



**POHJOIS-KARJALA**  
*Maakuntaliitto*



# ***Vaikuttamisen kärjet 2023*** ***– Pohjois-Karjala***



# **Vaikuttamisen kärjet 2023**

## **Pohjois-Karjala**

Maakuntahallitus 21.3.2022

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto

Joensuu 2022

## Vaikuttamisen kärjet 2023 – Pohjois-Karjala

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

Kansilehden  
kuva Oskari Nevalainen / Tovari Marketing

Koonti Kimmo Niiranen ja Jarno Turunen,  
Jyrki Suorsa, liikenne

Viimeistely Sirpa Mahonen

Painopaikka Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Joensuu 2022

## Sisältö

Saatteeksi .....	5
Kärkihankkeet .....	6
Liikenteen kärkihankkeet .....	7
Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25).....	8
Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26) .....	9
Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27) .....	12
Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28) .....	13
Opetus- ja Kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29) .....	19
Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30).....	24
Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31) .....	29
Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32).....	42
Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33).....	50
Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35) .....	51

## Saatteeksi

”Vaikuttamisen kärjet 2023 – Pohjois-Karjala” on maakuntahallituksen hyväksymä edunajamisen asiakirja. Julkaisu antaa kokonaiskuvan niistä vaikuttamistavoitteista ja hankkeista, jotka maakunnan kehittämiseksi nähdään tärkeinä. Mukaan on otettu vain niitä toimenpiteitä, joiden toteutuminen edellyttää valtion rahoitusta ja maakunnan ulkopuolella tehtäviä päätöksiä. Useilla mukaan nostetuilla asioilla on välittömiä talousarviovaikutuksia seuraavaa budjettivuotta koskien. Osa hankkeista on luonteeltaan edunvalvonnallisia tai lainsäädännöllisiä aloitteita, joiden edistyminen edellyttää suunnittelua ja pidemmän aikavälin vaikuttamistyötä.

Asiakirjan alkuun on koottu keskeiset kärkihankkeet. Vaikuttamistyö tähtää talousarvion valmistelussa erityisesti seuraavan budjettivuoden suunnittelun alkuvaiheeseen.

Venäjän hyökkäys Ukrainaan vaikuttaa monella tavalla Pohjois-Karjalaan. Rajamaakuntana vaikutukset ovat vakavia ja edellyttävät valtiovallalta nopeita toimia niin huoltovarmuuteen, turvallisuuteen kuin rajamaakuntien kehitysedellytyksiin. Kun samaan aikaan elämme edelleen poikkeuksellista koronapandemian aikaa, tarvitaan maan hallitukselta kasvuun kannustamista ja vaikuttavia toimenpiteitä. Pohjois-Karjalassa tärkeitä kohteita ovat esimerkiksi maakunnan vihreät teollisuusinvestoinnit, kasvua tukevien infrastruktuurihankkeiden toteuttaminen, yritysten toimintaympäristön kehittäminen ja työvoiman saatavuuden turvaaminen. Pohjois-Karjalassa useilla aloilla on rekrytointivaikeuksia. Hallitukselta toivotaan valmiutta rohkeille alueellisille kannustimille ja kokeiluille työllisyyden nostamiseksi ja työvoiman saatavuuden varmistamiseksi.

Pohjois-Karjalan pidemmän aikavälin kilpailukykyä vahvistavat panostukset osaamiseen ja tutkimukseen. Tässä tärkeänä ovat niin Itä-Suomen yliopiston, Karelia-ammattikorkeakoulun kuin Riverian riittävät toimintaedellytykset. Kärkihankkeina on mm. GTK:n Outokummun yksikön kehittäminen. Kansainvälisestikin tunnettuja kärkikohteitamme ovat Niiralan rajanylityspaikan uusiminen, Kolin matkailun kasvuedellytykset sekä Kontiolahden ampumahiihtostadionin kehittäminen kansainvälisenä suurtapahtumien järjestämisareenana.

Maakunnan saavutettavuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille välttämättömien lentoyhteyksien turvaaminen sekä maantie- ja rataverkon kärkihankkeiden toteuttaminen vaativat nopeita ratkaisuja. Karjalan rata tarvitsee nopeita parantamistoimia. Nopeat Itäradat on pidemmän aikavälin mittava hanke, jonka etenemiseen liittyy paljon odotuksia. Perusväylänpitoon tarvitaan pysyvä tasokorotus.

Yksittäisten hankkeiden toteutumisen lisäksi on tärkeää, että valtion talousarviossa osoitetaan riittävä rahoitus kuntien peruspalveluiden rahoittamiseen. Tämä koskee sekä käyttötalouden valtionosuuksia että investointien rahoittamista. Kuntapalvelujen lisäksi on turvattava valtion järjestämien palveluiden saatavuus maan kaikissa osissa liikenneinfrastruktuuriin, liikennepalvelujen, tietoliikenneyhteyksien, koulutuksen, yritys- ja työvoimapalveluiden sekä sisäisen turvallisuuden osalta. Hyvinvointialueiden tarvevakioitu rahoitus on toteutettava oikeudenmukaisesti ja siirtymäaika on pidettävä mahdollisimman lyhyenä.

Kannustamme kaikkia Pohjois-Karjalan edunajajia ja organisaatioita viemään yhdessä eteenpäin maakuntamme kärkihankkeita.

Joensuussa, 21. p:nä maaliskuuta 2022

Jarno Turunen  
yhteyspäällikkö

Kimmo Niiranen  
maakunta-asiamies

## **Kärkihankkeet**

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

1. Joensuu kansainvälisen huippuosaamisen keskittymänä / Osaamisen ja tutkimuksen Pohjois-Karjala
2. Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa
3. Vihreät teolliset investoinnit

### ***Kansainväliset kärkikohteet ja rakenteet***

4. Kolin kestävää matkailua vahvistavat investoinnit
5. Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan investoinnit
6. Kontiolahden ampumahiihtokeskus kansainvälisten suurtapahtumien järjestämisareenana

### ***Vihreämpi ja digitaalisempi tulevaisuus***

7. EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka
8. Tuulivoiman lisääminen ja kompensatiomalli
9. Nopeat tietoliikenneyhteydet / maaseudun laajakaistat

