot liittymien parantamiseksi ja nopeustason nostamiseksi. Ratkaisuna Kiteentie porrastettaisiin ja oikotien liittymä katkaistaisiin. Toimenpiteiden myötä nykyinen 60 km/h on mahdollista nostaa 80 km/h.

VT 6:n rakentaminen nelikaistaiseksi välillä Joensuu – Uuro

Kustannusarvio 10 M€

Perustelu: Valtatie 6 Joensuusta pohjoisen suuntaan on Pohjois-Karjalan vilkkainten liikennöity tieosuus, jolla nelikaistaistamista ei olla vielä toteutettu. Tämän tieosuuden pituus on noin 10 kilometriä.

Syksyllä 2018 valmistui Raatekankaan liittymän uudistaminen. Liikennemäärät Raatekankaan liittymästä Lehmoon ovat vuosien aikana olleet noin 12 000 ja Lehmosta Uuron noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kontiolahden väkiluvun ja työpaikkojen määrän kasvaminen pitää jatkossakin liikennemäärät suurina. Lehmon alueen asukasmäärä kasvaa edelleen ja alueelle on perustettu uusia asuinalueita ja kaavoitettu yritystontteja. Valmisteltavana olevassa Lehmon osayleiskaavassa tullaan osoittamaan lisää uusia rakennuspaikkoja asumiseen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Kontiolahti on pystynyt kehittymään niin asuin- kuin yrittäjäyyskuntanakin. Nykyisillä liikennemäärillä tieosuuden nopeudet laskevat normaalina liikennöintiä aikana hitaimpien tienkäyttäjien mukaisiksi. Tämä pidentää matka-aikoja ja tieosuus koetaan tukkoiseksi.

Luonnossuunnitelmakin lisäkaistoista on laadittu jo yli vuosikymmen sitten. Hankkeen kustannusten voidaan alustavasti arvioida olevan noin 10 miljoonaa euroa.

Pohjois-Savon ELY-keskuksella on tavoitteena parantaa suunnitteluvalmiutta lähivuosina käynnistämällä keskikaideselvitys valtatielle 6 välille Joensuu-Uuro. Tieyhteyden rakentaminen nelikaistaiseksi parantaisi merkittävästi Kontiolahden kunnan elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä, ja siten koetaan hyvin kiireelliseksi toimenpiteeksi.

VT 6 Liikenneturvallisuuden parantaminen kevyen liikenteen väylällä välillä Tikkalan Koulu - Hernevaarantien pohjoinen liittymä

Perustelu: Tohmajärven Tikkalaan on rakennettu uusi yritysalue Sukkela Business Center valtatie 6 läheisyyteen, noin 32 kilometrin päähän Joensuusta. Tikkalan kylässä on myös 2020 valmistunut uusi päiväkotia ja kyläkoulu. Aluetta on kehitetty systemaattisesti ja alueen liikuntamahdollisuuksia on kehitetty 2020-luvulla rakentamalla alueelle myös lähiliikuntapaikka ja frisbeegolfrata. Alueelle on rakennettu 2000-luvulla paljon omakotitaloja ja kunnan ja yksityisten maanomistajien tontteja löytyy alueelta edelleen. Kunnan omistamien tonttien ja Hernevaarantien alueella olevien yksityisten maanomistajien kiinteistöille on mahdollista rakentaa tontille myös kunnallistekniikka. Alueen nykyisten ja tulevien asukkaiden hyvinvointia ja liikenneturvallisuutta tukisi merkittävästi, jos VT6 varteen välille Onkamon risteys - Hernevaaran pohjoisenpuolen liittymä rakennettaisiin kevyenliikenteen väylä. Väylä mahdollistaisi lasten liikkumisen kouluun kävellen tai pyörällä. Myös vapaa-ajan liikuntamahdollisuudet paranisivat merkittävästi, onhan kevyenliikenteen väylä Suomalaisten eniten käytetty liikuntapaikka. Samalla Pohjois-Karjalan maakunnan eteläistä puolta pystyttäisiin myös tukemaan haastavassa tilanteessa, jossa alue on suurimpia häviöitä Venäjän aloittaman sodan myötä. Alueen liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden parantamassa alueesta tulee myös elinkeinoelämän näkökulmasta kiinnostavampi paikka yritysten sijoittumiselle. Tikkalan alueen liikenneturvallisuutta ja liikuntamahdollisuuksia parantamalla voidaan vaikuttaa myös siihen, että lisää yrityksiä sijoittuu alueelle. Alue tarjoaa hyvän mahdollisuuden myös työntekijöiden asumista varten. Sukkela Business Centerin yritysalueella toimii jo tällä hetkellä maailman yksi suurimmista suksivoidevalmistajista Vauhti Speed Oy.

VT 9 liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen välillä Niirala – Kemie, Kaurilan mutkien oikaisu

Perustelu: Pohjois-Savon ELY-keskus on laatinut maantielain mukaisen yleissuunnitelman valtatie 9 parantamisesta välillä Onkamo-Niirala Tohmajärvellä. Valtatiestä tulee suunnitelman myötä korkealuokkainen, turvallinen ja sujuva yhteys, joka palvelee sekä rajaliikennettä että tohmajärveläisiä. Valtatie parantamisen yleissuunnitelmalla varaudutaan liikennemäärän suureen kasvuun. Yleissuunnitelma on laadittu yhteistyössä Tohmajärven kunnan ja muiden sidosryhmien kanssa. Liikennemäärien kasvua ei ole odotettavissa lähitulevaisuudessa. Yleissuunnitelman toimeenpano näyttää tämänhetkessä maailmantilanteessa epätodennäköiseltä. Tohmajärven kunta toivoo, että valtatie 9 osalta voitaisiin keskittyä Kaurilan mutkien oikaisemiseen vt9 Niiralan päästä Kemieen päin mentäessä. Myös Cemagro Oy:n teollisesta toiminnasta johtuva lisääntynyt raskasliikenne on yhtenä perusteena VT9:n liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Tohmajärven kuntakeskus Kemien kohdalla yritysten toimintaedellytyksiä, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta tukisi kiertoliittymien rakentaminen Asemantien ja Kauppakadun risteuksen kohdalle ja siitä noin 400 metriä Onkamoon mentäessä Kiteentien ja Tehdastien risteuksen kohdalle.

Matkailua palvelevat yhteydet:

Kolin kestävä matkailua vahvistavat investoinnit: Kolin kevyen liikenteen väylä Ukko-Koli - Jeron risteys

Kustannusarvio 1,4 milj. euroa

Perustelu: Kolia kehitetään Pohjois-Karjalan matkailustrategian mukaisesti, kansainvälisesti merkittävänä ympärivuotisena matkailukeskuksena. Kehittäminen perustuu kolmen alueen, Ukko-Kolin, Kolin kylän ja Loma-Kolin, muodostamaan palvelukokonaisuuteen.

Kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisessa saavutettavuuden kehittämisessä on tärkeää, että Joensuun lentokentältä ja rautatieasemalta saadaan toimiva suora joukkoliikennedyhteys Kolin kylälle. Tällä hetkellä sellainen puuttuu. Lieksan kaupunki on pyrkinyt edistämään yhteyden muodostumista Ely:n kanssa käydyissä neuvotteluissa. Saavutettavuuden ja liikennejärjestelyjen kannalta joukkoliikennedyhteyksien lisäksi tarvitaan kevyelle liikenteelle turvallinen ja toimiva yhteys Kolin kylältä Ukko-Kolin huipulle.

Kolilla kevyen liikenteen väylä on rakennettu ainoastaan Kolin kylän ja Jeron tiehaaran välille; väylä on osin päällystämätön. Lisäksi maantien 504 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Kolin kylä-Purnuniementien liittymä on valmistunut. Kolin kylältä on kevyenliikenteen väylä Jeron risteykseen (Ylä-Kolintie), mutta se päättyy ennen kaikkein vaarallisinta osuutta, jyrkkää ja mutkaista tietä Ukko-Kolille. Ukko-Koli toimii porttina Kolin kansallispuistoon, jossa vieraili vuonna 2022 noin 251 000 matkailijaa.

