



POHJOIS-KARJALA  
Maakuntaliitto



# ***Vaikuttamisen kärjet 2026 – Pohjois-Karjala***



# **VAIKUTTAMISEN KÄRJET 2026**

**Pohjois-Karjala**

**Maakuntahallitus 24.3.2025**

**Pohjois-Karjalan maakuntaliitto**

**Joensuu 2025**

## Vaikuttamisen kärjet 2026 – Pohjois-Karjala

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto  
Pielisjoen linna, Siltakatu 2 80100 JOENSUU  
kirjaamo@pohjois-karjala.fi  
[www.pohjois-karjala.fi/maakuntaliitto](http://www.pohjois-karjala.fi/maakuntaliitto)

Kansilehden kuva      Jarno Artika

Koonti                      Kimmo Niiranen

Kärkihankkeet          Jarno Turunen

Liikenne                    Jyrki Suorsa ja Jarno Turunen

Painopaikka Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Joensuu 2025

## *Sisällysluettelo*

<b>Saatteeksi .....</b>	<b>4</b>
<b>Kärkihankkeet .....</b>	<b>5</b>
<b>Liikenteen kärkihankkeet.....</b>	<b>6</b>
<b>Esitykset hallinnonaloittain.....</b>	<b>7</b>
<b>Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26).....</b>	<b>7</b>
<b>Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27) .....</b>	<b>8</b>
<b>Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28) .....</b>	<b>9</b>
<b>Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29).....</b>	<b>14</b>
<b>Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30) .....</b>	<b>18</b>
<b>Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31) .....</b>	<b>24</b>
<b>Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32) .....</b>	<b>40</b>
<b>Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33) .....</b>	<b>47</b>
<b>Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35) .....</b>	<b>49</b>

## Saatteeksi

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto kokoaa vuosittain maakunnan elinvoiman vahvistamiselle tärkeät asiat ja kärkihankkeet, joiden toteuttaminen edellyttää valtion rahoitusta ja maakunnan ulkopuolella tehtäviä päätöksiä. Pohjois-Karjalan maakuntahallitus hyväksyi tämän Pohjois-Karjalan vaikuttamisen kärjet -asiakirjan kokouksessaan 24.3.2025.

On elintärkeää, että valtio investoi Pohjois-Karjalan energiaratkaisuihin sekä saavutettavuuteen. Tavaravirrat siirtyivät entistä enemmän raiteille ja kumipyörille Venäjän hyökättyä Ukrainaan. Tärkeimpiä edunajamisen tavoitteita on, että valtio kiirehtii Karjalan radan Imatra–Joensuu-rataosuuden kunnostusta. Karjalan radan kehittäminen on samalla Itä-Suomen maakuntien kärkihanke. Uutena liikenteen kärkihankkeena on nostettu rataverkon sähköistysohjelman laatiminen ja kiskobussien korvaavan kaluston hankinta.

Pohjois-Karjalassa on vireillä useita energiainvestointeja, joiden eteneminen riippuu erityisesti sähkönsiirtoverkon kapasiteetista. Pohjois-Karjala esittääkin, että kantaverkon vahvistamista itäisimpään Suomeen kiirehditään ja keinot tuulivoiman rakentamiseksi laitetaan vihdoin toimeksi. Julkisten palvelujen osalta on tärkeää turvata yhdenvertaiset kuntapalvelut sekä sosiaali- ja terveyspalvelut myös itäisimmässä Suomessa. Pohjois-Karjala tunnetaan vahvasta metsäosaamisesta, fotonikasta ja Kolin matkailualueesta, ehkä jatkossa entistäkin vahvemmin myös mineraali- ja kiertotalousosaamisesta, ampumahiihdon MM-kisoista sekä uhanalaisista vaelluskaloista.

Maakunnan kärkihankkeet on koottu kunnilta ja muilta maakunnan toimijoilta saatujen esitysten pohjalta. Monet mukaan nostetut asiat ovat konkreettisia esityksiä, jotka odottavat vain rahoituspäätöksiä nyt puoliväliriihestä sekä ensi vuoden valtion budjetin yhteydessä. Osa on luonteeltaan lainsäädännöllisiä aloitteita tai kannanottoja erilaisiin valtion suunnitelmiin.

Kannustamme kaikkia Pohjois-Karjalan edunajajia ja ystäviä viemään yhdessä eteenpäin maakuntamme kärkihankkeita ja luomaan tulevaisuususkoa koko Itä-Suomeen.

Pielisjoen linnassa, 24. päivänä maaliskuuta 2025

Jarno Turunen  
yhteyspäällikkö

Kimmo Niiranen  
maakunta-asiamies

# **Kärkihankkeet**

## ***Rajamaakuntien ja Itä-Suomen kehitys: investoinneilla energiamurros vauhtiin***

1. Kantaverkon rakentaminen itäisimpään Suomeen ja vihreät teolliset investoinnit liikkeelle
2. Tuulivoiman kompensatioalueen perustaminen Itä-Suomeen
3. Rajamaakuntien ja Itä-Suomen erityisasema muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa

## ***Tulevaisuuden osaamisen Pohjois-Karjala***

4. Osaamisen ja tutkimuksen vahvistaminen: metsäosaamisen ja fotonikan osaamiskeskittymä sekä koulutusorganisaatioiden resurssien turvaaminen
5. Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa

## ***Vetovoimaiset kärkikohteet ja kestävämpi tulevaisuus***

6. Kolin kestävä matkailua vahvistavat investoinnit
7. Ampumahiihdon MM-kisat Kontiolahdelle
8. Virtakutuisten vaelluskalahankkeiden edistäminen
9. Kestävä metsien hyödyntäminen EU:n ja kansallisella metsäpolitiikalla

## ***Kestävät tulevaisuuden palvelut ja rakenteet***

10. Kestävä kuntatalous, yhdenvertaiset sote-palvelut sekä valtion aito läsnäolo maakunnassa

# ***Liikenteen kärkihankkeet***

## **Lentoyhteydet**

1. Joensuun lentoyhteyksien säilyttäminen ja palvelutason parantaminen

## **Raidehankkeet**

2. Karjalan radan Imatra–Joensuu-rataosan parantaminen
3. Joensuu–Kontiomäki-rataosan peruskorjaus, välityskyvyn parantaminen ja sähköistys vaiheittain
4. Rataverkon sähköistysohjelma ja kiskobussien korvaavan kaluston hankinta
5. Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki–Helsinki-Vantaan lentoasema–Porvoo–Kouvola
  - Lentoradan ja Itäradan suunnittelu

## **Perusväylänpidon resurssit ja huoltovarmuus**

6. Perusväylänpidon rahoituksen nosto sekä kriittisten siltojen ja alemman tieverkon korjauspaketti

## **Toteutusvalmiit maantiehankkeet**

7. Kantatie 73 Lieksanjoen silta
8. Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta

## **Suunnitteluvalmiuden nosto pääteillä**

9. Valtatien 6 parantaminen Joensuun eteläpuolella
  - ohituskaistojen toteutus Honkavaara–Onkamo
10. Valtatien 9 parantaminen Joensuun ja Kuopion välillä
  - Tuusniemen ja Outokummun välin suunnittelu



## ***Esitykset hallinnonaloittain***

### **Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)**

**Kiteen AIMO-alueen ampumarata-alueiden ja infran suunnittelu ja rakentaminen harrastus- ja kilpailutoiminnan lisäksi myös kriisiajan tarpeisiin**

Kustannusarvio 1,2 milj. euroa

Perustelu: Kiteen AIMO-alueelle Tolosenmäkeen on rakenteilla alan harrastajien ja Kiteen kaupungin toimesta Itä-Suomen merkittävin ampumaurheilukeskus. Ensimmäinen lyhyen radan hirvi-, pienoiskivääri- ja pistoolirata on valmistumassa vuonna 2025. Alueelle on suunnitteilla kivääriratojen lisäksi mm. haulikkoradat. Alue tulee soveltumaan hyvin myös kriisiajan tarpeita ajatellen. Alueella on tiestö ja parkkipaikat, mutta alueelta puuttuvat ja sinne on rakennettava huoltorakennukset, valot, vesijärjestelmät sekä edellä mainitut kivääriradat (100 m ja 300 m). Suunnittelun ja toteutuksen kustannusarvio on 1,2 miljoonaa euroa.

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

### **Tuulivoimapotentiaalin hyödyntäminen ja ilmavalvontasuorituskyvyn vahvistaminen**

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on merkittävästi tuulivoimapotentiaalia, mutta investoinnit ovat jääneet toteutumatta voimaloiden ilmavalvontatutkille aiheuttamien ongelmien vuoksi. Energiaomavaraisuuden kasvattamiseksi on haettava ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on mahdollista nykyistä laajemmin myös Itä-Suomessa.

Puolustusvoimille tulee antaa selkeä toimeksianto valmistella vuoden 2025 aikana tarvittavan korvaavan ja uuden ilmavalvontasuorituskyvyn hankkimiseksi toimeenpanokelpoinen esitys, jolla tosiasiallisesti mahdollistetaan itärajan läheisten alueiden tuulivoimarakentaminen. Tavoitteena tulee olla ilmavalvontasuorituskyvyn vahvistaminen nykytilanteeseen verrattuna. Toteutukseen haetaan kansallisen budjettirahoituksen tueksi rahoitusta EU:lta ja Natolta.

### **Puolustusvoimien palvelukeskuksen vahvistaminen**

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 kehittämislle myös nato-Suomessa.

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. 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 onnistumaan käytännön Itä-Suomi-toimenpiteenä. Joensuun kaupunki on valmis tukemaan palvelukeskuksen toimintaa ja kasvua mm. toimitiloihin liittyvin ratkaisuin. Toimialaan liittyviä täydennyskoulutuksia voidaan räätälöidä yhdessä alueen koulutusorganisaatioiden kanssa.

Puolustusvoimien palvelukeskusta ja Joensuun päätoimipaikkaa tulee vahvistaa sotilaallisen liittoutumisen ja kansainvälisen liikkuvuuden lisääntymisen seurauksena syntyvillä kansainvälisillä toiminnoilla ja hallinnollisilla tehtävillä.

# Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

## Kärkihanke: Kestävä kuntatalous, valtionosuusjärjestelmän uudistaminen oikeudenmukaiseksi

Perustelu: Kuntien taloustilanne jatkuu Pohjois-Karjalassa erittäin haastavana. Vaikka vuoden 2024 tulokset ovatkin tyydyttäviä johtuen erityisen korkeista ns. 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 vuodesta toiseen.

Vuoden 2025 alusta tapahtui 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 2025 alkaen. Heikkeneminen tulee kiihtymään vuosina 2026–27. Kustannusvastuun merkittävä nousu työttömyysturvasta yhdistettynä alhaisiin valtionosuuksiin merkitsee erityisen suurta painetta kuntatalouteen.

Kun myös verotulojen kehitys uhkaa Pohjois-Karjalassa jäädä jälkeen yhä enemmän koko maasta, tarvitaan pikaisesti valtionosuusjärjestelmän kokonaisuudistusta turvaamaan yhdenvertaiset kuntapalvelut koko Suomessa. Uuden kunnan palveluista vastaamiseen ei ennakoitu tulo-rahoitus riittä ja paineita on joutua kiristämään jo lähtökohtaisesti koko maata korkeampaa tuloveroprosenttia. Esimerkiksi vuodelle 2025 peräti kuusi kuntaa Pohjois-Karjalasta joutui kiristämään verotusta, mikä oli maakunnittain yksi suhteellisesti suurimpia määriä.

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 terveystalouden palvelujen 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 selvitetävä 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:

- Valtionosuusjärjestelmän uudistus on toteutettava pikaisesti niin, että se ehtii voimaan vuoden 2027 alusta lähtien. Se tulee toteuttaa siten, että kriteerit vastaavat nykyisiä kuntien lakisääteisiä tehtäviä. Uudistuksessa tulee korjata niitä epäoikeudenmukaisuuksia, joita on valtionosuuksien tasossa kuntien välille päässyt syntymään.
- 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.
- TE-palvelujen valtionosuuksien rahoitusmalli ei huomioi riittävästi kuntien välisiä eroja selviytyä uudesta tehtävästä. 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 joutuvat 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.
- Nykyisestä verotuloihin perustuvasta valtionosuuden tasauksesta on siirryttävä verotulojen täydennysjärjestelmään. Siinä kaikille maan kunnille taataan maan keskimääräinen laskennallinen verotulo asukasta kohti. Hyvänä puolena on nähtävä myös se, että mallissa ei leikata rajan ylittäviltä ns. vahvan veropohjan kunnilta mitään pois.
- Nykyisin tasauksen laskennassa huomioidaan kuntien saamista kiinteistöveroista vain puolet. Tuulivoiman kiinteistövero ei lasketa tasaukseen mukaan, mikä eriarvoistaa kuntia. Erityisesti ne kunnat, joissa ei ole ollut mahdollista tuottaa tuulivoimaa puolustusvoimien kiellon takia ovat tasauksen suuruudessa menettäneet valtionosuuksia.
- Ei ole oikeutettua, että Pohjois-Karjalan kunnat joutuvat kärsimään paitsi tuulivoiman rakentamisen estymisessä, myös valtionosuuksissa. Valtakunnallisen puolustusveloitteen hoitamisesta aiheutuvat menetykset on korvattava kunnille.
- Valtionosuuksien tasauksien laskennassa mallista riippumatta tulee huomioida kaikki kunnat saamat verotulot, mikä takaa oikeudenmukaisen järjestelmän ja valtionosuuksien määrän.

## **Kärkihanke: Yhdenvertaiset sote-palvelut: Muutos lakiin hyvinvointialueiden rahoituksesta ja hyvinvointialueiden riittävän rahoituksen turvaaminen**

Perustelu: Hyvinvointialueen rahoituslakiin on saatava muutos siten, että toistaiseksi voimassa oleva siirtymätasaus poistetaan laista kokonaan. Siirtymätasaus on täysin epäoikeudenmukainen, eikä minkään hyvinvointialueen pitä jäädä pysyvästi kärsimään siitä. Valtiovarainministeriön laskelman mukaan siirtymätasaus leikkaa Pohjois-Karjalan hyvinvointialueen rahoitusta 356 euroa / asukas (yhteensä 57,7 milj. euroa) pelkästään vuonna 2026. Siirtymätasauksen poisto antaisi Pohjois-Karjalan hyvinvointialueelle muiden alueiden kanssa yhdenvertaiset resurssit sosiaali-, terveys-, ja turvallisuuspalveluiden järjestämiseen. Riittävän ja oikeudenmukaisen rahoituksen turvaaminen on erittäin merkityksellinen asia koko Pohjois-Karjalalle.

## **Kärkihanke: Rajamaakuntien ja Itä-Suomen erityisasema muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa**

Perustelu: Venäjän hyökkäys Ukrainaun vaikuttaa monin tavoin Pohjois-Karjalan ja itäisen Suomen rajamaakuntien kehitykseen. Kriisillä on Suomessa ja erityisesti rajamaakunnissa merkittäviä vaikutuksia mm. energiaan, huoltovarmuuteen, yrityksiin ja elinvoimaan, työvoiman saatavuuteen sekä Suomen ja Venäjän välisellä rajalla toteutettaviin EU:n ulkorajayhteistyöohjelmiin ja yleisemmin EU:n tulevaan aluepolitiikkaan.

Valtioneuvoston kanslia käynnisti tammikuussa 2024 hallitusohjelmakirjaukseen perustuvan Itäisen Suomen ohjelmatyön. Helmikuussa 2025 pääministerille luovutetun ohjelmaehdotuksen tavoitteena on itäisen Suomen mahdollisuuksien täysimääräisen hyödyntämisen edistäminen erityisesti taloudellisen kasvun, alueellisen elinvoiman, investointien vauhdittamisen, osaamisen kehittämisen ja työvoiman saatavuuden näkökulmista.

Itäisen Suomen ohjelman ohella hallituksella on myös muita mahdollisuuksia luoda ratkaisuja tilanteeseen. Ohjelman laatimisen yhteydessä itäisen Suomen muuttuneen tilanteen kompensoimiseksi ja alueen kehityksen vahvistamiseksi esitettiin joukko toimenpiteitä, joita ei nostettu mukaan lopulliseen ohjelmaan. Näitä hyvin perusteltuja esityksiä ei tule hylätä, vaan niiden toimeenpanon mahdollisuuksia on arvioitava vakavasti.

### **Itäisen Suomen ohjelman toimeenpano ja seuranta**

Helmikuussa 2025 pääministerille luovutettu Itäisen Suomen ohjelmaehdotus sisältää joukon merkittäviä toimenpiteitä itäisen Suomen kehityksen edellytysten parantamiseksi. Ohjelmaan kirjattuja toimenpiteitä ja linjauksia ei kuitenkaan ole ohjelma-asiakirjassa kaikilta osin konkretisoitu, resursoitu, aikataulutettu tai vastuutettu. Valtioneuvoston on pidettävä huolta ohjelman seurannasta ja siitä, että esitetyt toimenpiteet viedään toteutukseen.

### **Erityisratkaisu Itä-Suomen rajamaakuntiin EU:n tulevalle ohjelmakaudelle**

Hallituksen on vaikutettava Euroopan unionin tulevan ohjelmakauden valmisteluun siten, että EU:n itärajalta luodaan erityisratkaisu ja merkittävä kokonaisrahoitus, jolla mahdollistetaan myös uusien politiikkakeinojen käyttöönotto raja-alueilla esimerkiksi investointien vauhdittamisessa.

## **Tuulivoiman kompensatioalueen perustaminen Itä-Suomeen**

Puolustusvoimien linjaukset ilmavalvonnan suhteen ovat käytännössä estäneet tuulivoiman rakentamisen itäisimmässä Suomessa. Tilanne asettaa alueet keskenään eriarvoiseen asemaan. Energiaomavaraisuuden lisäämiseksi on etsittävä ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on nykyistä laajemmin mahdollista myös itäisessä Suomessa. Suomeen tulisi perustaa kompensatioalueita, joiden avulla voitaisiin mahdollistaa tuulivoimaa ja korvata nykyiset tutkajärjestelmät uusilla.

