



POHJOIS-KARJALA
Maakuntaliitto



Vaikuttamisen kärjet 2027 – Pohjois-Karjala

VAIKUTTAMISEN KÄRJET 2027

Pohjois-Karjala

Maakuntahallitus 23.3.2026

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Joensuu 2026

Vaikuttamisen kärjet 2027 – Pohjois-Karjala

Hyväksytty maakuntahallituksessa 23.3.2026

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

Kansilehden kuva
Jarno Artika

Koonti
Kimmo Niiranen ja Jarno Turunen

Viimeistely
Sirpa Mahonen

Painopaikka Pohjois-Karjalan maakuntaliitto 2026

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

Sisältö

Saatteeksi	6
Yleiset kärkihankkeet	7
Liikenteen kärkihankkeet	8
Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25)	10
Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)	11
Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)	12
Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)	13
Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)	16
Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)	21
Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)	22
Toteutusvalmiit hankkeet	22
Lähiaikoina ratkaistavat asiat	23
Suunnittelu käynnissä	25
Käynnistettäviä suunnitteluhankkeita	26
Muut esitetyt hankkeet	28
Vesiliikenne	33
Tietoliikenneyhteydet	33
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)	35
Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)	41
Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)	43

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 23.3.2026.

Pohjois-Karjala tunnetaan vahvasta metsäosaamisesta, fotonikasta ja mineraaliosaamisesta. Yksi merkittävimmistä Pohjois-Karjalan kehitykseen vaikuttava asia on tuleva EU:n ohjelmakausi ja se, miten hyvin rajamaakuntien elinvoima ja investoinnit aidosti huolehditaan siinä.

On elintärkeää, että valtio investoi Pohjois-Karjalan energiaratkaisuihin sekä saavutettavuuteen. Pohjois-Karjalassa on vireillä useita energiainvestointeja, joiden eteneminen riippuu erityisesti sähkönsiirtoverkon kapasiteetista. Pohjois-Karjala esittääkin, että kantaverkon vahvistamista itäisimpään Suomeen tehdään vihdoin investointipäätökset ja keinot tuulivoiman rakentamiseksi Itä-Suomeen laitetaan toimeksi.

Tavaravirrat siirtyivät entistä enemmän raiteille ja kumipyörille Venäjän hyökättyä Ukraina. Tärkeimpiä edunajamisen tavoitteita on, että valtio kiirehtii Karjalan radan ja erityisesti yksiraiteisen Imatra–Joensuu-rataosuuden kunnostusta. Karjalan radan kehittäminen on samalla Itä-Suomen maakuntien kärkihanke. Liikenteen kärkihankkeina on nostettu myös rataverkon sähköistys ja kaukoliikenteeseen soveltuva ostopalvelukalusto sekä lentoliikenteen kehittäminen.

Maakunnan kärkihankkeet on koottu kunnilta ja muilta maakunnan toimijoilta saatujen esitysten pohjalta. Monet mukaan nostetut asiat ovat konkreettisia esityksiä, jotka odottavat vain rahoituspäätöksiä nyt hallituksen kevään riihestä sekä ensi vuoden valtion budjetin yhteydessä. Osa on luonteeltaan lainsäädännöllisiä aloitteita tai kannanottoja erilaisiin valtion suunnitelmiin. Eikä kaukana ole kevään 2027 eduskuntavaalit ja sen myötä uusi hallitus ohjelmineen. Maakunnan ja Itä-Suomen tavoitteet hallitusohjelmaan kirkastetaan tämän kevään aikana.

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

Pielisjoen linnassa, 23. päivänä maaliskuuta 2026

Jarno Turunen
yhteysjohtaja

Kimmo Niiranen
maakunta-asiamies

Yleiset kärkihankkeet

1. Energiamurroksen vauhdittaminen itäisimmässä Suomessa: kantaverkko ja tuulivoiman kompensatioalue
2. Rajamaakuntien erityisasema ja elinvoima EU:n tulevilla ohjelmakaudella
3. Tulevaisuuden osaamisen varmistaminen: yliopistojen tki-rahoitus, Karelia-ammattikorkeakoulun kriittinen tutkimusinfrastruktuuri ja toisen asteen ammatillisen koulutuksen kehittäminen
4. Globaali huippuosaaminen kasvun moottorina: Metsäbiotalous, fotonikka ja mineraalitalous
5. Turvallisuuden ja huoltovarmuuden vahvistaminen
6. Ampumahiihdon MM-kilpailujen 2031 saaminen Kontiolahdelle
7. Vaelluskalahankkeiden edistäminen

Liikenteen kärkihankkeet

Toteutusvalmiit hankkeet:

1. Karjalan radan Joensuu – Imatra -osuuden parantaminen
2. VT 9 Ylämyllyn kohta

Lähiaikoina ratkaistavat asiat:

3. Joensuun lentoyhteyksien turvaaminen ja palvelutason parantaminen
4. Rataverkon sähköistys ja kaukoliikenteeseen soveltuva ostopalvelukalusto

Suunnittelu käynnissä:

- VT 6 Joensuun eteläpuolella Honkavaara – Onkamo, ensimmäisessä vaiheessa ohituskaistat
- Itärata ja lentorata
- Käynnistettäviä suunnitteluhankkeita:
- Joensuu – Kontiomäki -rata vaiheistettuna: peruskorjaus, sähköistys, välityskyvyn parantaminen
- Joensuu – Pieksämäki –radan sähköistys
- VT 9 Viinijärvi – Tuusniemi
- VT 6 Syrjäsalmen silta, Kitee
- VT 6 Joensuu - Uuro

Hankkeet hallinnonaloittain

Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25)

Hallintotuomioistuinten käsittelyaikojen lyhentämistoimenpiteet

Perustelu: Perustuslain 21 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Hallintolain 23 §:n 1 momentin mukaan asia on käsiteltävä ilman aiheetonta viivytystä.

Suomen laillisuusvalvontakäytännössä on todettu, että asioiden pitkät kokonaiskäsittelyajat eivät täytä perustuslaissa jokaiselle turvattuun oikeusturvaan kuuluvaa oikeutta saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä. Käsittelyajat ovat viime vuosina olleet pitkiä mm. niissä asiaryhmissä, jotka koskevat kuntien lakisääteisiä tehtäviä, rahoitusta sekä elinvoimaa. Kohtuuttomat käsittelyajat eivät vastaa perustuslain 21 §:n mukaista asian joutuisan käsittelyn vaatimusta.

Kuntien elinvoiman kehittämisen kannalta pitkät käsittelyajat ovat haaste, sillä investoinnit lykkääntyvät muutoksenhaun perusteella merkittävästi tai jopa estyvät. Kaavavalitusten jälkeen on lisäksi mahdollista valittaa niin rakennusluvasta kuin poikkeamispäätöksistäkin. Tonttijaostakin voi valittaa erikseen, jos ei sitä ole kaavassa määrätty.

Oikeusministeriön tulee etsiä ratkaisuja tuomioistuinta koskevaan asiaruuhkaan, käsittelyaikojen pituuteen ja asioiden sujuvaan etenemiseen. Ratkaisuja voivat olla esimerkiksi laissa asetetut vaatimukset käsittelyaikojen enimmäispituuksille. Valtion viranomaisille on asetettu useita lakisääteisiä käsittelyaikavaatimuksia (esim. rakentamislain 68 a §), samaa tulisi harkita myös hallintotuomioistuinten osalta.

Myös oikeudenkäyntimaksuja hallintotuomioistuimissa on syytä tarkistaa. Nykyisin maksu hallinto-oikeuksissa on 310 euroa ja 610 euroa korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Kun ratkaisun viipyminen saattaa aiheuttaa useiden kymmenien miljoonien eurojen vahingot, on oikeudenkäyntimaksuja pidettävä riittämättöminä.

Kolmas tarkasteltava kokonaisuus on muutoksenhakuoikeuden rajaaminen, joko asianosaismääritelmää tarkastamalla tai muilla tavoin. Etenkin metsästäystä koskevissa asioissa valitusoikeus on liian laaja. Valittajana voi olla taho, joilla ei ole suoraa kytkentää asiaan, ja jonka kotipaikka ei ole alueella, johon päätöksen vaikutukset kohdistuvat.

Seuraavat teemat on syytä ottaa tarkasteluun:

1. Lainsäädäntömuutokset käsittelyaikavaatimuksille hallintotuomioistuimissa.
2. Muutoksenhakuoikeuden tarkastelu laajojen asiakokonaisuuksien osalta. Esimerkiksi metsästyslain 90 §:n muutoksenhakuoikeutta koskeva nykyinen muotoilu on liian väljä.
3. Valitusmaksujen nostaminen oikeusministeriön asetusta muuttamalla sekä HaO:ssa että KHO:ssa.

Muutosten myötä käsittelyajat hallintotuomioistuimissa lyhenevät ja perustuslaissa säädetty oikeus saada asia käsitellyksi toteutuu aiempaa tehokkaammin. Ratkaisuilla ei ole negatiivisia vaikutuksia valtion talouteen.

Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)

Venäjän vastaisen rajan digitaalinen maastokaksonen

Kustannusarvio: 2,0 milj. euroa

Perustelu: Luonnonvarakeskus on kartoittanut kaksikäyttöisyyteen ja turvallisuuteen liittyvät kyvykkyytensä ja työstänyt niitä yhdessä yhteistyökumppaniensa kanssa. Lopputuloksena on näkemys siitä, että suomalainen luonto on oikein hyödynnettynä merkittävä vahvuus maamme turvallisuuden vaalimisessa erilaisissa uhkaskenaarioissa. Nykyaikainen kaukokartoitus yhdistettynä maaston muutosten dynaamiseen mallintamiseen sekä erilaisten ajoneuvojen ja maaston vuorovaikutuksen simulointiin mahdollistaa erilaisiin uhkiin varautuminen nykyistä huomattavasti kattavammin. Mallin avulla voidaan myös suunnitella luonnon muokkaamista turvallisuuden tarpeisiin esimerkiksi soiden ennallistamisen ja metsäautotieverkon päivittämisen avulla. Dynaaminen maastomalli huomioisi myös puuston merkityksen ja puuston muuttumisen ajassa sekä puuston käytön esimerkiksi murrettamisessa.

Sisä- ja puolustusministeriön tarpeisiin tulee julkistaa konsortioiden haettavaksi määräraha dynaamisen maastomallin laatimisesta itärajalta. Tämä olisi merkittävä avaus aiheen parissa tehtävälle kehitystyölle.

RACE & EVENT KITEE -alueen ampumaratakeskuksen ja infran suunnittelu ja toteutus

Kustannusarvio: 2,0 milj. euroa

Perustelu: Hallitusohjelmaan kirjattuna tavoitteena on turvata Suomen ampumaratojen toiminta ja edistää uusien ampumaratojen perustamista. Tavoitteen mukaisesti valtion tulee tukea Race & Event Kitee -alueen ampuma-alueiden suunnittelua ja rakentamista. Hanke mahdollistaa harrastus- ja kilpailutoiminnan lisäksi harjoittelun myös kriisiajan tarpeita ajatellen. Hankkeessa toteutetaan huoltorakennukset, valot, vedet, ampumaratojen (kiväärit, yms.), droonien ja muiden ilma-alusten alueiden rakentaminen. Rahoitus voi tulla useammalta ministeriöltä.

Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)

Kärkihanke: Tuulivoimapotentialin hyödyntäminen ja ilmailvasuorituskyvyn vahvistaminen

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on merkittävästi tuulivoimapotentialia, mutta investoinnit ovat jääneet toteutumatta voimaloiden ilmailvasuorituskyvyn ja aluevalvonnalle aiheuttaminen ongelmien vuoksi. Energiaomavaraisuuden kasvattamiseksi on haettava ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on mahdollista nykyistä laajemmin myös itäisimmässä Suomessa.

Puolustusvoimille tulee antaa selkeä toimeksianto valmistella tarvittavan korvaavan ja uuden ilmailvasuorituskyvyn hankkimiseksi toimeenpanokelpoinen esitys, jolla tosiasiallisesti mahdollistetaan Itärajan läheisten alueiden tuulivoimarakentaminen. Tavoitteena tulee olla ilmailvasuorituskyvyn vahvistaminen nykytilanteeseen verrattuna. Toteutukseen on kansallisen budjettirahoituksen lisäksi mahdollista hakea rahoitusta EU:lta ja NATO:lta.

Puolustusvoimien palvelukeskuksen Joensuun päätoimipaikan vahvistaminen

Perustelu: Puolustusvoimien palvelukeskusta ja Joensuun päätoimipaikkaa on vahvistettava sotilaallisen liittoutumisen ja kansainvälisen liikkuvuuden lisääntymisen seurauksena syntyvillä hallinnollisilla tehtävillä.

Venäjänsä hyökkäyssota Ukrainaan on muuttanut suuresti Euroopan ja Suomen turvallisuusympäristöä. Joensuussa sijaitsevat Pohjois-Karjalan aluetuomisto ja Puolustusvoimien palvelukeskus luovat pohjan maanpuolustukseen liittyvien hallinto- ja johtorakenteiden kehittämiseksi 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 Mikkelissä. 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.

Puhoksen bioterminaali- ja teollisuusalueen satamaan kaksoiskäyttöön toinen ponttoonilaituri

Kustannusarvio: 6,0 milj. euroa

Perustelu: Puhoksen bioterminaali- ja teollisuusalueen satamaan (Puhoksen satama) tulee rakentaa kaksoiskäyttöön toinen ponttoonilaituri, joka palvelee kasvavan Saimaan raakapuun, ym. laivakuljetusten lisäksi myös puolustusvoimien ja NATO:n tarpeita.

Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

Kärkihanke: Rajamaakuntien ja Itä-Suomen erityisasema muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa

Perustelu: Venäjän hyökkäys Ukrainaan on vaikuttanut monin tavoin rajamaakuntien ja Itä-Suomen kehitystä haittaavasti. Itäisen Suomen ohjelman toimeenpanoehdotukseen kirjattuja toimenpiteitä ei ole konkretisoitu riittävästi ohjelma-asiakirjassa eikä niitä ole aikataulutettu, vastuutettu eikä resursoitu.