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

10. Hyvinvointialueiden tarveperustainen rahoitus
11. Kestävä kuntatalous
12. Turvallisuusviranomaisten määrärahat

### ***Toimintaympäristön nopea muutos***

Rajamaakuntien kehitysedellytykset Venäjän hyökättyä Ukrainaan

## Liikenteen kärkihankkeet

1. Lentoyhteydet Joensuusta Helsinki-Vantaalle ja maailmalle
2. Joensuu – Imatra -radan perusparantaminen ja nopeudennosto
3. Nopeat itäradat: Itärataoikaisu Helsinki – Helsinki-Vantaan lentoasema – Porvoo – Kouvola (suunnittelu)
4. Joensuu – Kontiomäki rataosan välityskyvyn parantaminen ja rataosan sähköistys
5. Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta
6. Valtatie 23 Varkaus - Viinijärvi
7. Perusväylänpidon rahoituksen nosto
8. Valtatien 6 kokonaiskehittäminen
9. Valtatien 9 kokonaiskehittäminen Kuopio – Joensuu
10. Niiralan investointipaketin liikennehankkeet
  - a. VT 9 Niirala – Kaurila (suunnittelu),
  - b. Raideliikenteen sähköistys Niirala – Onkamo
11. Joensuun syväsataman kehittäminen



## Hankkeet hallinnonaloittain

### Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25)

#### Tuomioistuinten toimintamenot 25.10.03

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

Perustelu: Käräjäoikeuksien määrä väheni vuoden 2019 käräjäoikeusuudistuksen myötä 27:stä 20:een. Pohjois-Karjala on oma käräjäoikeusalueensa ja Joensuun lisäksi Pohjois-Karjalan käräjäoikeuden erillinen istuntopaikka säilyy Nurmeksessä. Tulevaisuudessa tehtävien valtion toimintoja koskevien päätösten ja toimitilaratkaisujen sekä uudistuksen vaikutusten seurannan yhteydessä on selvitettävä mahdollisuudet vahvistaa Pohjois-Karjalan käräjäoikeutta keskitetyillä ja paikkariippumattomilla oikeushallinnon tehtävillä. Joensuun oikeus- ja poliisitalon toimitilat tarjoavat tehtäville huippuluokan puitteet.

#### Rikosseuraamuslaitoksen toimintamenot 25.40.01

##### Pyhäselän ja Juuan vankiloiden toiminnan kehittäminen

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

Pohjois-Karjalan vankilayksiköitä on kehitettävä pitkäjänteisesti hallitusohjelman linjauksen mukaisesti. Pyhäselkä ja Juuka ovat toiminnallisesti tehokkaita ja kiinteistötekniisesti hyvässä kunnossa. Ne turvaavat rikosseuraamusalan palvelujen saavutettavuutta ja niillä on alueen kannalta merkittävä työllisyysvaikutus.

## Sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26)

### Kärkihanke: Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan kehittäminen

Kokonaiskustannusarvio 8 milj. euroa, valtion rahoitusosuus 4 milj. euroa

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

Rajanylittäjien määrä Niiralan rajanylityspaikalla vuonna 2021 oli 184 402 henkilöä. Vastaava vuoden 2019 rajanylittäjien määrä oli 1,19 miljoonaa – ylittämäärät ovat siis pudonneet alle kuudesosaan aiemmista vuosista. COVID19-pandemian leviämisen estämiseksi säädetty rajaliikenteen rajoitukset ovat vähentäneet tavanomaisen henkilöliikenteen määrää merkittävästi ja muuttaneet rajaliikenteen kansallisuusjakaamaa. Vuonna 2021 rajanylittäjien kansallisuusjakauma oli venäläiset 78,4 %, suomalaiset 19,0 %, muut 2,6 %. Liikenteen kansallisuusjakauman muutosta selittää se, että valtaosa tavaraliikenteen kuljettajista on Venäjän kansalaisia.

Niiralan rajanylityspaikan heikkokuntoisen infrastruktuurin parantaminen on keskeisenä kehittämiskohteenä varauduttaessa matkustajamäärien kasvuun ja EU:n älykkäät rajat-hankkeen toimeenpanoon. Matkustajamäärän kasvuun valmistautumisen ohella hankkeella varmistetaan henkilöstölle terveelliset ja turvalliset toimitilat. Pohjois-Karjalan rajavartiosto on esittänyt Rajavartiolaitoksen esikunnalle Niiralan rajanylityspaikan rakenteiden kehittämistä siten, että uusitut rakenteet olisivat käytettävissä vuodesta 2025 alkaen. Hankkeen eteneminen edellyttää rahoitusta. Rajanylityspaikan uusiminen on otettu osaksi Karelia CBC -ohjelman valmistelua.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, Suomen tullit, Rajavartiolaitos, Tohmajärven kunta ja Keski-Karjalan Kehitysyhtiö KETI Oy ovat laatineet yhteisen, vuoteen 2030 ulottuvan investointipaketin. Nykyinen vaikea tilanne viivästyttää hankkeen etenemistä, mutta pidemmällä tähtäimellä investointipaketti on välttämätön. Toimenpiteisiin kuuluvat rajanylityspaikan päärakennuksen uusiminen sekä tie- ja kaistajärjestelyiden parantaminen. Vanhan päärakennuksen ahtaus ja pohjaratkaisu heikentävät rajatarkastusten sujuvuutta ja osittain myös turvallisuutta. Uudisrakennuksen ja liikennejärjestelyiden hankesuunnitelmaa ei ole vielä aloitettu, tässä vaiheessa investoinnin arvioidaan olevan yhteensä 9,5 miljoonaa euroa.

Osana Niirala-Värtsilä-rajanylityspaikkojen uudistamista tulisi niiden välinen tieosuus uudistaa siten, että raskaalle liikenteelle ja henkilöliikenteelle olisi omat kaistat. Uudistus parantaisi liikenneturvallisuutta sekä rajanylitysten sujuvuutta.

Rajanylityspaikan tämänhetkinen infrastruktuuri ei mahdollista turvallista ja sujuvaa matkustajajunien rajatarkastusta. Niiralan ratapihan infrastruktuuria tulee kehittää matkustajaliikenteen sujuvuuden sekä rajatarkastusten turvallisuuden varmistamiseksi.

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

Perustelu: Vaikka poliisien koulutusmääriä on lisätty ja myös joitakin määrärahoja on korotettu, pitkän aikavälin yleinen kehityssuunta on ollut, että turvallisuusviranomaisten määrärahoja on leikattu kovalla kädellä. Säästöjä on haettu muun muassa hallinnollisista uudistuksista, joiden kohteena ovat olleet käytännössä kaikki viranomaiset (tulli, rajavartiolaitos, puolustusvoimat, alueelliset hätäkeskukset, poliisi ja pelastuslaitokset). Muutosten myötä viranomaiset ovat joutuneet toimimaan riittämättömin resurssein ja jatkuvan leikkauspaineen alla. Poliisin osalta tilannetta kuvaa se, että viime vuosina jopa 40 % rikoksista on jäänyt tutkimatta poliisin resurssipulan takia. Suuri osa erityisesti vähäisistä omaisuusrikoksista ja pahoinpitelyistä jätetään kokonaan tutkimatta.