Kevyenliikenteenväylä Jero-Ukko-Koli on erityisen tärkeä juuri turvallisuuden takia. Nykyisellään pyöräilijät, kävelijät ja rullasuksihiihtäjät käyttävät kapeaa maantien piennarta. Reitti on valaisematon, ja valaistus on kriittinen tekijä turvallisuuden lisäämiseksi.

Kevyen liikenteen väylä sisältyy valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032, ja hankkeeseen on varattu 1,4 m€ määräraha. Edellä kuvattujen liikenneturvallisuusseikkojen perusteella rakentamisen toteuttamista tulee kiirehtiä.

Kevyenliikenteen väylä välille Jeron tiehaara-Ukko-Koli on toteutettava erillishankkeena Ylä-Kolintien yhteyteen siten, että suunnittelu toteutetaan vuonna 2024 ja rakentaminen 2025.

Maantien 476 kehittäminen osana Savonlinna-Heinävesi-Liperi-Koli laatu- ja matkailukäytävää

Mt 476 tieosuuden liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeää osana Savonlinna – Heinävesi (Valamo) Liperi - Koli matkailukäytävää välillä Heinävesi - Liperi. Väylillä on erityistä merkitystä myös elinkeinoelämän ja teollisuuden näkökulmasta.

Seututie 477:n kunnostaminen (Vihtari-Juojärvi-Outokumpu-osuus)

Riittävien kunnossapito- ja korjausmäärärahojen turvaaminen on tärkeää seututie 477:n osalta (Vihtari-Juojärvi-Outokumpu-osuus matkailutiellä Valamo - Outokumpu / Vanha Kaivos - Koli). Liikenneturvallisuuksen edistämisen näkökulmasta hanke on tärkeä ja se on tarpeellista myös matkailun kehittämisen näkökulmasta.

Runon ja Rajan tien Hatuntie / 522 (via Karelia) kunnostaminen Lieksan ja Ilomantsin alueella

Runon ja rajan tie on Suomen vanhin matkailutie, joka kulkee 1080 km rajan lähellä Virolahdelta Sallaan. Se kulkee osin kantateitä, mutta seurailee pääosin alempaan hoitoluokkaan kuuluvia seututeitä. Ilomantsin ja Lieksan alueella tie on erittäin tärkeä alueen elinvoimalle mm. matkailun, virkistyksen, monipuolisen kaivostoiminnan ja metsätalouden kautta. Myös pelastustoimen tehtävät ja palontorjunta vaativat hyviä yhteyksiä. Ilomantsin ja Lieksan välillä tie on tärkeydestään huolimatta huonossa kunnossa ja tiehallinto on harkinnut ja osin muuttanut sen asfaltoidusta tiestä soratieksi.

Via Karelia yhdistää itärajan erilaiset kulttuuripiirit, ainutlaatuiset luonnonalueet sekä Suomen nykyisen olemassaolon kannalta merkittävät sotahistorialliset kohteet. Matkailuelinkeino on ollut kasvussa ja kiinnostus Itä-Suomen luonto- ja kulttuurimatkailukohteisiin on lisääntynyt.

Lieksa ja Ilomantsi tekevät laajasti yhteistyötä eri toimialojen osalta, ja erityisesti matkailutoiminnan kehittyminen entistä kansainvälisemmäksi ja laajemmaksi vaatii Runon ja rajan tien perusparantamista, jotta sitä voi ylipäättään hyödyntää. Matkailun lisäksi puukuljetusten tien varrella olevilta hakkualueilta edellyttää tien kunnan parantamista. Ely:lle on osoitettava varat Runon ja Rajan tien (Hatuntie/522) peruskorjaukseen ja tarvittavin osin asfaltointiin.

Sisävesiyhteydet:

Saimaan ja Pielisen alueen sisävesiliikenteen ja satamien kehittäminen

Perustelu: Venäjän rajojen sulkeuduttua ja Saimaan kanavan liikenteen loputtua ovat Saimaan ja Pielisen vesistöalueen sisäiset kuljetukset kasvaneet merkittävästi kasvua rajoittavat nykyisten satamien ja uittopaikkojen infrastruktuurin puutteet. Saimaan alueen satamia ja TEN-T ydinverkon syväväylästä tulee kehittää sekä teollisuuden raakapukuljetusten että matkailun tarpeita silmällä pitäen. Lisäksi olisi sisävesiliikenteen ja siihen liittyvän kauppamerenkulun kehittämiseksi pitkällä aikavälillä tehtävä selvitys Mäntyharju-Kymijoki kanavaparin toteuttamisesta ja sen vaikutuksista.

Saimaan ja Pielisen alueen sisävesiliikenteen kehittämishankkeet:

- Nurmeksen tavarasataman laajentaminen
- Nurmeksen keskustan sataman ja Vinkerlahden sataman kehittäminen
- Puhoksen sataman väylien kunnostus ja ruoppaus
- Uittopaikkojen kehittäminen, mm. Puhoksen uittopaikan siirto bioteollisuusalueelle.

Pielisen ylittävä saaristoliikenne Koli-Vuonislahti

Perustelu: Lieksan Kehitys Oy LieKe toteutti esiselvityksen autolauttaliikenteen mahdollistamisesta Kolin ja Vuonislahden välille. Konsulttiselvityksen väliraportin mukaan lauttaliikenteen lainsäädännölliset muutokset ja teknologian kehittyminen mahdollistavat lauttaliikenteen huomattavasti aiemmin arvioituja kustannuksia edullisemmin. Vuonislahden ja Kolin lauttayhteyden selvittämisen yhteydessä arvioitiin lauttayhteyden mahdollistamista Koliilta

myös Lieksan satamaan. Lauttayhteysselvitys perustuu Kolin matkailuvision 2050 edistämiseen ja matkailun kasvua sekä kehittymistä tukevien rakenteiden toteuttamiseen.

Saaristoliikenteen kehittämiseen liittyvää tarkastelua on jatkettu vuoden 2023 aikana. Lieksan kaupunki ja Lieksan Kehitys Oy ovat teettäneet vuonna 2023 selvityksen Pielisen vesistöinfran kehittämisestä, jota tarvitaan Kolin ja Vuonislahden välisen lauttaliikenteen mahdollistamiseksi. Suunnitelma sisältää mm. kummankin sataman laiturirakenteiden uusimisen lauttaliikenteen tarpeita vastaaviksi. Kustannukset ovat Kolin sataman osalta noin 86 000 € ja Vuonislahden sataman osalta noin 840 000 €. Lieksa on valtioneuvoston asetuksessa saaristokunnista määritelty saaristo-osakunnaksi. Tehdyn auto-lauttaliikenneselvityksen perusteella Pielisen yli tapahtuvaa liikennöintiä voitaisiin kehittää samalla tavalla kuin Saariston rengasreittiä. Tehtyjen arviointien perusteella reittiyhteyttä ei saada avattua liiketaloudellisesti kannattavana ilman julkista tukea.

Yhteyden toteutuminen edellyttäisi valtion osallistumista Pielisen ylittävän saaristoliikenteen kehittämiseen Kolin ja Vuonislahden välille Saariston rengasreittein mukaisella tavalla.

Muut esitykset:

Joukkoliikenteen ostoliikenteen turvaaminen

Lisärahoitus Pohjois-Savon ELY-keskukselle 1 M€

Perustelu: Julkisten liikenneyhteyksien turvaaminen on alueen saavutettavuuden kannalta tärkeää paikalliselle väestölle, elinkeinoelämälle ja matkailulle. Pohjois-Savon ELY-keskuksen määrärahan tarve nykyisellä joukkoliikenteen palvelutasolla ja kuntien rahoitusosuudella noin 8 M€, vuoden 2024 osalta vaje on noin 0,5 M€. Mikäli ELY-keskusten joukkoliikenteen rahoitus pysyy ennallaan (noin 30 M€), palveluista on säästettävä 20–30%. Valtion joukkoliikenteen rahoitusta tulee nostaa siten, että liikenne voidaan turvata ostoliikenneyhteyksillä.