EU:n tulevalla ohjelmakaudelle on luotava Venäjän ja Valko-Venäjän rajalla sijaitsevien ulkoraja-alueiden erityiskohtelu eli Itäraja-paketti. Lähtökohtana on oltava raja-alueiden elinvoimaisuuden parantaminen ja asuttuna pitäminen. Itäiset ulkorajat kantavat kokoaan suurempaa vastuuta koko EU:n Venäjän vastaisista pakotteista. Suomessa rahoitus on kohdistettava itärajan rajamaakuntiin. Ne ovat etulinjana paitsi kansalliselle, myös koko EU:n turvallisuudelle. Ne ovat myös kärsineet eniten sivistyneen yhteistyön loppumisesta.

Sisäisen turvallisuuden kehittämisen lisäksi Itäraja-paketin on mahdollistettava raja-alueiden elinvoimaisuuden vahvistamisen, yritysten kilpailukyvyyn vahvistamisen, energiainfrastruktuurin investoinnit ja raja-alueen saavutettavuuden parantamisen.

Kärkihanke: Tuulivoiman kompensatioalueen perustaminen Itä-Suomeen

Perustelu: Puolustusvoimien linjaukset ilmavalvonnan suhteen ovat käytännössä estäneet tuulivoiman rakentamisen itäisimmässä Suomessa. Tilanne saattaa 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.

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, että rajamaakunta joutuu nyt koko Suomen, EU:n ja Naton turvallisuutta takaavana rajamaakuntana maksamaan sijainnistaan korkean hinnan.

Nykyisessä Fingridin kantaverkon kehittämissuunnitelmassa Huutokoski-Kontiolahti 400 kV:n voimalinja on ajoitettu vuoteen 2035 yltävän suunnittelukauden loppuun. Yhteyden ympäristövaikutusten arviointi on käynnistetty. Tuulivoimarakentamisen ja muiden energiainvestointien tukemiseksi päätös Huutokoski-Kontiolahti 400 kV:n rakentamisesta on tehtävä vielä vuoden 2026 aikana. Samalla tavoitteeksi on asetettava voimalinjan valmistuminen viimeistään vuoteen 2032 mennessä. Tavoitevuoden asettaminen on tärkeää, sillä muutoin ylätason keskustelu jatkuu ja investointeja jää toteutumatta. Myös Fingridin kantaverkon 400 kV:n voimalinjan ns. Vaaralinja (Kainuu - Pohjois-Karjala - Etelä-Karjala) reittisuunnittelu on käynnistettävä vuonna 2026.

Ensimmäinen tuulivoiman kompensatioalue on perustettava Itä-Suomeen kattaen 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.

Kestävä kuntatalous, valtionosuusjärjestelmän uudistaminen oikeudenmukaiseksi

Perustelu: Itä-Suomen elinvoimaa ei ole ilman vahvoja ja investointikykyisiä kuntia. Kestävän kuntatalouden mahdollistamiseksi tarvitaan kokonaisvaltainen ja oikeudenmukainen uudistus valtionosuusjärjestelmään. Sosiaali- ja terveydenhuollon siirtyminen pois kunnilta ja siitä seuranneet valtionosuuksien muutoslaskelmat merkitsevät huomattavia tulovähennyksiä Pohjois-Karjalan kunnille. Epäoikeudenmukainen sotemuutoslaki valtionosuuksista merkitsee epätasa-arvon kasvua kuntien välillä vuodesta toiseen. Lisäksi työllisyyspalvelujen siirto kunnille vuoden 2025 alusta alkaen lisäsi Pohjois-Karjalan taloudellisia haasteita. Kuntien vastuu työttömyysturvasta kasvattaa entisestään painetta kuntatalouteen.

Kaikki Pohjois-Karjalan kunnat ovat hävinneet molemmissa em. järjestelmän muutoksissa suhteessa koko maahan ja yhteisvaikutus on muodostunut yksittäisten kuntien kannalta kestävämmäksi. Verotusta on kiristetty koko maata enemmän, omaisuutta myyty ja erityisesti investointeja jouduttu vetämään alas.

Verotulojen tasauksen on oltava jatkossakin olennainen osa valtionosuusjärjestelmää. Kiinteistöveron merkitys on kasvanut kuntien tulolähteenä sote-uudistuksen jälkeen, mikä korostaa sen huomioimista kokonaisuutena tulopohjan tasauksessa. Hallitusohjelman mukaisessa kiinteistöverouudistuksessa on huomioitava kuntien tasapuolinen kohtelu veronsaajana, Pohjois-Karjalan kunnissa on uhkana kiinteistöverotulojen aleneminen.

Pohjois-Karjalan julkisten palveluiden tason turvaaminen koko maahan nähden edellyttää valtion määrätietoisia toimenpiteitä. Valtion tulee osoittaa kunnille ja hyvinvointialueelle nykyistä rahoitusjärjestelmää oikeudenmukaisempi, palvelutarpeeseen ja tulotasoon suhteutettu rahoitus.

Hyvinvointialueiden rahoituslain korjaaminen palvelutarpeen mukaiseksi

Perustelu: Valmistelussa olevaan hyvinvointialueiden rahoituslakiin esitetyt muutokset heikentävät rahoituksen tarveperusteisuutta ja vaarantavat yhdenvertaisten sosiaali- ja terveyspalvelujen toteutumisen erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa. Keskeinen huoli on, että vuodesta 2027 alkaen sosiaali- ja terveydenhuollon palvelutarpeen kasvusta huomioitaisiin rahoituksessa vain 60 prosenttia nykyisen 80 prosentin sijaan. Tämä irrottaa rahoituksen todellisesta palvelutarpeesta, joka Pohjois-Karjalassa kasvaa erityisesti väestön ikääntymisen, sairastavuuden ja sosioekonomisten tekijöiden vuoksi. Muutos lisää riskiä siihen, että hyvinvointialueiden rahoitus ei riitä lakisääteisten palvelujen turvaamiseen.

Säästöjen toteuttaminen yksittäisten rahoitusmallin elementtien kautta lisää alueiden välistä epätasa-arvoa ja tekee jo valmiiksi ongelmallisesta rahoitusmallista entistä monimutkaisemman. Oikeudenmukaisempi tapa toteuttaa säästöjä olisi säätää vuosittain hyvinvointialueindeksin tasoa, jolloin kaikkia alueita kohdeltaisiin tasapuolisemmin.

Nykyinen esitys voi olla ristiriidassa perustuslain yhdenvertaisuusperiaatteen kanssa, jos rahoitus ei enää vastaa alueiden todellista palvelutarvetta.

Siirtymätasausjärjestelmä on kohtuuton, se leikkaa joidenkin hyvinvointialueiden tarveperusteista rahoitusta ja heikentää niiden mahdollisuuksia järjestää palveluja. Siirtymätasauksesta ei tulisi tehdä pysyvää järjestelmää, vaan rahoitusmalli on muutettava siten, että tarveperusteinen rahoitus toteutuu täysimääräisesti. Nykytilanteessa osa alueista joutuu sekä rahoituksen leikkausten kohteeksi että muiden alueiden rahoituksen osittaisiksi maksajiksi. Vuonna 2026 Pohjois-Karjala menettää siirtymätasauksessa 55 miljoonaa euroa, Helsinki voittaa 117 miljoonaa euroa. Asukasta kohden Pohjois-Karjala menettää peräti 340 euroa, mikä on koko Suomessa suurin summa ja täysin kohtuuton. Vastaavasti Helsinki saa 171 euroa ylimääräistä. Säästötoimien yhteisvaikutukset kohdistuvat myös koviten Itä- ja Pohjois-Suomen harvaan asuttuihin maakuntiin. Neljä suurinta menettäjää asukasta kohti ovat Lappi, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Etelä-Savo. Vähiten leikataan Uudenmaan hyvinvointialueilta. Yhteenlaskettu vaikutus rahoituksen tasoon 2029 on hallituksen esityksen mukaan Pohjois-Karjalassa -71 euroa / asukas. Myös kausiasukkaiden aiheuttamat lisäkustannukset sosiaali- ja terveyspalveluissa sekä pelastustoimessa tulisi huomioida nykyistä vahvemmin vesistöisessä Itä-Suomessa.

Lakiesitys heikentää rahoituksen riittävyyttä ja uhkaa hyvinvointialueuudistuksen alkuperäisiä tavoitteita kaventaa hyvinvointi- ja terveyseroja sekä turvata yhdenvertaiset palvelut. Rahoituksen on perustuttava aidosti palvelutarpeeseen. 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.

Valtion aluehallinnon uudistamisen toimeenpanon toteutus

Perustelu: Uusi valtion aluehallinto aloitti toimintansa 1.1.2026. Toiminta alkoi haastavassa taloudellisessa tilanteessa, jossa valtion virastojen talouden sopeuttamistarve edellyttää henkilöstövähennyksiä. Sopeuttamispaineidenkin alla valtion aluehallinnon uudistamisen toimeenpano on toteutettava siten, että asiantuntijat työskentelevät ja palvelut ovat tosiasiallisesti saatavilla jatkossakin Joensuussa ja Pohjois-Karjalassa. Työpaikat, rahoitus ja ratkaisuvälit eivät saa keskittyä uusien organisaatioiden päätoimipaikoille.

Arvokohteiksi luokiteltavien rakennusten ottaminen valtion budjettiin

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

Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

Kärkihankekokonaisuus: Tulevaisuuden osaamisen varmistaminen: yliopistojen tki-rahoitus, Karelia-ammattikorkeakoulun kriittinen tutkimusinfrastruktuuri ja toisen asteen ammatillisen koulutuksen kehittäminen

Yliopistojen TKI-rahoitus ja valtionrahoituksen pysyvä lisäys

Perustelu: Valtioneuvosto on hyväksynyt TKI-rahoituslakiin perustuvan rahoituksen käyttöä koskevan suunnitelman kesäkuussa 2024. Suunnitelma sisältää 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 on rahoitettava pitkäjänteisesti ja valtionrahoituksen tason on oltava ennakoitavaa ja riittävällä tasolla. Suomen hallituksen investointi tohtoripilottiin eli 1000 uuden tohtorin kouluttamiseen on ollut jo merkittävä panostus tohtorien ja tutkimustyön määrän kasvattamiseksi. Tohtoripilotti päättyy vuonna 2027. Nyt on tehtävä päätöksiä tutkijakoulutuksen pysyvämmästä kasvattamisesta.

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

Karelia-ammattikorkeakoulun kriittisten tutkimusinfrastruktuurien toiminnan varmistaminen

Kustannusarvio: 1,0 milj. euroa / vuosi

Perustelu: Karelia-ammattikorkeakoululla on kansallisesti uniikit tutkimusympäristöt, jotka liittyvät ammattikorkeakoulun tutkimus- ja koulutustehtävään (erityisesti insinöörialat). Tutkimusympäristöt laitteineen on rakennettu pääosin erilaisella hankerahoituksella, mutta niiden ylläpitoon ja uusintamiseen ei ole pysyvää rahoitusinstrumenttia. Tutkimusympäristöt ja niihin liittyvä osaaminen ovat myös kansallisen huoltovarmuuden ja kaksikäyttöisyyden osalta merkittäviä ja jopa kriittisiä.

Kriittisten tutkimusinfrastruktuurien ylläpitoon ja uusintamiseen on suunnattava rahoitusta OKM:n vuosittaisessa määrärahan jaossa.

Toisen asteen ammatillisen koulutuksen kehittäminen: kokonaisrahoitus, toiminnanohjauksen kokeilu ja huoltovarmuus

Kustannusarvio: 2,1 mrd. euroa, josta valtion osuus 1,037 mrd. euroa, Pohjois-Karjala 65 milj. euroa.

Perustelu: Osaavan työvoiman ja elinvoiman turvaamiseksi on toisen asteen ammatillisen koulutuksen kokonaisrahoituksen vuonna 2027 pysyttävä vähintään 2,1 miljardissa eurossa. Pohjois-Karjalan osuus tästä kokonaisrahoituksesta tulee olla vähintään 65 miljoonaa euroa.

Pohjois-Karjalan haasteet ovat muuta maata suuremmat liittyen työllisyyteen, raja-alueen turvaamiseen ja huoltovarmuuden kehittämiseen. Lisäksi pitkät välimatkat ammatillisen koulutuksen saatavuuden ja saavutettavuuden sekä laadukkaan koulutuksen järjestämiseksi edellyttävät keskimääräistä opiskelijaa kohti laskettua rahoitusta suurempaa rahoitusta.

Vuosina 2026–2033 toteutetaan lakisääteinen ammatillisen koulutuksen toiminnanohjauksen kokeilu, johon Pohjois-Karjalan koulutuskuntayhtymä Riveria on Pohjois-Karjalasta valittu. Toiminnanohjauksen kokeilulle on varattava riittävä rahoitus ammatillisen koulutuksen määrärahasta kokonaisuutena ja huomioiden itäisen Suomen erityistarpeet.

Riverian vahvistetun uuden strategian 2026–2029 mukainen edelläkävijyys liittyen Pohjois-Karjalan työ- ja elinkeinoelämän kehittämiseen edellyttää uutta osaamista ja rohkeaa toimintatapojen sekä koulutustarjonnan uudistamista.

Kärkihankekokonaisuus: Globaali huippuosaaminen kasvun moottorina: Metsäbiotalous, fotonikka ja mineraalitalous

Kansallinen metsäbiotalouden keskittymä: Joensuun teknologiakeskus

Perustelu: Joensuun Kaislakadulle kehitettävä monialainen tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan sekä koulutuksen yhteinen teknologiakeskus täydentää metsäosaamisen ja fotonikan osaamiskeskittymiä ja laajentaa niiden vaikuttavuutta kohti soveltavaa kehittämistä, pilotointia ja demonstrointia. Kokonaisuus perustuu Itä-Suomen yliopiston, Karelia-ammattikorkeakoulun, Luonnonvarakeskuksen ja Suomen ympäristökeskuksen yhteistyöhön ja palvelee alueen yrityksiä, teknologiakoulutusta ja julkisia toimijoita.