Asian ratkaisemisen merkitys on suuri koko itäisen Suomen ja erityisesti Pohjois-Karjalan yritystoiminnalle ja erityisesti vihreän siirtymän investointien saamiseksi alueelle. Jo nyt on tullut useissa yritysten investointikohteissa esiin, että sähkön riittävä saanti on ollut joko esteenä investoinneille tai investoinnit ovat toteutuneet huomattavasti pienempinä. Pohjois-Karjalan elinvoima on saanut pahoja kolhuja Venäjän aloittaman hyökkäyksen vuoksi. On kohtuutonta olettaa, että rajamaakunta joutuu nyt koko Suomen, EU:n ja Naton turvallisuutta takaavana rajamaakuntana maksamaan sijainnistaan korkean hinnan.

Tuulivoimarakentamisen muiden energiainvestointien tukemiseksi tavoitteeksi tulee asettaa Fingridin kantaverkon Huutokoski–Kontiolahti 400 kV:n voimalinjan valmistuminen viimeistään 2032 mennessä. Hankkeella kytketään Pohjois-Karjalan maakunta 400 kV:n sähkönsiirtoverkon piiriin. Tavoitevuoden asettaminen on tärkeää, sillä muutoin ylätason keskustelu jatkuu ja investointeja jää toteutumatta. Yleissuunnittelu ja YVA on käynnistettävä vuonna 2025. Myös Fingridin kantaverkon 400 kV:n voimalinjan esivalmistelua koskien ns. Itä-Suomen Vaaralinjaa Kainuu–Pohjois-Karjala–Etelä-Karjala tulee vauhdittaa. Reittisuunnittelu on käynnistettävä vuonna 2025. Fingridin on päivitettävä investointiohjelmaansa edellä mainitut Itä-Suomen uudet kantaverkkoyhteydet ja aikataulutettava niiden toteutus.

Ensimmäinen tuulivoiman kompensatioalue on perustettava Itä-Suomeen, joka kattaa keskeisimmät tuulivoima-alueet Pohjois-Karjalasta, Pohjois-Savosta ja Kainuusta. Valtion on vauhditettava kompensatioalueen perustamista ja sitouduttava sen rahoittamiseen. Tuulivoiman rakentaminen Itä-Suomeen lisää koko Suomen kokonaisturvallisuutta sähköntuotannon hajautuksen avulla.

## **Elinkeinoelämän keskusliiton (EK) esittämien toimenpiteiden käynnistäminen ja rahoituksen varmistaminen**

Elinkeinoelämän keskusliiton keväällä 2024 julkaisema toimenpideohjelma ja esitys itäisen Suomen erityistalousalueen perustamisesta sisältää monia merkittäviä ja toteutuskelpoisia toimenpiteitä. Esitykseen kuuluvia toimenpiteitä ovat mm. 1) EU-rahoituksen varmistaminen Itä-Suomeen, 2) Investoinnit energiaan ja vihreään siirtymään, 3) Yhteydet kuntoon digissä, liikenteessä ja matkailussa sekä 4) Mittelstand-yrittäjyys, pilotit ja kokeilukulttuuri. EK:n ohjelmaa on valmisteltu laajassa yhteistyössä, joten ohjelman vaatiman rahoituksen ja järjestelyiden varmistaminen on tärkeää.

## **Eryistalousalueen perustaminen ja alueellinen verokannustinkokeilu**

Itä-Suomeen on perustettava erityistalousalue, joka tarjoaa erilaisia verokannustimia alueelle investoiville ja siellä toimiville yrityksille. Eryistalousalueen perustaminen tukisi yritysten kasvua, jonka esteenä ovat mm. vakuuksien ja riittävän kilpailukykyisen rahoituksen saaminen. Itäisen Suomen erityistalousalue-ehdotus sisältää Finnveran

erityistoimenpiteitä itäiseen Suomeen, kuntayhtiöiden investointien rahoitusmahdollisuuksien mahdollistamista yritysten toimitiloihin sekä houkuttelevampia verotusratkaisuja. Samalla tuettaisiin EU:n suorien rahoitusmahdollisuuksien maksimaalista hyödyntämistä.

Itä-Suomen elinvoiman vahvistaminen muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa on tärkeää koko maan menestymisen kannalta. Suomi voi menestyä vain huolehtimalla yrittäjyyden toimintaedellytyksistä, työvoiman saatavuudesta, asukkaiden hyvinvoinnista ja muista alueen elinvoimaa vahvistavista tekijöistä kaikkialla Suomessa. Verokannustinkokeiluun pitää liittää käytännön toimenpiteenä myös opintolainahyvityksen käyttöönotto.

### **Kärkihanke: Valtion 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. Lupa- ja valvontatoimet on toteutettava yhdenvertaisesti koko maassa. Maakuntien kärki-investointien lupakäytännöt tulee saada sujuvimmiksi.

Organisatoristen rakenteiden uudistamisella voidaan tehostaa toimintoja ja saavuttaa synergiaetuja. On kuitenkin erittäin tärkeää, ettei hallinnollisen uudistuksen yhteydessä siirretä asiantuntijoita tai päätöksentekijöitä muuanne. 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.

Valtion aluehallinnon uudistaminen (ELY:t, AVI:t) on toteutettava siten, että asiantuntijat työskentelevät ja palvelut ovat tosiasiallisesti saatavilla jatkossakin Joensuussa ja Pohjois-Karjalassa. Toiminta ei saa keskittyä Kuopioon ja elinvoimakeskuksilla tulee olla riittävät resurssit kaikissa maakuntakeskuksissa. Myös liikenneasioissa on tärkeää vahvistaa läsnäoloa ja vahvistaa liikenteen kärkihankeiden edistämistä maakunnassa.

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

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

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

## Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

### Kärkihanke: Osaamisen ja tutkimuksen vahvistaminen: metsäosaamisen ja fotonikan osaamiskeskittymä sekä koulutusorganisaatioiden resurssien turvaaminen

Perustelu: Alueen vahvuuksiin linkittyvä tutkimus ja koulutus ovat aluekehityksen avaintekijöitä. Joensuun kaupungin ja valtion välisen innovaatiotoiminnan ekosysteemisopimuksen kansainväliset kärkialat ovat bio- ja kiertotalous ja fotonikka. Joensuun seudun vahva osaaminen ja kehittämispotentiaali biotaloudessa painottuu erityisesti metsäbiotalouteen. Metsäalan osaamiskeskittymän myötä Joensuu on profiloitunut Euroopan metsäpääkaupungiksi. Uusien innovaatioiden keskiössä ovat kiertotalous ja metsän tuomat mahdollisuudet kokonaisuutena. Joensuu on yksi Euroopan johtavista fotonikkakeskuksista ja nopeasti kasvavan alan potentiaali alueelle on merkittävä. Joensuun vahvistaminen kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä ja maakunnan osaamisen kehittäminen edellyttävät panostuksia tutkimusinfrastruktuuriin. Tutkimuslaitosten perustoimintaresurssit on turvattava ja samalla vahvistettava koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan kehittämisen edellytyksiä.

Huippuosaamisen ja -tutkimuksen vahvistamisen ohella tarvitaan laaja-alaista osajatarpeisiin vastaamista ja sen edellyttämää koulutusjärjestelmän riittävää perusrahoitusta. Pohjois-Karjalassa väestörakenteen ikääntymisestä aiheutuva eläköityminen merkitsee haastetta osaavan työvoiman saatavuudelle monilla toimialoilla. Nuorisoikäluokkien pienentyessä tarvitaan panostuksia aikuisten koulutukseen ja myös koulutusperäistä maahanmuuttoa. Myös lasten ja nuorten oppimistulosten heikentyminen Itä-Suomessa on merkittävä haaste. Toisaalta maakunnan koulutusjärjestelmä on vahva ja tarjoaa hyvän lähtökohdan haasteisiin vastaamiseen. Koulutusorganisaatioiden perustoimintaresurssit on turvattava.

Koulutuksen riittävän resurssoinnin ohella on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota yritysten osaamistarpeisiin. Selvityksissä on todettu, että Pohjois-Karjalan oppilaitosten ja yritysten yhteistyö on valtakunnan kärkeä. Tästä huolimatta osaavan työvoiman saatavuus on tuoreen kauppakamariselvityksen mukaan edelleen suurin este yritysten kasvulle ja kehittymiselle eli parantamisen varaa on. Tarvitaan panostuksia kaikilla koulutusasteilla.

Itä-Suomen yliopiston tarjoaman potentiaalin osalta erityisen tärkeää on Euroopan metsäpääkaupungin tutkimus -ja tuotekehityksen turvaaminen sekä Pohjoismaiden hubiksi noussut fotonikan koulutus ja tutkimus. Fotonikka on metsäbiotalouden rinnalla toinen Joensuun kaupungin ekosysteemisopimuksen mukaisista kansainvälisistä kärkialoista. TKI-rahoituslain panostusten lisäksi yliopistojen perustutkimusta ja tutkimusinfrastruktuuria tulee rahoittaa pitkäjänteisesti ja rahoituksen tason on oltava ennakoitavaa ja riittävää.

Karelia-ammattikorkeakoulu luo osaltaan pohjaa maakunnan painopistealojen kehitykselle. Esimerkiksi konetekniikan alla toimiva tarkkuustekniikan osaamisala tekee soveltavaa teollista TKIO-yhteistyötä ja osaamisen siirtoa fotonisten ja tarkkuusteknisten laitteiden tuote- ja tuotannonkehityksessä. Tutkimusinfrastruktuurin ylläpitäminen ja kehittäminen on tärkeää. Turvallisuus, puhdas energia ja digivihreä kasvu, hiilineutraalit ratkaisut, kv-yhteistyö, kestävä matkailu sekä tekniikan ja soten tutkimusympäristöt ovat myös osa huoltovarmuusketjua.



Ammatillinen koulutus vastaa yritysten työvoimatarpeisiin niin nuorten kuin enenevässä määrin aikuisväestönkin osalta. Riverian mukaanpääsy ammatillisen koulutuksen toiminnanohjauksoikeiluun on tärkeää. Kokeilu mahdollistaa joustavammin osaavan työvoiman kehittämisen sekä parantaa osaavan työvoiman saatavuutta Itä-Suomessa.

### **Yliopistojen TKI-rahoitus ja valtionrahoituksen pysyvä lisäys**

Perustelu: Valtioneuvosto on hyväksynyt TKI-rahoituslakiin perustuvan rahoituksen käyttöä koskevan suunnitelman 13.6.2024. Suunnitelma pitää sisällään valtionrahoituksen lisäämisen yliopistoille, korkeakoulutettujen koulutusmäärien kasvattamisen kaikilla tasoilla sekä osaamisperusteisen maahanmuuton lisäämisen. Itä-Suomen yliopiston näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että suunnitelmassa linjattu rahoitustason nosto toteutetaan täysimääräisesti. TKI-rahoituslain panostusten lisäksi yliopistojen perustutkimusta ja tutkimusinfrastruktuuria tulee rahoittaa pitkäjänteisesti ja rahoituksen tason on oltava ennakoitavaa ja riittävää.

Itä-Suomen yliopisto on toteuttanut jo useana vuonna aloituspaikkojen lisäämisen useilla aloilla. Aloituspaikkojen pysyvä lisääminen edellyttää valtionrahoituksen pysyvän lisäämisen määräaikaisten erillisrahoitusten sijaan. Aloituspaikkarahoituksen suuntaamisessa tulee huomioida myös alueellinen tasa-arvo. Yliopisto kouluttaa osaajia koko valtakunnan tarpeisiin, joten esillä ollut lisäaloituspaikkojen kohdentaminen kasvukeskuksiin on huolestuttava keskustelun suuntaus.

### **Lasten ja nuorten oppimiserojen kaventaminen itäisessä Suomessa**

Perustelu: Tuoreissa PISA-tuloksissa oppilaiden oppimistulosten laskeva kehitystrendi on aiheuttanut kansallista huolta. Arvioinnit osoittavat, että oppilaiden osaamisen tasossa (esim. matematiikassa ja äidinkiessä) on yksilöiden, koulujen ja niiden opetusryhmien välisiä eroja, jotka jäsentyvät myös eroiksi alueiden ja sukupuolten välillä. Itäisen Suomen lasten ja nuorten osaamisen tason heikentyminen ja oppimiserojen lisääntyminen on erityisen huolestuttavaa.

Itä-Suomen yliopistossa on pitkäjänteisesti panostettu tutkimukseen, jota kautta voidaan tunnistaa ja ottaa laajemmin käyttöön toimivia keinoja oppimistulosten parantamiseksi. Tutkimusperustaisesti on tärkeää saada nykyistä parempi ymmärrys siitä, mitkä yhteiskunnalliset, hallinnolliset ja alueelliset kehystekijät vaikuttavat oppimistulosten taustalla ja miten eriarvoisuus rakentuu kasvatuksessa ja koulutuksessa.

Oppimistuloksiin vaikuttavat osaltaan myös oppimisympäristöt, opettajan pedagoginen asiantuntijuus ja osaaminen sekä erilaiset koulun arjen käytännöt. Ratkaisuja oppimiserojen kaventamiseksi voidaan löytää esimerkiksi oppimisen vaikeuksien paremmasta tunnistamisesta ja joustavasti vahventuvasta tuesta. Kehittämällä hyvinvointia edistävää koulun toimintakulttuuria voidaan rakentaa läpi koulupolun kantavaa motivaatiota. Esitämme, että Itä-Suomen yliopistolle myönnetään erityisrahoitus kehittämistoimintaan, jolla rakennetaan keinoja lasten ja nuorten oppimiserojen kaventamiseksi yhteistyössä alueen kuntien kanssa.

## **Työ- ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaisen ammatillisen koulutuksen tarjonnan turvaaminen Pohjois-Karjalassa**

Kustannusarvio 64 milj. euroa

Perustelu: Opetus- ja kulttuuriministeriö on myöntänyt ammatilliselle koulutukselle Pohjois-Karjalaan valtionosuusrahoitusta neljälle koulutuksen järjestäjälle yhteensä 64,1 miljoonaa euroa vuonna 2024. Työ- ja elinkeinoelämän tarpeiden mukaisen ammatillisen koulutuksen tarjonnan turvaaminen Pohjois-Karjalassa edellyttää rahoituksen pysymistä vähintään samansuuruisena edelleen vuonna 2026.

Keskuskauppakamarin toteuttaman viimeisimmän osaajakyselyn mukaan yritysten työvoimatarve kohdistuu erityisesti ammatillisen koulutuksen suorittaneisiin osajiin. 82 % vastaajista kertoo tarvitsevänsä ammatillisen toisen asteen tutkinnon suorittaneita. Myös muiden selvitysten mukaan yksi merkittävistä yritysten kasvun ja elinvoiman kehittymisen esteistä Pohjois-Karjalassa on osaavan työvoiman puute, mikä koskee myös toisen asteen ammatillisen koulutuksen suorittaneita.

Riittävällä rahoituksella varmistetaan yritysten tarpeiden mukainen osaamisen joustava päivittäminen Pohjois-Karjalassa, missä nuorisoikäluokat ovat pienentymässä. Nuorten ikäluokan kouluttaminen työntekijäammatteihin ja yrittäjyyteen ei riitä, vaan jatkossakin tarvitaan työikäisen aikuisväestön kouluttamista uusiin ammatteihin tai osaamisen kehittämistä ja syventämistä nykyisessä ammatissa. Työikäisen aikuisväestön keskuudesta nousee uusia yrittäjiä Pohjois-Karjalaan ammatillisen koulutuksen kautta.

Ammatillisella koulutuksella on merkittävä rooli Suomen rajaturvallisuuden kannalta. Ammatillinen koulutus tukee raja-alueiden asuttuna pitämistä sekä huoltovarmuusalojen osaavan työvoiman saantia. Jatkossa ammatillisen koulutuksen saatavuuden ja saavutettavuuden turvaaminen raja-alueilla edistää pienten kuntien elinvoimaisena säilymistä, mutta koulutuksen tuottaminen vaatii merkittävää taloudellista panostusta.

Ammatillisen koulutuksen toiminnanohjauskokeilu käynnistyy vuonna 2026. Maakunnallisena ja moniammatillisena toimijana Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riverian tulee päästä mukaan kahdeksanvuotiseen kokeiluun. Pohjois-Karjalan ammatillisen koulutuksen laskennallisen rahoituksen ylittävä rahoitustarve on turvattava.

## **Kärkihanke: Ampumahiihdon MM-kisat Kontiolahdelle – Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen kehittäminen kansainvälisenä ampumahiihdon kilpailukeskuksena, kansallisena valmennuskeskuksena sekä kansainvälisten suur tapahtumien järjestämisen areenana**

Kustannusarvio 7 milj. euroa

Perustelu: Suomeen ja Kontiolahteen haetaan ampumahiihdon maailmanmestaruuskilpailuja vuodelle 2031. Kontiolahden ampumahiihtokeskus on vakiinnuttanut paikkansa ampumahiihdon kansainvälisten kilpailujen järjestämisen areenana. Edellisen kerran maailmanmestaruuskilpailut on järjestetty Suomessa vuonna 2015. Kontiolahti tunnetaan lumivarmana kilpailupaikkana, jossa järjestelyt toimivat. Kontiolahdella on järjestetty ampumahiihdon maailmancup-osakilpailuja lähes vuosittain viimeisten vuosien aikana. Tällä hetkellä tiedossa on, että Kontiolahdella järjestetään maailmancupin osakilpailut keväällä 2026, syksyllä 2026 ja 2027. Valtion vahvempi mukanaolo on tärkeää niin kilpailujen hakemisessa, järjestämisessä kuin stadionin infrastruktuurin parantamisessa.

Kontiolahti on saanut kansainvälisen ampumahiihtoliitto IBU:n A-lisenssin ainoana paikkakuntana Suomessa. MM-kisojen saamiseksi Kontiolahdelle stadionin infrastruktuuria tulee kuitenkin jatkuvasti kehittää. Kontiolahden 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 suurtapahtumista kovenee koko ajan ja muissa maissa esimerkiksi ampumahiihtoareenoihin on panostettu kymmeniä miljoonia euroja. Suomen on kansainvälisten tapahtumien järjestämiskilpailussa pysyäkseen panostettava Kontiolahden ampumahiihtostadionin kehittämiseen myös jatkossa. Alueen masterplanissa suunnitellut ampumahiihtostadionin infrastruktuurin parannustoimet arvioidaan maksavan noin 7 miljoonaa euroa.