Valtimon Keskuskadun kunnostamisen yhteydessä vesihuoltoverkoston saneeraus

Kustannusarvio 60 000 €

Perustelu: Valtimon Keskuskadun kunnostamisen yhteydessä vesihuoltoverkoston saneeraus. Keskustie/-katu ei ole vielä siirtynyt kaupungin hallintaan. Ennen asemakaavamuutosta tie ja vesihuoltoverkosto tulee saattaa luovutuskuntoon. Suunnittelun myötä kustannusarvio saadaan käyttöön 2025.

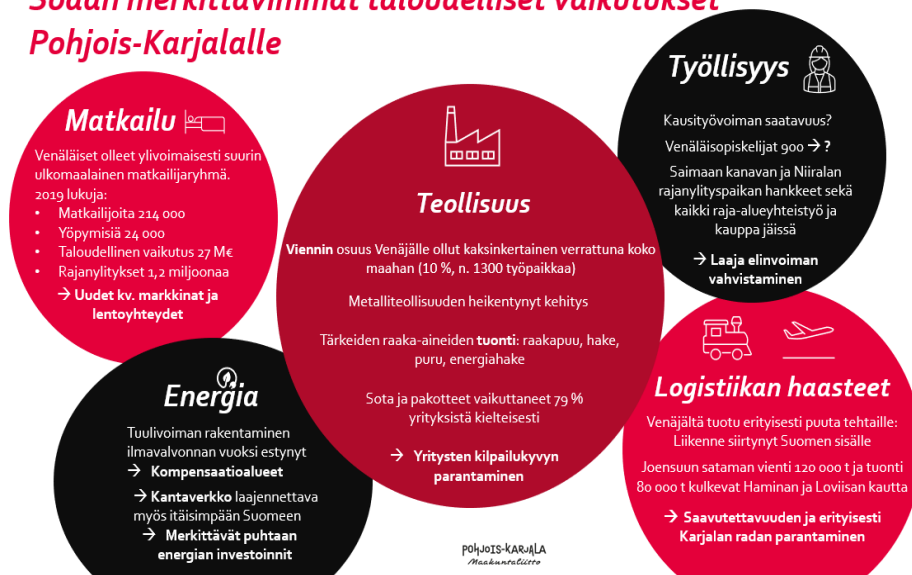
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

Kärkihanke: Rajamaakuntien ja Itä-Suomen asema muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa

Perustelu: Venäjän hyökkäys Ukrainaan vaikuttaa monin tavoin Pohjois-Karjalan ja itäisen Suomen rajamaakuntien kehitykseen. Kriisillä on Suomessa ja erityisesti rajamaakunnissa merkittäviä vaikutuksia erityisesti seuraavissa asioissa:

- energia
- huoltovarmuus
- yritykset ja elinvoima (mm. kansainvälistyminen, vienti ja logistiikka, matkailu)
- työvoiman maahanmuutto ja kotouttaminen
- Suomen ja Venäjän välisellä rajalla toteutettavat EU:n ulkorajayhteistyöohjelmat ja yleisemmin EU:n tuleva aluepolitiikka

Sodan merkittävimmät taloudelliset vaikutukset Pohjois-Karjalalle



Kuva 1. Sodan merkittävimmät taloudelliset vaikutukset Pohjois-Karjalalle.

Kriisin kestoa on vaikea arvioida eikä sen kaikkia vaikutuksia ole vielä nähty, mutta tilanteen pitkittyminen ajaa etenkin yrityksiä koko ajan ahtaammalle. Logistiikka on järjestetty osin uudelleen, mikä on merkinnyt monille vientiyrityksille kuljetuskustannusten kasvua tilanteessa, jossa hinnat ovat muutenkin nousseet. Sinnittely on kestänyt jo pitkään, siksi on tärkeää reagoida haasteisiin nopeasti.

Itärajan haasteet eivät saa luoda vaikutelmaa tilanteesta, jossa Itä-Suomi jätetään muun maan kehityksestä jälkeen. Päinvastoin: vahva maanpuolustustahto nojaa asutettuun ja tasapainoiseen Suomeen, jossa ei ole alueellisia tyhjiöitä. Tällä hetkellä investoinnit valuvat Suomessa voimakkaasti läntisille ja eteläisille alueille. Vastaavasti elinkeinoelämän näkökulmasta monesti jo muutamien miljoonien investoinnit avaavat toimintaympäristöä suotuisampaan suuntaan ja keräävät lisäinvestointeja ja korjaavat tulevaisuushorisonttiamme.

Hallituksella on toimillaan mahdollisuuksia luoda ratkaisuja tilanteeseen. Valtioneuvoston kanslia käynnisti tammikuussa 2024 hallitusohjelmakirjaukseen perustuvan Itäisen Suomen ohjelmatyön. Tavoitteena on itäisen Suomen mahdollisuuksien täysimääräinen hyödyntämisen edistäminen erityisesti taloudellisen kasvun, alueellisen elinvoiman, investointien vauhdittamisen, osaamisen kehittämisen ja työvoiman saatavuuden näkökulmista. Lisäksi tavoitteena on edistää Suomen huoltovarmuutta ja omavaraisuutta muuttuneessa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa sekä vahvistaa turvallisuutta pohjoismaisessa, EU- ja NATO-yhteistyössä niin, että uusi geopolitiikka ja reittimme länteen otetaan huomioon. Konkreettisia toimia haetaan myös mm. puhtaan energian hyödyntämisen mahdollisuuksiin ja alueen kestävä matkailun vetovoiman lisäämiseen.

Käynnistyvän ohjelmatyön lisäksi Itä-Suomen haasteisiin vastaaminen on nostettu esille myös useissa muissa yhteyksissä. Työ- ja elinkeinoministeriö ja puolustusministeriö ovat asettaneet työryhmän selvittämään keinoja aluevalvonnan ja tuulivoimarakentamisen yhteensovittamiseksi. Tavoitteena on parantaa tuulivoimahankkeiden etenemisen edellytyksiä Itä-Suomessa. Myös Palokin koskien ennallistamista koskevan selvityksen ehdotuksissa on nostettu esille joukko Itä-Suomen elinvoimaan liittyviä asioita. Vastausten hakeminen Itä-Suomen haasteisiin on ollut vahvasti esillä myös poliittisessa keskustelussa. Lisäksi Elinkeinoelämän keskusliitto on käynnistänyt hankkeen, jossa haetaan keinoja vahvistaa yritysten toimintaedellytyksiä itäisessä Suomessa.

Itä-Suomen haasteisiin on nyt herätty, ja kaikissa edellä mainituissa toimenpiteissä on erinomaiset lähtökohdat ja tavoitteet tilanteen parantamiseksi. Ohjelmatyön nimetyt teemat on valittu osuvasti. On tärkeää, että kun ohjelmatyö ja muut käynnissä olevat prosessit etenevät, niiden lopputulemat ovat konkreettisia ja ne myös viedään määrätietoisesti toteutukseen riittävin resurssein. Hallituksen on laadittava laaja-alainen kehityspaketti, jolla vahvistetaan Itä-Suomen kehitysedellytyksiä ja turvataan nopeasti tärkeimpien toimenpideesitysten toteuttaminen. On myös tarkoituksenmukaista huomioida jo aiemmin tehty työ, erityisesti helmikuussa 2023 julkistettu Itä-Suomen visio ja sen toimenpide-ehdotukset Itä-Suomen tulevaisuuden kestävä kasvun rakentamiseksi.