Teknologiakeskus kokoaa saman infrastruktuurin alle useita toisiaan tukevia toimintoja, kuten biojalostuksen ja materiaalien kehityksen TKI-ympäristöt, uusien materiaalien ja tuotteiden pilotointi- ja koetuotannon, FabLab- ja prototyypin valmistusympäristöt, puutuotteiden ja biopohjaisten materiaalien jalostuksen, energiatekniikan ja energian varastoinnin ratkaisut, ympäristömittaukset ja testauksen sekä laite- ja prosessisuunnittelun. Osaksi metsäbiotalouden keskittymää tulee Karelia AMK:n metsäalan tutkimuslaboratorio, joka tukee metsätalousinsinöörien koulutusta ja ao. tutkimusta.

Kokonaisuus tukee vihreän siirtymän investointeja, yritysten tuotekehitystä ja skaalautumista, koulutuksen työelämälähtöisyyttä sekä tutkimustulosten viemistä käytäntöön. Teknologiakeskus toimii alustana uusien ratkaisujen pilotointiin ja demonstrointiin ennen teollista käyttöönottoa ja vahvistaa Pohjois-Karjalan asemaa monialaisena kestävien teknologioiden kehittämisen ja kokeilun alueena.

Fotoniikan osaamiskeskittymä

Perustelu: Alueen vahvuuksiin linkittyvä tutkimus ja koulutus ovat aluekehityksen avaintekijöitä. Joensuun kaupungin ja valtion välisen innovaatiotoiminnan ekosysteemisopimuksen kansainväliset kärkialat ovat bio- ja kiertotalous ja fotoniikka. Joensuu on yksi Euroopan johtavista fotoniikkakeskuksista 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. Itä-Suomen yliopiston tarjoaman potentiaalın osalta erityisen tärkeää on Euroopan metsäpääkaupungin tutkimus - ja tuotekehityksen turvaaminen sekä Pohjoismaiden hubiksi noussut fotoniikan koulutus ja tutkimus. Yliopisto selvittää edellytyksiä kansallisen fotoniikan pilottilinjaston (Chip Acts) sijoittumisesta Joensuuhun. TKI-rahoituslain panostusten lisäksi yliopistojen perustutkimusta ja tutkimusinfrastruktuuria on rahoitettava pitkäjänteisesti ja rahoituksen tason on oltava ennakoitavaa ja riittävällä tasolla.

(Mineraalitalouden kärkihanke GTK kuvattu Työ- ja elinkeinoministeriön hallinnonalan kohdalla)

Kärkihanke: Ampumahiihdon MM-kilpailujen 2031 saaminen Kontiolahdelle - kansainvälinen ampumahiihdon kilpailukeskus, valmennuskeskus ja suur tapahtumien järjestämisareena

Kustannusarvio: 7,0 milj. euroa

Perustelu: Suomeen ja Kontiolahdelle haetaan vuoden 2031 ampumahiihdon maailmanmestaruuskilpailuja. Päätös kisapaikkakunnasta tehdään syksyllä 2026. Valtion vahvempi mukanaolo on tärkeää niin kilpailujen hakemisessa, järjestämisessä kuin stadionin infrastruktuurin parantamisessa.

Kontiolahden ampumahiihtokeskus on vakiinnuttanut paikkansa ampumahiihdon kansainvälisten kilpailujen järjestämisareenana. Edellisen kerran maailmanmestaruuskilpailut on järjestetty Suomessa vuonna 2015. Kontiolahdella on järjestetty ampumahiihdon maailmancupin osakilpailuja lähes vuosittain viimeisten vuosien aikana. Kontiolahdella järjestetään seuraavat maailmancupin osakilpailut syksyllä 2026 ja 2027.

Kontiolahti on saanut kansainvälisen ampumahiihtoliitto IBU:n A-lisenssin ainoana paikkakuntana Suomessa. MM-kilpailujen saamiseksi ja kilpailutapahtumien jatkuvuuden turvaamiseksi stadionin infrastruktuuria on jatkuvasti kehitettävä. Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen asemaa kansainvälisenä kilpailukeskuksena on vahvistettava suhteessa muihin maihin. Tämä merkitsee ampumahiihdon MM-kilpailujen vaatimien ja kansainvälisen tason kilpailujen edellyttämien olosuhteiden parantamista. Tavoitteena on oltava stadionin kehittäminen myös kansainvälisenä ja kansallisena harjoittelukeskuksena sekä kesällä että ensilumen aikaan. Kilpailu kansainvälisistä suur tapahtumista kovenee koko ajan ja muissa maissa esimerkiksi ampumahiihtoareenoihin on panostettu kymmeniä

miljoonia euroja. Suomen on kansainvälisten tapahtumien järjestämiskilpailussa pysyäkseen panostettava Kontiolahden ampumahiihtostadionin kehittämiseen myös jatkossa.

Alueen masterplanissa suunnitellut ampumahiihtostadionin infrastruktuurin parannustoimet arvioidaan maksavan noin 7 M€. Stadionin alueen valaistus uusitaan vuosien 2025 ja 2026 aikana. Muita keskeisiä toimenpiteitä ovat alueen toiminnallisuuden parantaminen ja yleisilmeen kohentaminen sekä kesä- ja ensilumen harjoitteluolosuhteiden parantaminen. Nämä sisältävät mm. alueen rakennusten ja katsomoiden kohentamista, yhden sillan uusimisen sekä alueen asfaltointia. Harjoitteluolosuhteiden parantaminen edellyttää lisäksi rullasuksiradan peruskorjausta ja jatkamista. Kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontiolahti pidetään kilpailukykyisenä suur tapahtumien järjestämispaikkana ja varteenotettavana ympärivuotisena liikunta- ja matkailukeskuksena.

Kunta kehittää stadionaluetta ja sen lähiympäristöä yhdessä Metsähallituksen ja Kontiolahden Urheilijoiden kanssa. Tavoitteena on muuttaa stadionin ympäristöä entistä enemmän ympärivuotiseksi ulkoilukeskukseksi.

Toisen asteen koulutuksen lukukausimaksut

Perustelu: Toisen asteen koulutus on ollut opiskelijoille ilmaista, mutta 1.8.2026 alkaen EU/ETA-alueen ulkopuolelta eli ns. kolmansista maista saapuville toisen asteen koulutuksen opiskelijoille tulevat voimaan lukuvuosimaksut. Maksullisuus vähentää varmuudella ulkomaalaisten hakijoiden määrää, sillä maksuttomuudesta huolimatta monilla opiskelijoilla on jo nyt taloudellisia vaikeuksia. Riverian tekemän kyselyn mukaan 75 % nykyisistä kansainvälisistä opiskelijoista on kertonut, etteivät he olisi tulleet Suomeen opiskelemaan, jos aiotun kaltaiset lukuvuosimaksut olisivat olleet käytössä. Lukuvuosimaksut tekevät näin ollen tyhjäksi koulutusvientiin ja alueellisen työvoimapulan ratkaisemiseen tehdyn työn. Seurauksena on ongelmia osaavan työvoiman saatavuudessa, mikä puolestaan heijastuu koko alueen elinvoimaan.

Tilanne on erityisen haasteellinen Itä-Suomessa, jossa väestön ikärakenne asettaa merkittävän haasteen tulevalle kehitykselle. Eläkkeelle jääviä on lähivuosina paljon. Samalla koulutukseen ja sittemmin työmarkkinoille tulevat nuorisoiäloluokat pienenevät huolestuttavaa tahtia. Koska haasteita on myös muualla maassa, kansainväliset rekrytoinnit on todettu välttämättömiksi ja erityisesti kansainväliset opiskelijat on nähty ratkaisuna kasvavaan osaavan työvoiman tarpeeseen.

Lukuvuosimaksujen alueellisia vaikutuksia on arvioitava uudelleen, ja erityisesti demografisesti haavoittuvien alueiden tilanteeseen on välttämätöntä kiinnittää huomiota päätöksenteossa. Jos lukuvuosimaksut tulevat, tarvitaan jonkinlaisia kompensatiomekanismeja – erityiskohtelua alueille, joilla demografinen tilanne on kriittinen. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi alueellisia apurahoja tai työllistymistakuita. Itä-Suomessa toimivien toisen asteen ammatillisten oppilaitosten ja lukioiden mahdollisuus kansainväliseen opiskelijarekrytointiin ja aluetalouden tarpeita vastaavaan koulutustarjontaan on vaikuttava työkalu. Uskottavaa opiskelijarekrytointia edesauttaa lukuvuosimaksuttomuus, johon parhaimmillaan yhdistettäisiin työllistymistakuu. Työpaikan saaminen on ulkomaalaisten opiskelijoiden ja heidän alueelle jäämisensä kannalta erittäin tärkeää. Tarvittavien toimenpiteiden hintaa ja vaikuttavuutta on arvioitava väestötilastoista nähtävissä olevan työvoimapulan asettamaa tarvetta vasten.

Ratkaisuja kohtuuttomaan tilanteeseen voidaan hakea toisen asteen koulutuksen toiminnanohjauksen kokeilun koulutuksen vaikuttavuutta vahvistavilla toimenpiteillä. Vaikka kaikki Itä-Suomen koulutuksenjärjestäjät eivät ole mukana itse kokeilussa, asia koskee kaikkia alueen koulutuksen järjestäjiä ja siinä on ainesta maakuntarajat ylittävälle yhteistyölle Itä-Suomen alueella.

Mikäli ratkaisujen hakeminen asiaan toiminnanohjauksen kokeilussa ei ole mahdollista tai arvioidaan riittämättömäksi, tarvitaan jonkinlainen alueellinen erityisratkaisu Itä-Suomen maakuntiin kohdennettuna esimerkiksi osana Itäisen Suomen ohjelman toteuttamista. Vahvin väline tässä suhteessa olisi työllistymistakuu. Maksullisuus ei koske oppisopimuskoulutusta, joten oppisopimusten tekemiseksi yritysten ja työpaikkojen kanssa tarvitaan tehokkaita toimenpiteitä.

Pohjois-Karjalan Singing Heritage Route-kulttuuriperintöreitien liittäminen Euroopan viralliseen kulttuurireittiverkostoon

Perustelu: Singing Heritage Route tarjoaa Pohjois-Karjalalle ja kansanmusiikista tunnetulle Rääkkylälle harvinaisen strategisen mahdollisuuden liittää paikallinen kulttuuriperintö, erityisesti runolaulu- ja kansanmusiikkiperinne Euroopan viralliseen kulttuurireittiverkostoon. Reitti mahdollistaa kulttuuriperinnön tapahtumien, palveluiden ja tuotteiden uudistamisen.

Reitti vahvistaa alueen kulttuuri-identiteettiä, kasvattaa kansainvälistä näkyvyyttä ja avaa uuden tason kulttuurimatkailun kehittämiseksi. Rääkkylän tunnusvoimat – Kihaus Folk, kanteleosaaminen ja Värttinä-kulttuuriperintökeskus sekä teatteri ja yhteisötaide muodostavat luontevan pohjoiskarjalaisen ytimen reitille ja toteuttavat kunnan strategian tavoitteet kulttuurikylänä. Hanke luo mahdollisuuksia kulttuuripoluille, työpajoille, konserteille ja digitaalisille elämyksille, joita voidaan suunnata sekä kotimaisille kävijöille että kansainvälisille kohderyhmille. Singing Heritage Routen avulla Rääkkylä ja koko maakunta voivat profiloitua vahvemmin omaleimaisen suomalaisen aineettoman kulttuuriperinnön esittäjäksi Euroopassa.

Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

Metsäbiotalouden arvonlisäkeskus – koetehdas- ja innovaatiokeskittymä

Kustannusarvio: 4,0 milj. euroa

Perustelu: Metsäbiotalouden arvonlisän kasvattaminen on kansallinen haaste, joka vaatii eri organisaatioiden tiivistä yhteistyötä. Kansainvälisyydestään palkittu Forest Joensuu innovaatioekosysteemi on osoittanut yhteistyön voiman ja saanut aikaan laajalle säteilevän osaamiskeskittymän. Organisaatioiden yhteistyön tehostamiseksi on suunniteltu yhteiskäyttöinen koetehdas- ja innovaatiokeskittymä Joensuun kaupungin kupeeseen. Tässä metsäbiotalouden teknologiakeskityksessä UEF, Karelia AMK, Luke, Syke ja Riveria ammattiopisto toimisivat samoissa tiloissa jakaen osaamistaan ja jalostaen innovaatioita startup yrityksiksi ja palvelen jo toimivia yrityksiä. Metsäbiotalouden arvonlisäkeskus on Forest Joensuu-ekosysteemin strateginen tavoite.

Kärkihanke: Vaelluskalahankkeiden edistäminen

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on panostettu useiden vuosien ajan vahvasti uhanalaisten vaelluskalojen elinolosuhteita ja luontaista lisääntymistä parantaviin yhteistyöhankkeisiin. Luonnon monimuotoisuuden kannalta on tärkeää vaikuttaa erityisesti järvilohen ja järvitaimenen luontaisen elinkierron vahvistamiseen. Pohjois-Karjalassa tärkeimpiä kohteita vaelluskalojen elinolosuhteiden kehittämiseksi ovat Palokin kosket ja Pielisen valuma-alueen virtavedet. Palokin ja Pielisen vaelluskalahankkeita on tärkeää edistää laajassa yhteistyössä niin, että paikallinen hyväksyttävyyden varmistetaan.