Tällä hetkellä ensimmäisenä toteutettava hanke on stadionin keskeisimpien latujen valaistuksen uusiminen, johon valtio on myöntänyt miljoonan euron avustuksen vuodelle 2025. Keskeisiä kehitystoimenpiteitä 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.

Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen aikaisemmat kehittämistoimenpiteet on toteutettu vuosina 2015 maailmanmestaruuskisojen ja maailmancupin kisojen edellyttämällä tavalla. Jatkossakin kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontiolahti pidetään kilpailukykyisenä suurtapahtumien järjestämispaikkana ja varteenotettavana ympärivuotisena liikunta- ja matkailukeskuksena.

Kontiorannan entisen varuskunnan alueelle suunnitellaan vapaa-ajan keskusta ja matkailualueita. Alueen rakentamiseksi on tehty yhteistyösopimus Kontiolahden kunnan ja alueella toimivan yrityksen välillä. Rakentamisen mahdollistavan rahoituksen hakeminen on aloitettu. Ampumahiihtokeskuksen aseman vahvistaminen Suomen kansallisena ampumahiihtokeskuksena ja Suomen johtavana kansainvälisten suurtapahtumien järjestämispaikkana edistää vapaa-ajan keskuksen rakentamista ja toisaalta vapaa-ajan keskuksen rakentaminen tukisi ampumahiihtokeskuksen ympärivuotisen toiminnan kehittämistä. Lisäksi alueen lähellä toimii golfkenttä.

Stadionin läheisyyteen on mahdollista rakentaa uusia huolto- ja majoitustiloja, liikuntatiloja sekä ympärivuotista käyttöä tukevaa infrastruktuuria. Hankkeille haetaan myös valtion tai muuta julkista rahoitusta. 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. Alueelle on käynnistetty asemakaavan laatiminen. Stadion on suurtapahtumien järjestämispaikan lisäksi kuntalaisten lähiliikuntapaikka. Alueen soveltumista kuntalaisten ja matkailijoiden käyttöön on kehitetty mm. reitistöjä parantamalla.

# Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

## Kärkihanke: Kestävä metsien hyödyntäminen EU:n ja kansallisella metsäpolitiikalla

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on vahvaa metsäalan osaamista, jota halutaan hyödyntää myös kansainvälisellä tasolla. Vuonna 2023 metsäbiotalous työllisti maakunnassa metsäsektorin toimialoilla suoraan noin 3 000 ihmistä, lisäksi kokonaisuuteen kuuluvat metsäbiotalouteen liittyvät kuljetus- ja energiasektorin sekä koulutuksen ja tutkimuksen työpaikat. Alueella on korkeatasoista ja kansainvälisesti tunnustettua metsäbiotalouden tutkimusta, johon lukeutuvat mm. puun antibakteeristen ominaisuuksien hyödyntäminen erilaisissa pinoiteissa, ligniinin erottelu ja jatkokäyttö fossiilisten raaka-aineiden korvaajana, puun energiakäyttö sekä talteen otetun biogeenisen hiilidioksidin mahdollisuudet esimerkiksi vetytaloudelle. Tämän alan tutkimus- ja innovaatiotyön tukeminen on edellytys Suomen kansallisen biotalousstrategian tavoitteen toteuttamiseksi. Samalla se tukee kestävän biotalouden, vihreiden innovaatioiden ja kilpailukyvyn vauhdittamista Euroopassa.

Pohjoiset havumetsät ovat ainutlaatuisia maailmassa uusiutumiskykynsä ansiosta, ja niillä on hyvät edellytykset metsien kestävään käyttöön sekä siihen perustuvaan elinkeinotoimintaan. Pohjois-Karjalassa puuston kasvu ylittää poistuman, joka vastaa 85 % kasvusta. Pohjoinen metsä vaikuttaa paikallisten elämään monin tavoin, mahdollistaen hyvinvointia ja liiketoimintaa. Itä- ja Pohjois-Suomen alueen metsistä ollaan ylpeitä ja niistä halutaan pitää hyvää huolta ilmastonmuutokseen ja luontokatoon liittyvät haasteet huomioiden. Sen vuoksi metsä- ja puutoimialalla työskennellään kestävyttä vaalien, ammattimaisella otteella, moderneja menetelmiä käyttäen ja samalla perinteitä kunnioittaen. EU:n ja kansallisessa metsäpolitiikassa on tärkeää huomioida seuraavat asiat:

- Metsäpoliittinen päätösvalta ja ohjaus tulee säilyttää EU:ssa jäsenvaltioilla ja alueellista liikkumatilaa on vaalittava. EU:n on varmistettava, että tämä toteutuu kaikilla metsäsektoria koskevilla politiikanaloilla, mukaan lukien ilmasto- ja ympäristösääntelyssä.
- EU:n tulee vahvistaa kokonaisvaltaista lähestymistapaa metsäsektoriin liittyvissä kestävyyskysymyksissä. Ympäristön, talouden, yhteiskunnan ja paikalliskulttuurin tarpeita tulee edistää samanaikaisesti luonnonvarojen kestävä käytön asettamisessa rajoissa.
- Kestävän biotalouden edellytyksenä ovat metsätuotteiden arvoketjujen laajentaminen sekä resurssitehokkuuden vahvistaminen. Kansallisesti ja EU:ssa on panostettava metsistä saatavien korkean jalostusarvon tuotteiden tutkimus- ja innovaatiotyöhön sekä edistettävä niiden markkinoille pääsyä.
- Puupohjaiset rakennusmateriaalit ja muut pitkäikäiset puutuotteet toimivat hiilivarastoina, joiden kautta voidaan korvata fossiilis-intensiivisiä materiaaleja. Parhaan ilmastovaikutuksen saavuttamiseksi substituutiotutkimusta on kuitenkin lisättävä.
- Koska metsät ovat Itä- ja Pohjois-Suomessa merkittävä elinkeino, houkuttelevat ne alueille myös työvoimaa ja investointeja. Turvaamalla toimintaedellytykset metsien kestävään hyödyntämiseen varmistetaan myös alueiden elinvoimaisuus ja itärajan asuttuna pitäminen.
- Venäjälle asetettujen pakotteiden seurauksena kotimaisen puun kysyntä lisääntyi äkillisesti. Tämä on vaikuttanut Suomen hakkuumääriin ja metsäsektorin tilastoihin, mikä tulisi ottaa kattavasti huomioon EU-tason päätöksenteossa.

- Puun tuonnin päättyminen Venäjältä on lisännyt kotimaisen puun kuljetuksia vähäliikenteisillä tie- ja rataverkoilla. Riittävän rahoituksen varmistaminen näiden liikenneverkkojen ylläpidolle ja kunnostamiselle on keskeistä puun hankinta-alueiden saavutettavuuden ja metsäteollisuuden kuljetusketjujen turvaamiseksi.
- Itä- ja Pohjois-Suomi kannattaa aluekohtaisten tietojen yhteensovittamista ja järkevää yhdenmukaistamista EU:ssa sen sijasta, että tuotettaisiin täysin uusia tietokokonaisuuksia metsätiedon keräämiseksi. Ajantasaisen tiedon luominen ja välittäminen edellyttää jo olemassa olevien tiedonkeruujärjestelmien (kuten VMI ja AMO) laajempaa hyödyntämistä.
- Metsänomistajan tulee saada tehdä metsäänsä koskevat päätökset parhaan mahdollisen olemassa olevan tiedon perusteella. Luonnon tilaa kohennettaessa omistaja tulee kannustaa tarvittaviin luonnonhoitotoimenpiteisiin. Kannustimena voivat toimia esimerkiksi talousmetsien luonnonhoitotoimista koituneisiin tulonmenetyksiin kohdistettavat kompensatiivälineet.
- Metsistä saatavat taloudelliset hyödyt eivät rajoitu perinteiseen metsätalouteen. Luonnon monimuotoisuuden ja metsien hyvinvoinnin turvaaminen on edellytys metsiin liittyvien liiketoimintamahdollisuuksien monipuoliselle hyödyntämiselle, kuten matkailu- ja hyvinvointipalveluiden kehittämiselle alueilla.
- Metsät ovat keskeisessä osassa Itä- ja Pohjois-Suomen elämäntapaa ja kulttuuria, ja metsien monikäyttömahdollisuuksia arvostetaan. Suomalaisissa metsissä on mahdollista sienestää, marjastaa tai muutoin vapaasti virkistäytyä jokaisenoikeuksien puitteissa, ja näiden arvojen yhteensovittaminen puunkorjuun kanssa on Itä- ja Pohjois-Suomelle tärkeää.

EU:n ennallistamisasetus on voimassa ja käynnissä on kansallisten suunnitelmien tekeminen. Tässä työssä on tärkeää, että alueet pääsevät aidosti mukaan työhön, jotta myös Suomen sisällä eri alueiden eroavaisuudet ja tarpeet tulevat kunnolla huomioon otetuiksi.

### **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 lisääntymisalueiden kunnostamista. Vaelluskalahankkeita on toteutettava laajalla yhteistyöllä.

Pohjois-Karjalassa kiireellisimmät toimet ovat:

- Vaelluskalakantojen elvyttäminen Heinäveden Palokin koskilla
- Järvilohi- ja taimenkantojen elvyttäminen Lieksanjoella ja muissa Pieliseen laskevissa virtavesissä
- Saramojoen 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. Selvitysten perusteella erityisesti Palokin koskien merkitys koko Saimaan vesialueen vaelluskalojen tulevaisuudelle on osoittautunut huomattavaksi. 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 turbiinia ollaan uusimassa. Vaellusesteiden purkaminen ja poikastuotantoalueen rakentaminen edellyttävät tiivistä yhteistyötä alueen toimijoiden ja voimalaitoksen omistavan yhtiön, Pohjois-Karjalan Sähkö Oy:n, kanssa. Arvon määrittäminen on tehtävä voimalaitoksen omistavan yrityksen kanssa ja yritykselle korvattava täysimääräisesti menetetty tuotto.

Maa- ja metsätalousministeriön asettaman selvitysmiehen tammikuussa 2024 jättämässä 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 myös sitoutua vastaamaan suurimmasta osasta arvioiduista 50 milj. euron kustannuksista koko hankkeen kestoajaksi. MMM:n hallinnonalalle on perustettava voittoa tavoittelematon osakeyhtiömuotoinen toteuttaja- ja omistajaorganisaatio, jonka tulee käynnistää kaupalliset neuvottelut PKS:n kanssa sen omistuksien 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 ollut 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. Yhteistyö on aloitettu vuonna 2016. Useampivuotinen NOUSU-hanke päättyi vuoden 2024 lopussa. Yhteistyön kautta Lieksanjoen koskialueille on mm.

toteutettu laajoja kunnostustoimenpiteitä, emokaloja on siirretty kutualuille, ja alasvaeltavia poikasista varten on rakennettu Suomen ensimmäinen vaelluspoikasten kiinnittolaite, jonka avulla poikaset voidaan turvallisesti siirtää kohti Pielistä. Kaikkiin toimenpiteisiin on liittynyt kiinteästi tutkimuksellisuus, jonka kautta järvilohen käyttäytymisestä ja lajia kohtaavista uhkista on saatu kerättyä paljon uutta tietoa.

Yhteistyöhön tulee sitouttaa eri tahot sekä julkiselta että yksityiseltä sektorilta jatkossakin, ja varmistaa rahoitus jatkotoimenpiteisiin.

Toimenpiteiden rahoittamiseen tarvitaan yksityisen sektorin lisäksi julkisia kehittämisvaroja. Maa- ja metsätalousministeriön sekä Metsähallituksen panostusten jatkuminen toiminnan kehittämiseen vuonna 2026 on välttämätöntä pysyvien tulosten saavuttamiseksi.

### **Saramojoen kunnostamishanke**

Kustannusarvio 0,6 milj. euroa

Toiminnassa oleva Saramojoki-hanke kokoaa yhteen hanketoimijat (kaupunki, kalaosuuskunnat, metsäyhtiöt, kyläläiset, ELY). Saramojoen valuma-alue on laaja 900 km<sup>2</sup> alue, jossa useat joet kasaavat valuman Saramojokeen. Saramojoessa ollut Louhikosken voimalaitos on purettu ja nyt rasvaeväiset virtavesikutuiset kalat pystyvät nousemaan Pielisestä Saramojoen valuma-alueelle.

Hanketoiminta on aloitettu kaksivuotisena hankkeena, jossa Kuohattijoen osalta tehdään vesistön tilan selvitystä, koskikunnostus ja valuma-alueen kunnostuksen suunnittelua sekä pienissä määrin kunnostustyötä. Hanketta ovat rahoittaneet Nurmeksen kaupunki, ELY-keskus sekä Nurmeksen kalaveden osakaskunta, Ylä-Karjalan Luonnonystävät ry, Vaara-Karjalan Leader, Pielisen Karjalan kalatalousalue ja Saramon kalaveden osakaskunta.

Hyvin alkaneen hankkeen osalta on syytä luoda hankeympäristö, jossa koko Saramojoen valuma-alueen kunnostustyötä voidaan suunnitelmallisesti viedä eteenpäin kokonaisuutena. Laaja-alaista hanketta varten tarvitaan kokoaikaista hankeohjausta ja osahankkeiden kehittämistä ja hallintaa.

Saramojoki-hankekokonaisuuden tavoite on parantaa valuma-alueella virtaavan veden laatua ja luoda edellytykset virtavesikutuisten rasvaevällisten kalojen vaellukselle, lisääntymiselle ja elämiselle. Lisäksi hanke yhdistää monia tahoja tavoitteelliseen yhteistyöhön ja luo lisää elinvoimaa alueelle.

### **Metsäbiotalouden uudet avaukset**

Perustelu: Metsäbiotalouden uusien avauksien ja kasvun osalta Joensuun kaupungilla on Euroopan metsäpääkaupunkina paljon annettavaa vahvan yritys- ja osaamisklusterinsa ansiosta. Kaupunki on valmis pilotoimaan ja laajassa verkostoyhteistyössä hakemaan ratkaisuja puuraaka-aineen jalostusarvon nostamiseksi ja koko arvoketjun innovaatiokyvykkyyden kasvattamiseksi. Samalla voidaan edistää alueen toimijoiden (erityisesti pk-yritysten) TKI-kyvykkyyttä ja kykyä saada tukea kilpailluista TKI-ohjelmista.

## **Environment AI –Teknologia- ja osaamishyppy ympäristötiedon tuottamisessa**

Kustannusarvio 4 milj. euroa

Perustelu: Joensuu on merkittävä luonnonvaraosaamisen, ympäristölaskennan ja kaukokartoituksen osaamiskeskittymä. Kehittyvä teknologia ja monipuolinen osaaminen mahdollistavat uusien korkean tason ratkaisujen ja palvelukonseptien syntyminen. Environment AI pohjaa alueen toimijoiden kykyyn tuottaa ultratarkkaa 3D -mallia ympäristöstä ja jalostaa tietoa tekoälyn avulla osaamistuotteiksi. Environment AI alueellinen kehitysloikka mahdollistaisi alueen lukuisille toimijoille (maankäyttö, metsäbiotalous, kaivannaisteollisuus, metsäkoneteollisuus, maatalous, ympäristönsuojelu, maanpuolustus) ennennäkemättömän tavan havainnollistaa toiminta-alueitaan ja laskennallisilla menetelmin tehostaa omaa toimintaansa. Environment AI tarjoaisi alan yrityksille ainutlaatuisen mahdollisuuden kehittää korkean osaamistason palvelutuotteita ja konsepteja kotimaisille ja kansainvälisille asiakkaille.

Haettava erillisrahoitus käytetään pilottialustan luomiseen ja edellä mainittujen toimijoiden saamien hyötyjen havainnollistamiseen sekä syntyvän kokonaisuuden älykkäaseen kansainväliseen markkinointiin ja brändäämiseen.

## **Elintarvike- ja luonnontuotealan tuotekehitysyksikön perustaminen Pohjois-Karjalaan**

Kustannusarvio 2 milj. euroa

Perustelu: Kiteellä on aloittamassa Suomen ensimmäinen teollisen mittakaavan pakastekuivauslaitos. Lisäksi Joensuun Valion tehtaalle tulee suuret laajennusinvestoinnit yhtiön siirtäessä maito- ja juustotuotteiden valmistusta pääkaupunkiseudulta Joensuuhun. Maakunnassa ja Kiteellä tarvitaan elintarvikealan kasvua vauhdittamaan kilpailukykyinen, nykyaikainen ja tehokas tuotekehitysyksikkö, jossa on tarvittava osaaminen ja teknologia. Kiteen yksikkö keskittyy pakastekuivatuspohjaisen tuotteiden tuotekehitykseen. Yksikkö verkostoituu XAMK:n, Foodwestin ja Pohjois-Savon yksiköiden kanssa. Päärahoittajana voi MMM:n lisäksi olla myös OKM tai TEM.

## **Juuan Tahkovaaran retkeilyalueen perustaminen**

Kustannusarvio 5 milj. euroa

Perustelu: Esitetään, että valtioneuvosto päättäisi ulkoilulain 17 §:n 1 momentin nojalla perustaa valtioneuvoston asetuksella ulkoilulain 16 §:n 1 momentin mukaisen Tahkovaaran retkeilyalueen Juuan kunnan alueelle. Vaihtoehtoisesti hanketta voidaan edistää myöhemmin kansallispuistoksi.

Tahkovaaran alueesta on tehty maakuntaliiton AKKE-rahoituksella esiselvityshanke ja pidetty yleisötilaisuudet. Esiselvityshankkeessa on laadittu kehittämissuunnitelma alueelle, jonka laajuus on yli 3 000 hehtaaria. Alueella on luontokokonaisuus, joka on kasvistoltaan erittäin arvokasta. Juuan kunnan tavoitteena on kehittää alueen luontomatkailua ja nostaa se kansallisesti merkittäväksi retkeilyalueeksi. Selvityksessä on käyty läpi Tahkovaaran alueen hyödynnettävyyttä matkailussa ja suunniteltu siihen tarvittavia reitti- ja



ohjelmapalveluinvestointeja. Lisäksi on laadittu muun muassa aluekarttoitus, tehty kävijämäärien arviointi ja kävijäryhmien profilointi sekä suunniteltu kunnostettavien ja uusien reittien rakentaminen ja vaiheistus. Yhteistyötä on tehty kunnan ja paikallisten yritysten sekä alueen tuntevien asukkaiden kanssa. Esiselvityksessä Tahkovaaran aluetta, toteutumismahdollisuuksia sekä aikataulua on esitelty tarkemmin.