Kokonaisuutta ajatellen suhteellisen pienistä valtion määrärahasäästöistä koituu sekä kansalaisille että yrityksille ja laajemmin koko yhteiskunnalle ongelmia ja myös huomattavia taloudellisia tappioita. Palveluja ja viranomaisten näkyvää läsnäoloa ei voi enää heikentää. Turvallisuusviranomaisten voimavarat on varmistettava koko maassa ja myös kansainvälisen turvallisuustilanteen muuttuminen on huomioitava. Usein yhden viranomaisen väheneviä resursseja on todettu kompensoitavan toisen viranomaisen voimavaroilla, vaikka säästöjen vuoksi tämäkin on pakotettu keskittymään omiin ydintoimintoihin. Valtion palvelujen alueellista läsnäoloa koskevan lainsäädännön ja kokonaisvaltaisemman koordinaation myötä tilanteeseen on odotettavissa parannusta.

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

Turvallisuusympäristön tilannekehityksen ennakointi on vaikeutunut, mistä kertovat mm. Puolassa ja Baltiassa vuonna 2021 tapahtunut laajamittainen laiton maahantulo, hybridivaikuttaminen sekä ennen kaikkea viimeaikainen Ukrainan sota laajamittaisine vaikutuksineen. Pohjois-Karjalan rajavartioston resurssit on turvattava siten, että se kykenee hoitamaan tehtävänsä myös vaikeutuvassa rajatilanteessa maastorajalla ja huolehtimaan turvallisista ja sujuvista rajanylityksistä Niiralan rajanylityspaikalla. Määrärahojen tulee turvata Niiralan rajanylityspaikan kehittäminen tulevaisuudessa. Harvaan asutulla itärajalla rajavartiostolla on myös erityinen rooli monialaisena turvallisuuspalvelujen tuottajana. Liikennemäärien palautuessa aikanaan pandemiaa edeltäneelle tasolle Joensuun lentoaseman tiloja on kehitettävä edelleen turvallisten ja sujuvien rajatarkastusten toteuttamiseksi. Tärkeää on mm. lentoaseman Schengenin ulkorajan ylittävien saapuvien lentojen asiakastilojen kehittäminen (odotustila rajatarkastuksiin). Maakuntaan suuntautuvien kansainvälisten lentojen lisääntyessä tilojen tulisi mahdollistaa useiden yhtäaikaisten lentojen käsittely samanaikaisesti.

## **Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke**

Perustelu: Pohjois-Karjalan rajavartioston Onttolan alueen kiinteistöjen kehittäminen on tarpeen maakunnallisesti merkittävän viranomaisen ja varusmieskoulutuksen toimintaedellytysten varmistamiseksi. Onttolan alueen kiinteistöjen kehittämishanke on suunniteltu toteutettavaksi vaiheittain vuosien 2020–2024 aikana. Hankkeen tavoitteena on

terveellisten, turvallisten ja tarkoituksenmukaista toimitilojen turvaaminen. Hankkeen suunnittelu on käynnistynyt ja sen rahoitus tulee turvata valmistumiseen saakka.

### **Tilapäisten rajanylityspaikkojen kehittämisedellytysten turvaaminen**

Perustelu: Pohjois-Karjalan rajavartioston valvomalla alueella on Joensuun lentoaseman ja Niiralan kansainvälisen rajanylityspaikan lisäksi tilapäinen rajanylityspaikka Lieksan Inarissa. Tilapäiset rajanylityspaikat eivät ole yleiselle liikenteelle avoimia, vaan ne ovat olemassa raja-alueiden yhteistyön ja muun taloudellisen toiminnan toteuttamista varten. Tilapäiset rajanylityspaikat ovat ensisijaisesti olleet yritysten puutavaramarkkinan käytössä, ja niillä on ollut merkitystä metsäteollisuuden yritysten logistiikkaketjujen kannalta.

Inarin tilapäinen rajanylityspaikka on ollut 1.11.2021 alkaen toistaiseksi kiinni Venäjän federaation raakapuun ja puutavaran viennin lainsäädännön muutokseen liittyen, sillä rajanylityspaikan liikenne on viime vuosina muodostunut käytännössä kokonaan nyt rajoitetuksi tulleiden artikkeleiden maahantuonnista Suomeen.

## Puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27)

### **Kärkihanke: Tuulivoimahankkeiden mahdollistaminen Pohjois-Karjalassa ja kompensatiomalli kunnille**

Perustelu: Tuulivoiman merkitys energian tuotannossa on viime vuosina kasvanut voimakkaasti. Fingrid Oyj on arvioinut, että tuulivoima kuusinkertaistuu Suomessa tällä vuosikymmenellä. Pohjois-Karjalan alueella on selvitysten perusteella potentiaalisia alueita tuulivoimaloille. Puolustusvoimien aluevalvontatehtävistä ja tutkajärjestelmästä johtuen tuulivoimahankkeiden käynnistäminen ei kuitenkaan ole ollut toistaiseksi mahdollista.

Vihreän energian saatavuus on nyt ratkaiseva tekijä yritysten sijoittumispäätöksissä. Mikäli vihreän sähkön määrä tuotantoprosesseissa ei ole riittävällä tasolla, ei energiaintensiivisten teollisuuden alojen sijoittuminen alueelle ole kannattavaa. Uhkana on, että koko Pohjois-Karjalan houkuttelevuus investointi- ja sijoittumispaikkana heikentyy merkittävästi.

Nopealla aikataululla olisi löydettävä uusia ratkaisumalleja yhdessä tuulivoimatoimijoiden, alueiden ja puolustusvoimien kanssa ja näin varmistettava, että myös itärajalta on tasavertaiset mahdollisuudet rakentaa vihreän energian tuotantoa. Jos maanpuolustuksellisista syistä tuulivoimakysymys ei ole nopeasti ratkaistavissa, kunnille on luotava kompensatiomalli valtakunnallisen puolustusveloitteen hoitamisesta. Tämä kompensatiomalli olisi luonteva rakentaa tasoittamaan tuulivoimasta hyötyvien ja puolustusveloitetta hoitavien kuntien kiinteistöverokertymää. Kuntien välinen epätasa-arvo asiassa kasvaa nopeasti tällä vuosikymmenellä, kun tuulivoima yleistyy. Tämä kompensatiomalli on nostettava seuraavaan hallitusohjelmaan. On myös tärkeää, että kompensatiomallin valmistelu käynnistetään mahdollisimman nopeasti esimerkiksi VN TEAS -hankkeena. Valmistelussa on tärkeää saada esimerkiksi valtiovarainministeriön kunta- ja vero-osastot, puolustusvoimat sekä työ- ja elinkeinoministeriö yhdessä valmistelemaan asiaa.