Itä-Suomen tulevan kehityksen ratkaisee se, saadaanko yksityiset investoinnit liikkeelle. Tällä hetkellä investointien esteenä ovat erityisesti energiakysymykset ja saavutettavuuden haasteet. Suomen hallituksen on tehtävä nopeasti päätökset ja konkreettiset toimet itäisen Suomen elinvoiman vahvistamiseksi energiaratkaisuista. Tämä on uudessa turvallisuuspoliittisessa tilanteessa tärkein askel investointien liikkeellelähdölle ja itäisen Suomen visiotyön toimeenpanemiseksi.

Kehityspaketin uusien toimenpiteiden lisäksi on tärkeää pitää kiinni jo aiemmin sovitusta rahoituksesta. Venäjä-yhteistyöhön tarkoitettu rahoitus on kohdennettava tilanteesta eniten kärsiville alueille, jonne rahoitus alun perin oli tarkoitettukin. Suomen valtion on vaikutettava siihen, että EU:n ulkorajayhteistyöohjelmiin varatut resurssit käytetään sisärajaohjelmissa kompensoimaan ulkorajamaakuntien kehitystä vaikeassa tilanteessa esim. kohdennettujen hakujen avulla. Ulkoraja-alueohjelmiin jo varattu kansallinen rahoitusosuus on kohdistettava ulkorajamaakunnille kansallisena aluekehitysrahoituksena pikimmiten.

Itäisen ulkoraja-alueen erityiskohtelukriteeri

Itä-Suomen rajamaakuntien ja sen elinkeinoelämän vaikea tilanne edellyttää erityispanostuksia. Eniten muuttuneesta tilanteesta ovat kärsineet ulkorajamaakunnat. Tämä on tärkeää huomioida EU:n tulevan ohjelmakauden koheesiopolitiikassa. Pitkällä tähtäimellä tämä on erittäin merkittävä ratkaisu rajamaakuntien ja koko itäisen Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn vahvistamisen kannalta.

Tulevan ohjelmakauden 2028+ koheesiopolitiikan kriteereihin tulee saada EU:n Venäjän ja Valko-Venäjän vastaisten ulkoraja-alueiden erityiskohtelukriteeri. Alueet ovat menettäneet ulkorajan ylittävän yhteistyön EU:n Venäjään ja Valko-Venäjään kohdistamien pakotteiden vuoksi. Kyseessä ovat alueet, jotka olisivat olleet tukikelpoisia nk. Interreg NEXT ohjelma-alueita.

Rajamaakuntien kunnille kohdennettu erityisrahoituskokeilu toimintaympäristön parantamiseen

Erityisrahoitus 10 M€

Ukrainan ja Venäjän sota ja siitä aiheutuneet pakotteet, kv-rajanylityspaikkojen käytön rajoitteet ja sulkemiset sekä tuulivoiman rakentamisen kieltäminen ovat heikentäneet merkittävästi rajamaakuntien kuntien elinvoimaa. Konkreettinen keino tilanteen helpottamiseksi olisi rajamaakunnille kohdennettava esimerkiksi 10 milj. euron työllisyysperusteinen investointituki -tyyppinen erityisrahoituskokeilu toimintaympäristön parantamiseen.

Ukrainan sodan vaikutukset yritystoimintaan ja yrittäjien tukeminen tässä tilanteessa

Vastauksena vallitseviin haasteisiin Pohjois-Karjalasta voitaisiin muodostaa erityistalousalue, jossa otettaisiin käyttöön alueen haasteisiin räätälöityjä toimintamalleja ja pilottiluonteisia kokeiluja. Yrittäjien tukemisessa mahdollisuuksia ovat mm. yrityksen alueellinen perustamistuki, aloittavan yrittäjän tukeminen ja tätä kautta työllistyminen maaseutukunnissa.

Muita toimenpiteitä voisivat olla mm.:

Venäjän kaupan korvaaminen uusilla vientialueilla kohdennetulla kuljetustuella Norjan mallin käyttöönotto – opintolainat anteeksi itäisissä kunnissa työperäisen maahanmuuton prosessien helpottaminen riittävän koulutustarjonnan turvaaminen kaikilla tasoilla

Matkailuinvestoinnit ja kansainvälisen Lakeland-matkailumarkkinoinnin resurssit

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

Kärkihanke: Fingridin kantaverkko yhdenvertaisesti myös itäisimpään Suomeen

Perustelu: Suomen energiajärjestelmää on kehitettävä niin, että koko Suomen kehitysmahdollisuudet huomioidaan energiantuotannossa, sähkön siirtämisessä ja energiaintensiivisen teollisuuden sijoittumisessa. Erityisesti itäisin Suomi uhkaa jäädä sivuun niin tuulivoimainvestoinneista, investoinneista kantaverkkoon kuin sitä myöten uusista teollisista hankkeista. Näin ei saa tapahtua.

Pohjois-Karjalan elinvoiman kehittämiseksi Venäjän rajan läheisyys on haaste. Suomen turvallisuudesta huolehtiminen vaatii tällä hetkellä tutkajärjestelmän käyttöä, joka ei taas mahdollista tuulivoiman rakentamista rajan läheisyyteen. Tämän vuoksi alueemme tuulivoimaan liittyvät hankkeet eivät isolta osin etene. Alueella on myös merkittävä potentiaali aurinkovoimapuistojen rakentamiseen, mutta alueella ei ole riittävän järeää kantaverkkoa, joka pystyisi siirtämään energiaa eteenpäin.

Puutteellisen energiansiirron kantaverkon takia aurinkovoimahankkeet eivät tahdo edetä samassa aikataulussa läntisen Suomen tapaan.

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

Pohjois-Karjalassa on vireillä merkittäviä vihreän energian yrityshankkeita mm. vedyn ja aurinkosähkön tuotantoon. Syksyn 2023 selvityksen mukaan lähimmän neljän vuoden aikana toteutettaviksi suunniteltuja hankkeita on 30 ja niiden arvo on 1,375 mrd. euroa. Sähkönsiirtoverkkojen kapasiteetti on ratkaisevan tärkeä asia investointien toteuttamiselle. Valtion on poliittisella päätöksellä huolehdittava Fingridin kantaverkon rakentamisesta myös itäisimpään Suomeen.

Tärkeimmillä energiahankkeilla käynnistetään Itä-Suomessa erittäin merkittävät yksityiset investoinnit, jotka nostavat merkittävästi Itä-Suomen aluetaloutta ja parantavat koko Suomen huoltovarmuutta. Siirtoverkon välityskyky ei saa muodostua pullonkaulaksi investoinneille. Näillä hankkeilla olisi suuria vaikutuksia alueen työllisyyden parantumiseen ja alueen elinkeinoelämän ja elinvoiman kehittymisen kannalta. Paras keino huolehtia koko maan turvallisuudesta on pitää raja-alueet elinvoimaisena.

Tällä hetkellä Itäisin Suomi on kokonaan Fingridin kantaverkon 400 kV yhteyden ulkopuolella. Nykyisen 110 kV verkon siirtokapasiteetti ei mahdollista suuren mittakaavan sähköntuotanto- tai kulutushankkeiden liittämistä verkkoon. Hankkeiden etenemiseen vaikuttavat merkittävästi mm. puolustusvoimien linjaukset ilmapuolustuksen tarpeista. Valtion tulee käynnistää valmistelu, jolla turvataan yhdenvertaisesti kantaverkon 400 kV yhteyden rakentaminen myös itäisimpään Suomeen. Sähkönsiirtoverkon kehittäminen on toteutettava tiiviissä yhteistyössä alueellisten jakeluverkkoyhtiöiden ja investoivan teollisuuden kanssa.

Pilottihanke Huutokoski (Joroinen)- Kontiolahti 400 kV yhteyden alustava kustannusarvio on 64 miljoonaa euroa. Hanke olisi mahdollista rahoittaa Fingridin kautta. Seuraavassa vaiheessa tulee olla ns. Vaaralinjan rakentaminen (Kainuu-Pohjois-Karjala-Etelä-Karjala).