Budjetista n. 700 000 euroa on tarkoitus käyttää alueen polkujen, rakennelmien sekä muun infrastruktuurin kehittämiseen. Valtio omistaa alueella merkittävän osan maa-alueesta ja se osin jo nyt on luonnonsuojelun kohteena. Juuan kunta ja Tornator Oyj omistavat noin 3 000 hehtaarin maa-alueesta loput. Kunta on sitoutunut luopumaan omasta metsäomaisuudestaan ja Tornator Oyj on ilmaissut vastaavan halunsa. Suurin osa kokonaisrahoituksesta tulisi käyttää metsäomaisuuden ostoon kunnalta ja Tornator Oyj:ltä.

Metsän mediaanihinta vuonna 2024 n. 3 900 euroa hehtaarilta. Valtion tulisi ostaa tai vaihtaa metsää siten noin 3,9 miljoonalla eurolla, mikäli noin 1 000 hehtaaria metsää vaihtaa omistajaansa. Luku on suuntaa antava.

# Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)

## *Lentoyhteydet*

### **Kärkihanke: Joensuun lentoyhteyksien säilyttäminen ja palvelutason parantaminen**

Kustannusarvio 6 milj. euroa

Perustelut: Valtion omistajaohjauksen kautta on selvitettävä mahdollisuus Finnairin kaupallisesti kannattavaan liikenteen käynnistämiseen Joensuussa ja Kajaanissa. Mikäli tässä ei päästä maaliin, hallituksen on kiirehdittävä päätöstä ostopalvelun optiokaudesta (2026–2028). Erityisen tärkeätä on varmistaa Joensuun ja Kajaanin yhteydet (rahoitus n. 3–3,5 M€/yhteys/vuosi). Optiokautteen on sitouduttava 100 % valtion rahoituksella.

Samalla on turvattava myös pidemmän aikavälin lentoyhteydet maakuntakentille. Alueita ei saa jättää enää ensi vuodelle roikkumaan löysään hirteen ja epävarmuuden tilaan. Maakunnassa on myös valmius tehdä ehdotus mallista, jolla uusissa kilpailutuksissa rahoituksessa ja vuoromäärissä huomioidaan paremmin lentomäärät.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoitteeseen ja lentoasemaverkoston ylläpitoon on sitouduttava Liikenne 12 -ohjelmassa ja yli hallituskausien. Samalla Finavian ja Finnairin valtionohjausta syytä kiristää, jotta maakunnille välttämättömät lentoyhteydet turvataan.

Lisäksi Joensuun lentoyhteyksien vuorotarjontaa on parannettava.

## *Raidehankkeet*

### **Kärkihanke: Karjalan radan Imatra–Joensuu-rataosan parantaminen**

Kustannusarvio 64 milj. euroa 1. vaihe, koko rataosan kunnostus noin 200 milj. euroa

Perustelut: Karjalan radalla Imatran ja Joensuun välillä on nyt ja tulevaisuudessa runsaasti metsäteollisuuden ja muun kansainvälisen teollisuuden sekä kaivostoiminnan kuljetuksia, jotka ovat elintärkeitä yritysten toimintaedellytysten turvaamisen kannalta. Karjalan radan kapasiteettipuutteiden ja häiriöherkkyyden vuoksi kuljetuksia on jouduttu siirtämään maanteille, mikä heikentää liikenneturvallisuutta erityisesti valtatiellä 6. Imatra–Joensuu-ratahankkeen edistäminen on tärkeää teollisuuden kuljetusten häiriöttömyyden ja kansainvälisen viennin mahdollistamiseksi sekä liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi.

Perusparannustoimenpiteillä turvataan radan nykyisen palvelutason säilyminen. Nopeudennoston näkökulmasta välttämätön peruskorjaus sisältää päällysrakenteen uusimisen ja tukikerroksen levantämisen Parikkalan ja Joensuun välillä. Tärkein tunnistettu tarve on parantaa radan välityskykyä, millä turvataan tavaraliikenteen toimintaedellytykset liikenteen kasvaessa ennustetusti. Kustannustehokkain matka-aikahyöty saavutetaan toteuttamalla nopeudennoston tarvitsemat toimenpiteet ilman rataoikaisuja välillä Parikkala–Joensuu.

## **Kärkihanke: Joensuu–Kontiomäki-rataosan peruskorjaus, välityskyvyn parantaminen ja sähköistys vaiheittain**

Kustannusarvio 59 milj. euroa 1. vaihe Joensuu–Nurmes-rataosuuden peruskorjaus ja toimivuuden parantaminen ja noin 15 milj. euroa Joensuu–Uimaharju sähköistys, 2. vaihe noin 56 milj. euroa

**Perustelut:** Joensuu–Kontiomäki-rataosa on 268 kilometriä pitkä ja sähköistämätön osuus. Rataosalla on merkittäviä puutteita sen teknisessä kunnossa, joten sen peruskorjaus on välttämätöntä liikennöinnin mahdollistamiseksi myös tulevaisuudessa. Peruskorjauksella (mm. päällysrakenteen ja pölkkyjen uusimisia, tasoristeysten parantamisia, siltojen ja rumpujen uusimista) saataisiin rataosa pidettävänä liikennöitävässä kunnossa myös tulevaisuudessa.

Joensuu–Kontiomäki-radan kohtauspaikkojen puute, pitkät liikennepaikkavälit sekä kulunvalvonnan puuttuminen Nurmes–Kontiomäki-rataosuudelta aiheuttavat lisäksi koko Pohjois-Karjalasta Kainuuseen ulottuvalle radalle välityskyvyn haasteita. Ratayhteyden välityskykyä olisi suositeltavaa parantaa jo nykyisillä liikennemäärillä. Välityskykyä voidaan parantaa mm. rakentamalla turvalaitevarustusta ja suojastusta sekä uusilla kohtauspaikoilla. Uusien kohtauspaikkojen myötä on mahdollista kasvattaa vuorokauden junamäärää ja parantaa häiriösietoisuutta. Radan henkilöliikenteen kehittämistä edistäviä toimenpiteitä on mm. uuden Bomban seisakkeen toteuttaminen Nurmekseen. Muuttuneessa maailmantilanteessa toimiva ratayhteys Kainuusta Karjalan radalle voisi tarjota ruuhkautuneelle Savon radalle vaihtoehdoisen kuljetusreitit esimerkiksi raakapuukuljetuksissa. Tämä entisestään parantaisi Karjalan radan sähköistyksen hyötykustannussuhdetta. Ensimmäisenä tulisi sähköistää rataosa Joensuu–Uimaharju.

Sähköistäminen palvelisi myös henkilöliikenteen kilpailukykyä. Joensuu–Nurmes-välin kiskobussiyhteys palvelee alueen asukkaita ja matkailijoita. Henkilöjunayhteyden uudelleen avaaminen Kontiomäelle mahdollistaisi liikenteen kytkeytymisen Savon rataan Kuopion suuntaan ja edelleen pohjoiseen Kajaanin ja Oulun suuntaan. Tulevaisuudessa Nurmeksesta pohjoiseen Kontiomäelle suuntautuvan henkilöliikenteen mahdollistaminen palvelisi erityisesti kestävän matkailun kehittämisen tavoitteita.

Kiireellisin toimenpide on Joensuu–Nurmes-rataosuuden peruskorjaus ja toimivuuden parantaminen, mikä sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2025–2032. Näillä toimenpiteillä keskeytyksetön liikennöinti rataosuudella pystytään varmistamaan.

## **Kärkihanke: Rataverkon sähköistysohjelma ja kiskobussien korvaavan kaluston hankinta**

Kustannusarvio

Pieksämäki–Joensuu sähköistys noin 81 milj. euroa

Joensuu–Nurmes välin sähköistys noin 71 milj. euroa

Lisäksi kiskobussit korvaavan kaluston hankinta

**Perustelut:** Rataverkon sähköistämistä on tärkeää jatkaa määrätietoisesti. Hiilineutraaliuden merkitys tulee kasvamaan myös elinkeinoelämän kuljetuksissa yhtenä kilpailutekijänä. Rataverkolla on yhteyksiä, joiden sähköistys palvelisi laaja-alaisesti sekä kotimaan sisäisiä kuljetuksia että elinkeinoelämän kansainvälisiä yhteyksiä. Nykyisin Pohjois-Karjala on myös sähköistetty radan osalta haastavassa tilanteessa, sillä täältä on sähköistetty yhteys vain Joensuusta

etelään. Rataverkon jatkosähköistys tehostaisi kuljetuksia paitsi edullisemman käyttövoiman kautta, myös lyhentämällä matka-aikoja ylimääräisten veturinvaihtojen poistuessa. Sähköistys parantaisi erityisesti metsäteollisuuden kilpailukykyä ja vientiteollisuutta. Sähköistys helpottaisi myös henkilöliikenteen järjestämistä nykyisen kiskobussikaluston elinkaaren loputtua 2030-luvun puolivälissä. Lisäksi sähköistys mahdollistaisi jatkossa henkilöliikenteen laajentamista uusille rataosille.

Karjalan rataan liittyvien Joensuu–Pieksämäki ja Joensuu–Kontiomäki-ratojen perusparantaminen ja sähköistys nähdään äärimmäisen tarpeellisena sekä elinkeinoelämän kustannustehokkaiden kuljetusten ja huoltovarmuuden varmistamiseksi että henkilöliikenteen tulevaisuuden kannalta. Samalla on käynnistettävä kiskobussien korvaavan kaluston hankinta ja kilpailutuksen valmistelu vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Henkilöliikenne Joensuu–Pieksämäki sekä Joensuu–Nurmes-yhteyksillä on ehdottomasti säilytettävä raiteilla. On huomattava, että kiskobussien korvaaminen linja-autoilla nykyisillä yhteysväleillä, jotka ovat käytännössä kiinteä osa rautateiden kaukoliikennettä, heikentäisi palvelutasoa entisestään ja tulisi romahduttamaan matkustajamäärät sekä pienentäisi myös joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Kiskobussiyhteydet ovat osa koko maan kaukoliikennettä eikä linja-autolla korvattavaa lähijunaliikennettä. Valtakunnallisen liikennetehtävän rahoittamisen ja edellytyksistä huolehtimisen tulee kuulua tulevaisuudessakin valtiolle eikä kunnille.

Suomen tulee käynnistää raideliikenteen sähköistämishjelma, joka sisältää rataverkon sähköistämisen sekä kaluston hankintasuunnitelman aikatauluineen. Nykyisten kiskobussien käyttöä on tarvittaessa jatkettava siirtymävaiheen yli. Samalla akkujunaliikenteen mahdollisuuksista tarvitaan perusteellisempi selvitys.

Koko itäiselle Suomelle tärkeä poikittaisyhteys länteen kulkee Joensuusta Pieksämäelle. Yhteys on erittäin tärkeä mm. opiskelijoille.

Pohjois-Karjalassa kiskobussiyhteydet ovat tärkeitä myös matkailulle. Nurmeksessa ja Lieksassa on investoitu paljon matkailukohteisiin, joihin pitää päästä myös junalla. Henkilöliikenteen avaaminen aina Kontiomäelle saakka muodostaisi yhteyden aina Ouluun sekä ainutlaatuisen matkailukohteiden ketjun Joensuu–Koli–Bomba–Vuokatti.

Sähköistys voidaan tehdä myös vaiheittain. Kiireellisin sähköistettävä osuus on Joensuusta Uimaharjuun. Tämä on tavaraliikenteen osalta kaikkein vilkkain osuus ja tukisi erityisesti Uimaharjun sellutehtaan mittavia raaka-aine- ja tuotekuljetuksia.

#### **Kärkihanke: Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki–Helsinki-Vantaan lentoasema–Porvoo–Kouvola**

Kustannusarvio 1,7 miljardia euroa (täsmennyty jatkosuunnittelussa), 1. vaihe ns. lentoradan toteutus

Perustelut: Lentoradan ja Itäradan suunnittelu

Lentorata ja Itärata eivät ole pelkästään liikennehankkeita, vaan ne ovat myös merkittäviä aluekehityksen ja ympäristön kannalta. Pohjois-Karjala hyötyisi erityisesti paremmasta saavutettavuudesta, työmarkkinoiden vahvistumisesta ja elinkeinoelämän kasvusta.

Itäradalla on keskeinen merkitys koko Itä- ja Kaakkois-Suomen alueen kehittämiseksi. Se yhdistää lähes puoli Suomea nopeiden yhteyksien piiriin: vaikutusalue on Uudeltamaalta

Kainuuseen ja Pohjois-Karjalaan. Valmistuessaan Itärata loisi nopeamman yhteyden itäisestä Suomesta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja parantaisi itäisen Suomen kansainvälistä saavutettavuutta merkittävästi. Yhteyksien toimivuus Helsinkiin ja lentokentälle on erittäin tärkeä yritysten sijoittumisen ja päivittäisen matkustamisen kannalta.

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

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

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

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

Itäradan rakentaminen edellyttää ensimmäisessä vaiheessa ns. lentoradan toteutuksen. Lentorata on uusi nopea, kaksiraiteinen kaukojunarata Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Se erkanelee Pasilan pohjoispuolella pääradasta, kulkee Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta ja liittyy pääraataan Keravan pohjoispuolella. Lentorata on edellytys sekä Suomi-radalle 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 rahoituksen nosto sekä kriittisten siltojen ja alemman tieverkon korjauspaketti**

Perustelut: Perusväylänpidon rahoitustaso on nostettava rahoitustasolle, joka tosiasiallisesti vähentää teiden ja ratojen korjausvelkaa myös elinkeinoelämän kuljetuksille ja matkailuliikenteelle tärkeällä vähäliikenteisellä verkolla. Resursseja tulee kohdentaa erityisesti kriittisten, huonokuntoisten siltojen parantamiseen. Sillat ovat saavutettavuuden, logistiikan toimivuuden ja erityisesti huoltovarmuuden kannalta elinehto.

### **Toteutusvalmiit maantiehankkeet**

#### **Kärkihanke: Kantatie 73 Lieksanjoen silta**

Kustannusarvio 20 milj. euroa

Perustelut: Lieksan kaupungin taajama-alueella sijaitseva kantatie 73 silta on saanut kuntoluokituksen huono. Siltaa kannattelevat metallirakenteet ovat heikentyneet merkittävästi. Sillan kunto aiheuttaa riskin, että sille joudutaan jossain vaiheessa asettamaan painorajoituksia. Lieksan kaupungin elinkeinoelämän merkittävimmät raskaan liikenteen kuljetukset, esim. puunjalostusteollisuuden tuotteet ja raaka-aineet, kulkevat etelä-pohjoissuunnassa kantatie 73 sillan ylitse. Raskaalle liikenteelle ei ole kantatie 73 siltaa korvaavaa Lieksanjoen ylittävää liikenneyhteyttä. Tämän takia kantatie 73 sillan käytön estyessä raskaan rahtiliikenteen on kierrettävä Pielisen länsipuolelta, mikä lisää kuljetusmatkaa kymmeniä kilometrejä, ja on lieksalaisten yritysten toiminnan kannalta kestävätilanne. Pahimmassa tapauksessa raskaan pelastuskaluston kulku paloasemalta Lieksanjoen eteläpuolelle estyy.

Lieksanjoen ylittävä Kt73 siltahanke sisältyy valtion väyläverkon investointiohjelmaan, mutta hankkeen rakentamisen rahoituksesta ja toteutusajankohdasta päättää eduskunta. Lieksan ja Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän kannalta on välttämätöntä, että kantatie 73 silta uusitaan mahdollisimman pian. Uuden sillan suunnittelu on edistynyt siten, että tiesuunnitelma on valmistunut ja se on tällä hetkellä Traficomilla hyväksymiskäsittelyssä. Uuden sillan rakentaminen vanhan tilalle on mahdollista vuonna 2025–2026.

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

Kustannusarvio 45,8 milj. euroa

Perustelut: Hankkeen tavoitteena on VT9:n liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikennöinnin lisäksi parantaa Ylämyllyn elinvoimaisuutta, vetovoimaisuutta ja kehittää alueen kaavoitusta ja maankäyttöä sekä korjata puutteet valtatie etelä- ja pohjoispuolen maankäytön välisissä yhteyksissä niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulun ja pyöräilynkin osalta. Nykytilanteessa valtatie 9 ja maantien 476 (Liperintie) liittymässä on liikenneturvallisuuspuutteita. Liittymästä aiheutuu myös haittaa pääsuunnan liikenteen sujuvuudelle sekä sivusuunnalla on ajoittain toimivuusongelmia. Lisäksi valtatieltä on yhteystarve pohjoispuolen kehittyvälle maankäytölle sekä puutteita valtatie etelä- ja pohjoispuolen maankäytön välisissä yhteyksissä niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulun ja pyöräilynkin osalta.

Hankkeen tiesuunnittelu aloitettiin lokakuussa 2020 ja tiesuunnitelma valmistui 2024. Syksyllä 2023 selvitettiin Honkalammen eritasoliittymän järjestelyjä maankäytön suunnittelun tarpeiden näkökulmasta. Tällä hetkellä ELY, Väylävirasto ja Destia keskustelevat Traficomien kanssa tiesuunnitelman hyväksyttävyydestä ilman poikkeamislupaa, samalla selvitetään myös voisiko lieventämissuunnitelma-/poikkeamislupaprosessi kulkea erillisenä tiesuunnitelman hyväksymisen rinnalla.

Hankkeen rahoitus tai toteutusaikataulu ei ole tiedossa. Hanke ei sisälly Väyläviraston laatimaan valtion väyläverkon investointiohjelmaan vuosille 2024–2031. On erittäin tärkeää saada hanke sisällytettyä Valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

Kustannusarvio yhteiskustannuksineen on 45,8 miljoonaa euroa (MAKU 130/2015=100).