### **Puolustusvoimien palvelukeskuksen kehittäminen Joensuussa**

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

Joensuussa sijaitsevat palvelukeskuksen johto ja kanslia, henkilöstöpalvelut, talous- ja matkapalvelut sekä osa tiedonhallintapalveluista. Palvelutoimintaa on tehostettu ottamalla käyttöön ohjelmistorobotiikkaa. Osaavaa työvoimaa on ollut hyvin saatavilla. Palvelutuotantoa Joensuussa on kehitettävä edelleen analytiikkapalveluiden suuntaan. Tästä hyötty tulevaisuudessa koko puolustushallinto. Koko puolustushallinnon kattaneen alueellistamista ja paikkariippumattoman työn lisäämistä koskevan selvityksen perusteella etätöskentely on vaikuttanut positiivisesti henkilöstön jaksamiseen, työn imuun ja yleisesti työn tekemiseen. Sen on myös koettu edistäneen erinomaisesti yksityiselämän ja työelämän yhteensovittamista. Joensuun palvelukeskustoiminnoissa on paljon potentiaalia digitalisaatiota hyödyntäviä paikkariippumattomia toimintoja koskien. Puolustusvoimien palvelukeskus jatkaa digitalisaation hyödyntämistä.

## Valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28)

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

Perustelu: Kuntien taloustilanne jatkuu Pohjois-Karjalassa haastavana, vaikka valtion koronatuen myötä vuoden 2020 tilinpäätökset ovatkin tulosten kannalta positiivisia. Itse rakenteelliset ongelmat mm. ikääntymisen myötä eivät ole kadonneet mihinkään. Haasteena 2020-luvulla on se, että työkäisten määrä laskee ja vanhusikäluokkien puolestaan kasvaa. Näin menopaine on suuri samalla, kun tulopuoli heikkenee. Pohjois-Karjalan kuntien käyttötalouden tilanne on kuitenkin saavuttanut viime vuosina koko maata. Kehitys on saavutettu kiinnittämällä erityishuomio sosiaali- ja terveydenhuollon kustannuskasvun leikkauksiin. Huomioitavaa kuitenkin on, että käyttötalouden taso on saatu koko maata kireämmällä kunnallisverotasolla. Pohjois-Karjalan kuntien painotettu tuloveroprosentti 20,76 vuodelle 2022 on  $\frac{3}{4}$ -prosenttiyksikön verran koko maata korkeampi. Useilla kunnilla tuloveroprosentti on maan korkeimpien joukossa.

Erityisesti verotulokehitys on jäänyt jatkuvasti jälkeen koko maan tasosta, mikä näkyy selvemmin yhteisöveron tuotossa. Kuntien saamat verot ovat asukasta kohti selvästi maan alhaisimmat ja eroa on tullut varsinkin viime vuosina, erityisesti vuosi 2020 oli huono koko maahan nähden. Yhteisöverokertymä on kasvavassa määrin kasautumassa Helsinkiin, mikä eriarvoistaa tulopohjan kehitystä. Tähän johtaneet syyt on selvitettävä, löytyykö selitys mm. yritysten tulosten kirjautumisesta pääkonttorien myötä pääkaupunkiin.

Valtionosuuksien määrä on viime vuosina kasvanut, mutta samalla myös kuntien tehtäviä ja vastuita on lisätty. Kuntien veromenetyksiä, jotka ovat johtuneet kuntalaisten verovähennysten kasvattamisesta, on jatkuvasti lisätty. Veromenetysten kompensatiot on puolestaan toteutettu kunnille valtionosuuksien kautta niitä lisäämällä. Jotta lakisääteiset peruspalvelut onnistutaan järjestämään riittävinä, valtionosuuksien tasotarkistus on tehtävä myös tulevana vuosina. Varsinkin vuodesta 2022 on tulossa vaikea vuosi kuntataloudelle, kun valtio on vetäytymässä koronaan liittyvistä tuista.

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

Työttömyys aiheuttaa seurannaisvaikutuksineen kunnille korkeita menoja ja viime vuosina kuntien rahoitusvastuuta erityisesti pitkäaikaistyöttömyydestä on työmarkkinatukijärjestelmän kautta lisätty. Vuonna 2021 Pohjois-Karjalan kunnat maksoivat uuden käytännön mukaisesti työmarkkinatukea Kelalle 19,5 miljoonaa euroa, välillisistä työttömyysmenoista (veromenetykset, toimeentulotuki ym.) puhumattakaan. Kasvua menoihin kertyi 5 % ja kuluerä vastaa jo lähes yhden tuloveroprosentin tuottoa eli puhutaan varsin merkittävästä menosta.

Kuntien on saatava käyttöönsä omaan päätöksentekoon liittyviä työkaluja, jotta työmarkkinatukimaksut eivät rasittaisi kuntataloutta nykyisenkaltaisesti. Mikäli pitkäaikaistyöttömyyden vastuu ja niin sanottujen sakkomaksujen maksaminen säilyy kunnilla jatkossakin, on kuntien asemaa ja mahdollisuuksia pitkäaikaistyöttömyyden hoitamisessa lisättävä.

Tämä toteutunee vuoden 2024 aikana toteutettavassa TE-palvelujen siirrossa kuntien vastuulle. Työttömyyttä kuntatalouden kustannuseränä ja valtion kunnille antamana tehtävänä onkin tarkasteltava valtiosuusjärjestelmässä uudella tavalla. Pohjois-Karjalassa työttömyys on laskusta huolimatta edelleen maan korkeinta. Uuden työllisyystehtävän valtiosuudet on kohdistettava oikeudenmukaisesti kunnille perustuen työttömyyden tasoon, eikä niinkään kaavailtuun työikäisten määrään.

Edellä kuvattuun perustuen Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esittää, että kunnille on turvattava riittävät taloudelliset resurssit peruspalvelujen järjestämiseen koko maassa kohtuullisella verotasolla. Valtiovarainministeriön raportti ”Kunnat käännekohtassa” tarjoaa hyvät lähtökohdat päätöksenteon perustaksi. Myös valtioneuvoston Kuntatalousohjelma 2022–2025 -asiakirja osoittaa ennakoiteineen sen, että Pohjois-Karjalan kuntatalouden haasteet ovat jatkossa koko maata suuremmat. Tämä johtuu heikommasta tulokehityksestä.