Vaikutukset: Suuren mittakaavan (yhteensä n. 1 mrd. euroa) yritysten sähköntuotanto- ja kulutushankkeiden käynnistyminen myös itäisimmässä Suomessa.

Kärkihanke: Puhtaan energian ja vihreän teollisuuden investoinnit

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on vireillä lukuisia vihreitä yritysinvestointeja, jotka tuovat kasvua, elinvoimaa ja uusia työpaikkoja. Osa hankkeista odottaa muun muassa kantaverkkoon liittyviä ratkaisuja. Vihreiden teollisten investointien liikkeellelähtöä on vauhditettava kotimaisen energiantuotannon kasvattamiseksi ja omavaraisuusasteen nostamiseksi. Rahoitusta uusille vihreän teollisuuden, energiaratkaisujen ja vetytaloutta vauhdittavien investointien toteutukselle on lisättävä. Samalla vastataan ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin ja edistetään rakennemuutosta kohti vähähiilisempää ja omavaraisempaa yhteiskuntaa.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja maakunnan elinkeinoyhtiöt kokosivat loppuvuodesta 2023 listan vireillä olevista vihreistä yritysinvestointihankkeista. Hankkeita on kaikkiaan 30 ja investointien arvo on 1,37 mrd. euroa. Mukana on energiaan liittyviä investointeja ja bio- ja metsäbiotalouteen liittyviä yrityshankkeita. Puhtaan energian yritysinvestointeja vetyyn, tuulivoimaan ja aurinkoenergiaan on 17 kpl 820 miljoonan euron arvosta. Lisäksi maakunnassa

on vireillä biotalouden ja metsäbiotalouden yritysinvestointeja 13 kpl noin 550 miljoonan euron arvosta.

Listaukseen on otettu hankkeet, joiden on mahdollista toteutua seuraavan neljän vuoden aikana. Näillä investoinneilla on valtava merkitys koko maakunnan kehitykselle. Positiivisen investointikierteen tukeminen on tärkeää sekä vihreän siirtymän että yleisen taloudellisen kehityksen vauhdittamiseksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö on varannut vihreisiin investointeihin 400 miljoonan euron määrärahan valtion talousarvioon. Tämä on suoraa rahoitusta elinkeinopoliittisiin hankkeisiin. On mahdollista, että rahoituksesta huolehtivat Business Finland ja ELY-keskukset ja että rahoitus painottuu erittäin vahvasti Etelä- ja Länsi-Suomeen. Nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa on tärkeää, että hallitus huomioi ja turvaa Itä-Suomen kehittämisen edellytykset. Itä-Suomen neuvottelukunta esittää, että Itä-Suomen vihreiden investointien vauhdittamiseksi työ- ja elinkeinoministeriön määrärahasta osoitetaan 75 miljoonaa korvamerkittynä Itä-Suomen hankkeisiin.

Pilottihanke: Itä-Suomen vihreisiin yritysinvestointeihin 75 milj. euroa Business Finlandille tai ELY-keskuksille (nykyisen määrärahan suuntaaminen)

Vaikutukset: Noin 0,5 miljardin euron yritysinvestointien käynnistyminen Itä-Suomessa.

Kärkihanke: Tuulivoiman mahdollistaminen itäisessä Suomessa ja kompensatiomalli

Perustelu: Puolustusvoimien linjaukset ilmavalvonnan suhteen ovat käytännössä estäneet tuulivoiman rakentamisen itäisimmässä Suomessa. Samaan aikaan nämä alueet ovat kärsineet eniten hyökkäyssodan vaikutuksista, kun energiantuonti Venäjältä (mm. puu, hake) on päättynyt. Suomeen tulisi perustaa kompensatioalueita, joilla voitaisiin mahdollistaa tuulivoimaa ja korvata nykyiset tutkajärjestelmät uusilla.

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

Selvitysmies Arto Rädyn kevään 2023 selvityksessä listataan asian edistämiseksi joukko toimenpidesuosituksia jatkotoimiksi. Työ- ja elinkeinoministeriön ja puolustusministeriön yhdessä tammikuussa 2024 asettamalla työryhmällä on näin ollen hyvä pohja selvittää keinoja aluevalvonnan ja tuulivoimarakentamisen yhteensovittamiseksi.

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

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

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

Esimerkiksi Pohjois-Karjalan osalta koko maakunnan tuulivoimapotentialiaali on noin 450 voimalaa. Käytännössä toteutuessaan tämä olisi yli kolmen miljardin euron investointi. Jo pelkästään kuntien kiinteistövero tuotto olisi tällöin 180 miljoonaa euroa. Koko itäisen Suomen osalta luvut ovat lähes nelinkertaiset.

Pilottihankkeena tulee varmistaa, että ensimmäinen kompensatioalue käsittää Pohjois-Karjalan merkittävimmät tuulivoima-alueet.

Vaikutukset ovat merkittäviä: 1-2 miljardin euron tuulivoimahankkeiden käynnistyminen itäisimmässä Suomessa ja niiden lisäksi puhdasta energiaa hyödyntävien (1-2 miljardin euron) yritysinvestointien käynnistyminen sekä kansallisen huoltovarmuuden paraneminen.

Kärkihanke: Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen

Perustelu: Osaavan työvoiman saatavuudesta on tullut pohjoiskarjalaisyritysten kasvun ja kehittymisen merkittävä pullonkaula. Osaajapula kasvaa muuta maata nopeammin väestörakenteen ikääntymisen takia. Ongelmia on joka puolella maakuntaa, sekä maakunnan reuna-alueilla, että maakuntakeskus Joensuussa ja sen ympäristökunnissa. Ongelmat ja ratkaisukeinot ovat osin samoja, osin eri alueilla erilaisia. Iso merkitys työelämätarpeisiin vastaamisessa on ensinnäkin sillä, miten tuetaan nuorten sijoittumista työelämään ja toisaalta sillä, miten varmistetaan, että työssä olijat jaksavat työssä eläkeikään asti ja ehkä vielä eläkeiässä.

Pohjois-Karjalan vahva ja vetovoimainen koulutustarjonta tarjoaa monia muita alueita paremman lähtökohdan haasteiden ratkaisemiseksi. Tämä potentiaali on pystyttävä hyödyntämään. Maakunnassa on merkittävä määrä opiskelijoita ja korkeasti koulutettuja maahan muuttaneita, joiden pääsy työmarkkinoille ja etenkin omaa osaamistaan vastaaviin tehtäviin on vaikeaa. Paikallisten oppilaitosten kv-opiskelijoiden harjoittelupaikkojen sekä osapäivä- ja kesätöiden saanti on haasteellista. Koska kv-opiskelijoiden on vaikeaa rakentaa työelämäyhteyksiä paikallisten yritysten kanssa, myös työllistyminen alueelle valmistumisen jälkeen on heikkoa. Monet siirtyvät jo opintojen aikana muille alueille.

Lisäksi Pohjois-Karjalassa on humanitaarisista syistä maahan tulleita esimerkiksi Ukrainasta paenneita tilapäistä suojelua saavia henkilöitä. Pitkittyneen sotatilanteen takia paluu Ukrainaan on monelle lähitulevaisuudessa mahdotonta. Siksi heidän koulutus- ja työllistymispolkujensa löytymisen sekä asettautumisen ja kotoutumisen tuki on tärkeää. Osaajien kiinnittämiseksi ja houkuttelemiseksi tarvitaan veto- ja pitovoimaa tukevia palveluita sekä joustavia osaamisen kehittämisen polkuja eri kv-osaajaryhmille niin, että kansainvälisiä osaajia saadaan sujuvasti työllistymään eri toimialojen tarpeisiin.