### ***Suunnitteluvalmiuden nosto päätteillä***

#### **Kärkihanke: Valtatien 6 parantaminen Joensuun eteläpuolella, ohituskaistojen toteutus Honkavaara–Onkamo**

Kustannusarvio noin 7 milj. euroa

Perustelut: Valtatie 6 Onkamo–Reijola yhteysväli kuuluu valtakunnallisesti merkittävään pääväyläverkkoon. Tiesuuden kehittäminen tukee elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parantaen mm. raakapuu- ja energiahuollon kuljetusten toimintavarmuutta ja kytkee Joensuun ja Keski-Karjalan työssäkäyntialueita tiiviimmin yhteen helpottaen työvoiman saatavuutta ja liikkuvuutta. Yhteysvälin kehittämiselvitys on valmistunut. Seuraavaksi laaditaan Onkamo–Honkavaara välille tiesuunnitelma, jota ennen laaditaan toimenpideselvitys, jossa tarkastellaan myös välin Niittylahti–Honkavaara kehittämistarpeet.

Ohituskaistojen toteutus Honkavaara–Onkamo: Kehittämiselvityksessä esitetään, että valtatielle rakennetaan 2 km pitkät 2+2-kaistaiset ohituskaistaosuudet Elinsuon ja Tikkanen pohjoispuolelle. Ohituskaistat parantavat liikenteen sujuvuutta ja vähentävät onnettomuusriskejä. Kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelman valmistuttua.

#### **Kärkihanke: Valtatien 9 parantaminen Joensuun ja Kuopion välillä**

Tuusniemen ja Outokummun välin suunnittelu

Perustelut: Valtatie 9 toimii Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien yhdysväylänä muodostaen yhtenäisesti numeroidun itä-länsisuuntaisen yhteyden Turku–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu–Niirala. Tie on tärkeä poikittaisyhteyksien kehittämisen ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta. Merkitystä kasvattaa Itä-Suomen yliopiston toiminta ja kampusten välinen vuorovaikutus. Myös Joensuun ja Kuopion kaupunkien yhteistyö lisääntyy. Vuorela–Ylämylly yhteysväli on 112 kilometriä pitkä ja osa yleiseurooppalaista TEN-T kattavaa verkkoa. Osuus kuuluu myös pääväyläasetuksessa priorisoituun verkkoon, palvelutasoluokkaan II. Yhteysvälin geometria ja poikkileikkaus eivät täytä valtatie vaatimuksia. Nopeustaso vaihtelee välillä 60–100 km/h ja yksityistieliittymiä on tiheästi koko matkalla. Liikenneonnettomuusaste on 1,5-kertainen ja kuoleman riski yli kaksinkertainen valtateiden keskiarvoon verrattuna. Kyläalueilla kärsitään liikenteen melusta ja päästöistä.

Ysitie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta. Väylä on erittäin tärkeä poikittaisyhteys, joka yhdistää Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntakeskukset toisiinsa ja tiellä on runsaasti sekä tavara- että henkilöliikennettä. Tie ei täytä kokonaisuudessaan valtatielle asetteluja vaatimuksia tien leveyden eikä geometrian suhteen.

Yhteysvälille Vuorela–Joensuu on laadittu kehittämisselvitys vuonna 2022.

Suunnitteluvalmiutta on parannettava ja pyrittävä vaiheittaiseen toteutukseen.

Kehittämisselvityksessä esitettäviä kohteita on saatava mahdollisimman nopeasti suunnitteluun ja toteutukseen. Rissalan kohtaa parannetaan tällä hetkellä Kuopiossa ja Vartiala-Riistavesi tiesuunnittelu on käynnissä. Seuraavaksi on saatava suunnittelu käyntiin myös Pohjois-Karjalan puolella seuraavien kohteiden osalta:

- Viinijärven jalankulku- ja pyöräilyväylä, alikulku ja tasoristeyksen poisto
- Tuusjärvi–Hietämäki
- Tulisalmen kohta
- Kuusjärven kohta

Kuusjärven kohdan vertailukustannusarviot (maku 140; 2015=100) vaihtoehtoinen ovat:

- ve 2: 59,4 milj. euroa
- ve 4: 53,0 milj. euroa
- ve 6: 53,4 milj. euroa
- Kuoringan uimarannan kohta
- Nykyisten ohituskaistaosuuksien parantaminen (keskikaide, jatkaminen, y-tiet)

Muiden kohteiden osalta kehittämisselvityksen mukainen kustannusarvio on yhteensä noin 9 milj. euroa, lisäksi kustannuksia tulee osaan hankkeista tarvittavien pohjavesien suojauksista. Kustannuksia tulee myös suunnitelluista piennarlevennyksistä, jotka toteutetaan päällystystöiden yhteydessä. Eduskunta on myöntänyt vuoden 2025 budjetista rahoituksen Outokummun ja Tuusniemen välisen tieosuuden tiesuunnitelman laatimiseen.

### ***Muut liikennehankkeet***

#### **Kiteen ja Kesälahden juna-asemien infran rakentaminen kasvaviin henkilöliikennetarpeisiin**

Kustannusarvio 0,5–1 milj. euroa

Perustelut: Junaliikenne Keski-Karjalasta Helsinkiin on ollut koko ajan kasvussa. Kiteen ja Kesälahden juna-asemien käyttöaste on noussut viime vuosina ja molempien asemien autojen parkkipaikat ovat usein täynnä. Rakennettu infra ei riitä nykyisiin henkilöliikennetarpeisiin ja molemmat asemat kaipaavat myös yleisilmeen merkittävää kohentamista.

#### **Henkilöjunaliikenne välille Joensuu–Viinijärvi–Outokumpu–Juankoski–Siilinjärvi–Kuopio**

Perustelut: Rautatiehenkilöliikennedyhteyden avaaminen Itä-Suomen kahden maakuntakeskuksen ja yliopistokaupungin välillä sekä Siilinjärvi–Joensuu-ratayhteyden kehittäminen tukisi niin henkilö- kuin tavaraliikennettä.



Joensuu–Kuopio henkilöjunaliikenneyhteys on Joensuun seudulle sekä Itä-Suomelle tärkeää. 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 muun muassa Itä-Suomen yliopiston kahden kampusalueen Joensuun ja Kuopion välistä henkilöliikennettä sekä parantaisi Joensuun yhteyksiä myös pohjoiseen Suomeen.

Eryteisesti Joensuun kampusalueen opiskelijamäärä on kasvanut huomattavasti Joensuuhun ja tämä osaltaan lisää yliopistokampusten välistä henkilöliikennettä sekä muuta opiskelijoiden liikkumistarvetta.

Junaliikenteen asema- ja seisakealueille tulisi lisäksi huomioida pyöräilyn ja junan yhdistäminen mm. vaunuvarauksin ja liityntäpysäkkijärjestelyin.

### **Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirto**

Liperin Ylämyllyn entistä asema- aluetta 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 ja liikenneturvallisuusriskin. Toiminta aiheuttaa myös ympäristö- ja meluongelmia ja heikentää asumisviihtyvyyttä sekä aiheuttaa alueen katuverkolle ennakoimatonta rasitusta. Ylämyllyn tavaraterminaalin siirto mahdollistaisi paremmin Joensuun seudun henkilölahijunaliikenteen kehittämisen sekä kestävämmän ja toimivamman yhdyskuntarakenteen syntyminen. Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirtoa on selvitetty tarkemmin valtakunnallisen Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkoston tilanne ja tulevaisuuskuva -selvityksessä 2022. Selvityksen mukaan on todettu, että jos Ylämyllyn kuormauspaikan käytöstä joudutaan luopumaan, on Hammaslahden kuormauspaikka todennäköisesti laajennettava. Hammaslahdella on potentiaalia muodostua merkittäväksi kuormauspaikaksi Joensuun seudulla. Sen laajentaminen voidaan tehdä kahdessa vaiheessa; aluksi raiteistoa kehittämällä ja myöhemmin varastoalueita laajentamalla.

### **VT6 Syrjäsalmen heikkokuntoisen maantiesillan perusparannus**

Kustannusarvio 8 milj. euroa

Perustelut: Väylävirasto on aloittamassa uuden junasillan rakentamisen VT 6:n viereen Syrjäsalmeen vuoden 2025 loppukevästä. Samalla olisi välittömästi aloitettava heikkokuntoisen maantiesillan suunnittelu- ja kunnostamistoimenpiteet. Syrjäsalmi on tie- ja junaliikenteen ja logistiikan tärkein pullonkaula VT 6:lla Pohjois-Karjalassa.

## **VT6 ja KT71 risteys, Kiteen Koivikon liittymän rakentaminen**

Kustannusarvio 2 milj. euroa

Perustelut: Koivikon liittymän rakentaminen VT6 ja KT71 risteyskseen. Kyseessä olevassa risteyksessä kolaroidaan usein ja risteys on haastava näkyvyyden ja kaistajärjestelyiden puuttumisen takia. Risteys on vilkkaasti liikennöity (liikennevirrat Joensuusta etelään VT6 ja Savonlinna–Kitee KT71) ja siinä liikkuu paljon henkilö- ja kuorma-autojen lisäksi päivittäin Kiteen suurimman maatilalan Koivikon kartanon traktoreita, ym. työkoneita. Tilalla on myös matkailutoimintaa, joka sisältää Koivikon Kievarin ruokapalvelut, maaseutumyymälän, jäätelötehtaan sekä kokous- ja majoitustilat (120 vuodepaikkaa). Risteuksen välittömässä läheisyydessä on myös lounaskahvio-leipomo UniPulla, jossa on myös majoitusta. Koivikon alue kuuluu myös Suomen vuoden 2024 kyläksi valittuun Puhoksen kylään.

## **VT6 Kiteen Tolosenmäen liittymän parantaminen**

Kustannusarvio 2 milj. euroa

Perustelut: Valtatiellä 6 Kiteen Tolosenmäen kohdassa on tarvetta tehdä liikenneturvallisuutta ja pääväylän sujuvuutta parantavia toimenpiteitä. Nykyisin kohdassa on mm. vaarallinen ja vilkas tieliittymä Rääkkyläntielle ja Kiteentielle, joiden vuoksi nykyinen nopeusrajoitus on 60 km/h. Esisuunnitelma hankkeeseen on valmistunut 2021. Esiselvityksessä tarkasteltiin vaihtoehdot liittymien parantamiseksi ja nopeustason nostamiseksi. Ratkaisuna Kiteentie porrastettaisiin. Toimenpiteiden myötä nykyinen 60 km/h on mahdollista nostaa 80 km/h.

## **Valaistuksen rakentaminen valtatie 6:lle välille Onkamo–Tolosenmäki**

Kustannusarvio 0,5 milj. euroa

Perustelut: Valtatie 6 on Pohjois-Karjalan pääväylistä etelään päin ja Helsinkiin. Liikennemäärät ovat olleet vuosittain kasvussa. Valtatie 6:lla valaistuksen rakentaminen välille Onkamo–Tolosenmäki on merkittävä maantieliikenteen turvallisuutta parantava toimenpide. Tie on erittäin vaarallinen erityisesti pimeällä runsaan hirvikannan takia. Valtatie 6:lla on jo tällä hetkellä valaistus Joensuusta Onkamoon ja se on parantanut merkittävästi tiellä liikkuvien turvallisuutta kyseisellä tienpätkällä.

## **VT6:n rakentaminen nelikaistaiseksi välillä Joensuu–Uuro**

Kustannusarvio 10 milj. euroa

Perustelut: Raatekankaan liittymän uudistaminen Joensuussa valmistui vuonna 2018. Valtatie 6 Joensuusta pohjoisen suuntaan on Pohjois-Karjalan vilkkaasti liikennöity tieosuus, jolla nelikaistaistamista ei olla vielä toteutettu. Tämän tieosuuden pituus on noin 10 km. 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. Lehmon uudessa osayleiskaavassa on osoitettu lisää uusia rakennuspaikkoja asumiseen ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Uuron yritysalueelle on tullut uusia yrityksiä.

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

Luonnossuunnitelma lisäkaistoista on laadittu jo yli vuosikymmen vuotta sitten.

Tieyhteyden rakentaminen nelikaistaiseksi parantaisi merkittävästi Kontiolahden kunnan ja koko maakunnan elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä.

### **VT9 liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen välillä Niirala–Kemie**

Perustelu: Pohjois-Savon ELY-keskus on laatinut maantielain (503/2005) 18 §:n mukaisen yleissuunnitelman valtatie 9 parantamisesta välillä Onkamo-Niirala (Tohmajärvi). 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 Ukrainan sodan vuoksi, jonka myötä myös Niiralan rajanylityspaikka on ollut suljettuna yhtäjaksoisesti vuoden verran. Yleissuunnitelman toimeenpano näyttää tämänhetkisessä maailmantilanteessa epätodennäköiseltä.

Tohmajärven kunta toivoo, että valtatie 9 osalta voitaisiin keskittyä "Kaurilan mutkien" oikaisemiseen valtatie 9 Niiralan päästä Kemieen päin mentäessä. Myös Cemagro Oy:n teollisesta toiminnasta johtuva lisääntynyt raskasliikenne on yhtenä perusteena valtatie 9:n liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi. Tohmajärven kuntakeskus Kemien kohdalla kiertoliittymän kahden kiertoliittymän rakentaminen tukisi yritysten toimintaedellytyksiä, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Toinen kiertoliittymä tulisi Asemantien ja Kauppakadun risteyksen kohdalle ja toinen kiertoliittymä Kiteentien ja Tehdastien risteyksen kohdasta 100 metriä kohti pohjoista.

### **VT23 Liperin Ristinkylän kohta**

Kustannusarvio 2 milj. euroa

Perustelut: Valtatie 23 on Pohjois-Karjalalle 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.

Hanketta on toteutettu osissa eduskunnan päätöksillä ja hallituksen lisätalousarvioissa. Puuttuva jatkorahoitus on välttämätön, jotta hanke saadaan tiesuunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan toteutettua välillä Varkaus–Karvio–Viinijärvi.

VT 23 Liperin Ristinkylän kohdan suunnitelmakartoissa kuvatut toimet (valtatie 23 suuntainen erillinen jalankulku- ja pyöräilyväylä, liittymien parantamiset ja yksityistiejärjestelyt, Kaatamontien / Korpivaarantien liittymäjärjestelyt) on kustannuksineen noin 2 miljoonan euron luokkaa oleva hanke. Tiesuunnitelma on hyväksytty, rakentamissuunnitelma puuttuu.

### **Porokylän rautatien ylityssilta**

Kustannusarvio 2 milj. euroa

Perustelut: Porokylän kaupungin katuverkolla oleva rautatien ylityssilta on osa erikoiskuljetusreittiä. Kaupunki on teettänyt sillalle kattavan kuntotarkastuksen kesällä 2024. Tarkastuksen mukaan silta tulisi rakentaa uudelleen eli peruskorjaus ei ole enää järkevä toimenpide.

Silta on erikoiskuljetusten reitillä ja ilman siltaa kuljetusmatkat voivat pidentyä huomattavasti, Silta on siten elinvoiman kanalta alueellisesti välttämätön. Silta on myös oleellinen osa Nurmeksen kaupungin katuverkkoa ja kaupunkirakennetta.

### **Valtatien 476 kehittäminen välillä Heinävesi – Liperi osana laatu- ja matkailukäytävää Savonlinna–Heinävesi–Liperi–Koli**

Kustannusarvio 10 milj. euroa

Perustelut: Maantie 476 välillä Heinävesi–Liperi–(Joensuu) -väylällä on erityistä merkitystä Heinäveden elinkeinoelämän ja teollisuuden näkökulmasta sekä sote-palveluiden ja matkailun saavutettavuudessa.

Heinäveden ja Liperin välisellä maantie 476 osuudella on erityistä merkitystä myös osana Savonlinna–Heinävesi (Valamo)–Liperi–Koli -matkailukäytävää niin elinkeinoelämän, teollisuuden kuin matkailun näkökulmasta ollen osa laajempaa Pohjoisen Saimaan matkailun ja elinkeinon edistämistä.

Liperin ja Heinäveden alueellinen sosiaali- ja terveystalouden sote-keskus sijaitsee Liperissä, joka luo maantie 476 osuudelle uutta lisäpainetta nostaa maantieosuuden laatu- ja turvallisuustasoa.

Mt 476 tieosuuden liikenneturvallisuuden parantaminen Välillä Heinävesi–Liperi, osana Savonlinna–Heinävesi (Valamo)–Liperi–Koli -matkailukäytävää sekä alueellisen sosiaali- ja terveystalouden sotekeskustoiminnan turvaamiseksi tulisikin nostaa Valtion väyläverkon investointiohjelmaan.

### **Seututie 477:n peruskorjauksen loppuun saattaminen, Heinävesi ja Outokumpu**

Kustannusarvio 2,5 milj. euroa

Perustelut: Seututie 477:n peruskorjauksen loppuun saattaminen on liikenneturvallisuuden, matkailun (Valamo–Outokumpu–Koli) sekä elinvoiman kannalta tarpeellinen hanke.

### **Infrastruktuurin parantaminen yritysten ja alueen kasvuedellytysten lisäämiseksi: Runon ja Rajan tien Hatuntie/522 (Via Karelia) kunnostaminen**

Perustelut: Runon ja rajan tie on Suomen vanhin matkailutie, joka kulkee 1 080 km rajan lähellä Virolahdelta Sallaan. Se kulkee osin kantateitä, mutta seurailee pääosin alempaan hoitoluokkaan kuuluvia seututeitä. Tie on erittäin tärkeä alueen elinvoimalle muun muassa

matkailun, virkistykseen, monipuolisen kaivostoiminnan ja metsätalouden kautta. Myös pelastustoimen tehtävät ja palontorjunta vaativat hyviä yhteyksiä.

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.

### **Kärkihanke: Kolin kestävä matkailua vahvistavat investoinnit: Kolin kevyen liikenteen väylä Ukko-Koli–Jeron risteys**

Kustannusarvio 1,4 milj. euroa

Perustelut: Kolia kehitetään Pohjois-Karjalan matkailustrategian mukaisesti, kansainvälisesti merkittävänä ympärivuotisena matkailukeskuksena.