#### **Kärkihanke: Tuulivoimaan liittyvä verokompensatiojärjestelmä**

Perustelu: Suomeen on rakennettu ja rakennetaan tällä hallituskaudella useita tuulivoimapuistoja, jotka tuovat taloudellista hyötyä kunnille. Kuten tiedettyä, Itäiseen Suomeen on erittäin vaikea rakentaa tuulivoimaa ja tämän takia maakunnan verotulot jäävät jälkeen niistä alueista, joissa tuulivoiman rakentaminen on mahdollista. Tuulivoimarakentaminen ja tuulivoiman tuotannon tuomat lisätulot mahdollistavat esimerkiksi kunnan lainakannan vähenemisen tulevaisuudessa.

Mikäli jatkossakin osassa Suomea tuulivoiman rakentaminen on mahdollista ja osassa Suomea ei, valtiovarainministeriön tulisi selvittää miten taloudellista epätasa-arvoa korjataan lainsäädännöllä. Yksi mahdollinen korjauskeino on tuulivoimaan liittyvä kompensatiojärjestelmä, jolla tasataan kuntien taloudellista epätasa-arvoa.

#### **Kärkihanke: Hyvinvointialueiden rahoituksen tasausmekanismin ja siirtymäajan uudelleen tarkastelu**

Perustelu: Hyvinvointialueiden rahoitukseen liittyvä epäoikeudenmukainen siirtymätasaus sekä liian pitkä siirtymäaika on nostettava uudelleen tarkasteluun. Nykyisen lainsäädännön esittämä tapa on Pohjois-Karjalan kokonaistilanne huomioiden kohtuuton eikä sen vaikutuksia ole riittävästi arvioitu. Systeemi asettaa Pohjois-Karjalan tulevan hyvinvointialueen perusteettomasti eriarvoiseen asemaan muihin alueisiin nähden. Asia on palautettava uudelleen valmisteluun ja rahoitukseen on löydettävä lainsäädännön kautta myös Pohjois-Karjalan kannalta oikeudenmukainen ratkaisu. Tällainen ratkaisu olisi rahoitusmallin tarvevakioinnin korjaus perustuslaillisenä kysymyksenä niin, että leikkurin rajaa nostetaan 150 euroon per asukas.

## Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän ehdotusten toimeenpano

Perustelu: Valtioneuvosto asetti syksyllä 2020 Harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän Suomen harvaan asuttujen alueiden mahdollisuuksien parantamiseksi. Työryhmän tehtävänä on seurata harvaan asuttujen alueiden erityiskysymyksiä sekä vahvistaa näiden alueiden elinvoimaisuutta. Työryhmän työn pohjana ovat vuosina 2017–2019 toimineen edellisen työryhmän ehdotukset sekä Sanna Marinin hallitusohjelman kirjaukset harvaan asuttujen alueiden kehittämiseksi. Työryhmä hyväksyi kesällä 2021 toimintasuunnitelman, jossa määritellään työryhmän työssä tuettavat teemat: elinvoima, koulutus, monipaikkaisuus ja laajempaa lainsäädäntötyötä vaativat, pitkän aikavälin muutokset.

Työryhmä on teettänyt työnsä tueksi perustuslaillisen ennakoarvioinnin neljästä ns. Norjan mallin mukaisesta aluekehittämistoimenpiteestä ja niiden soveltamismahdollisuuksista Suomen olosuhteisiin. Arvioidut toimenpiteet olivat 1) verohuojennus palkasta harvaan asutulle alueelle työn perässä muuttavalle, 2) harvaan asutun maaseudun alueelle töihin muuttavien opintolaina anteeksianto 2 600 euron arvosta vuosittain, 3) työnantajamaksujen poisto uusilta harvaan asuttujen alueiden yrityksiltä ja 4) syrjäseutulisan maksaminen harvaan asutuilla alueilla toimiville valtion ja kuntien virkamiehille. Arvioinnin mukaan toimenpide-ehdotuksille on osoitettavissa sellaisia perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä pidettäviä tavoitteita, joiden nojalla muodollisesta yhdenvertaisuudesta voidaan tinkiä eikä toimenpiteille ole perustuslaillisia esteitä. Toisaalta todetaan, että toimenpide-ehdotusten oikeasuuntaisuuden arviointi edellyttää tarkempaa tietoa niiden toteuttamistavoista ja vaikutuksista. Näin ollen ennakoarvioinnissa suositellaan toimenpide-ehdotuksien toteuttamista aluksi määräaikaisina kokeilulakeina.

Ehdotetut toimenpiteet vastaavat moniin harvaan asuttujen alueiden haasteisiin ja ne ovat tärkeitä mm. osaavan työvoiman saatavuuden turvaamisessa. Esimerkiksi opintolainojen anteeksiantaminen tasaa eläköityvän työvoiman ikärakennetta houkutellessa nuoria alueelle sekä edistää tuoreimman osaamisen hyödyntämistä alueen yrityksissä lisäten yritysten kilpailukykyä.

Pohjois-Karjala on tarkoituksenmukainen pilottialue kokeiluille. Harvaan asuttujen alueiden henkilöstön saatavuus on erityisesti sotealalla haastavaa. Pohjois-Karjalassa Siun sotessa on rekrytoinnissa ollut käytössä ja kokeiltavana jo lukuisia toimenpiteitä, joilla turvataan henkilöstön saatavuutta. Odotettavissa on, että erityisesti hoivapalveluissa tilanne ei tule helpottumaan ja erilaisia vaikuttavia keinoja rekrytoinnin tueksi tarvitaan. Pohjois-Karjala tulisi ottaa nopealla aikataululla kokeilualueeksi opintolainojen kokonaishyvityksen suhteen vaikean henkilöstösaatavuuden parantamisen keinoksi. Kokeilun aikana voidaan tarkastella kohtaanto-ongelmaa ja sen ratkaisuja laajemminkin.

Kohdennettujen veroratkaisujen lisäksi harvaan asutuille alueille on ehdotettu joukko muun muassa harvaan asuttujen alueiden yhteyksien ja yritystoiminnan kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä, joita on syytä arvioida. Toimenpidevalikoimaa onkin syytä täydentää. Esimerkiksi kiinteistöveron huojennus harvaan asutuilla alueilla kompensoisi kiinteistöjen arvon laskua, josta on tullut huolestuttava kehityssuunta kasvukeskusten ulkopuolella ja aivan erityisesti harvaan asutuilla alueilla.