Maakunnan toimijat ovat jo tehneet paljon työtä tilanteen parantamiseksi. Asia on keskeisesti esillä TE-uudistuksen valmistelussa, koulutuksenjärjestäjillä on ollut teemaan liittyviä hankkeita, ja maakuntaliitto on panostanut veto- ja pitovoimaan sekä kartoittanut tilannetta Pohjois-Karjalan työllisyyden tilannekuva -selvityksen avulla. Itä-Suomen koulutuksenjärjestäjien (UEF, Karelia, Savonia, Riveria, Sakky ja YSAO) Talent hub Eastern Finland on esimerkki merkittävästä hankkeesta, jossa halutaan varmistaa se, että alueelle saapuneet kansainväliset opiskelijat löytävät paikkansa, työllistyvät ja kotoutuvat Itä-Suomeen. Karelia AMK on valmistellut hanketta, jossa tavoitteena on luoda Pohjois-Karjalasta eettisen ja kestävä työ- ja koulutusperäisen maahanmuuton pilottimaakunta.

Kauppakamarin toteuttamassa ”Työntajat koulutuksen tukena” hankkeessa on puolestaan tunnistettu työvoiman saatavuuteen vaikuttavia haasteita ja myös ratkaisuja.

Osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi on syytä pohtia lainsäädännöllisiä tukitoimia, joiden avulla yhteistyötä eri oppilaitosten, kuntien, yritysten ja työvoimapalvelujen kesken voidaan terävöittää työvoimapulan voittamiseksi. Lisäksi on pohdittava muiden politiikka- ja lainsäädännöllisten keinojen käyttöönottoa. Esimerkiksi heikohkojen julkisten liikenneyhteyksien alueilla verotuksessa huomioitavaa oman auton työmatkavähennystä tulisi korottaa merkittävästi. Aikuisopintotuen lakkauttaminen vaikeuttaa osaamisen päivittämistä ja jatkuvan oppimisen toteuttamiseen tarvitaan tukea. Tarvitaan uusia ratkaisuja siihen, miten työssä oppimisen ja osaamisen vahvistaminen tapahtuu käytännössä.

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

Oppilaitokset ovat olleet aktiivisia vieraskielisessä opetuksessa. Haasteen muodostaa heikolla kielitaidolla opintoihin osallistuminen ja tähän onkin kaivattu ratkaisuja. Pitäisi pohtia, miten saataisiin VOS-rahoitteiseen koulutustarjontaan ratkaisuja vieraskielisten opiskelijoiden kielitukeen. VOS työvoimakoulutuksen kriteerejä voisi tarkastella siten, että se mahdollistaisi vieraskielisten opiskelijoiden kouluttautumisen.

Maahanmuuttajien asiointi esimerkiksi pankissa on haasteellista (tilit, pankkitunnukset, sähköinen asiointi). Tähän olisi hyvä saada helpotusta, samoin kv. työntekijöitä työllistävien yritysten kohtaamaan verottajan tavoitettavuutta koskevaan haasteeseen. Joensuun verotoimisto on auki ainoastaan kahtena päivänä viikossa (ma-ti) ja muina päivinä verotoimisto ohjaa kansainväliset toimittajat/alihankkijat hakemaan veronumerot Kuopiosta tai Helsingistä. Yksittäisen yrityksen tapauksessa kyse voi olla esimerkiksi merkittävästä rakennusinvestoinnista, 10-15 työntekijästä ja huomattavasta verokertymästä. Miten verotoimisto voisi palvella asiakkaita niin, että alihankkijat voisivat saada veronumerot Joensuusta? Tällä järjestelyllä on iso vaikutus yritysten toimintaan ja tietysti myös heidän kiinnostukseensa investoida lisää Joensuun seudulle.

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

Perustelu: Outokummussa sijaitseva GTK Mintec on yksi maailman johtavista mineraaliprosessoinnin ja kiertotalouden tutkimusalustoista. GTK Mintecin tutkimuskokonaisuutta on kehitetty määrätietoisesti jo useamman vuoden ajan. Ensimmäisessä vaiheessa maaliskuussa 2024 valmistuu uusi toimisto- ja laboratoriorakennus laitteistoinvestointineen. Tällä kokonaisuudella voidaan vastata asiakkaitten tutkimustarpeisiin laboratorionkoluokan testeissä. Laboratoriokokeet toimivat lähtökohtana koetehdaskoluokan tutkimukselle, ja ne ovat välttämätön osa kannattavuusselvityksissä uuden kaivoksen tai mineraalialan kiertotalousjalostamon avaamisessa. Vuosien 2024 - 2025 aikana Outokummun tutkimusinfraan / GTK Mintecin alueelle valmistuvat myös rikastushiekkojen pitkäaikaiskäyttötymisen älykäs tutkimusalue SMARTT ja kemian analytiikan automaatio.

Investointi GTK Mintecin uuteen koetehtaaseen on välttämätön. Investoinnilla vahvistetaan Suomen asemaa mineraalialan, puhtaan siirtymän raaka-aineiden ja vähähiilisyiden tutkimuksen edelläkävijänä sekä eurooppalaisen huoltovarmuuden turvaajana. Uusi

koetehdaskokonaisuus kasvattaa merkittävästi suomalaista mineraalialan tutkimus- ja kehittämiskapasiteettia sekä vauhdittaa investointeja raaka-ainesaatavuuden turvaamiseksi Suomessa ja Euroopassa. Euroopan turvallisuuden ja puolustuksen käynnistymässä olevat järjestelyt korostavat GTK Mintecin merkitystä entisestään raaka-aineiden saatavuuden osalta. Uusittu koetehdas tutkimusinfraan mahdollistaa myös vähähiilisyydelle sekä puhtaalle siirtymälle asetetut tavoitteet tuomalla uusia innovaatioita ja ratkaisuja asiakkaille.

Uudesta koetehtaasta on tehty hankesuunnittelu yhteistyössä Senaatti kiinteistöjen kanssa. Tutkimusinfraan rikastusprosessin alustava suunnittelu on toteutettu yhteistyössä Metso Oyj:n kanssa REACT-EU MinDigiPilot-hankkeessa. Hankesuunniteluissa määritettiin koetehtaan tilavaatimukset ja tarvittavat prosessilaitteistot sekä laskettiin alustava kokonaisinvestoinnin kustannusarvio. Hanketta on tavoite jatkaa perussuunnittelulla siten, että eri osa-alueiden toteuttajat voidaan kilpailuttaa ja rakentaminen päästään aloittamaan vuoden 2025 aikana.

Uuden tutkimusinfraan kokonaisinvestointi on arvoltaan 75 M€. Koetehtaan laitteistojen 55 miljoonan TKI-investointien lisäksi kokonaisuuteen kuuluu koetehdasrakennus. Senaatilta saatu tarkentunut kustannusarvio tehdasrakennukselle on 20 M€. Se edellyttää kokoluokkansa takia Valtioneuvoston rahavaliokunnan päätöstä, jossa Senaatti valtuutetaan rakentamaan koetehdas GTK:lle. Suunnittelut tapahtuvat siten, että uuden koetehtaan rakentaminen voidaan aloittaa vuoden 2025 lopulla ja koetehdas on täyden kapasiteetin toiminnassa vuoden 2028 aikana.