Selvitysten perusteella Heinäveden Palokin koskien merkitys koko Saimaan vesialueen vaelluskalojen tulevaisuudelle on osoittautunut huomattavaksi. Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu Heinäveden Palokin koskien ennallistaminen uhanalaisten kalakantojen elvyttämiseksi. Neuvottelut asiasta ovat parhaillaan menossa Suomen valtion, Pohjois-Karjalan Sähkön ja sen omistajakuntien välillä. Ratkaisun on oltava sellainen, jossa korvaus on riittävä ja selvityshenkilö Esa Härmälän esittämät reunaehdot koskien kunnostamiseen ryhtymiseksi toteutetaan.

Pielisen virtakutuisten kalojen elinkierrot on tärkeää turvata Lieksanjoella, Saramonjoella ja Vaikkojoella. Suunnitellut toimet vahvistavat kalakantojen elinvoimaisuutta, lisäävät poikastuotantoa ja tukevat kestävästä kalastuksesta sekä Pielisen ekologista tilaa vahvistaen luonnon monimuotoisuutta.

Seuraavalla hallituskaudella on tärkeää turvata NOUSU-ohjelman jatkaminen. Ohjelmasta avustetut hankkeet ovat tarjonneet monipuolisia ja toimiviksi todettuja käytännön toimenpiteitä uhanalaisten vaelluskalakantojen elvyttämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)

Toteutusvalmiit hankkeet

Kärkihanke: Karjalan radan Joensuu - Imatra -osuuden parantaminen

Kustannusarvio: 1. vaihe: kohtaamispaikat 20–25 M€ osana hallitusohjelman Karjalan radan parantamista.

Rataosan investoinnit 205,2 M€ tarveselvityksen perusteella (MAKU 145, 2020=100):

Välityskyky ja muut kehittämistoimenpiteet 86,4 milj. euroa, peruskorjaustoimenpiteet 63,6 milj. euroa, nopeudennoston toimenpiteet 55,2 milj. euroa

Perustelu: Karjalan rata välillä Imatra–Joensuu on yksiraiteinen rataosa ja välityskyvyltään täysin käytössä vilkkaimpina päivinä. Radan nykyinen välityskyky on liikennemääriin nähden riittämätön, mikä heikentää rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja lisää liikenteen häiriöherkkyyttä.

Yhteys on tärkeä etenkin raakapuukuljetuksille ja metsäteollisuuden tuotekuljetuksille. Henkilöliikenteen näkökulmasta keskeistä on myös matka-aikojen lyhentäminen.

Hankkeen muodostavat rataosuuden välityskykyä, tasoristeysturvallisuutta ja henkilöliikennepaikkojen palvelutasoa parantavat toimenpiteet. Välityskykyä voidaan parantaa erityisesti rakentamalla pisimmille liikennepaikkaväleille uusia kohtaamispaikkoja ja linjasuojastus koko rataosuudelle. Toimenpiteitä on mahdollista toteuttaa vaiheittain rahoituksen sallimissa raameissa.

Rataosuus on yksiraiteinen ja tasoristeysksiä on jäljellä 15 kappaletta. Henkilöjunia kulkee 12 junaa vuorokaudessa ja raakapuukuljetuksia 9–15 junaa vuorokaudessa. Karjalan radan puutteellinen kapasiteetti vaikeuttaa myös henkilöjunaliikenteen vuorotarjonnan laajentamista. Nopeudennosto on mahdollista vasta päällysrakenteelle tehtävien peruskorjaustoimenpiteiden jälkeen.

Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan maakuntien liitot peräävät yhdessä hallitukselta nopeita päätöksiä Karjalan radan kapasiteetin vahvistamisesta. Nykyisen hallituksen on tehtävä investointipäätös ensimmäisestä vaiheesta, johon kuuluvat radan parantaminen Simpeleellä, kohtausraiteet Keski-Karjalassa sekä Lappeenrannan ja Joutsenon välinen kaksoisraide.

Matka-aikapuolella kustannustehokkainta ja nopeinta on tavoitella ensimmäisessä vaiheessa Kitee-Joensuu-osuuden nopeudennostoa. Hankkeeseen on sisällytettävä tarvittavilta osin myös radan perusparannus. Syrjäsalmen uuden ratasillan rakentaminen auttaa osaltaan nopeuttamaan matka-aikaa. Tavoitteena on oltava Karjalan radan noin 10–15 minuutin matka-aikanopeutukset/suunta. Nopeudennostohankkeen mitoitussnopeus on oltava 200–220 km/h.

Kärkihanke: Vt 9 Ylämyllyn kohta

Kustannusarvio: 50,0 milj. euroa

Perustelu: Hankkeen tavoitteena on liikenneturvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen rakentamalla eritasoliittymä Ylämyllyn kohdalle sekä nykyisen Joensuusta länteen ulottuvan moottoritien 2+2-kaistaisen osuuden jatkaminen lähes kuudella kilometrillä ohi Ylämyllyn taajaman. Nykytilanteessa valtatie 9 ja maantien 476 (Liperintie) liittymässä on vakavia liikenneturvallisuuspuutteita.

Valtatien 9 yhteysväli Kuopiosta Joensuuhun (126 km) on maakuntakeskusten välinen maanteiden pääväylä ja osa valtakunnallisesti tärkeää poikittaisyhteyttä. Tieosuus tarjoaa myös nopeimman yhteyden Joensuusta pääkaupunkiseudulle (VT 23 kautta). Yhteys kuuluu kattavaan TEN-verkkoon ja pääväylien II tasoluokkaan. Tieosuuden liikennöitävyyttä haittaa tasoliittymien turvallisuuspuutteet ja liikenteen sujuvuuspuutteet.

Ylämyllyn kohdan tiesuunnitelmaa on laadittu vuodesta 2020 ja se valmistuu tämänhetkisen arvion mukaan viimein alkuvuodesta 2026, jonka jälkeen se on etenemässä hyväksymiskäsittelyyn.

Hankkeen tavoitteena on VT 9 liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikennöinnin lisäksi tukea ja parantaa liikenteen palvelutasoa, alueiden kehittämistä, matkojen ja palvelujen palvelutasoa sekä ympäristölle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Hanke tukee valtakunnallisesti erityisesti saavutettavuuden ja tehokkuuden tavoitteita. Hanke parantaa Ylämyllyn ja koko Joensuun seudun elinvoimaisuutta, vetovoimaisuutta ja mahdollistaa Ylämyllyn alueen kaavoituksen ja maankäytön kehittymisen ydinalueella. Hankkeen myötä paranevat alueen liikenneturvallisuus sekä valtatie etelä- ja pohjoispuolen maankäytön välinen yhteys ajoneuvoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilynkin osalta. Suunnitelmassa on osoitettu toimenpiteitä myös kunnan katuverkkoon, minkä vuoksi kunnan alustava maksuosuus hankkeen kokonaiskustannuksista on noin 5,5 miljoonaa euroa.

Hanke sisältyi Valtion väyläverkon vuosien 2022–2029 investointiohjelmaan, mutta pudotettiin yllättäen määrärahojen niukkuuden takia seuraavista investointiohjelmissa pois. Vt 9 parantaminen Ylämyllyn kohdalla on nostettava Valtion väyläverkon seuraavaan investointiohjelmaan vuosille 2026–2033 sekä tehtävä hankkeesta investointipäätös.

Lähiaikoina ratkaistavat asiat

Kärkihanke: Joensuun lentoyhteyksien turvaaminen ja palvelutason parantaminen

Perustelu: Lentoyhteydet ovat elinkeinoelämän ja kansainvälisen saavutettavuuden kriittinen perusinfrastruktuuri, eivät aluepoliittinen erityiskysymys. Valtion omistajaohjauksen kautta on selvitettävä mahdollisuus Finnairin kaupallisesti kannattavaan liikenteen käynnistämiseen Joensuussa ja Kajaanissa.

Etenemismalli:

1. Ensisijainen tavoite: Finnairin kaupallisen liikenteen käynnistyminen Joensuussa ja Kajaanissa omistajaohjauksen tuella.

2. Toissijainen ratkaisu: Ostopalvelumalli 2028–2033 – kilpailutus ajoissa, ei katkoksia. Malli, jossa vuoromäärät ja rahoitus sidotaan lentomääriin ja rakennetaan näin polku kohti markkinaehtoisuutta.

Lentoyhteydet maakuntiin on turvattava pidemmän aikavälin ratkaisulla, joka turvaa kasvua, kansainvälisen elinkeinoelämän tarpeita sekä vahvistaa matkailua ja investointeja.

Mikäli tässä kaupalliseen lentoliikenteeseen siirtymisessä ei päästä maaliin, seuraavan hallituksen on ensi töinään kilpailutettava reittien ostopalvelu (2028–33). Maakunnassa on myös valmius tehdä ehdotus mallista, jolla uusissa kilpailutuksissa, sekä rahoituksessa että vuoromäärissä huomioidaan paremmin lentomäärät ja edellytykset kaupalliseen liikenteeseen siirtymiseen.

Kolmen tunnin saavutettavuustavoitteeseen ja lentoasemaverkoston ylläpitoon on sitouduttava liikenne12-ohjelmassa ja yli hallituskausien. Samalla Finavian ja Finnairin valtionohjaukselta on syytä kiristää, jotta maakunnille välttämättömät lentoyhteydet turvataan. Finavian suhteen valtion on selkeästi ohjattava yhtiötä niin, että nykyiset tärkeät maakuntakentät turvataan eikä yhtiön toimiva johto voi julkisesti luoda turhia uhkakuvia kenttien mahdollisesta karsimisesta. Jokainen tällainen turha uhkakuvien luominen vie tulevaisuudenuskoa ja haittaa investointien sijoittumispäätösten tekemistä.

Lisäksi Joensuun ja Kajaanin lentoyhteyksien vuorotarjontaa on parannettava.

Lentoyhteydet ovat kansainväliselle toiminnalle välttämätön perusedellytys. Vaihtoyhteydet Helsingin kautta ovat merkittävä kilpailutekijä Suomen alueiden vientiteollisuudelle. Esimerkiksi Joensuun lentoliikenteestä lähes 60 % on kansainvälistä Helsingin kautta kulkevia maailmalle ja maailmalta tulevia matkustajia.

Finnairin laivastostrategiassa on syytä huomioida myös kustannustehokkaat pienemmät konetyypit, jotka mahdollistavat kaupallisesti kannattavan liikenteen maakuntakentille ja Suomen lähialueille.

Kärkihanke: Rataverkon sähköistys ja kaukoliikenteeseen soveltuva ostopalvelukalusto

Perustelu: Rataverkon sähköistystä on jatkettava. Tavaraliikenteessä Suomen vilkkain sähköistämätön rataosuus on Joensuun ja Uimaharjun välinen osuus. Radan kunnostus Joensuusta pohjoiseen erityisesti ensivaiheessa Uimaharjuun saakka on saatava liikkeelle. Sähköistäminen parantaa teollisuuskuljetusten kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Poikittaisliikenteelle ja erityisesti henkilöliikenteelle tärkeä Joensuu-Pieksämäki rataosuus tarvitsee sekin kunnostamista ja sähköistykseen. Sähköistys on tärkeää myös junakalustoa koskevien tulevaisuusratkaisujen osalta, sillä kiskobussien korvaavan kaluston hankinta on suunnitteilla. Hankittavan kalusto on oltava hybridikalustoa, joka voi käyttää niin sähköä kuin dieseliä käyttövoimana.

Ostojunaliikenne parantaa alueellista saavutettavuutta ja sillä mahdollistetaan junaliikenne reiteillä, joissa palveluja ei kyetä tuottamaan markkinaehtoisesti. On tärkeää varmistaa riittävä julkinen rahoitus alueelliselle ostoliikenteelle. Nykyisten kiskobussikalustolla hoidettavien ostoliikenteiden sopimuskausi ulottuu vuoteen 2030. Maan hallitus on linjannut, että 2030-luvun henkilöjunaliikennettä on tarkoitus jatkaa nykyisessä laajuudessa. Traficom valmistelee uutta kilpailutusta ja kalustohankintoja. Traficom on kysynyt kunnilta halukkuutta lisätä ostoliikenteen vuoroja, jolloin kuntien olisi täysimääräisesti vastattava

palvelutasoparannuksen lisäkustannuksista. Ostoliikenteeseen kuuluvat Joensuu – Pieksämäki sekä Joensuu – Nurmes. Nämä yhteydet ovat osa kaukoliikennettä, jonka palvelutasosta ja kustannuksista on jatkossakin Suomen valtion vastattava. Tavoitteena on oltava Pieksämäen suunnan palvelutason nostaminen nykyisestä kahdesta vuorosta vuorokaudessa neljään vuoroon uuden kilpailutuksen yhteydessä. Lisäksi kiskobusseihin tarvitaan lisäkapasiteettia. Liikennöinnin kilpailutuksessa on vähintään oltava tulevaisuusoptio, jotta kaluston uusinnan yhteydessä vuorotarjontaa voidaan lisätä jatkossa. Kustannukset kuuluvat valtiolle.

Suunnittelu käynnissä

VT 6 Joensuun eteläpuolella Honkavaara – Onkamo, ensimmäisessä vaiheessa ohituskaistat

Kustannusarvio: koko hanke 70 milj. euroa, joista ohituskaistat noin 10 milj. euroa

Perustelu: Valtatien 6 kehittämistä Joensuun eteläpuolella on parannettava Honkavaaran ja Onkamon välillä. Kiireellisimpiä toimia ovat ohituskaistat, joiden avulla voidaan parantaa tieliikenteen sujuvuutta. Samassa yhteydessä on myös tarkasteltava kevyen liikenteen kehittämistä Onkamon kohdalla. Honkavaara – Onkamo -yhteydelle ollaan parhaillaan valmistelemassa tiesuunnitelmaa. Hankkeen kustannusarvio tarkentuu tiesuunnitelman valmistuessa.

Itärata ja lentorata

Kustannusarvio: lentorata 2,5 mrd. euroa, itärata 1,6–3,0 mrd. euroa

Perustelu: Valtion ja kuntien yhdessä omistama Itärata Oy jatkaa toimintaansa ja Helsinki-Vantaa lentoasema-Porvoo-Kouvola radan suunnittelutehtävänsä toimeenpanoa yhtiöjärjestyksen ja omistajiensa tahtotilan mukaisesti. Itärata on huomioitava Liikenne12-ohjelman ja tulevan hallitusohjelman kirjauksissa. Itäradalle välttämättömän lentoradan suunnittelua on vauhditettava.