Kestävän kehityksen tavoitteiden mukaisessa saavutettavuuden kehittämisessä on tärkeää, että Joensuun lentokentältä ja rautatieasemalta saadaan toimiva suora joukkoliikenneyhteys Kolin kylälle. Tällä hetkellä sellainen puuttuu. Lieksan kaupunki on pyrkinyt edistämään yhteyden muodostumista ELY-keskuksen kanssa käydyissä neuvotteluissa tuloksetta. Asiaan liittyvää vaikuttamistyötä tullaan jatkamaan. Saavutettavuuden ja liikennejärjestelyjen kannalta joukkoliikenneyhteyksien lisäksi tarvitaan kevyelle liikenteelle turvallinen ja toimiva yhteys Kolin kylältä Ukko-Kolin huipulle.

Kolin kylältä on kevyen liikenteen 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 2023 noin 249 000 matkailijaa.

Kevyen liikenteen väylä Jero–Ukko-Koli on erityisen tärkeä turvallisuuden takia. Nykyisellään pyöräilijät, kävelijät ja rullasuksiihittäjät 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 miljoonan euron määräraha.

Pohjois-Savon ELY-keskus on käynnistänyt kevyen liikenteen väylästä tiesuunnitelman laatimisen, jonka pitäisi valmistua vuoden 2025 aikana. Kevyenliikenteenväylän toteuttaminen on siten realistista vuonna 2026.

Kevyen liikenteen väylä välille Jeron tiehaara–Ukko-Koli on toteutettava erillishankkeena Ylä-Kolintien yhteyteen siten, että rakentaminen aloitetaan vuonna 2026.

### **Pielisen ylittävä saaristoliikenne Koli–Vuonislahti**

Perustelut: Lieksan Kehitys Oy LieKe on toteuttanut esiselvityksen autolauttaliikenteen mahdollistamisesta Kolin ja Vuonislahden välille. Konsulttiselvityksen raportin mukaan lauttaliikenteen lainsäädännölliset muutokset ja teknologian kehittyminen mahdollistavat lauttaliikenteen huomattavasti aiemmin arvioituja kustannuksia edullisemmin. Saaristoliikenteen kehittämiseen liittyvää tarkastelua on jatkettu vuoden 2023 aikana. Lieksan kaupunki ja Lieksan Kehitys Oy ovat teettäneet vuonna 2023 selvityksen Pielisen

vesistöinfran kehittämistä, jota tarvitaan Kolin ja Vuonislahden välisen lauttaliikenteen mahdollistamiseksi.

Pielisen lauttaliikenteen operointimalleista on valmisteilla lisäselvitys. Tavoitteena on tunnistaa taloudellisesti ja toiminnallisesti elinkelpoinen lauttaliikenteen operointimalli yhteysvälille Koli–Vuonislampi. Selvitys tarkastelee Pielisen lauttaliikenteen eri toiminta- ja rahoitusmallien hyötyjä ja haittoja sekä riskejä keskeisille sidosryhmille. Tarkastelun kohteena ovat mm. keskeiset yhteysvälit, toiminnan eri rahoitusmallit, operoinnin toteuttamisen vaihtoehdot, laituri-infra sekä väyläinfra ja näiden kehitystarpeet, potentiaalinen aluskanta sekä sopimusten kesto ja liikenteen jatkuvuuden hallinta.

Lauttayhteyspalvelut perustuvat Kolin matkailuvision 2050 edistämiseen ja matkailun kasvua sekä kehittämistä tukevien rakenteiden toteuttamiseen. Pielisen ja Saimaan sisävesiyhteyksien kehittämisen selvitystöitä on nostettava edelleen esille, ja varmistettava, että lauttaliikenne mahdollistuisi Kolin ja Vuonislahden välillä.

Lieksa on valtioneuvoston asetuksessa saaristokunnista määritelty saaristo-osakunnaksi. Tehdyn autolauttaliikenneselvityksen perusteella Pielisen yli tapahtuvaa liikennöintiä voitaisiin kehittää samalla tavalla kuin Saariston rengasreittiä. Tehtyjen arviointien perusteella reittiyhteyttä ei saada avattua liiketaloudellisesti kannattavana ilman julkista tukea.

Valtion tulisi osallistua Pielisen ylittävän saaristoliikenteen kehittämiseen Kolin ja Vuonislahden välille Saariston rengasreitin mukaisella tavalla.

### **Nurmeksen tavarasataman laajentaminen**

Kustannusarvio 1,9 milj. euroa

Perustelut: Nurmeksen tavarasataman laajentaminen tuo lisää laituritilaa proomukuljetuksille ja mahdollisuuden puutavaran vesiuittoon. Kaavan mukaisen tavarasatama-alueen rakentamisella tuetaan erityisesti puutavaran vesikuljetusten kehittymistä Pielisen altaan alueella.

### **Arvinsalmen lossin korvaaminen siltayhteydellä**

Kustannusarvio 20–25 milj. euroa

Perustelut: Arvinsalmen, eli seututien 482 Rääkkylän Oravisalosta Liperin Tutjunniemeen yhdistävän lossiyhteyden korvaaminen siltayhteydellä on kustannuksiltaan 20–25 miljoonan euron hanke ja sen toteuttaminen vaatii erilliset suunnitelmat. Suunnitelmat hankkeelle tulisi tehdä vuonna 2026 aikana ja hanke tulee toteuttaa vuodesta 2028 ja siitä eteenpäin.

Rääkkylän kunnan elinvoima kärsii kunnan syrjäisyydestä. Yhteys linnuntietä pitkin Joensuun keskustaan on vain noin 30 km, mutta koska vesistöt ympäröivät kuntaa, niin se aiheuttaa matkan kaksinkertaistumisen ja Arvinsalmen lossiyhteys hidastaa matkaa 5–15 minuuttia.

Lossiyhteys heikentää kunnan yritysten toimintamahdollisuuksia ja samalla kunnan elinvoimaa. Lossiyhteyden vuosittaiset käyttökustannukset ovat noin miljoona euroa, ja

dieselin käyttö sen voimanlähteenä aiheuttaa sekä hiukkas- että muita päästöjä ja on ympäristöriski vahinkotilanteessa.

Lossin rajoittavin tekijä on korkeus, esimerkiksi metsäkonekuljetuksiaan yritykset joutuvat suunnittelemaan kuormat tarkasti. Mikäli rannassa todetaan, ettei kyyditys onnistu, kiertoa Joensuun kautta tulee reilut 120 kilometriä.

Siltayhteyden myötä tulee parantaa myös alemman asteista tieverkkoa Rääkkylän osalta seututie 482 välillä Tolosenmäki–Käsämä sekä koko maakunnan alueella. Se on tärkeä maa- ja metsätalouden kuljetusten, haja-asutusalueiden liikenneturvallisuuden ja jopa maanpuolustuksen kannalta katsottuna.

### **Vuoksen vesistöalueen (Saimaa) tavaraliikennettä ja raaka-puuhoitoa hoitavan aluskannan uudistamisen ja kapasiteetin lisäämiseen tähtävään kannuste- ja investointiohjelman valmistelu ja toteutus**

Kustannusarvio 5 milj. euroa

Perustelut: Vuoksen vesistöalue (Saimaa) tarvitsee kipeästi uutta laivakalustoa mm. losseja, hinaajia ja proomuja tavaraliikenteen ja raakapuutavaran vesistökuljetusten lisääntyessä sisävesillä. Tällä hetkellä länsirannikon telakat eivät pysty rakentamaan Saimaan sisävesillä liikkuvia aluksia, koska liikennöinti Saimaan kanavan kautta Itämereltä Saimaan sisävesille ei ole mahdollista. Aluskanta on vanhaa, uudistaminen ja kapasiteetin lisääminen tarvitsee valtion rahoittamaa kannuste- ja investointiohjelmia. Idea on uusi ja se tarvitsee valmistelua ja toteutusta, jotta nykyisiin ja lähiajan vesistökuljetuksen tarpeisiin voidaan vastata. Valmistelussa tulee huomioida investointien (ml. laituri- ja siltaratkaisut) kaksoiskäyttömahdollisuudet. Päärahoittajana ja toteuttajana olisi joko TEM tai LVM.

Joensuun syväsatama ja Kiteen Puhoksen satama kuuluvat Pohjois-Karjalasta kansainväliseen Saimaan TEN-T liikenneverkostoon. Merkittävät rahtivirrat kulkevat Joensuun syväsataman kautta. Syväsatama sisältää viisi laivapaikkaa rautatieyhteyksin sekä modernit logistiikka- ja varastointipalvelut. Kiteen kaupunki kehittää voimakkaasti Puhoksen satama- ja teollisuusaluetta. Alueelle on rakentumassa yksi Itä-Suomen merkittävimmistä biotermiinali-, satama- ja teollisuusalueista. Kiteen kaupunki toteuttaa JTF-rahoituksella 5,5 miljoonan euron biotermiinalihanketta (BioTer), jossa rakennetaan 1. vaiheessa 2 ha:n biotermiinalialue, tavarajunille pistoraiteet satamaan, parannetaan tiestöä ja valaistusta. Alue on herättänyt myös telakkarakentajien kiinnostuksen.

### **Kanavan suunnittelun aloitus välille Nuijamaa–Virolahti**

Perustelut: Esitetään, että valtio käynnistää suunnittelutyön uuden vesiliikennekanavan rakentamiseksi Nuijamaan ja Virolahden välille. Tämä kanava yhdistäisi Saimaan järviolueen suoraan Itämerelle, tarjoten raskaan teollisuuden tuotteille ympäristöystävällisen ja kustannustehokkaan kuljetusväylän meriyhteyden kautta. Suunnittelussa otettaisiin huomioon ympäristövaikutusten arviointi, infrastruktuurin kestävä kehityksen periaatteet sekä hankkeen toteutettavuus teknisesti ja taloudellisesti.

Tavoitteena on rakentaa vuoteen 2035 mennessä täysin operatiivinen kanavayhteys, joka tukee Itä-Suomen teollisuuden tarpeita, vahvistaa alueen logistista asemaa ja edistää

Suomen ympäristötavoitteita sekä tukee puolustuksellisia tavoitteita. Hanketta perustelee seuraavat asiat:

1. Geopoliittiset olosuhteet ja kuljetusyhteyksien haavoittuvuus: Venäjän hyökkäyssota Ukraina on estänyt Saimaan kanavan käytön. Pohjois-Karjalan ja koko Itä-Suomen raskas teollisuus tarvitsee pitkäaikaisesti toimintavarman ja riippumattoman kuljetusväylän merelle.
  2. Logistiikan ympäristövaikutusten pienentäminen: Vesikuljetukset ovat ympäristöystävällisempi vaihtoehto maantiekuljetuksiin verrattuna, erityisesti raskaan teollisuuden tuotteiden, kuten puutavaran ja metallituotteiden, osalta. Vesikuljetusten hiilijalanjälki on merkittävästi pienempi kuin maantiekuljetusten, mikä tukee Suomen tavoitteita hiilineutraaliudesta.
  3. Tiestön korjaustarpeen ja liikennekuormituksen vähentäminen: Suora vesireitti vähentäisi raskaan maantieliikenteen painetta Itä-Suomen pääteillä, erityisesti valtatiellä 6 ja muilla alueen logistiikkareiteillä. Tämä vähentäisi tieverkon ylläpitokustannuksia ja pidentäisi tiestön käyttöikä.
  4. Alueellinen kilpailukyky ja elinvoima: Meriyhteys parantaisi Pohjois-Karjalan teollisuuden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla, houkuttellen uusia investointeja alueelle. Alueen elinvoima vahvistuisi työpaikkojen lisääntymisen ja viennin kasvun myötä.
  5. Strateginen merkitys huoltovarmuudelle: Uusi vesiyhteys vahvistaisi Suomen logistista itsenäisyyttä ja huoltovarmuutta, erityisesti kriisitilanteissa. Kanava tarjoaisi lisävaihtoehdon tavarakuljetuksiin, mikä vähentäisi riippuvuutta yksittäisistä kuljetusmuodoista ja reiteistä.
  6. Kansainvälinen yhteistyö ja rahoitusmahdollisuudet: Hanke voisi hyötyä EU tuesta infrastruktuurihankkeille, jotka edistävät ympäristöystävällistä logistiikkaa ja yhdistävät sisävesiä meriyhteyksiin. Kanava voisi toimia myös Itämeren alueen yhteistyöhankkeena, mikä vahvistaisi alueen integraatiota.
  7. Strateginen merkitys kansalliselle puolustukselle: Vesiyhteyden strateginen merkitys ulottuu osaksi Suomen Nato-jäsenyyttä ja kansainvälisiä operaatioita, jolloin se voisi toimia osana laajempaa pohjoisen Euroopan puolustusverkostoa. Samalla vesiväylä toimisi rajaidan tapaisena kulkua rajoittavana esteenä.
- Toimenpiteenä esitetään, että valtio osoittaa määrärahan kanavan rakentamisen suunnittelun aloittamisen ja suunnittelun toteuttamiseen. Suunnittelussa on otettava huomioon tekninen toteutettavuus ja kustannusarvio, ympäristövaikutusten arviointi sekä hankkeen aikataulu ja vaiheistus.

## **Laajakaistan rakentamiseen harvan asutuksen alueille myönnettävä vähintään 50 % rahoitustuki kunnille**

Kustannusarvio 5 milj. euroa

Perustelut: Nykyisellä rahoitusmallilla, jossa valtion tukitaso on alhainen, laajakaistayhteyksiä ei rakenneta harvaan asutuille alueille. Harvaan asuttujen alueiden tasapuolisten yritys-, asumis- ja työskentelyvalmiuksien kannalta kaikkien käytettävissä pitäisi olla hyvät laajakaistayhteydet, ei vain kaupunki- ja taajama-alueilla. Monet kuntien ja valtion palvelut



ovat siirtyneet vauhdilla internettiin. Esim. tulevaisuuden sote-palvelut ovat siirtyneet ja siirtymässä yhä enemmän nettiin ja huonoilla internet-yhteyksillä ei pystytä hoitamaan tarvittavia yhteyksiä sote-viranomaisiin eikä saada tarvittavaa apua riittävän nopeasti kriisitilanteissa.

### **Toimivien 2G- ja 3G-yhteyksien turvaaminen**

**Perustelu:** Suunniteltu 2G- ja 3G-verkkojen karsiminen vaikuttaa harvaan asuttujen alueiden turvallisuuteen. Tällä hetkellä huoli valokuituyhteyksiin nojautuvien 4G- ja 5G-mobiiliverkkojen kuuluvuudesta ja toimivuudesta on suuri ja pelätään, että toimivien ja nopeiden mobiilyhteyksien saaminen tulee vaikeutumaan ennestään. Häätäpuhelinsoittaminen vaikeutuu, kun kattavaa verkkoa ei ole saatavilla. Useimmat turvallisuuteen, autojen ja talojen ohjauksiin liittyvät järjestelmät sekä maatalouden tuotantojärjestelmät voivat pudota pelistä ilman 2G- ja 3G-verkkoja. Useimmat operaattorit ovat jo ajamassa 3G-verkkoa alas. Itä-Suomessa 3G-verkon alasajo on vaikuttanut heikentävästi ihmisten normaaleihin yhteydenottoihin, vaikuttaen suoraan arjen turvaan. 2G-verkkojen osalta hallitus päätti toimilupien muuttamisesta 7.12.2023. Teleyritykset ovat velvoitettuja ylläpitämään 2G-teknologiaa vuoden 2029 loppuun saakka. Tämän jälkeen yritykset voisivat halutessaan ottaa uudempiä teknologioita käyttöön nyt 2G-teknologialle varatuilla taajuusalueilla.

Toimivat puhelin- ja tietoliikenneyhteydet ovat suomalaisessa yhteiskunnassa välttämättömyys, jossa ei voi sallia kompromisseja. Digitalisaatio etenee kaikilla yhteiskunnan osa-alueilla, mutta asettaa eri alueilla asuvia ihmisiä erivertaiseen asemaan. Digitalisaatiosta on saatavilla hyötyjä etenkin harvaan asutulla maaseudulla ja pitkien etäisyyksien alueilla palvelujen järjestämiseen, asumiseen, työntekoon ja yrittäjyyteen ja elinkeinotoiminnan kehittämiseen. Digitalisaation perustana ovat luotettavat tietoliikenneyhteydet (laajakaista ja mobiili). Toimivat yhteydet luovat tasa-arvoa erilaisten alueiden välille, ne mahdollistavat toimintaa paikkariippumattomasti ja monipaikkaisesti.

2G- ja 3G-verkkojen alasajosta on tuotettava kattavat vaikutusten arvioinnit ja tehtävä kiireellisesti kestävä ratkaisu tulevaisuuden suhteen. Samalla asetuksella (888/2021) säädetty tarkoituksenmukaisen internetyhteyden vähimmäisnopeus tulee tarkistaa ja nostaa vähintään 10 Mbit/s:iin.

## Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

### Kärkihanke: Fingridin kantaverkon rakentaminen itäisimpään Suomeen

Kustannusarvio: Huutokoski–Kontiolahti suunnittelu 2,5 milj. euroa, toteutus 64 milj. euroa

Vaara-linjan suunnittelu 8,5 milj. euroa

Perustelu: Valtion on tehtävä poliittisesti rakentamispäätökset ja selkeä aikataulu toteutukselle Fingridin kantaverkon 400 kV yhteyden rakentamisesta itäisimpään Suomeen. Kiireellisimmän yhteyden Huutokoski (Joroinen)–Kontiolahti 400 kV alustava kustannusarvio on 64 miljoonaa euroa. Myös ns. Vaaralinjan rakentamista on kiirehdittävä (Kainuu–Pohjois-Karjala–Etelä-Karjala). Näiden yhteyksien suunnitteluvalmiutta on parannettava välittömästi. Seuraavassa vaiheessa Huutokoski–Kontiolahti-yhteydelle on laadittava YVA ja yleissuunnitelma, jonka kustannusarvio on 2,5 milj. euroa. Vaaralinjalle tulee seuraavaksi tehdä alustava reittisuunnittelu (kustannusarvio 0,5 milj. euroa) ja jatkaa mahdollisimman nopeasti YVA:n ja yleissuunnitelman laadintaan (kustannusarvio 8 milj. euroa). Suunnitteluvalmiuden parantamisella lyhennetään verkon rakentamiseen vaadittavaa aikaa, mikä on investoijille tärkeä tieto.

Sähkösiirtoverkon kehittäminen on toteutettava tiiviissä yhteistyössä alueellisten jakeluverkkoyhtiöiden ja investoivan teollisuuden kanssa. On myös selvitettävä mahdollisuudet jouduttaa kantaverkon rakentamista niin, että verkon rakentamisen voisi toteuttaa joku muu taho kuin Fingrid.