Outokumpu Sustainable Mining Solutions Hub -kokonaisuus

Perustelu: Outokummun kaupungilla on kunnianhimoinen kaivannaisalan kehittämishankekokonaisuus nimeltä Outokumpu Mining Camp, joka sisältää seuraavat osa-alueet, joille odotetaan valtion eri hallinnonalojen tukea:

1. Kaivannaistoiminnalle ja teollisuudelle tärkeiden tie- ja logististen yhteyksien rahoituksen turvaaminen liikenneturvallisuusperustein: Kylylahti-Luikonlahti ja Hautalampi-Luikonlahti-tieosuudet (LVM).
2. Toisen asteen koulutuksen kehittäminen Outokummussa erityisesti metalli- ja kaivannaisalan tarpeisiin (OKM).
3. Geologian tutkimuskeskuksen mineraalitekniikan laboratorion toiminnan ja toimintaedellytysten edelleen vahvistaminen Outokummussa (TEM).
4. Yritysten toimintaedellytysten parantamiseen ja työllisyyden edistämiseen tähtäävät investoinnit Outokummun Teollisuuskylässä. Yritysten toimintaympäristön kehittämisavustusten myöntäminen kuntaomisteisille toimitilayhtiöille tulisi olla mahdollista Itä- ja Pohjois-Suomen alueella 30-40 % avustustason mukaisena silloin, kun tilat rakennetaan todennettuun tarpeeseen rakennettaviin, korjattaviin tai laajennettaviin toimitiloihin sijoittuvalle pk-yritykselle, joka synnyttää alueelle uusia työpaikkoja. Tämä edellyttäisi muutoksia yritystukilakiin ja -asetukseen (TEM).

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

Kansallinen alueiden omaehtoisen kehittämisen määräraha

Perustelu: Kansallisella aluepolitiikalla ja rahoituksella on tuettava väestön, työllisyyden ja yritystoiminnan kehityksen kannalta tärkeää uudistumiskykyä ja alueiden omaehtoista kehittämistä. Tätä varten on tarkoituksenmukaista ottaa valtion budjettiin erillinen määräraha.

Alueellinen kuljetustuki Itä-Suomen vientiyrityksille

Perustelu: Alueellinen kuljetustuki on ollut tärkeä tukimuoto, jolla on kompensoitu Itä- ja Pohjois-Suomen harvaan asuttujen alueiden pk-yritysten pitkistä kuljetusmatkoista aiheutuneita lisäkustannuksia. Tukirahoituksen riittävyys ja pitkäjänteisyys vaikuttavat merkittäväällä tavalla monien alueen tuotannollisten yritysten toimintaedellytyksiin ja kannattavuuteen.

Tuen merkitys on entistä korostuneempi muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa, jossa liikennöinti aiemmin monille Itä-Suomen vientiyrityksille tärkeällä Saimaan kanavalla ei ole enää mahdollista. Alueen vientiyritykset ovat joutuneet hakemaan vaihtoehtoisia logistiikkaväyliä ja monissa tapauksissa myös korvaavia markkinoita jalostamilleen tuotteille. Esimerkiksi pohjoiskarjalaisten yritysten viennistä noin 10 % suuntautui vuonna 2021 Venäjälle. Tilanteen haasteellisuutta on entisestään lisännyt polttoainekustannusten ja junakuljetusten hintojen merkittävä nousu.

Toimintaympäristön muutos on vaikuttanut monen yrityksen kuljetuskustannuksiin ja kannattavuuteen. Muuttuneessa tilanteessa tukea tulee laajentaa itäisen Suomen vientiyrityksiin. Se, etteivät kuljetukset Saimaan kanavalla ole mahdollisia, vaikuttaa vientiyritysten ohella myös monien tuontiraaka-aineista riippuvaisten tuotannollisten yritysten toimintaan. Esimerkiksi betoniteollisuuden Joensuussa tarvitsema sementti on aiemmin tullut Saimaan kanavan kautta, nyt kuljetuskustannukset ovat vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen käytön takia nousseet rajusti ja tilanne on vaikeutunut. Alueellisen kuljetustuen tulee olla kaksisuuntaista ts. tuen myöntäminen tulee olla mahdollista myös yritysten tuotannossaan tarvitsemien raaka-aineiden ja puolivalmisteiden kuljetuskustannusten nousun kompensoimiseksi.

Lisäksi kuljetustukeen osoitettavien myöntövaltuuksien tulee olla valtion budjetissa riittävät suhteessa äkillisesti muuttuneen toimintaympäristön aiheuttamiin lisäkustannuksiin yrityksille. Tavoitteena on oltava tuotannollisten yritysten kilpailukykyyn ja toiminnan jatkuvuuden turvaaminen koko maan laajuisesti, myös yrityksille, jotka sijaitsevat kaukana toimivista tuonti- ja vientisatamista.

Yrityskiinteistöjä omistaville kuntien yhtiöille palautettavat investointituet

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

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

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

Outokummun Hautalammen kaivos

Perustelu: Kaivoshankkeiden ympäristölupamenettelyn sujuvuuteen on panostettava ja eri viranomaisten yhteistyötä on tehostettava. Aluehallintovirastojen sekä hallinto-oikeuksien resurssit on turvattava. Erityisesti kaivostoiminnan osalta on:

- palautettava lupaviranomaiselle mahdollisuus tarkistuttaa tarvittavat lupamääräykset määräajoin
- selvitettävä kaivosluvan ja ympäristöluvan parempaa yhteensovittamista erityisesti uusien hankkeiden osalta
- arvioitava malminetsinnän lupajärjestelmän kehittämistä ja mahdollisuutta korvata varausjärjestelmä
- vakuuksien kokonaisuutta kehitettävä ministeriöiden yhteistyönä.

Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

Väljästi asuttujen alueiden hyvinvointipalveluiden pilottiympäristö - innovaatioiden testaamisen ekosysteemi (Living Lab)

Kustannusarvio 3 M€

Perustelu: Yleisesti tunnistetut haasteet hyvinvointipalveluiden järjestämisessä ja tuottamisessa kohdistuvat ikäänymiskehityksen myötä kasvavaan palveluntarpeeseen ja työvoiman saatavuuteen. Nämä haasteet korostuvat väljästi asutuilla alueilla kuten Pohjois-Karjalassa, mutta koskettavat laajemminkin koko yhteiskuntaa.

Jatkossa on entistä tärkeämpää hyödyntää nykyistä tehokkaammin teknologian mahdollisuudet, kehittää liikkuvia palveluja sekä ottaa käyttöön aikaisemmassa kehittämistyössä testattuja toimintamalleja sekä panostaa ennaltaehkäisevään työhön.

Työvoiman saatavuuteen liittyvät haasteet korostuvat Joensuun keskuskaupungin ulkopuolella. Samaan aikaan 65+ -vuotiaiden osallistuminen työelämään on kasvattanut kiinnostusta ja näin ollen tarvitaan myös ratkaisuja osaamisen kehittämiseen ja työurien jatkamiseen varsinaisen työuran jälkeen.

Karelia-ammattikorkeakoulu esittää perustettavaksi väljästi asuttujen alueiden hyvinvointipalveluiden Living Labin – innovaatioiden testaamisen ekosysteemin. Living lab rakentuisi siten, että jokin Pohjois-Karjalan seutukunta toimisi hyvinvointipalveluiden kehittämisen innovaatioalustana. Pääpaino olisi palvelujen tuottamisen haasteissa pitkien välimatkojen oloissa, joka tarkoittaa mm. laaja-alaista teknologian hyödyntämistä, kuten liikkuvien ja etäpalvelujen kehittämistä, uusien ja jo testattujen toimintamallien käyttöönottoa, henkilöstön koulutus- ja valmennusprosesseja, uusien palvelumuotojen ja niiden yhdistelmien kehittämistä palvelumuotoilun keinoin, tutkimuksen ja arvioinnin yhdistämistä kehittämisen tueksi, kansainvälistä tutkimus- ja kehittämistoimintaa sekä yritysten ja järjestöjen osallistumista kehittämistyöhön.

Living Lab tuottaisi kansallisesti ja kansainvälisesti kiinnostavaa tietoa, palveluja ja toimintamalleja väljästi asutun alueen hyvinvointipalveluiden tuottamiseksi, jotka parhaimmillaan ovat monistettavissa laajempaan käyttöön. Tärkeintä on se, että toiminta näkyisi kansalaisille nykyistä parempina ja vaikuttavampina palveluina sekä vaikuttaisi positiivisesti työvoiman saatavuuteen ja työssä pysymiseen.