Lentoradan rakentaminen tukee koko Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Se lisää ratakapasiteettia pääradan ja Lahden oikoradan yhteiselle osuudelle Kerava–Pasila eli ratakapasiteettia myös Pohjois-Karjalasta pääkaupunkiseudulle, mikä mahdollistaa junavuorojen lisäämisen. Lisäksi Lentorata tarjoaa vaihdottomat ja nykyistä nopeammat junayhteydet Pohjois-Karjalastakin Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Käynnistettäviä suunnitteluhankkeita

Joensuu – Kontiomäki -rata vaiheistettuna: peruskorjaus, sähköistys, välityskyvyn parantaminen

Kustannusarvio: 182,5–217,5 milj. euroa, ensimmäinen vaihe noin 50 milj. euroa

Perustelu: Joensuu – Kontiomäki-rataosuus on 268 kilometriä pitkä ja se on sähköistämätön. Rataosuus on Itä- ja Koillis-Suomen logistisen järjestelmän kannalta kriittinen, mutta sen nykyinen kunto ja kapasiteetti eivät vastaa alueen teollisuuden, huoltovarmuuden, eikä henkilöliikenteen tarpeita. Rataosuus muodostaa yhden Suomen merkittävimmistä puuraaka-aineen kuljetusväylistä, ja sen toimivuus vaikuttaa suoraan metsäteollisuuden kilpailukykyyn ja investointihalukkuuteen. Hitausrajoitukset, painorajoitukset ja puuttuva sähköistys nostavat kuljetuskustannuksia ja heikentävät koko alueen toimintaympäristöä.

Sähköistys lisää kuljetusten kustannustehokkuutta ja mahdollistaa hiilineutraalit kuljetusketjut. Rataosan eteläosa on tonneissa mitattuna Suomen vilkkain rataosuus, jota ei ole sähköistetty. Rataosan läpisähköistys Vuokatin kautta Kontiomäelle lisäisi hyötyjä ja antaisi myös verkollisesti uusia mahdollisuuksia luoden vaihtoehtoisen sähköistetyn yhteyden Kainuusta Etelä-Suomeen ruuhkautuneen Savon radan rinnalle. Vaihtoehtoisten reittien hyödyt korostuvat poikkeustilanteissa.

Joensuun ja Kontiomäen välille on vuonna 2023 laaditussa tarveselvityksessä listattu välityskykyä lisäävät toimenpiteet. Nämä sisältävät mm. nykyisten liikennepaikkojen ja turvalaitteiden parantamista (mm. välisuojustuspisteiden lisääminen). Radan nykyinen välityskyky on liikennemääriin nähden riittämätön, mikä heikentää rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja lisää liikenteen häiriöherkkyyttä. Yhteys on tärkeä etenkin metsäteollisuudelle.

Keskeisiä toimenpiteitä ovat:

- Kohtauspaikkojen lisääminen Uimaharju–Nurmes-välille (noin 28 M€)
- Joensuu–Kontiomäki-rataosan sähköistys (noin 77 M€) vaiheistettuna, 1. vaihe Joensuu – Uimaharju
- Lieksa–Maanselkä-välin päällysrakenteen uusiminen (50–85 M€)
- Junakulun valvonta Nurmes–Kontiomäki-välille (noin 21 M€) ja kapasiteetin lisääminen Nurmes–Kontiomäki-välillä välisuojustuspistein (noin 6,5 M€)

Rataosuudella on merkittävä rooli valtakunnallisen huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Se tarjoaa vaihtoehtoisen pohjois–eteläsuuntaisen yhteyden Savon radalle ja pääradalle, mikä vahvistaa kuljetusjärjestelmän kriisinkestävyttä ja toimintavarmuutta. Raideyhteys Tornion ja Haaparannan kautta edelleen Narvikiin parantaa huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta.

Ilmastotavoitteiden kannalta merkittävin vaikutus syntyy tavaraliikenteen siirtymästä maanteiltä raiteille: sähköistys ja kapasiteetin lisäys mahdollistavat raskaiden kuljetusten tehokkaan ja vähähiilisen reitittämisen Itä- ja Pohjois-Suomeen.

Joensuu – Pieksämäki –radan sähköistys

Kustannusarvio: 50–90 milj. euroa

Perustelu: Joensuun ja Pieksämäen välinen junayhteys on tärkeä osa Itä-Suomen raideliikennettä, joka yhdistää Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon ja Etelä-Savon maakuntakeskuksia. Yhteys palvelee monipuolisesti alueen väestöä työssäkäynnin, opiskelun ja asioinnin tarpeisiin. Joensuu-Varkaus-Pieksämäki raitinfran kehittäminen sähköistämällä se koko pituudeltaan, olisi ehdottoman tärkeä ja jopa välttämätön kehitystoimenpide tulevaisuudessa. Uutena junaliikenteen asemana tulisi tarkastella Ylämyllyä.

VT 9 Viinijärvi – Tuusniemi

Kustannusarvio: Tiesuunnitelma 1 milj. euroa, toteutus 60–90 milj. euroa riippuen mm. Kuusjärven kohdan ratkaisusta

Perustelu: Valtatie 9:n perusparantaminen välillä Viinijärvi-Riistavesi, joka on liikenneturvallisuuskäytännöstä ja elinvoimankäytännöstä erittäin tarpeellinen.

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

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

Suunnitteluvalmiutta on parannettava ja pyrittävä vaiheittaiseen toteutukseen aloittaen kriittisimpien kohtien tiesuunnittelulla Tuusniemen ja Viinijärven välillä. Valtatie kulkee mm. Tuusniemen ja Kuusjärven taajamien läpi. Vuonna 2022 valmistuneessa yhteysvälin kehittämisselvityksessä Outokummun Kuusjärven kohdalle on esitetty ohitustie kahdella erilaisella toteutustavalla. Tiesuunnitelmassa määritellään tarkoituksenmukaisin toteutustapa. Tuusniemellä suunnitellaan mm. Tulisalmen kohtaan uusi pääsuunta, vesistösilta ja tarvittavat yksityistiejärjestelyt.

VT 6 Syrjäsalmen silta, Kitee

Kustannusarvio: 8,0 milj. euroa

Perustelu: VT 6 Syrjäsalmen heikkokuntoisen maantiesillan perusparannusta on kiirehdittävä. Sillan kantavuus estää erikoiskuljetusten kulkua merkittävästi ja estää myös HCT-kuljetusten kulkemisen. Sillan ylitse kulkee metsäteollisuuden liikennöidyimpiä reittejä. Suunnittelu tulisi käynnistää viipymättä. Hanke sisältyy Väyläviraston investointiohjelmaan ja siinä valtakunnan kymmenen kiireellisimmän siltahankkeen joukkoon.

VT 6 Joensuu–Uuro

Kustannusarvio: Tiesuunnitelma 0,5–1 milj. euroa, toteutus 10,0 milj. euroa

Perustelu: Valtatie 6 Joensuusta pohjoisen suuntaan on Pohjois-Karjalan vilkkaimmin liikennöity tieosuus, jolla nelikaistaistamista ei olla vielä toteutettu. Tämän tieosuuden pituus on noin 10 kilometriä. Liikennemäärät Raatekankaan liittymästä Lehmoon ovat vuosien aikana olleet noin 12 000 ja Lehmosta Uuron noin 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Nykyisillä liikennemäärillä tieosuuden nopeudet laskevat normaalina liikennöinti aikana hitaimpien tienkäyttäjien mukaisiksi. Tämä pidentää matka-aikoja ja tieosuus koetaan tukkoiseksi. Tiealueelle on mahdollista toteuttaa lisäkaistoja. Hankkeen kustannusten voidaan alustavasti arvioida olevan noin 10 milj. euroa. Tieyhteyden rakentaminen nelikaistaiseksi parantaisi merkittävästi elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä.

Muut esitetyt hankkeet

Pääväylien täsmäkohteet

VT 6:n Tolosenmäen risteysalueen parantaminen Kiteellä

Kustannusarvio: 2,0 milj. euroa

Perustelu: VT 6:n Tolosenmäen risteysaluetta on parannettava turvallisemmaksi ja käyttäjäystävällisemmäksi. Risteykseen ollaan parhaillaan laatimassa tiesuunnitelmaa. Kustannusarvio voi tarkentua tiesuunnitelman valmistuttua vuoden 2026 aikana.

Koivikon liittymän rakentaminen risteykseen Kt 71 ja VT 6 Kiteellä

Kustannusarvio: 2,0 milj. euroa

Perustelu: Kiteen Koivikon liittymää on parannettava Kt 71 ja VT6 risteyksessä. Kyseisessä risteyksessä kolaroidaan usein ja risteys on haastava näkyvyyden ja kaistajärjestelyiden puuttumisen takia. Valtatie 6:n Imatra-Joensuu kehittämisselvityksessä on esitetty kanavointia kt71 liittymään.

Valaistuksen rakentaminen valtatie 6:lle välille Onkamo - Tolosenmäki

Kustannusarvio: 0,5 milj. euroa

Perustelu: Valaistuksen rakentaminen valtatie 6:lle välille Onkamo - Tolosenmäki olisi perusteltua, sillä tie on erittäin vaarallinen erityisesti pimeällä runsaan hirvikannan takia.

VT9 liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen välillä Niirala–Kemie

Perustelu: Valtatien 9 parantamisesta välillä Onkamo-Niirala Tohmajärvellä on laadittu yleissuunnitelma, jolla varaudutaan liikennemäärien kasvuun. Valtatiestä tulee suunnitelman myötä korkealuokkainen, turvallinen ja sujuva yhteys, joka palvelee sekä rajaliikennettä että paikallista liikennettä. Liikennemäärien kasvua ei ole odotettavissa lähitulevaisuudessa Ukrainan sodan vuoksi, jonka myötä myös Niiralan rajanylityspaikka on

ollut suljettuna yli kaksi vuotta. Yleissuunnitelman toimeenpano näyttää tämänhetkisessä maailmantilanteessa epätodennäköiseltä.

Nykyisen tielinjauksen liikenneturvallisuutta on tärkeä parantaa. Tohmajärven kuntakeskuksen kohdalla on harkittava kahden uuden kiertoliittymän rakentamista, mikä parantaisi yritysten toimintaedellytyksiä, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Toinen kiertoliittymä tulisi Asemantien ja Kauppakadun risteuksen kohdalle ja toinen kiertoliittymä Kiteentien ja Tehdastien risteuksen kohdasta 100 metriä kohti pohjoista.

Valtatie 9:n osalta tärkein kohde on ns. Kaurilan mutkien oikaiseminen Niiralan päästä Kemieen päin mentäessä. Myös Niiralan teollisesta toiminnasta johtuva lisääntynyt raskas liikenne on yhtenä perusteena valtatie 9:n liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi.

Kevyen liikenteen väylät

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen VT 6:n varteen Hernevaara–Onkamo

Kustannusarvio: 0,5 milj. euroa

Perustelu: Valtatien 6 kehittämistä Joensuun eteläpuolella on jatkettava kokonaisuutena, jossa ohituskaistojen lisäksi toteutetaan Hernevaaran eteläisen liittymän ja Onkamon liittymän välinen kevyen liikenteen väylä. Väylän suunnitteluun on osoitettu valtion rahoitusta 450.000 euroa, mutta rahoitus ei kata hankkeen toteutusta, minkä vuoksi lisärahoituksen varaaminen on välttämätöntä.

Kevyen liikenteen väylä on merkittävä liikenneturvallisuutta parantava investointi. Tieosuuden varrella kulkee jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, mukaan lukien koululaisia ja työmatkaliikkujia, joilla ei nykyisellään ole turvallista väylää. Turvallisen ja jatkuvan kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen mahdollistaa lasten itsenäisen ja turvallisen liikkumisen, vähentää onnettomuusriskejä ja tukee koko alueen arjen sujuvuutta.

Kevyen liikenteen väylän rakentaminen VT9 varteen Varkaudentie – Kontkalantie

Kustannusarvio: 1,0 milj. euroa

Perustelu: Joensuun seudulla on vilkasliikenteisen VT 9 Kuopiontien varressa 1,8 kilometrin puuttuva osuus, joka katkaisee Joensuu – Viinijärvi yhtenäisen kevyenliikenteen reitin. Hankkeessa rakennetaan uusi kevyen liikenteen väylä VT 9 Kuopiontien varteen välille VT 23 Varkaudentien risteys – Kontkalantie. Hankkeen suunnittelulle on loppuvuodesta 2025 myönnetty rahoitus.

Raideliikenne

Rataverkon toimintavarmuuden varmistaminen peruskunnossapidolla

Raideliikenteen suurin ongelma on rataverkon kunnossapidon korjausvelka, joka valtion talousarviossa olevien laskelmien mukaan kasvaa jo noin 1,8 miljardiin euroon vuonna 2026. Korjausvelalla on välitön rataverkon palvelutasoa ja toimivuutta heikentävä vaikutus. Rataverkon huononevasta tilanteesta kärsivät niin matkustajat kuin tavarakuljetuksia tarvitsevat yritykset. Noin puolet junien myöhästymisistä johtuu Väyläviraston vastuulla olevan rataverkon kunnosta tai häiriöistä.

Liikennöintiolosuhteiden säilymisen kannalta Pohjois-Karjalan radat tarvitsevat laajoja ratarakenteiden peruskorjauksia, sisältäen myös monia siltakohteita. Panostus perusväylänpidon rahoitukseen on tämän vuoksi kriittinen. Riittävä perusradanpito-ohjelma luo myös perusedellytykset rataverkon kehittämishankkeille.