Kantaverkon rakentamisella on merkittävät vaikutukset itäisimmän Suomen energiamurroksen vauhdittamiseen: Se voi käynnistää suuren mittakaavan, yhteensä noin yhden miljardin euron yritysten sähköntuotanto- ja kulutushankkeiden käynnistymisen itäisimmässä Suomessa. Kantaverkon rakentaminen mahdollistaa myös merkittävien datakeskusten sijoittumisen.

Suomen energiajärjestelmää on kehitettävä niin, että koko Suomen kehittymahdollisuudet huomioidaan yhdenvertaisesti 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-Karjalassa on vireillä merkittäviä vihreän energian yrityshankkeita mm. vedyn ja aurinkosähkön tuotantoon. Isoin hanke on Joensuuhun valmisteilla oleva vetylaitos. Lähimmän neljän vuoden aikana toteutettaviksi suunniteltuja energiahankkeita on 17 ja niiden arvo on 1,4 miljardia euroa. Sähkösiirtoverkkojen kapasiteetti on ratkaisevan tärkeä asia investointien toteuttamiselle. Valtion on poliittisella päätöksellä huolehdittava Fingridin kantaverkon rakentamisesta myös itäisimpään Suomeen. Pohjois-Karjalassa on myös merkittävä tuulivoimapotentiali, mikäli aluevalvonnan ja tuulivoiman tarpeet onnistutaan yhteensovittamaan.

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.

Tällä hetkellä Pohjois-Karjala on ainut maakunta, joka on kokonaan Fingridin kantaverkon 400 kV yhteyden ulkopuolella. Nykyisen 110 kV verkon siirtokapasiteetti ei mahdollista suuren mittakaavan sähköntuotanto- tai kulutushankkeiden liittämistä verkkoon.

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

Kustannusarvio: 42 milj. euroa

Perustelu: Outokummussa sijaitseva GTK Mintec on yksi maailman johtavista mineraaliprosessoinnin ja kiertotalouden tutkimusalustoista. Se on Suomen valttikortti puhtaan siirtymän raaka-aineiden ja kiertotalouden lisäämiseen. GTK Mintecin tutkimuskokonaisuutta on kehitetty määrätietoisesti jo useamman vuoden ajan. Ensimmäisessä vaiheessa huhtikuussa 2024 valmistui uusi toimisto- ja laboratoriorakennus laitteistoinvestointineen. Tällä kokonaisuudella vastataan asiakkaitten tutkimustarpeisiin laboratorionkokuksen testeissä. Laboratoriokokeet toimivat lähtökohtana koetehdaskokoluokan tutkimukselle, ja ne ovat välttämätön osa kannattavuusselvityksissä uuden kaivoksen tai mineraalialan kiertotalousjalostamon avaamisessa. Vuosien 2024–2025 aikana Outokummun TKI-infraan valmistuu myös JTF-investointina toteutettava kestävä mineraalitalouden innovaatioalusta, joka sisältää uudistetun älyallasalueen ja rikastushiekköjen pitkäaikaiskäyttämisen tutkimiseen rakennettavan SMARTTEST-kenttätestausalustan.

Investointi GTK Mintecin uuteen koetehtaaseen on välttämätön. Investoinnilla vahvistetaan Suomen asemaa mineraali- ja kiertotalousalan sekä puhtaan siirtymän raaka-aineiden ja vähähiilisuuden tutkimuksen edelläkävijänä ja 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 uudet järjestelyt korostavat GTK Mintecin merkitystä entisestään raaka-aineiden saatavuuden osalta. Uusittu koetehdas TKI-infroineen mahdollistaa myös vähähiilisuudelle 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. Hankesuunniteluissa määritettiin koetehtaan tilavaatimukset ja tarvittavat prosessilaitteistot sekä laskettiin alustava kokonaisinvestoinnin kustannusarvio. Hanketta jatketaan perussuunnittelulla siten, että eri osa-alueiden toteuttajat voidaan kilpailuttaa vuonna 2025 ja rakentaminen päästään aloittamaan vuoden 2026 loppupuolella.

Uuden tutkimusinfraan kokonaisinvestointi on arvoltaan 80 miljoonaa euroa. Koetehtaan laitteistojen sekä suunnittelun noin 60 miljoonan euron TKI-investointien lisäksi kokonaisuuteen kuuluu uusi koetehdasrakennus. Senaatilta saatu tarkentunut kustannusarvio tehdasrakennukselle on 20 miljoonaa euroa. Se edellyttää kokoluokkansa takia Valtio-neuvoston rahavaliokunnan päätöstä, jossa Senaatti valtuutetaan rakentamaan koetehdas GTK:lle. Vuoden 2024 syksyllä saatiin valtioneuvoston päätös 18 miljoonan euron määrärahavaltuudesta vuosille 2025 ja 2026. Tarvittava 42 miljoonan euron jatkovaltuus on tärkeää saada viimeistään vuoden 2026 aikana, jotta investointia päästään toteuttamaan. Uuden koetehtaan on suunniteltu olevan täydellä kapasiteetilla toiminnassa vuoden 2029 aikana.

## Kärkihanke: Itä- ja Pohjois-Suomen erityisasema EU:n tulevilla ohjelmakaudella

Perustelu: EU-rahoituksen ansiosta Itä- ja Pohjois-Suomessa on tapahtunut paljon myönteistä kehitystä (BKT, osaaminen, yritystoiminta). Tästä huolimatta suuralue pärjää edelleen monella mittarilla koko maan keskiarvoa heikommin, ja toisaalta myös alueen sisäiset erot ovat huomattavia. Talouden globaali muutos mm. puhdas energiasiirtymä ja luonnonvarojen kysyntä sekä geopoliittinen tilanne vaikuttavat alueen kehitykseen ja tilannekuvaan. Muutos tarkoittaa pohjoisten alueiden merkityksen kasvua huoltovarmuuden näkökulmasta. Itärajan tilanne puolestaan vaikuttaa kielteisesti koko Itä- ja Pohjois-Suomeen. Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnat ovat hyödyntäneet EU:n alue- ja rakennepolitiikan rahoitusta määrätietoisesti ja tuloksellisesti. Alueen bruttokansantuote on noussut kohti muun Suomen tasoa. BKT:n keskimääräinen vuosimuutos on ollut vuosien 2014–2022 aikana korkeampi kuin koko maassa keskimäärin (IP-alue 3,1 %, koko maa 2,5 %). Koko alueen elinvoima ja kilpailukyky ovat vahvistuneet. Itä- ja Pohjois-Suomen bruttokansantuote asukasta kohti on kuitenkin edelleen selkeästi koko maan vastaavaa lukua pienempi. Vaikka kehitys on ollut myönteistä, alueella on yhä rakenteellisia haasteita – harva asutus, pitkät etäisyydet ja puutteelliset yhteydet markkinoille. Jotta saavutetut edistysaskeleet voidaan turvata ja alueen kehitys jatkuu vahvana, Itä- ja Pohjois-Suomi tarvitsee edelleen EU:n alue- ja rakennepolitiikan tukea.

Itä- ja Pohjois-Suomi korostaa harvan asutuksen merkitystä koko Suomen rahoitussaannon kannalta, NSPA-tuen jatkuvuutta, ja uutena asiana itäisen Suomen muuttuneen tilanteen huomioimista myös tulevan kauden koheesiopolitiikan kriteeristössä.

1. Turvata NSPA- eli pohjoisten harvaan asuttujen alueiden erityiskohtelu, joka perustuu Suomen liittymissopimuksessa tunnistettuihin rakenteellisiin epäkohtiin, jotka ovat kylmä ilmasto, pitkät välimatkat ja harva asutus
2. Turvata koheesiopolitiikan kriteereissä harvaan asuttujen alueiden kriteeri, tämä on ratkaiseva koko Suomen EU - saannon kannalta
3. Luoda uusi erityiskohtelu/erillisrahoitus Venäjän ja Valko-Venäjän rajalla sijaitseville ulkoraja-alueille, jotka kantavat vastuuta kokoaan suurempaa vastuuta koko EU:n Venäjän vastaisista pakotteista.

## Metsä- ja puuteknologian osaamiskeskittymä ja platform

Kustannusarvio 9 milj. euroa

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, biomateriaalien kysynnän, monimuotoisuustavoitteisiin vastaamisen sekä erityisesti Suomen metsäsektorin arvonlisän kasvattamistavoitteiden vuoksi. Uudet tieteenalat ja uusi koulutus (UEF:n Kestävät Teknologiat DI) ja uudet kansainväliset rekrytoinnit mm. tekoälyyn erikoistuneeseen metsäteknologiaan tarjoavat hyvän pohjan uuden yritystoiminnan synnylle. Joensuu – Euroopan Metsäpääkaupunki ja sen Elinkeinoallianssi - kehitysekosysteemi ovat valinneet metsäbitalouden ja fotonikan kärjikkeseen. Kokeiluja ja demonstraatioita mahdollistava alusta, platform, on olennainen osa kokonaisuutta.

Kasvavan osaamisen hyödyntämisen edellytysten parantamiseksi Luke ja UEF yhteistyössä ryhtyvät kehittämään kampuksen avainalueelle tätä tarkoitusta palvelevaa keskittymää, joka sisältää monipuolisia tiloja TKI-toimintaan, opetukseen ja osaamisen markkinointiin. Suunnitteluvaiheessa keskittymä pitää sisällään seuraavat osat:

1. Virtuaaliluontotila ja fotoniiikan demonstraatiotila
2. Digitaalisten kaksosten havaintotila – Digital Twin Showroom
3. Uusien materiaalien valmistuksen koetehdas (bioliimat, sienimateriaalit, geopolymeerit ja hybridimateriaalit sekä uudet hiilivarastomateriaalit esim. ilmastoviisaaseen rakentamiseen)
4. Teknisten hiilinielujen tutkimusympäristö
5. Metsien inventointitekniologioiden laboratorio

### **Alueellisten ja kansallisten toimien yhteensovitus fotoniiikan huippuosaaminen hyödyntämiseksi talouskasvun vauhdittajana**

Perustelu: Fotoniiikka on metsäbiotalouden rinnalla toinen Joensuun kaupungin ekosysteemisopimuksen mukaisista kansainvälisistä kärkialoista. Joensuuhun rakennetaan kansallinen fotoniiikan pilottituotantolinja tarvittavine puhdistiloinneen mahdollistamaan kansainvälisten yritysten sijoittuminen Suomeen ja Joensuuhun.

### **Isojen yritysten investointituki ja erityistalousalue**

Perustelu: Itäisen Suomen kehityksen merkittävä paraneminen edellyttää isojen investointien liikkeelle lähtöä. Näitä investointeja tekevät isot yritykset. Tilanne rajamaakunnissa johtuu äkillisestä geopolitiisesta muutoksesta, Venäjän hyökkäyssodasta ja turvallisuuspoliittisen tilanteen muuttumisesta. Tuet tulisi kohdentaa pahiten tilanteesta kärsineille maakunnille, jotka sijaitsevat Nato-ajan kriittisimmässä paikassa itärajalalla. Elinvoiman lisääminen ja alueen asuttuna pysyminen rajamaakunnissa ovat nyt myös turvallisuuskysymyksiä.

Suurten yritysten investointituki kannustimena mahdollistaisi jopa 2 400 uutta työpaikkaa rajamaakunnissa. Yrityksillä on kykyä ja halua toteuttaa investointeja alueelle, mutta ne kilpailevat usein oman yhtiön sisällä investointien sijoittumisesta. Nyt näyttää siltä, että investoinnit on tehty tai viedään entisen Itäisen Euroopan alueen maihin. Isojen yritysten investoinnit toisivat alihankintaan merkittäviä työ- ja kehittymismahdollisuuksia myös pk-sektorille.

Pohjoiskarjalaiset yritykset ovat menettäneet turistien lisäksi Venäjän kaupassa vuositasolla noin 130 miljoonaa euroa liikevaihtoa. Tämä tarkoittaa noin 1 300 työpaikkaa. Etelä-Karjalassa pelkästään palvelutoimialan liikevaihdon menetys on noin 350 miljoonaa euroa vuodessa.

Pohjois- ja Etelä-Karjala ovat kärsineet sekä kansainvälisen matkailun että Venäjän viennin romahduksesta. Lisäksi komponenttipula on vaikeuttanut tuotannon optimointia. Logistiset haasteet ovat vaikuttaneet erityisesti Saimaan kanavaa aiemmin hyödyntäneiden yritysten toimintaan lisäten merkittävästi logistiikkakustannuksia. Tuulivoiman rakentamisen tutkaongelmat rajoittavat vihreän siirtymän toteutusta maakunnissa. Merkittäviä isoja

investointeja ei ole tehty perinteisillä teollisuuden aloilla; turvallisuustilanne on saattanut vaikuttaa tähänkin.

Vaikka korvaavia markkinoita yritysten tuotteille on löydetty, tuotantokustannusten rajua nousua ei ole voitu siirtää hintoihin. Kiihtynyt inflaatio ja korkojen nousu ovat nostaneet merkittävästi investointirahan hintaa. Vaikutukset alueen pk-yrityksien investointeihin ovat olleet merkittävät. Isojen yritysten toimitusketjuja yritetään siirtää mm. Kiinasta Eurooppaan. Tämä luo uusia mahdollisuuksia pk-yrityksille, jos isojen yritysten investointeja saadaan alueelle.

Yritykset valitsevat investointipaikakseen liiketoimintansa kannalta kilpailukykyisimmän alueen, mikä pystyy tuomaan myös kilpailuetua. Pohjois- ja Etelä-Karjalassa pk-sektorin investoinnit ovat vähäisiä. Tavoitteena on saada isojen yritysten ja Suomessa toimivien kansainvälisesti omistettujen yritysten investoinneista kannattavampia ja houkuttelevampia Karjalaan kuin ulkomaille. Tavoitteena on myös lisätä kansainvälisten suuryritysten tuotannollisia vähähiilisiä vihersiirtymäinvestointeja. Ehdotetut erityistoimet:

- Investointituki isoille yrityksille max. 20 %, tavoitteena on saada Pohjois- ja Etelä-Karjalaan yhteensä kaksi miljardia euroa tuotannollisia investointeja seuraavien viiden vuoden aikana.
- Rahaa tarvitaan näiden kahden maakunnan alueelle 70 miljoona euroa vuosittain. Rahoitus voidaan toteuttaa joko kansallisella tai EU-rahalla.
- Viennin kasvu ja työpaikkojen lisääntymisen tavoitteena on yhteensä 2 400 uutta työpaikkaa; 1 200 uutta työpaikkaa per maakunta.
- Suuryritysten alueellinen keskittyminen lisää yritysten välisiä synergiaetuja, verkostoja ja ekosysteemejä lisäten myös pienyritysten toiminnan tilauskantaa, kannattavuutta ja innovatiivisuutta.

Mahdollisuuksia suuryritysten tukemiseen on paljon. Tarvittavien muutosten tekeminen yritystukilakiin ja -asetukseen sekä notifikaatio ja tukien myöntäminen olisi valtioneuvoston voimassaoloajan puitteissa mahdollista jo tällä EU:n rahoituskaudella ohjaus- ja seurantajärjestelmien teknisillä muutoksilla.

Toinen kehityksen edellytysten kannalta keskeinen tavoite on saada uuden komission ohjelmaan erityistalousalue ja ohjelma Venäjään rajoittuviin maakuntiin. Erityisratkaisu Itä-Suomen rajamaakuntiin EU:n tulevalle ohjelmakaudelle tulee aloittaa Suomen hallituksen päätöksellä 2025. Hallituksen on vaikutettava Euroopan unionin tulevan ohjelmakauden valmisteluun siten, että EU:n itärajalle luodaan erityisratkaisu ja merkittävä kokonaisrahoitus, jolla mahdollistetaan myös uusien politiikkakeinojen käyttöönotto raja-alueilla esimerkiksi investointien vauhdittamisessa.

Yritysten kasvun esteenä ovat mm. vakuuksien ja riittävän kilpailukykyisen rahoituksen saaminen. Tarvitaan Finnveran erityistoimenpiteitä itäiseen Suomeen, kuntayhtiöiden investointien rahoitusmahdollisuuksien mahdollistamista yritysten toimitiloihin sekä houkuttelevampia verotusratkaisuja. EU:n suorat rahoitusmahdollisuudet on hyödynnettävä maksimaalisesti. Erityistä huomiota on tarpeen kiinnittää myös maatilayrityksiin ja maaseudun pienyrityksiin.

## **Business Finlandin palvelut maakuntiin**

Perustelu: Business Finlandin ohjausta ja palvelurakennetta on uudistettava siten, että jokaisessa maakuntakeskuksessa myös Itä-Suomessa on jatkossa vahvasti läsnä oleva ja yrityksiä konsultoiva riittävät toimintavaltuudet omaava asiantuntija. Nykytilanteessa Business Finland on jäänyt monilla alueilla etäiseksi ja vaikuttavuus heikoksi.

## **Pääomarahasto tukemaan matkailuinvestointeja**

Kustannusarvio 20 milj. euroa

Perustelu: Pankit ovat sääntelyyn vedoten vetäytyneet yritysrahoituksesta lähes kokonaan. Tämä näkyy mm. siinä, että Finnvera on julkaissut uuden suoran lainatuotteen mikroyrityksille lokakuussa 2024. Matkailutoimialan investoinnit kärsivät erityisesti pankkien vetäytymisestä ja tämä jarruttaa matkailutoimialan kansainvälistymistä erityisesti Järvi-Suomen alueella. Pääomarahasto tukisi matkailun kansainvälistymisen ja Itä-Suomen kehittämistä ja parantaisi myös huoltovarmuutta.

## **Kuljetustuki**

Perustelu: Itä-Suomelle tärkeästä yritysten kuljetustuesta tulee valmistella ministeriön asetus koskien vuosia 2026–2030 ja rahoitustasoa tulee nostaa. Nykyinen kuljetustuki on lakkaamassa vuoden 2025 loppuun. Kuljetustuki on ainut nykyinen yritystukimuoto, joka kompensoi kaukaista sijaintia markkinoista ja merisatamista. Tukimuodon merkitys on korostunut Saimaan kanavan tavaraliikenteen lakattua.