## Digitaalisuuden ja paikkariippumattoman työn mahdollisuuksien hyödyntäminen valtion toimintojen sijoittamisessa

Perustelu: Vuoden 2022 alussa voimaan tullut laki valtion palveluiden saatavuuden ja toimintojen sijoittamisen perusteista pohjautuu hallitusohjelman kirjaukseen alueellistamislainsäädännön uudistamisesta ja uuden teknologian hyödyntämisen tehokkaasta edistämisestä. Valtion työtehtäviä on hallitusohjelman mukaan organisoitava monipaikkaisuutta ja älyteknologian mahdollistamaa paikkariippumattomuutta hyödyntäen. Uudistuva lainsäädäntö tunnistaa aiempaa paremmin palvelut, palvelurakenteet ja kokonaisuusturvallisuusnäkökulman. Palvelujen saavutettavuus, turvallisuus ja alueiden elinvoimaisuuden vahvistamisen ovat keskeisiä kriteerejä lakia sovellettaessa ja sen tavoitteiden toteutumista seurattaessa.

Lakiin liittyen valtiovarainministeriö on toteuttanut joukon hankkeita, joissa on arvioitu valtion toimintojen alueellista ulottuvuutta ja laajemmin palvelukokonaisuuteen liittyen myös kuntien ja hyvinvointialueiden tehtäväkenttää (mm. Valtion alueellisen läsnäolon ja monipaikkaisuuden valtioneuvostotason linjausten valmisteluhanke). Hankkeissa on selkeästi todettu mm. se, että laadukkaat ja toimivat palvelut sekä monipaikkaisuus tukevat alueiden elinvoimaisuutta.

Monipaikkaisuuden ja paikkariippumattomuuden mahdollisuuksia on hyödynnettävä valtion palveluja organisoitaessa. Palvelujen ohella alueiden elinvoimaisuuteen kytkeytyvät myös osaamispohjaiset toiminnot kuten valtion tutkimuslaitokset. Koronapandemian myötä korostunut ja digitalisaation mahdollistama etätöiden yleistymisen on perustavanlaatuinen muutos työn tekemisen tavoissa. Monet työtehtävät eivät ole paikkasidonnaisia ja tehtäviä voidaan hoitaa etänä. Pandemian aikana saadut laajat kokemukset etätöistä ovat olleet pääsääntöisesti positiivisia. Työn tekemisen tavat ovat muuttuneet, eikä muutos ole väliaikainen. Etätö on tulevaisuutta.

Valtion toimintojen sijoittamista on jatkettava uudistuvan lainsäädännön mukaisesti. Digitalisaatio ja etätö luovat uusia mahdollisuuksia paikasta riippumattomalle työlle ja monipaikkaisuudelle. Toimenpiteissä on huomioitava alueet, joilla on tarkasteltavana olevaan toimintoon liittyvää osaamista ja työvoimaa.

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

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

- Business Finlandin toimintojen vahvistaminen Joensuussa
- Luonnonvarakeskuksen Joensuun toimintojen vahvistaminen ja monipuolistaminen
- Valtion talous- ja henkilöstöhallinnon palvelukeskuksen (Palkeet) päätoimipaikan vahvistaminen
- Puolustusvoimien palvelukeskuksen (PVPALVK) vahvistaminen

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

### **Kunnallisveron jakaminen kotikunnan ja vapaa-ajanasumiskunnan kesken**

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

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

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

### **Konkurssilainsäädännön muuttaminen**

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

## Arvokohteiksi luokiteltavien rakennusten ottaminen valtion budjettiin

Perustelu: Ilimantsissa 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)

### Kärkihanke: Osaamisen ja tutkimuksen Pohjois-Karjala

Perustelu: Pohjois-Karjala on merkittävä koulutusmaakunta. Koulutussektorilla työskentelee noin 5 000 pohjoiskarjalaista. Pelkästään Joensuussa toisen ja korkea-asteen tutkintotavoitteisia opiskelijoita oli vuonna 2020 lähes 25 000. Opiskelijoiden osuus väestöstä on maan suurin, 32,1 %. Maakunnan koulutustarjonta on kattavaa, laadukasta ja kilpailukykyistä. Koulutustarjonta on avainasemassa osaavan työvoiman saatavuuden vastaamisessa ja maakunnan elinvoimaisuuden kehittämisessä.

Koulutuksen saralla erittäin merkittäviä edistysaskeleita osaavan työvoiman saatavuuden parantamiseksi ovat OKM:n tuoreet myönteiset päätökset (Riverian englanninkielinen kone- ja tuotantotekniikan järjestämislupa, Itä-Suomen yliopiston tekniikan (DI) koulutusvastuu ja Karelia AMK:n tieto- ja viestintätekniikan insinöörikoulutus ja toimintaterapeuttikoulutus). Koulutusten käynnistämällä on merkittäviä positiivisia vaikutuksia alueen yritys- ja koulutusyhteistyölle. Koulutustarjonnan kehittämistä täydentävät monet muut toimenpiteet esimerkiksi koulutusperäisen maahanmuuton edistämiseksi.

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

Koulutustarjonnan ympärille on syntynyt myös runsaasti tutkimustoimintaa. Joensuun seudulla toimii esimerkiksi yksi Suomen merkittävimmistä ja kansainvälisimmistä fotonikka-alan keskittymistä. Vuonna 2021 avautuneen uuden fotonikkakeskuksen, Photonics Center – Collaboration for Business and Research, myötä alalle luodaan uutta liiketoimintaa ja seudulle houkutellaan uusia yrityksiä Suomesta ja maailmalta.

Kaikilla maakunnan koulutuksenjärjestäjillä on kehittämistavoitteita koulutuksen laadun, kilpailukyvyn ja vaikuttavuuden turvaamiseksi. Lisäksi vireillä on useita merkittäviä elinkeinoelämää palvelevia tutkimus-, koulutus- ja innovaatioinvestointeja. Opetus- ja kulttuuriministeriön on vahvistettava koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatio toiminnan kehittämisen edellytyksiä. Resurssien on oltava kunnossa ja niiden mitoituksessa on huomioitava osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen ml. osaamisinvestoinnit jatkuvaan oppimiseen.

### Ammatillisen koulutuksen rahoitus

Perustelu: Toisen asteen ammatillisen koulutuksen rahoituslainsäädäntö uusittiin reformissa vuonna 2018. Nyt rahoituslainsäädännön uudistamista suunnitellaan siten, että oppivelvollisuusikäisille tulee omansa ja jatkuvaan oppimiseen omansa. Tärkeää on, että molemmat suunnitellaan samanaikaisesti eikä niin, että jatkuvan oppimisen rahoitusuudistus tulee joskus myöhemmin.