VR:n mukaan tulevien vuosien määrärahoissa tulisi panostaa nykyistä enemmän perusväylänpidon hoitamiseen ja parantamiseen. Jos kunnossapitoa ei tehdä, nykyinen rataverkko rapistuu ja sen käyttö vaikeutuu. Korjausvelkaa on lyhennettävä määrätietoisesti ja perusväylänpidon taso on pidettävä riittävällä tasolla rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi.

Rataverkon kunnossapidon lisäksi tarvitaan julkisen talouden liikkumatilan puitteissa oikein kohdennettuja infrainvestointeja, joissa tulee edistää erityisesti hankkeita, jotka palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita ja turvaisivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta. Investoimalla rataverkkoon voidaan parantaa matkustajajunaliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä, nopeuttaa matka-aikoja, tehostaa logistiikan asiakkaiden kuljetuksia ja edistää puhdasta siirtymää lisäämällä sähköistyksiä.

Pohjois-Karjalan henkilöliikenneasemien matkustajalaiturikorotukset ja asema-alueiden palvelutason pienparannukset

Matkustajalaiturit ovat monilla asemilla elinkaarensa päässä ja huonokuntoisia. Seisake-tyyppisten matkustajalaiturien korotukset ja pinnoitukset parantavat huomattavasti asemien peruspalvelutasoa ja esteettömyyttä.

Junaliikenteen asema- ja seisakealueilla tulisi huomioida pyöräilyn ja junan yhdistäminen mm. vaunuvараuksin ja liityntäpysäkkijärjestelyin.

Kiteen ja Kesälahden juna-asemien infran rakentaminen kasvaviin henkilöliikennetarpeisiin

Kustannusarvio: 1,0 milj. euroa

Perustelu: Kiteen asemalle tulisi rakentaa lämmin odotustila ja laajentaa parkkialuetta. Kesälahden asemalla kiireellisimpiä toimia ovat laiturin jatkaminen, alikulkuväylän rakentaminen ja uuden parkkialueen rakentaminen.

Bomban seisake ja alueen asemakaavan mukaisen infran rakentaminen

Kustannusarvio: 1,5 milj. euroa

Perustelu: Bomban ja Hyvärilän asemakaava Nurmeksessa valmistuu keväällä 2026. Asemakaavan mukaiset Bomban seisake, kiertoliittymä ja tarvittavat kevyen liikenteen väylät on rakennettava sujuvan ja turvallisen liikkumisen varmistamiseksi matkailualueella. Bomban seisake palvelee erityisesti Bomba-Hyvärilän matkailualueita, mutta myös Hyvärilän ja Itäkaupungin asukkaita.

Siilinjärvi – Joensuu -ratayhteys

Perustelu: Siilinjärvi-Joensuu-ratayhteyttä on kehitettävä tavaraliikenteen osalta. Tulevaisuudessa olisi hyvä tarkastella myös mahdollisuutta henkilöliikenneyhteyden avaamiseksi Joensuun ja Kuopion välillä.

Perusväylänpito ja esitetyt alemman asteen tieverkon hankkeet

Perusväylänpidon rahoitus nostettava välittömästi korjausvelkaa vähentävälle tasolle

Perustelu: Perusväylänpidon rahoitustasoa on nostettava, jotta tie- ja rataverkon kunto voidaan turvata myös vähäliikenteisellä verkolla. Nykyinen rahoitustaso, eikä Liikenne12 - suunnitelmassa vuosiksi 2030–2037 esitetty rahoitustason nosto riitä estämään korjausvelan kasvua. Suunnitelman mukainen rahoitustason nosto hidastaa korjausvelan kasvua, mutta suunnitelmakauden loppuun tultaessa väyläverkon korjausvelka kasvaa kuitenkin noin 6 miljardiin euroon (vuoden 2025 lopussa noin 4,3 miljardia euroa). Ilman perusväylänpidon rahoitustason merkittävää nostamista väyläverkon rapautuminen jatkuu, mikä heikentää Suomen kilpailukykyä sekä lisää kuljetusten ja liikkumisen kustannuksia. Perusväylänpidon rahoitustaso on nostettava välittömästi korjausvelkaa vähentävälle tasolle.

Kolintien kokonaissuunnittelu välillä Kolinkylä – Ahmovaara

Kustannusarvio: 0,4 milj. euroa

Perustelu: Kolin osayleiskaavan tavoitteena on varata kestävät alueet matkailuvision mukaiselle kasvulle vuoteen 2040+. Asukas-, työpaikka- ja matkailijamäärien kasvu (1,5 miljoonaa kävijää/vuosi vuoteen 2040 mennessä) lisää merkittävästi alueen liikennettä. Kolintien liikennemäärän ennustetaan nousevan 773 ajoneuvosta 6 600 ajoneuvoon vuorokaudessa, ja valtatie 1 900–2 000 ajoneuvosta noin 5 300–5 650 ajoneuvoon vuorokaudessa. Tämä edellyttää erityisesti valtatie ja Kolintien liittymän turvallisuuden ja sujuvuuden parantamista.

Kasvavat liikennemäärät heikentävät liikenneturvallisuutta myös muissa liittymissä ja Kolintiellä. Tien kehittäminen, liittymäjärjestelyt sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen ovat välttämättömiä.

Seututie 504 (Ahmovaara–Koli) on 9,5 km pitkä ja vain 6 metriä leveä. Päällyste on huonokuntoinen, suistumisonnettomuuksia tapahtuu vuosittain ja kevyen liikenteen väylä puuttuu suurimmalta osalta tieosuutta, vaikka matkailijamäärät ovat suuria. Näkyvyys ja tien kunto lisäävät onnettomuusrisiä.

Kolintielle tarvitaan kokonaisvaltainen suunnitelma, joka huomioi kasvavat käyttäjämäärät, turvallisuuden ja kestävät liikkumismuodot. Parannuksilla voidaan merkittävästi lisätä turvallisuutta, parantaa käyttömukavuutta ja mahdollistaa autoton liikkuminen. Koli on Pohjois-Karjalan keskeisin matkailukohde, mutta alueen valtion infra ei vastaa sen kasvutavoitteita.

Maantie 476 kehittäminen välillä Heinävesi-Liperi

Kustannusarvio: 10,0 milj. euroa

Perustelu: Heinävesi-Liperi 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. Maantie 476 välillä Heinävesi-Liperi on tärkeää elinkeinoelämän, sosiaali- ja terveydenhuollon ja teollisuuden näkökulmasta sekä matkailun saavutettavuudelle.

Runon ja Rajan tien Hatuntie/522 (Via Karelia) kunnostaminen

Perustelut: Runon ja rajan tie on Suomen vanhin matkailutie, joka kulkee 1080 km rajan lähellä Virolahdelta Sallaan. Se kulkee osin kantateitä, mutta seurailee pääosin alempaan hoitoluokkaan kuuluvia seututeitä. Tie on erittäin tärkeä alueen elinvoimalle muun muassa matkailun, virkistyksen, 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.

Porokylän rautatiesilta (erikoiskuljetusreitti)

Kustannusarvio: 2,0 milj. euroa

Perustelu: Erikoiskuljetusreittinä toimiva rautatiesilta on tällä hetkellä sellaisessa kunnossa, että peruskorjaus ei ole enää mahdollinen vaan silta täytyy uusida. Huoltovarmuuden kannalta kriittinen silta on saatava kunnostettua.

Sätöksen tien peruskorjaus

Perustelu: Valtatie 9:n ja seututie 504:n yhdistävä Sätöksentie on tien varrella sijaitseville merkittäville yrityksille tärkeä väylä. Tien kunto on heikko ja tuottaa haasteita yritysten logistiikalle. Tie tulisi saattaa peruskorjauksella ajanmukaiseen kuntoon.

Seututeiden 482 Tolosenmäki - Liperi - Käsämä ja 484 Pyhäselkä - Rasivaara kunnostaminen

Perustelu: Seututiellä 482 Tolosenmäki - Liperi - Käsämä raskas liikenne on lisääntynyt erittäin merkittävästi Arvinsalmen lossin painorajoituksen noustua ja Kiteen sahan toiminnan loputtua. Nykyinen tie on mitoitettu 40 tonnin kuormille. Tien päällyste on huonossa

kunnossa, siinä on useita syviä monttuja ja halkeamia. Tie soveltuu nykyisellään huonosti raskaalle liikenteelle. Lisäksi osassa tiestöä on reunapainaumia. Talvella tielle muodostuu vaarallisia polanteisia ja uraisia kohtia, mikä lisää onnettomuusriskiä. Tie vaatii uudelleen asfaltoinnin mikä parantaisi myös tien kantavuutta.

Seututiellä 484 Pyhäselkä - Rasivaara tien päällyste on huonossa kunnossa ja siinä on useita syviä monttuja ja halkeamia. Lisäksi osassa tiestöä on reunapainaumia. Talvella tielle muodostuu vaarallisia polanteisia ja uraisia kohtia, mikä lisää onnettomuusriskiä. Tiellä on paljon työmatkaliikennettä. Tämäkin tie vaatii uudelleen asfaltoinnin.

Vesiliikenne

Kannuste- ja investointiohjelma Vuoksen vesistöalueen aluskannan uudistamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen

Kustannusarvio: 5,0 milj. euroa

Perustelu: Vuoksen vesistöalueen (Saimaa) tavaraliikennettä ja raakapuuhuoltoa hoitavan aluskannan uudistamisen ja kapasiteetin lisäämiseen tähtäävä kannuste- ja investointiohjelman valmistelu ja toteutus. Rahoitus voi tulla useammalta ministeriöiltä LVM/TEM.

Vesiliikenteen ja vesistömatkailun kehittäminen Liperin Kantoniemen väylän syventämisellä

Kustannusarvio: 0,2 milj. euroa

Perustelu: Liperin Kirkkolahden veneilysatamaan johtava väylä alkaa Oriveden Ukonselältä, josta on hyvät yhteydet Pyhäselälle ja Heinäveden valtakunnallisesti tunnetulle maisemareitille. Väylä kulkee Siikasaaren ja Niinikkosaaren välistä Kirkkolahdelle ja on pääosin 2,4 metrin syvyinen, lukuun ottamatta noin 200 metrin osuutta Kantoniemen matalikolla, jossa kulkusyvyys on vain 1,2 metriä. Väylä on Väyläviraston omistama paikallisveneväylä.

Kantoniemen matalikon syventäminen 2,4 metriin poistaisi esteen suurempien veneiden pääsyltä Liperin kirkonkylän vierasvenesatamaan. Ruoppaus sekä syväysmerkinnän päivittäminen veneilykarttoihin mahdollistaisivat sataman kehittämisen matkailukäyttöön. Väylän syventäminen vahvistaisi koko Pohjois-Saimaan vesistömatkailua, lisäksi itsenäisten veneilijöiden ja risteilyliikenteen määrää sekä toisi elinvoimaa ja työpaikkoja satamaan ja sen ympäristön yrityksille.

Saimaan kanavan korvaava meriyhteys

Perustelu: Valtioneuvoston kanslian johdolla tulisi käynnistää Saimaan kanavan korvaavan meriyhteyden yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden, sijainnin ja toteutettavuuden kokonaistarkastelu huomioiden maanpuolustuksen tarpeet ja mahdollisuudet.

Tietoliikenneyhteydet

Viestintäverkot rakennettava kattaviksi ja toimintavarmoina

Toimivat ja nopeat mobiiliverkot sekä kiinteät laajakaistayhteydet ovat osa liikennejärjestelmän peruspalvelutasoa, ja niiden on pystyttävä vastaamaan digitaalisten

palveluiden kasvaviin vaatimuksiin. Itä-Suomessa on edelleen huomattavia puutteita mobiiliverkkojen toimivuudessa ja peitossa sekä kiinteiden laajakaistayhteyksien saatavuudessa. Heikosti toimivat yhteydet aiheuttavat haittaa Itä-Suomen elinkeinoelämälle. Toimivat yhteydet ja digitaaliset palvelut ja niiden kehittäminen on kustannustehokas keino vähentää fyysisen liikenteen tarvetta ja tukea alueellista tasa-arvoa ja alueiden elinvoimaa. Viestintäverkkojen osalta ei voida tyytyä olemassa olevien verkkojen ja palvelujen varmistamiseen, vaan resursseja pitää osoittaa yhteyksien määrätietoiseen kehittämiseen.

Harvaan asutuilla alueilla ihmisten tavoittaminen kriisitilanteissa ja terveydenhoitopalvelujen saavutettavuus valokuitukaapeleiden rakentamisella ja alemman tieverkon kunnossapidolla

Kustannusarvio: 5,0 milj. euroa (valtion osuus 50 %)

Perustelu: Harvaan asutuilla alueilla ihmisten tavoittamiseksi kriisitilanteissa ja terveydenhoitopalvelujen saavutettavuuden varmistamiseksi tarvitaan valokuitukaapeleiden rakentamista ja alemman tieverkon kunnossapidon lisäämistä. Nykyinen tieliikenne- ja tietoverkko on haavoittuva. Kyseisten alueiden kunnille on myönnettävä vähintään 50 % rahoitustuki.

Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

Kärkihanke: Fingridin 400 kV kantaverkon rakentaminen itäisimpään Suomeen

Kustannusarvio: Huutokoski – Kontiolahti: investointi 100 M€, Vaaralinjan suunnittelu: alustava reittisuunnittelu 0,5 M€, YVA + yleissuunnitelma 8 M€

Perustelu: Itäisimmän Suomen energiamurros on käytännössä pysähdyksissä ilman merkittäviä investointeja kantaverkkoon. Nykyinen 400 kilovoltin kantaverkko ei ulotu lainkaan itäisimpään Suomeen, vaikka alueella on huomattava tuulivoimapotentiaali. Tämä rakenteellinen puute uhkaa jakaa Suomen entistä jyrkemmin voittaviin ja häviäviin alueisiin, vaikka kansantalouden ja huoltovarmuuden näkökulmasta sähköntuotantoa tulisi hajauttaa mahdollisimman laajasti koko maahan. Jokainen menetetty vuosi kantaverkon kehittämisessä hidastaa investointeja ja on kansantaloudellinen menetys Suomelle.