Väljästi asuttujen alueiden hyvinvointipalveluiden Living Labin kehittämiseen, testaamiseen ja perustamiseen tarvitaan kohdennettua rahoitusta sekä pilottialueelle että muille kehittämistoimijoille. Karelia-ammattikorkeakoululla on kiinnostusta ottaa tässä kehittämistyössä koordinoiva rooli.

Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

Ilmastokestävyyttä Kolin kansallispuistoon

Kustannusarvio 500 000 euroa

Perustelu: Kolin kansallispuisto kuuluu Suomen suosituimpien kansallispuistojen joukkoon. Viimeaikaiset käyntimäärät ovat olleet 250 000 vuotuisen käynnin tasoa. Virkistyskäytön tuomat hyödyt ovat toisaalta kansanterveydellisiä, toisaalta paikallistaloutta tukevia. Viimeksi mainitun hyödyn aikaansaa käyntimäärän lisäksi kehittynyt matkailualueen palvelurakenne.

Ajat muuttuvat. Käyntimäärien nousu edelleen on mahdollista, ellei jopa todennäköistä. Tämä tuo mukanaan monenlaisia haasteita sekä saavutettavuuden, reittien ja maaston kulumiskestävyyden, ja palvelumuotoilun suhteen. Millaisia ratkaisuja Kolilla lähitulevaisuudessa tarvitaan, jotta käyntimäärien kasvu on mahdollista, samalla pysyen kuitenkin käytön suhteen kestävällä tasolla, ja että asiakaskokemus säilyy hyvänä? Ilmastoskenaarioissa lumettoman kauden pituus kasvaa, kesäiset hellejaksot yleistyvät, pitenevät ja voimistuvat, talviaikainen sadanta lisääntyy ja kaikki sään ääri-ilmiöt todennäköisesti yleistyvät. Miten luonto- ja kulttuuriarvojen suojelun ja kestävä matkailukäytön yhtälö ratkaistaan, kun olosuhteet muuttuvat? Onko haavoittuvuudet tunnistettu? Esimerkiksi eroosion ehkäiseminen polkureiteillä on uuden haasteen edessä, kun talviaikaiset vesisateet lisääntyvät, ja rankkasateet mahdollisesti yleistyvät.

Edellä kuvattujen haasteiden voittamiseksi on tarpeen kehittämishanke, johon sisältyy sekä suunnittelua, laajaa paikallisten asukkaiden, matkailusektorin ja ilmastoasiantuntijoiden osallisuutta, sekä tarvittavia kestävyttä lisääviä toimenpiteitä maastossa. Osa kokonaisuutta on luontokeskus Ukkoon tuotettava näyttelyuudistus, jonka tavoitteena on viestiä ympäristökasvatuksen keinoin Kolin (ja laajemminkin suojelualueiden) luontoarvoista sekä niiden ilmastoviisaasta turvaamisesta ja virkistyskäytön kestävästä ratkaisusta.

Edellä mainittua kehittämishanketta täydentäisi investointihanke, jota varten Metsähallitus esittää rahoitustarpeen, 500 000 euroa. Tähän sisältyvät:

- Luontokeskus Ukon uudet näyttelysisällöt
- Luontokeskus Ukon sähköjärjestelmän uudistaminen
- Kolin kansallispuiston virkistyskäytön kulunohjausrakenteet: portaat, opasteet, aidat ja kaiteet.

Retkeilyalueen suunnittelu Kiteelle

Suunnittelun kustannusarvio 100 000 euroa

Perustelu: Tavoitteena on retkeilyalueen suunnittelutyön aloittaminen Pyhäjärven saariston ja Puruveden alueelle yhdessä Metsähallituksen kanssa.

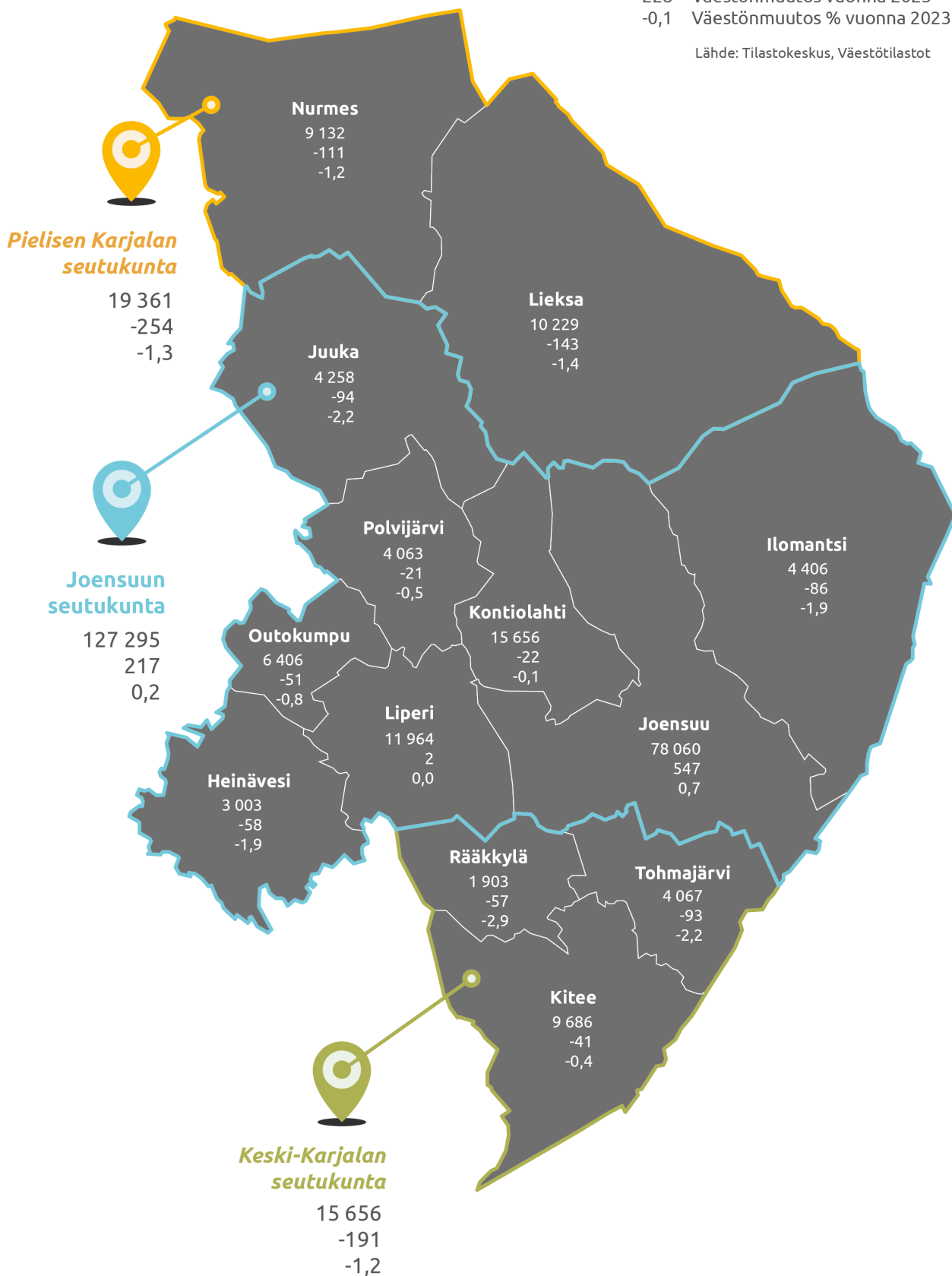
Väestönmuutokset



Pohjois-Karjala

162 312 Väkiluku 31.12.2023 (ennakkotieto)
-228 Väestönmuutos vuonna 2023
-0,1 Väestönmuutos % vuonna 2023

Lähde: Tilastokeskus, Väestötilastot





POHJOIS-KARJALA
Maakuntaliitto