## **Rajakuntien elinvoiman turvaaminen**

Kustannusarvio 1 milj. euroa (Pohjois-Karjalan rajakuntien osalta)

Perustelu: Itärajan kuntien elinvoiman ja elinkeinoelämän edellytysten vahvistaminen on nykyisessä maailmanpoliittisessa tilanteessa haastavaa. Itärajan kunnat ovat kovimpia kärsijöitä Venäjän hyökkäyssodan jälkiseurauksista. Venäjän aloittaman hyökkäyssodan jälkeen itärajan rajanylityspaikat ovat menneet kiinni. Aikoinaan Neuvostoliiton hajotessa ja rajanylityspaikkojen avautuessa raja-alueen kunnille syntyi mahdollisuus parantaa kehityksen edellytyksiä. Varsinkin kunnat, joiden läheisyydessä sijaitsee kansainvälinen rajanylityspaikka, paransivat elinkeinoelämän kehittymisen edellytyksiä. Kunnista tuli vetovoimaisempia yritysten sijoittumisen osalta ja rajanylityspaikka toi monelle yritykselle kasvun edellytyksiä.

Nykyisessä maailmantilanteessa varsinkin rajakunnat ovat jääneet oman onnensa nojaan. Vihreän siirtymän mahdollisuudet ovat tähän mennessä tyssänneet kantaverkon puutteellisuuteen. Läntisen Suomen kunnat saavat tuulivoimasta kiinteistöverotuottoja ja sijoittuvia yrityksiä alueelleen. Samaan aikaan rajakunnat ovat vaille mahdollisuuksia puolustusvoimien tutkajärjestelmän vuoksi pääsemään kiinni tuulivoiman tuomista kiinteistöveroista.

Jos halutaan, että itärajalla on jatkossakin ihmisiä mm. turvaamassa koko Suomen turvallisuutta, tarvitaan monipuolisesti keinoja, että alueen ihmisillä on työtä tarjolla, ja että

alue on houkutteleva uusille asukkaille. Lisäksi useammat rajakunnat kärsivät hyvinvointialueiden ja tulevan TE-palvelujen niukasta rahoituksesta. Hyvinvointialueen palveluverkkopäätökset tarkoittavat merkittäviä heikennyksiä juuri rajakuntien asukkaille.

Eri ministeriöiden tulee luoda erillinen ohjelma itärajan kunnille, jolla pyritään luomaan kannustinohjelma sille, että alueen ja etenkin rajakuntien alueella yrityksillä on mahdollisuuksia investoida toiminnan kehittämiseen ja että uusilla yrityksillä on verotuksellisia hyötyjä nykytilaan nähden sijoittua alueelle. Sosiaali- ja terveystalouden osalta luodaan kannustin, jossa hyvinvointialueelle annetaan rahallista tukea heidän turvatussaan kattavat sosiaali- ja terveystaloudet rajakunnissa. Myös rajakuntien koulutusta vahvistetaan valtion taholta. Tukia painotetaan kunnille, joissa on oma rajanylityspaikka. Jatkossa EU:n rahan kohdentumisessa valtion edunvalvonnan painopiste tulee olla itärajan maakunnissa ja tuen tulee painottua rajakuntiin ja huomioida kunnat, joissa on ollut kansainvälinen rajanylityspaikka.

### **Työvoimapalvelujen valtionosuuden tarkistaminen ja palvelujen kehittäminen**

Perustelu: Työvoimapalvelujen valtionosuutta on tarkistettava lakisääteisten palvelujen järjestämisen todellisia kustannuksia vastaaviksi. Lisäksi KEHA-keskuksen asemaa ja roolia on uudistettava paremmin kuntien työvoimapalvelujen järjestämisvastuuta tukevaksi. Työvoimapalvelujen lakisääteistä asiakaspalvelumallia on kevennettävä asiakkaiden yksilöllisten tarpeiden huomioimiseksi sekä resurssien kohdentamiseksi aidosti työllistymisessä tukea tarvitseviin asiakkaisiin. Työttömyys on huomioitava nykyistä vahvemmin työvoimapalveluiden rahoituksen kriteerinä.

### **Kansainvälisten osaajien pitovoiman vahvistaminen koulutusperäisellä maahanmuutolla**

Perustelu: Pohjois-Karjala voisi toimia pilottialueena (ELY-keskuksen yritystuet), jossa yritykselle myönnettävää tukiprosenttia (yritysten kehittämishankkeet) nostettaisiin, mikäli yritys osoittaa hakemuksessaan, että palkkaa kehittämishankkeeseen kansainvälisen osaajan.

Pohjois-Karjalan koulutusorganisaatiot (Karelia-ammattikorkeakoulu, UEF, Riveria) houkuttelevat jo nyt alueelle paljon kansainvälisiä opiskelijoita. Näiden kiinnittyminen alueelle/yrityksiin opintojen aikana ja jälkeen täytyy turvata koulutusorganisaatioiden ja yritysten yhteistyöllä ja täsmätuella niin, että edes osa näistä koulutetuista saadaan pysymään alueella pidempään tai pysyvästi.

### **Yrityskiinteistöjä omistaville kuntien yhtiöille palautettava investointituet**

Perustelut: Investointituet on palautettava kuntien yritys- ja teollisuuskäytössä oleville rakennuksille. Kuntalain mukaisen yhtiöittämisen myötä kuntien yritystiloja hallinnoivat kuntien tytäryhtiöt, jotka joutuvat kunnostamaan tiloja erityisesti vuokralaisten vaihtuessa. Lisäksi olisi nähtävä yrityskiinteistöyhtiöiden rooli aktiivisena uusien yritystilojen rakentajana investointitukien turvin. Investointitukien palauttaminen edesauttaa yritysten kasvua ja kehittymistä ja mahdollistaa uusien yritysten sijoittumisen.



## Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

### Sosiaali- ja terveysalan järjestöjen paikallisen toiminnan turvaaminen ja alueellisen rahoituksen säilyttäminen

Perustelu: Tammikuussa 2025 julkaistu selvitys sosiaali- ja terveysjärjestöjen avustustoiminnan uudistamisesta on osin ongelmallinen. Ehdotetut muutokset järjestöjen avustustoimintaan uhkaavat kaventaa paikallisten järjestöjen toimintamahdollisuuksia ja heikentää alueellista yhdenvertaisuutta. Sosiaali- ja terveysalan järjestöillä on merkittävä rooli kansalaisten hyvinvoinnin tukemisessa ja sellaisten haasteiden ratkaisemisessa, joihin julkinen sektori tai markkinaehtoinen toiminta ei pysty vastaamaan. Pohjois-Karjalassa, kuten monilla muilla alueilla, järjestöjen työ kohdistuu usein suoraan väliinpuotoajaryhmiin ja paikallisiin tarpeisiin, joita valtakunnalliset avustusmallit eivät riittävästi huomioi.

Esitetyt avustusmallit vaikeuttavat järjestöjen autonomista toimintaa sekä alueellisten tarpeiden huomioimista. Erityisen oleellinen asia on alueellisen rahoituksen ja paikallisten erityistarpeiden merkitys, jota ehdotettu keskittäminen STEA-avustuksiin ei turvaa. Järjestöjen toimintavapaus ja mahdollisuus reagoida ennakoimattomiin tarpeisiin on keskeistä. Lisäksi yksittäisten teemojen painottaminen rahoituksessa on ongelmallista, koska se rajaa tärkeitä edunsaajaryhmiä avustettavan toiminnan ulkopuolelle.

Järjestöjen on voitava itse määritellä toimintansa painopisteet paikallisten tarpeiden mukaisesti. Keskitetty teemarakenteinen rahoitusmalli uhkaa järjestöjen itsenäisyyttä ja vähentää joustavuutta vastata uusiin ja ennakoimattomiin haasteisiin. Itä-Suomen korkea pitkäaikaistyöttömyys ja sairastavuus lisäävät köyhyyden riskiä, mikä tekee paikallisten sosiaali- ja terveysjärjestöjen toiminnasta ja riittävästä rahoituksesta erityisen tärkeää. Alueilla tehtävää työtä ei voida johtaa valtakunnallisesti ilman vankkaa paikallisten ja alueellisten olosuhteiden ja tarpeiden tuntemusta ja paikallista yhteistyötä.

Hyvinvointialueilla on paras ymmärrys alueellisista tarpeista, ja niiden avustusjärjestelmä tulee säilyttää. Esitys avustusten siirtämisestä STEA:n hallintaan kaventaisi järjestökenttää ja uhkaa erityisesti pieniä paikallisia toimijoita. Kaikilla järjestöillä ei ole mahdollisuutta hakea STEA-avustuksia, minkä takia on tärkeää, että avustuksia jaetaan myös alueellisesti, alueen tarpeet huomioiden. Pohjois-Karjalan osalta tämä esitys kaventaisi avustusta saavien järjestöjen kenttää. Järjestöavustukset ovat myös yksi mahdollistaja konkreettiselle yhteistyölle järjestöjen ja hyvinvointialueen välillä.

Yleisavustuksia tulee tarjota myös alueellisille toimijoille, ei pelkästään valtakunnallisille järjestöille. Tämä mahdollistaa järjestöjen omaehtoisen toiminnan ja edunvalvonnan. Yleisavustusten rajoittaminen AK-avustusten (kohdennettu yleisavustus) perusteella on perusteetonta.

Ehdotetut avustusmallit eivät riittävästi huomioi kaikkia erityisryhmiä. Näiden ryhmien tarpeet on otettava paremmin huomioon, jotta osallisuuden ja tasa-arvon kaventuminen voidaan estää. Vaikuttavuuskriteereissä on huomioitava myös pienet, mutta tärkeät väliinpuotoajaryhmät, joille julkinen tai markkinaehtoinen palvelutarjonta ei riitä. Pelkästään suuret volyymit eivät voi olla rahoituksen perustana.

## Pohjois-Karjala ikäystävällisyyden kärkimaakunnaksi -pilotti

Kustannusarvio 1 milj. euroa

Perustelu: Väestön ikääntyminen on globaalisti ja myös Pohjois-Karjalan maakunnassa edelleen voimistuva megatrendi: kyse on sekä väestön eliniän odotteen noususta että ikääntyneiden väestöosuuden kasvusta. Ilmiöön on tärkeitä suhtautua ikäihmisten hyvinvoinnin, terveyden ja osallisuuden vahvistamisen, alueen elinvoimaisuuden parantamisen ja haasteiden ennakoimisen ja ratkaisemisen näkökulmista.

Pohjois-Karjalan maakunnan ikäystävällisyyden nostaminen kehittämiskohteeksi kokoaisi eri alojen ja sektoreiden toimijat kaikkia osapuolia hyödyttävään yhteistyöhön, joka vahvistaisi alueen hyvinvointia, elinvoimaisuutta, yhteisöllisyyttä ja taloutta ja parantaisi ikäihmisten hyvinvointia, terveyttä ja osallisuutta, ennaltaehkäisisi yksinäisyyttä ja syrjäytymistä, edistäisi laaja-alaisesti turvallisuutta yksilöiden, yhteisöjen, maakunnan ja yhteiskunnan tasoilla, tukisi asuinalueiden ja kylien elinvoimaisuutta, vahvistaisi aluetaloutta ikäystävällisen yritystoiminnan kehittämisen kautta (Silver Economy) ja tarjoaisi Pohjois-Karjalalle mahdollisuuden toimia suunnannäyttäjänä ja edelleen parantaa maakuntakuvaa.

Maailmalta löytyy esimerkkejä ikäystävällisistä kaupungeista ja alueista. Valitettavan vähän on löydettävissä tietoa ikäystävällisen maaseudun ja/tai harvaan asutun alueen ikäystävällisyyden kehittämistoimista. Tämä havainto korostaa entisestään Pohjois-Karjalan ikäystävällisyyden tarvetta ja merkitystä.

Karelia-ammattikorkeakoulu esittää, että maakunnan yhteiseksi tavoitteeksi asetetaan Pohjois-Karjalan nostaminen ikäystävällisyyden kärkimaakunnaksi.

Karelia-ammattikorkeakoulu esittää, että asiassa edettäisiin seuraavasti:

- Arvioidaan maakunnan ikäystävällisyyden tilanne ikäihmisten, hyvinvointialueen, kuntien hyte-toiminnan, palvelujen tuottajien, järjestöjen ja yritysten näkökulmasta, huomioiden koko maakunnan ja kaikki toimialat.
- Rakennetaan alueen ikäystävällisyyden arviointikehikko kansainväliseen tutkimusnäyttöön ja benchmarking-toimintaan perustuen
- Tehdään vertailua alueiden ikäystävällisyyden tilan suhteen sekä kansainvälisesti että kansallisesti.
- Muodostetaan tilannekuva kohtien 1–3 pohjalta.
- Selvitetään kohdassa 1 mainittujen tahojen intressit ikäystävällisyyden kehittämisen suhteen.
- Rakennetaan maakunnan yhteinen strategia ja sen pohjalta ikäystävällisyyden kehittämisohjelma, selvitetään rahoitusmahdollisuudet sekä kansallisesti että kansainvälisesti. (Tässä aihepiirissä on vahva potentiaali myös kansainväliseen kehittämis yhteistyöhön. Esim. Karelia-ammattikorkeakoulun toiminta eurooppalaisessa INVEST-korkeakouluallianssissa voisi tarjota tähän viitekehysten).
- Käynnistetään kehittämishankkeita.
- Arvioidaan toimintaa systemaattisesti ja tulevaisuusorientoituneesti.

Karelia-ammattikorkeakoululla on asiantuntemusta ja kiinnostusta toimia tämän prosessin fasilitoijana sekä tutkimusten, selvitysten, benchmarkingin ja arvioinnin toteuttajana.

# Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

## Kärkihanke: Kolin kestävää matkailua vahvistavat investoinnit: Kolin maastopalvelujen parantaminen vastaamaan matkailun tulevaisuuden tarpeita

Kustannusarvio 226 000 euroa

Perustelu: Kolin kansallispuiston reitistön kehittäminen

Tavoitteena on tärkeimpien reittien helppokulkuisuus, turvallisuus ja kestävyys. Kolin isot käyntimäärät lisäävät maaston kulumisen riskiä. Kestävöinnit ja ohjauksen parantaminen huippujen alueen reitistöillä turvaavat alueen luontoarvojen ja samalla vetovoimaisuuden säilymistä. Toteutus olisi vuosina 2026–2027 ja osion kustannusarvio on yhteensä 185 000 euroa.

- Kolin huipulta avautuvan kansallismaiseman haluavat nähdä kaikki matkailijat. Huippujen alueen reitistöillä on kovin käyttöpaine ja kunnostamisen kokonaiskustannus on 135 000 euroa. Tämä sisältäisi esteettömän reittiosuuden (noin 400 metriä) kunnostaminen niin, että hulevedet saadaan ohjattua pois reitiltä. Rinne on jyrkkä ja sen alla on heti kallio, joten rakentamisessa joudutaan käyttämään innovatiivisia ratkaisuja. Samalla tehtäisiin portaiden kunnostamiset ja reitin kestäväyttämiset tarvittavilta osin Huippujen alueen reitistöillä.
- Kylän polku (3 kilometriä) lähtee Kolin kylältä ja johdattaa Kolin laelle. Reitti yhdistää Kolin kylän majoituspaikat (Break Sokos Hotel Kylän ja Kolin Ryynäsen) sekä Kolin laen Break Sokos Hotel Kolin. Reitti on ympärivuotisessa käytössä. Reitin varrella sijaitsee mm. Mattilan tila, jossa toimii kesäaikaan yrittäjän pitämä kahvila. Kustannusarvio 50 000 euroa. Tämä sisältäisi reitin kestäväöinnit, siltojen ja portaiden kunnostamiset

### Majoituspalvelut

Kolin kansallispuiston laaja vuokratupaverkosto lisää majoituskapasiteettia ja tarjoaa vaihtoehtoon matkailijoille, jotka yöpyvät hotellia mieluummin omassa rauhassaan. Osa vuokratuvista säilyttää myös alueen kulttuuriperintöä. Toteutus olisi vuosina 2026–2027 ja osion kustannusarvio on 41 000 euroa sisältäen seuraavat korjaukset:

- Honkapirtti: katon uusiminen, 9 000 euroa
- Ikolanaho: katon, lattian ja tulisijan uusiminen, 10 000 euroa
- Pärnälahden kelomökki: lattian ja ikkunoiden kunnostamiset, 4 000 euroa
- Pärnälahden punainen tupa: tulisijan uusiminen ja ulkorakennusten kunnostaminen, 12 000 euroa
- Mattila: saunan katon korjaus, 6 000 euroa

## Outokummun pilaantuneiden maiden jälkihoito

Kustannusarvio 15–30 milj. euroa seuraavan kymmenen vuoden aikana ylimääräinen kustannus kaivettavien metallipitoisten maa-ainesten osalta kadunrakentamisinfrassa ja sen jälkeen 100–150 milj. euroa

Perustelu: Outokummun kaupungin keskustaajamassa sijaitsee vanha kaivosalue, joka oli 1900-luvun merkittävin kaivosteollisuuden keskittymä Suomessa. Suomen valtio on saanut merkittävän

taloudellisen hyödyn, mm. suurin osa Suomen sotakorvauksista on maksettu Outokummun maaperästä otetulla malmilla.

Kaivostoiminnassa kaivettuja metallipitoisia maa-aineksia on 1900-luvulla käytetty laajasti kaupungin taajama-alueella maarakentamiseen. Käytetyt maa-ainekset luokitellaan nykyään suurelta osin ongelmallisiksi kaivannaisjätteiksi. Outokummun kaupungin on pidettävä omistamansa infra kunnossa. Useassa tilanteessa ko. maa-ainekset on infran kunnostustöiden yhteydessä kaivettava ja vaihdettava kantavuudeltaankin parempaan routimattomaan maa-ainekseen. Nämä metallipitoiset maa-ainekset aiheuttavat kaupungille kohtuuttoman suuret ylimääräiset kustannukset. Kustannuksia ja kaivannaisjätteen määriä on selvitetty Pirkanmaan ELY-keskuksen koordinoimassa hankkeessa vuonna 2022.





POHJOIS-KARJALA  
*Maakuntaliitto*