Keskeinen pullonkaula on Huutokoski–Kontiolahti-yhteys, joka on tunnistettu Fingridin kehittämissuunnitelmassa vuosille 2026–2035, mutta jätetty ehdolliseksi tuotanto- ja kulutushankkeiden etenemiselle. Esitetty toteutusaikataulu 2033–2040 on energiamurroksen kannalta täysin riittämätön, sillä uudet tuotantoinvestoinnit eivät käynnisty ilman varmaa ja ennakoitavaa kantaverkkoratkaisua. Hallituksen puoliväliriihessä keväällä 2025 päätetty YVA-menettely ajoittuu vuosille 2026–2027. Investointipäätös yhteydestä on tehtävä vuoden 2026 aikana.

Tilanteen korjaaminen edellyttää selkeää poliittista ohjausta ja aikataulullista kytkentää kolmen kokonaisuuden välillä: tuulivoiman mahdollistavan aluevalvonnan uudistamisen, kantaverkon investointipäätösten ja yksityisten energiainvestointien. Tavoitteena tulee olla yhteinen noin viiden vuoden toteutusikkuna, jossa Huutokoski–Kontiolahti-yhteyden investointipäätös tehdään jo YVA-prosessin aikana vuonna 2026 ja yhteys valmistuu viimeistään vuonna 2032. Samanaikaisesti on käynnistettävä Vaaralinjan jatkosuunnittelu Kainuusta Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan siten, että sen YVA toteutetaan vuosina 2027–2028 ja rakentaminen valmistuu 2033–2034.

Suunnittelu- ja lupaprosessien kestoa on lyhennettävä lisäämällä resursseja erityisesti lunastuslupamenettelyihin, joiden käsittelyajat ovat venyneet kohtuuttomiksi. Ilman näitä toimenpiteitä itäisimmän Suomen energiamurros viivästyy jopa 10–15 vuodella, vaikka edellytykset nopeampaan etenemiseen ovat olemassa. Kantaverkon kehittäminen itäisimmässä Suomessa on keskeinen osa koko Suomen energia-, turvallisuus- ja talouspolitiikkaa.

Kärkihanke: Pohjois-Karjalan päätavoitteet tulevan ohjelmakauden koheesipolitiikan kriteereihin

Perustelu: EU:n monivuotiseen rahoituskehykseen ja myös kansalliseen toimeenpanoon ja rahoituksen alueelliseen kohdentamiseen on kiinnitettävä erityishuomiota itäisen Suomen tilanne huomioiden. Pohjois-Karjalan päätavoitteet tulevan ohjelmakauden koheesipolitiikan kriteereihin ovat seuraavat:

1. NSPA- eli pohjoisten harvaan asuttujen alueiden erityiskohtelu

Pohjoisten harvaan asuttujen alueiden erityiskohtelu perustuu Suomen liittymissopimuksessa tunnistettuihin rakenteellisiin epäkohtiin: kylmä ilmasto, pitkät välimatkat ja harva asutus.

Nykyistä tasoa vastaava, noin 500 miljoonan euron lisärahoitus ohjelmakaudelle 2028–2034 on välttämätön alueen elinvoiman, osaamisen, kilpailukyvyyn, kokonaisturvallisuuden ja kestäväen kasvun vahvistamiseksi.

Tämä edellyttää, että koheesiopolitiikan kriteereissä harvaan asuttujen alueiden kriteeri säilytetään. Se on ratkaiseva myös koko Suomen EU -saannon kannalta.

NSPA-tukea ei ole korvamerkitty komission ehdotukseen. Jos NSPA-korvamerkintää komissiolta ei saada, niin tukitaso jää kansallisen päätöksenteon varaan. Tämän vuoksi se tulee saada kirjauksena hallitusohjelmaan ja sitä kautta Suomen kansalliseen ja alueelliseen suunnitelmaan, eli NRPP. Lähtötasona pitää olla vähintään nykykausi 40 €/henkilö/vuosi, joka indeksikorjattuna on noin 50 €/henkilö/vuosi.

2. Itäraja-paketti eli Venäjän ja Valko-Venäjän rajalla sijaitsevien ulkoraja-alueiden erityiskohtelu

Lähtökohtana tulee olla raja-alueiden elinvoimaisuuden parantaminen ja asuttuna pitäminen. Itäiset ulkorajat kantavat kokoaan suurempaa vastuuta koko EU:n Venäjän vastaisista pakotteista. Ne ovat etulinjana paitsi kansalliselle, myös koko EU:n turvallisuudelle. Ne ovat myös kärsineet eniten sivistyneen yhteistyön loppumisesta.

Sisäisen turvallisuuden kehittämisen lisäksi "Itäraja-paketin" tulee mahdollistaa: raja-alueiden elinvoimaisuuden vahvistamisen, yritysten kilpailukyvyyn vahvistamisen, energiainfrastruktuurin investoinnit ja raja-alueen saavutettavuuden parantamisen.

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

Kustannusarvio: 5 miljoonaa euroa (lisärahoitus)

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 eri vaiheissa jo useamman vuoden ajan.

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 luomalla uusia innovaatioita ja ratkaisuja asiakkaille. Uuden tutkimusinfrastruktuurin kokonaisinvestointi on arvoltaan 80 miljoonaa euroa. Jo tehtyjen rahoituspäätösten jälkeen kokonaisuudesta puuttuu vielä 5 miljoonan euron rahoitus. Päätös tarvitaan, että uuden koetehdas olisi suunnitellusti toiminnassa täydellä kapasiteetilla vuoden 2029 aikana.

Yritysten investointien ja rahoituksen pullonkaulojen ratkaiseminen

Perustelu: Itäisen Suomen yritysten investointihalukkuus on heikentynyt. Samaan aikaan rahoituksen saaminen investointeihin on entistä vaikeampaa. Pankkien vähäinen halu kantaa riskejä on johtanut siihen, että erityisesti kasvukeskusten ulkopuolella Itä-Suomessa on ollut vaikea saada rahoitusta kasvuinvestointeihin. Ongelmaa tulisi ratkoa esimerkiksi Finnveran erityisratkaisulla rajamaakuntiin sekä suuntaamalla Euroopan Unionin tulevan ohjelmakauden rahoitusta yritysten investointi- ja kehittämishankkeisiin sekä yritysvaluuttoihin. Yhtenä ratkaisuna olisi tuen mahdollistaminen kuntien omistamille yritysrahoitusyhtiöille jakamaan riskiä.

Valtion innovaatorahoitus

Perustelu: Pohjois-Karjalan ja Joensuun kaupungin yksi vahvuus on palkittu Forest Joensuu -ekosysteemi. Sekä Joensuun että Suomen osalta avainasemassa on metsän jalostusarvon nosto, johon liittyy sekä puu että muu metsästä kehitettävissä oleva lisäarvo. Forest Joensuu arvoverkosto on kyvykäs tuottamaan koko Suomelle ja Euroopalle ratkaisuja, joiden avulla luodaan uutta kasvua sekä ratkaistaan tuottavuusongelmaa. Metsäbiotalouskeskittymän toimijoilla on selkeä näkemys alan innovaatioekosysteemin kehittämisestä. Valtion innovaatorahoitusta on ohjattava metsäsektorin innovaatioiden kehittämiseen ja jalostusarvon nostamiseen.

Toinen alueellinen vahvuus on Photonics Joensuu -ekosysteemi, joka on Suomen monipuolisin osaamiskeskittymä. Valtion on ohjattava tulevan EU-ohjelmakauden valmistelua siten, että Suomi on mukana fotonikan sirujen Chips Act 2- konsortiossa ja mahdollistettava näin tutkimus- ja teknologiakeskuksen (sisältää ns. pilottilinjan) sijoittuminen Joensuuhun.

Business Finlandin ohjaus ja palvelurakenne

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

Työvoimapalvelujen valtionosuus sekä korvaus työttömyysetuuksien rahoitusvastuun laajentumisesta

Perustelu: Työvoimapalvelujen valtionosuutta sekä työttömyysetuuksien rahoitusvastuun laajentumisen korvausta on tarkistettava lakisääteisten palvelujen järjestämisen todellisia kustannuksia ja etuuksien rahoitusvastuuta vastaaviksi.

Lisäksi KEHA-keskuksen asemaa ja roolia on uudistettava paremmin kuntien työvoimapalvelujen järjestämistä tukevaan. Työvoimapalvelujen lakisääteistä asiakaspalvelumallia on kevennettävä asiakkaiden yksilöllisten tarpeiden huomioimiseksi sekä resurssien kohdentamiseksi aidosti työllistymisessä tukea tarvitseviin asiakkaisiin. Normeja on kevennettävä.

Työvoimapalvelujen ja hyvinvointialueiden asiakasvastuita on selkeytettävä siten, että työvoimapalvelujen asiakkaaksi ohjautuu vain työnhakijoita, joiden ensisijainen suunta on työmarkkinat. Työvoimapalvelujen asiakkaiksi ei tule ohjata niitä, joiden ensisijainen palvelutarve on sosiaali- ja terveystalvet.

Yritysten kuljetustuki

Perustelu: Itä-Suomelle tärkeän yritysten kuljetustuen rahoitustasoa on pienennetty hallituksen vuoden 2026 talousarviossa. Kuljetustuki on ainut yritystukimuoto, joka kompensoi kaukaista sijaintia markkinoista ja merisatamista. Tukimuodon merkitys on korostunut Saimaan kanavan tavaraliikenteen lakattua ja kotimaan kuljetusten kallistuessa. Rahoitustason leikkaus on peruttava ja tukea on nostettava kuljettavan pk-teollisuuden logistisen kilpailukyvyyn varmistamiseksi myös Pohjois-Karjalassa.

Yrityskiinteistöjä omistaville kuntien yhtiöille palautettavat investointituet

Perustelu: 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. Jos vuokralainen toteuttaisi itse muutostyöt, olisi yrityksen mahdollista saada operaatioon kehittämistukea. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, jos kiinteistön omistaa kunnan tytäryhtiö. Kiinteistöjen kehittäminen joudutaan toteuttamaan markkinaehtoisesti, mikä johtaa vuokratasossa kohonneisiin vuokratukustannuksiin ja pitkiin vuokrasopimuksiin (tilamuutosten kuoleusajat), joihin yritykset alati muuttuvassa kilpailutilanteessa eivät ole valmiita. Lisäksi olisi mahdollistettava yrityskiinteistöyhtiöiden rooli aktiivisena uusien yritystilojen rakentajana investointitukien turvin. Investointitukien palauttaminen edesauttaa yritysten kasvua ja kehittymistä ja mahdollistaa uusien yritysten sijoittumisen.

Alueellinen pääomarahasto tukemaan investointeja

Kustannusarvio: 20,0+ milj. euroa

Perustelu: Yritysten kasvupotentiaalia tulee parantaa oman pääoman ehtoista rahoitusta kehittämällä (Itä-Suomi paketti, sekä rakennerahastovarojen konvertointi). Keskeisenä perusteluna on se, että pankit ovat sääntelyyn vedoten vetäytyneet yritysrahoituksesta lähes kokonaan. Tämä näkyy mm. siinä, että Finnvera julkaisi uuden suoran lainatuotteen mikroyritysten kasvuhankkeisiin lokakuussa 2024. Tuote tulee uudelleen hakuun vuoden 2026 alussa kestäen heinäkuun 2026 loppuun saakka.

Oman pääoman ehtoista rahoitusta tarvitaan, sillä se vaikuttaa niin muun rahoituksen saamiseen kuin yrityksen riskienhallintaan ja toimintamahdollisuuksiin. Yrityksen, jolla on niukasti omaa pääomaa tai oma pääoma on negatiivinen, on haasteellisempaa saada ulkoista rahoitusta niihin yrityksiin verrattuna, joilla oma pääoma on vahva. Oman pääoman puute on siten keskeinen este ja hidaste uusien ja kasvavien yritysten käynnistämiseksi, kehittämiseksi, kasvulle ja kansainvälistymiseksi. Alueellisen pääomarahaston tulisi olla toimialariippumaton, mutta matkailun kehittäminen olisi kuitenkin yksi merkittävimmistä toimialoista.

Pohjois-Karjalan rajakuntien elinvoiman turvaaminen

Kustannusarvio: 1,0 milj. euroa (Pohjois-Karjalan rajakuntien osuus)

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.

1990-luvun alussa Neuvostoliiton hajotessa ja rajanylityspaikkojen avautuessa syntyi raja-alueen kunnille mahdollisuuksia parantaa elinkeinoelämän 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 maailman tilanteessa varsinkin rajakunnat ovat jääneet oman onnensa nojaan. Aiemmasta sijaintiedusta on tullut rasite. Vihreän siirtymän mahdollisuudet ovat tähän mennessä tyssäneet kantaverkon puutteellisuuteen ja valvontatoiminnan vaarantumiseen. Läntisen Suomen kunnat saavat tuulivoimasta kiinteistövero tuottoja ja sijoittuvia yrityksiä alueelleen. Samaan aikaan rajakunnat ovat puolustusvoimien tutkajärjestelmän vuoksi vaille mahdollisuuksia päästä 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 useimmat rajakunnat kärsivät hyvinvointialueiden ja TE-palvelujen niukasta rahoituksesta. Hyvinvointialueen palveluverkkopäätökset tiukassa taloudellisessa tilanteessa tarkoittavat merkittäviä heikennyksiä rajakuntien osalta.

Eri ministeriöiden tulee luoda itärajan kunnille erillinen ohjelma, jolla luodaan kannustin sille, että alueen ja etenkin rajakuntien alueen yrityksillä on mahdollisuuksia investoida toiminnan kehittämiseen ja että uusilla yrityksillä on verotuksellisia hyötyjä nykytilaan nähden sijoittua alueelle. Yritysrahoituksen lisäksi rahoituslaitokset ovat tehneet lainan saamisesta vaikeaa ja kiinteistöjen vakuusarvoista olemattomia. Valtion tulee luoda erillinen takausjärjestelmä, joka vauhdittaa asuntokauppoja alueella ja turvaa työvoiman saatavuuden tulevaisuudessa. Myös rajakuntien koulutusta tulee vahvistaa valtion taholta. Tukia painotetaan kunnille, joissa on oma rajanylityspaikka. Jatkossa EU:n rahan kohdentumisessa valtion edunvalvonnan painopiste tulee olla itärajan maakunnissa ja rajakunnissa.