Ammatillisen koulutuksen rahoitusmallissa on huomioitava alueiden erilaisuus ja luotava toimintaedellytykset järjestää tasa-arvoisesti ammatillista koulutusta alueen nuorille ja aikuisille osaavan työvoiman varmistamiseksi.

Ammatillisen koulutuksen tulevaisuusinvestoinnin rahoituksen kertaluontoisuus ja määräaikaisuus päättyy 2022. Tulevaisuuden koulutustoiminnan turvaamiseksi rahoitus on saatava ammatillisen koulutuksen rahoituskehukseen pysyvästi, eli vuositasolla 80 M€.

### **Koulutusperäisen maahanmuuton, kotoutumisen ja maahanmuuttajien työllistymisen edistäminen - Pohjois-Karjala pilottimaakunnaksi työ- ja koulutusperäisen maahanmuuton palveluiden kehittämisessä**

Kustannusarvio 2 milj. euroa

Perustelu: Suomessa on kasvava puute työntekijöistä ja tutkintokoulutuksiin hakijoiden määrä on laskussa. Suomi tarvitsee maahanmuuttajia vastaamaan eri aloilla olevaan työvoimapulaan, kohentamaan väestön ikääntymisen myötä heikkenevää huoltosuhdetta sekä lisäämään Suomen houkuttelevuutta kansainvälisten osaajien ja yritysten silmissä. Pohjois-Karjalan maakunta kärsii jo nyt osaajapulasta useilla eri aloilla ja tilanteen ennustetaan heikkenevän nopeasti lähivuosien aikana alueen kiihtyvän ikääntymisnopeuden takia. Erityisesti työvoiman tarpeesta kärsivät tietotekniikan, sosiaalipalveluiden, terveydenhoidon sekä monet teknologian alat. Työvoimapula on usein merkittävin este liiketoiminnan kehittämiselle ja kasvulle ja samalla vakava este maakunnan elinvoimaisuuden vahvistamiselle ja kestäväen tulevaisuuden rakentamiselle.

Koulutusorganisaatioiden jatkuvan oppimisen tarjonta ei ole vielä riittävää eikä riittävän hyvin alueen käytössä. Kokonaisuudessaan työ- ja koulutusperäisen maahanmuuton toimijaverkosto ja kokonaisuus maakunnassa on tällä hetkellä pirstaleinen ja maahanmuuttajataustaisen on erittäin vaikea työllistyä. Osaajapulaa ratkaisemiseksi tarvitaan veto- ja pitovoimaa tukevia palveluita sekä joustavia osaamisen kehittämisen polkuja niin, että kansainvälisiä osaajia saadaan sujuvasti alueen eri toimialojen tarpeisiin ja että kansainvälisille osaajille on tarjolla sellaiset palvelut ja yhteisö, että he haluavat alueellamme elää ja työskennellä. Kehittämisen keskiössä on kaikkien tahojen etu; näin saadaan aikaan kestäviä ja vastuullisia ratkaisuja, jotka palvelevat pitkälle tulevaisuuteen.

Työ- ja koulutusperäisen maahanmuuton toimenpiteiden suunnittelussa on huomioitava, että koulutusperäisen maahanmuuton kohderyhmiä on kolme: maakunnassa jo asuvat maahanmuuttajat ja kansainväliset opiskelijat, muissa maakunnissa asuvat maahanmuuttajat ja kansainväliset opiskelijat sekä ulkomailta maakuntaan työhön ja opiskelemaan muuttavat. Toimenpiteiden suunnittelussa ja kohdentamisessa on otettava huomioon myös eri alueiden kilpailu kansainvälistäustaisista osaajista, ja tarvitaan nykyistä tiiviimpää toimijoiden välistä yhteistyötä alueen vetovoimamarkkinoinnissa.

Karelia-ammattikorkeakoulu esittää Pohjois-Karjalaa pilottimaakunnaksi työ- ja koulutusperäisen maahanmuuton palveluiden kehittämisessä sekä maakunnan toimijoiden yhteistä kotouttamisen edistämistä tukevaa kokonaispalveluiden rakentamishanketta, jossa kootaan yhteen tähän asti toteutettujen hankkeiden tulokset selkeiksi palvelukokonaisuuksiksi sekä tunnustetaan ja rakennetaan vielä puuttuvat pitovoimaa tukevat palvelut. Toimenpiteissä on kiinnitettävä huomiota maahantulon jälkeisiin alueella tarjottaviin palveluihin niin, että sekä arjen palvelut että työyhteisöjen osallisuus toimivat. Lisäksi rakennetaan yhteistyössä Itä-Suomen yliopiston ja Riverian kanssa nopeita ja joustavia rekrytointi- ja täydennyskoulutuspolkuja, joiden kautta saadaan

tutkintokoulutusta nopeammin osajia alueellemme. Hanke toteutetaan vuosina 2022–2025.

### **Kestävän rakentamisen innovaatiokeskittymä 2030**

Kustannusarvio: Innovaatiokeskittymän tutkimustilat ja rakenne 3 milj. euroa

**Perustelu:** Joensuun seudulla on vahvat perinteet puurakentamisessa. Tässä kehitystyössä Karelia-ammattikorkeakoululla on ollut keskeinen rooli alueella sekä alan kansallisissa verkostoissa. Viime vuosina kehityspanoksia on suunnattu vähähiiliseen rakentamiseen ja rakennusten elinkaaren päästöjen hallintaan.

Rakennusten osuus on lähes 40 % kokonaisenergian kulutuksesta. Rakentaminen, rakennusten lämmitys ja sähkönkäyttö aiheuttavat noin 36 % kasvihuonepäästöistä. Suomessa oli vuonna 2018 yli 1,53 miljoonaa rakennusta, joiden kerrosala oli noin 488 miljoonaa neliometriä. Olemassa olevasta rakennuskannasta puretaan vuosittain noin 1 %. Jätettä syntyy noin 1,5 miljoonaa tonnia ilman maamassoja, joista pitäisi uusiokäyttää 70 %. Rakentamisen ja kiinteistöjen ylläpidon päästöt ovat noin 17,1 milj. tonnia (30 % kaikista päästöistä). Rakentamisvaiheen päästöt ovat noin 4,1 milj. tonnia ja käyttövaiheen päästöt noin 13,0 milj. tonnia.

Tavoitteena on rakentaa Joensuuhun 2030 mennessä kestävän rakentamisen innovaatiokeskittymä, joka vastaa osaltaan Suomen hiilineutraalius -tavoitteisiin rakentamisessa. Toiminta pohjautuu Karelia-ammattikorkeakoulun rakennus-, talo- sekä energia- ja ympäristötekniikan koulutuksiin, alueen yrityksiin sekä yhteistyökumppaneiden osaamiseen.