Elintarvike- ja luonnontuotealan tuotekehitysyksikön perustaminen Pohjois-Karjalaan

Kustannusarvio: 2,0 milj. euroa

Perustelu: Kiteellä on aloittanut vuoden 2025 keväällä Suomen ensimmäinen teollisen mittakaavan pakastekuivauslaitos ja Joensuun Valion tehtaalle tulee suuret laajennusinvestoinnit. Maakunnassa tarvitaan elintarvikealan kasvua vauhdittamaan kilpailukykyinen, nykyaikainen ja tehokas tuotekehitysyksikkö, jossa on tarvittava osaaminen/teknologia ja joka toimii myös varmistamassa puolustusteollisuuden huoltovarmuutta ja kaksoiskäyttöä. Yksikkö verkostoituu XMAK:n ja Pohjois-Savon yksiköiden kanssa. Rahoitus voi tulla useammasta ministeriöistä.

Vuoksen vesistöalueen aluskannan uudistaminen ja kapasiteetin lisääminen

Perustelu: Valtion tulee käynnistää Vuoksen vesistöalueen (Saimaa) tavaraliikennettä ja raakapuuhuoltoa hoitavan aluskannan uudistamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen tähtäävän kannuste- ja investointiohjelman valmistelu. Nykyinen sisävesikuljetuskapasiteetti on vanhaa ja täysin käytössä. Kannuste- ja investointiohjelma tähtää vesikuljetusten täysimääräiseen hyödyntämiseen, kuljettavan teollisuuden kilpailukykyyn parantamiseen ja huoltovarmuuden nostamiseen. Valmistelussa huomioidaan investointien (ml. laiturij- ja siltaratkaisut) kaksoiskäyttömahdollisuudet.

Lakeland-alueen kansainvälinen markkinointi ja saavutettavuus

Kustannusarvio 40 milj. euroa

Perustelu: Visit Finlandin on nostettava Lakeland-alue Lapin rinnalle Suomen kansainvälisen matkailun kärkikohteeksi. Yhdessä alueellisten matkailuorganisaatioiden kanssa on vahvistettava toimenpiteitä, jotka

- keskittyvät uusien kansainvälisten matkailuryhmien houkutteluun ja kansainvälisten suorien yhteyksien avaamiseen,
- vahvistavat Lakeland-alueen kansainvälistä markkinointia ja tunnettavuutta
- tähtäävät charter- ja muiden suorien lentoyhteyksien avaamiseen ja
- vahvistavat matkailuyritysten kasvua mm. kansainvälisesti kiinnostavilla tuotepaketeilla, kuten yhteisillä kiertomatkatuotteilla, luonnon ja kulttuurin yhdistäviä matkailutuotteilla ja kärkitapahtumilla.

Luova talous osana kestävää kasvua ja alueiden elinvoimaa

Perustelu: Luova talous on kasvupotentiaalinen ja alueita uudistava toimiala, joka perustuu taiteeseen, kulttuuriin ja luovaan osaamiseen. Sen kehittyminen edellyttää ennakoitavaa politiikkaa, alueellisesti tasapainoista rahoitusta ja toimivia ekosysteemejä. Ilman luovan talouden kasvustrategian (2025) mukaista hallitusohjelmatasoista ohjausta luovan talouden kasvupotentiaali ei toteudu täysimääräisesti ja työpaikat keskittyvät harvoille alueille.

Toimenpiteet:

- Vahvistetaan luovan talouden ekosysteemejä turvaamalla niiden keskeisten rahoitus- ja tukirakenteiden ennakoitavuus ja jatkuvuus kuten av-alan kasvua, työllisyyttä ja elinvoimaa tukevat Suomen elokuvasaatiön, AVEKin ja Business Finlandin av-rahoitukset.
- Vahvistetaan alueellista luovan talouden yritysneuvontaa, kehittämisspalveluja ja kasvua tukevaa rahoitusta erityisesti elinvoimakeskuksissa osana aluekehitystä ja elinkeinopolitiikkaa.
- Kehitetään ja sovelletaan rahoitusinstrumentteja paremmin luovan talouden tarpeisiin siten, että ne huomioivat yksinyrittäjyyden, projektimuotoisen työn ja aineettomaan arvонуontiin perustuvan liiketoiminnan.
- Lisätään tietoa aineettomasta arvонуonnista, kuten immateriaalioikeuksista ja niiden hyödyntämisestä luovilla aloilla vahvistamalla osaamista, neuvontaa ja tukipalveluja.

Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

Hyvinvointialueen varautuminen muuttuneen turvallisuus- ja toimintaympäristön vaatimuksiin

Perustelu: Hyvinvointialueille tulee Puolustusvoimien kanssa tehtävään yhteistyöhön liittyviä uusia tehtäviä, jotka liittyvät poikkeusoloihin varautumiseen. Tarkoitus on parantaa sosiaali- ja terveydenhuollon valmiutta vastata muuttuneen turvallisuus- ja toimintaympäristön vaatimuksiin sekä erityisesti toimia aseellisen hyökkäyksen tai sen uhan aiheuttamissa poikkeusoloissa.

Pohjois-Karjalan hyvinvointialueen sijainti valtakunnan rajalla vaatii erityistä panostusta varautumiseen. Poikkeusoloihin varautuminen on otettava huomioon hyvinvointialueen kaikessa toiminnassa. Erityisesti toteutettavissa investoinneissa on huomioitava, että mahdollistetaan toiminta myös aseellisen hyökkäyksen tai sen uhan aiheuttamissa poikkeusoloissa.

Hyvinvointialueen ja Puolustusvoimien yhteistyöhön liittyviin uusiin tehtäviin sekä poikkeusolot huomioiviin investointeihin on saatava valtiolta täysimittainen rahoitus.

Avustukset yhdistyksille ja säätiöille terveyden ja sosiaalisen hyvinvoinnin edistämiseen

Kustannusarvio: 140,0 milj. euroa

Perustelu: Suunnitellut leikkaukset ko. momenttiin on peruttava ja palautettava avustustaso vuoden 2024 avustustasoon.

Pohjois-Karjalan järjestökenttä toimii kantavana voimana hyvinvoinnin, osallisuuden, kotoutumisen ja demokratian vahvistamisessa. Alueelliset ja paikalliset yhdistykset rakentavat yhteisöjä ja turvaverkkoja niin pienissä kunnissa kuin laajoilla alueilla niin paikallisesti kuin alueellisesti – ne ovat ensilinjan tekijöitä, kun puhutaan ihmisten arjesta, elinvoimasta ja yhteisöllisyydestä. Järjestötyö täydentää julkisia palveluja, tavoittaa heikommassa asemassa olevia – mm. nuoria, maahanmuuttajia, pitkittyneesti työttömiä, ikääntyviä – ja tarjoaa matalan kynnyksen tukea tilanteissa, joissa lakisääteisetkin palvelut tarvitsevat kumppanin. Alueen elinvoiman keskeinen edellytys on ihmisten sosiaalinen hyvinvointi ja -turvallisuus, jota alueen järjestöt toiminnallaan ovat luomassa ja tukemassa.

Valtionavustusjärjestelmän (momentti 33.90.50 – Avustukset yhdistyksille ja säätiöille terveyden ja sosiaalisen hyvinvoinnin edistämiseen) leikkaaminen heikentää merkittävästi järjestökentän toimintakykyä. Avustustasoa on leikattu ja ollaan leikkaamassa merkittävästi nykyisen hallituksen toimesta. Valtionavustus on monella järjestölle ensisijainen ja ainut rahoituslähde sekä toiminnan edellytys. Vuonna 2024 myönnetty taso muodostaa kriittisen perustan pitkäjänteiselle yhdistystoiminnalle ja on mahdollistanut myös uusien kehittämishankkeiden hakemisen. Leikkausten jatkuminen tulee suoraan vaikuttamaan siihen, että yhdistykset eivät pysty vastaamaan kasvaviin tarpeisiin ja joutuvat supistamaan ja sopeuttamaan toimintaansa merkittävästi tai jopa lakkauttamaan toimintaa.

Maakunnassa on nähtävissä selkeä yhteys: kun järjestöresurssit heikkenevät, kunnille ja hyvinvointialueelle siirtyy kustannuspaine, ennaltaehkäisevä työ vähenee, elinvoima-, pitovoima- ja osallisuus ja sosiaalinen turvallisuus kärsivät, kun järjestöjen toimintoja

supistuu tai loppuu eikä korvaavia tule tilalle. Järjestöjen kautta toteutuvat mm. paikalliset kohtaamispaikat ja vertaistuki ylläpitävät yhteisöllisyyttä ja ehkäisevät eriarvoisuutta – tämä on suora panos maakunnan hyvinvointiin ja vakautumiseen.

STEA-avustusten leikkaukset on peruttava ja avustustaso palautettava vuoden 2024 tasolle.

Pohjois-Karjala pilottialueeksi UKK-instituutin työkykyosaamisessa ja tutkimuskohteena, Pohjois-Karjala ikäystävällisyyden maakunnaksi (vrt. Pohjois-Karjala projekti)

Perustelu: Pohjois-Karjalasta on mahdollista kehittää kansainvälisen tason mallimaakunta työikäisten työssä pysymisessä, työkyvyssä ja hyvinvoinnin lisäämisessä.

Tavoitteeksi voidaan ottaa yhteistyön käynnistäminen UKK-instituutin kanssa ja yhteistyön sitominen Test Lab Mehtimäkeen ja oppilaitosten laajaan koulutusosaamiseen (ikäosaaminen, liikunta- ja terveysalan koulutukset, järjestökenttä). UKK-instituutti on lanseerannut tähän teemaan liittyvän kansallisen ohjelman.

Hankkeella olisi myös kansantaloudellista vaikutusta, joka parhaimmillaan vähentäisi hyvinvointialueen kokonaiskustannuksia.

Pohjois-Karjalan maakunnan ikäystävällisyyden nostaminen maakunnalliseksi kehittämiskohteeksi

- kokoaisi eri alojen toimijat (julkinen, yksityinen, kolmas sektori ja neljäs sektori) kaikkia osapuolia hyödyttävään yhteistyöhön, joka vahvistaisi alueen hyvinvointia, elinvoimaisuutta, yhteisöllisyyttä ja taloutta
- 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)
- 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.

Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

Kansallispuistojen ja valtion retkeilyalueiden rahoituksen vahvistaminen ja uusien alueiden perustaminen

Perustelu: Luonnonmetsäyöryhmä esitti vuoden 2026 alussa Suomeen 12:ta uutta kansallispuistoa ja laajennuksia 18 nykyiseen puistoon. Esityksellä täydennettäisiin kansallispuistoverkoston luontotyypeillä, joita siitä tällä hetkellä puuttuu. Poliittisessa päätöksenteossa esitys ei kuitenkaan toistaiseksi ole etenemässä. Seuraavaan hallitusohjelmaan on tehtävä kirjaukset kansallispuistojen ja valtion retkeilyalueiden rahoituksen vahvistamisesta ja uusien alueiden perustamisesta.

Luontomatkailun vahvistaminen panostamalla Metsähallituksen luontopalveluihin

Perustelu: Metsähallituksen luontopalveluiden rahoituksen leikkaus on vaikuttanut kielteisesti kansallispuistojen, kuten Kolin, ja retkeilyalueiden kunnossapitoon. Tällä on ollut negatiivisia vaikutuksia luontomatkailuun ja kansalaisten hyvinvointiin, joten säästöt ovat erittäin huonosti kohdennettuja.

Itäisessä Suomessa on monia merkittäviä kansallispuistoja ja eräretkeilykohteita, joissa säästöt näkyvät karusti. Ylläpidettäviä kohteita ja reittejä on karsittu ja osa kohteiden ylläpidosta on siirretty kuntien vastuulle. Itäisen Suomen kansallispuistojen ja retkeilyalueiden sekä eräretkeilykohteiden kunnossapitoon on turvattava riittävä rahoitus Metsähallituksen Luontopalveluille.

Pielisjärven sääntely

Perustelu: Tällä hetkellä Pielistä ja Pielisjoen virtaamaa ei säännöstellä muuten kuin poikkeustilanteissa viranomaispäätöksellä. Pielisen säännöstely voisi tarjota tehokkaita keinoja vedenpinnan vaihteluiden hallintaan, erityisesti poikkeuksellisissa sääolosuhteissa, kuten kuivuusjaksoissa ja tulva-aikoina. Säännöstely helpottaisi myös liikkumista ja virkistyskäyttöä Pielisellä.

Pielisen alueella (Nurmes, Juuka ja Lieksa) on sovittu aloitteesta Pielisen vedenkorkeuksista, lähinnä säännöstelystä. Vastaava aloite tehtiin 2000-luvun alussa, ja siitä seurasi selvitystyö, joka kariutui vuonna 2014 muutaman toimijan vastustukseen. Olosuhteet tuntuvat muuttuneen 2000-luvun alusta entistäkin haasteellisemmiksi. Pielisjoen voimallaitoksia voisi käyttää Pielisen pinnankorkeuden hallintaan ja säätövoiman tuotantoon ilman lisäinvestointeja, jos lupa olisi joustavampi. Sääntelyn myötä veden korkeus vakiintuisi Pielisen vaikutusalueilla, mikä johtaisi ympäristöuhojen pienentymiseen.

Outokummun pilaantuneiden maiden jälkihoito

Kustannusarvio: Seuraavan kymmenen vuoden aikana ylimääräinen kustannus kaivettavien metallipitoisten maa-ainesten osalta on kadunrakentamisinfrassa 15–30 milj. euroa 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