Toiminnan kärkiteemoina ovat hiilineutraali rakentaminen, biopohjaisten materiaalien käyttö rakentamisessa, hybridirakentaminen, digitalisaation mahdollisuudet rakentamisen prosessien tehostamisessa, rakennusten energiatehokkuus, rakentamisen kiertotalous ja materiaalien uudelleenkäyttö. Keskeisimmät toimenpiteet ovat kehittäjä- ja tutkijatiimien perustaminen ja osaamisen kasvattaminen sekä tutkimusinfrastruktuurien uudistaminen. Hankkeen toteutus ajoittuu vuosille 2023–2026.

### **Karjalan kielen elvytys**

**Perustelu:** Itä-Suomen yliopisto on saanut vuosille 2021–2022 OKM:n erityisavustusta Karjalan kielen elvyttämistehtävään. Tavoitteina ovat mm. oppimateriaalien tuottaminen, Karjalan kirjakielten kehittäminen, karjalankielisen yhteisön tarpeisiin perustuva julkaisutoiminnan organisointi ja koordinointi sekä kieliteknologisten palvelujen tuottaminen. Karjalan kielen elvyttäminen edellyttää yhteistyötä ja vaikuttamista yhteiskunnassa. Olennainen osa elvytystyön tavoitteista on tutkimustoiminta, joka kohdistuu elvytyksen menetelmien ja tulosten seurantaan sekä uusien menetelmien kehittämiseen. Karjalan kielen elvyttämistä on tarpeen jatkaa erityisavustuksen päättymisen jälkeen, mutta tavoitteen toteutuminen edellyttää rahoitusta.

### **Museoviraston määrärahan osoittaminen Sysmäjärven muinaisrannan tutkimiseen**

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

## **Liikunta- ja urheilupaikkarakentaminen**

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

Perustelu: Kontiorannan entisen varuskunnan alueelle suunnitellaan vapaa-ajan keskusta. Ampumahiihtokeskuksen aseman vahvistaminen Suomen johtavana kansainvälisten suur tapahtumien järjestämispaikkana edistää vapaa-ajan keskuksen rakentamista ja toisaalta vapaa-ajan keskuksen rakentaminen tukisi ampumahiihtokeskuksen ympärivuotisen toiminnan kehittämistä. Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen aikaisemmat kehittämistoimenpiteet on toteutettu vuoden 2015 maailmanmestaruuskisojen ja maailmancupien 2018 ja 2020 edellyttämällä tavalla. Tulevaisuudessakin kehittämistoimenpiteet ovat välttämättömiä, jotta Kontiolahti pidetään kilpailukyisenä suur tapahtumien järjestämispaikkana ja varteenotettavana ympärivuotisena liikunta- ja matkailukeskuksena.

Kontiolahdella järjestetään jatkossakin suurkilpailuja. Vuonna 2022 Kontiolahdella järjestetään kaksi maailmancupin osakilpailua. Kontiolahti on saanut kansainvälisen ampumahiihtoliitto IBU:n A-lisenssin ainoana paikkakuntana Suomessa. Lisäksi kisaorganisaatio valmistelee yhdessä alueen sidosryhmien ja Suomen Ampumahiihtoliiton kanssa MM-kisahakua vuosille 2027–2029. Kaikki edellä mainitut kisatapahtumat yhdessä alueen ympärivuotisuuteen tähtäävien kehitystoimenpiteiden kanssa vaativat panostuksia investointien kautta alueen kisaolosuhteiden parantamiseksi.

Kunta kehittää stadionaluetta ja sen lähiympäristöä yhdessä Metsähallituksen ja Kontiolahden Urheilijoiden kanssa. Näiden tahojen kanssa on laadittu alueen maankäytön kehittämissuunnitelma ja sitä kehitetään edelleen tarpeen mukaan. Stadion on suur tapahtumien järjestämispaikan lisäksi kuntalaisten lähiliikuntapaikka. Alueen soveltumista entistä enemmän myös kuntalaisten käyttöön on kehitetty muun muassa reitistöjä parantamalla.

Stadionin läheisyyteen on mahdollista rakentaa uusia huolto- ja majoitustiloja, liikuntatiloja sekä ympärivuotista käyttöä tukevaa infrastruktuuria. Hankkeille haetaan myös valtion tai muuta julkista rahoitusta.

## **Kuntien liikuntapaikkahankkeet**

Perustelu: Liikuntapaikkarakentamishankkeet parantavat merkittäväällä tavalla kansalaisten mahdollisuuksia liikkua ja harrastaa liikuntaa. Hankkeet ovat tärkeitä niin väestön hyvinvoinnin, terveyden ja yhdenvertaisuuden kuin myös kilpa- ja huippu-urheilun edellytysten kannalta. Palvelut ovat myös osa sote-kustannusten kasvua hillitsevää ennalta ehkäisevää työtä, jonka merkitys on koronapandemian myötä vain korostunut. Liikunnan paikallisten yleisten edellytysten luomisesta vastaavien kuntien hankkeiden tukemiselle valtion avustuksilla on siten olemassa suuri tarve. Joissain tapauksissa valtion avustus on suoranainen edellytys hankkeiden toteutumiselle.

Itä- ja Pohjois-Suomessa liikuntapalvelut ovat muuta maata heikompia. Lisäksi väestörakenteen ikääntyminen aiheuttaa Itä- ja Pohjois-Suomessa muuta maata suurempia haasteita palvelujen taloudellisesti kestäväälle järjestämiselle ja väestön ikääntyminen lisää myös tarvetta erityisryhmien liikuntapalvelujen järjestämiselle. Edellisellä valtakunnallisen liikuntapaikkarakentamisen suunta-asiakirjakaudella eli vuosina 2014–2020 rahoitetusta

kuudesta valtakunnallisesta huippu-urheiluhankkeesta yksikään ei sijainnut Itä- ja Pohjois-Suomen alueella.

Valtion odotetaan osoittavan talousarvioissa riittävät määrärahat kuntien hankkeisiin. Pohjois-Karjalassa on useita tukikelpoisia rahoitushankkeita. Potentiaalisia valtakunnallisesti rahoitettavia kohteita ovat Kontiolahden ampumahiihtokeskuksen ja Kiteen Aimo-alueen kehittäminen.

### **Kiteen Aimo-alueen kehittäminen kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäväksi moottori- ja ampumaurheilukilpailujen järjestämipaikaksi ja elämysmatkakohteeksi**

Perustelu: Kiteen Tolosenmäessä sijaitseva AIMO sisältää mahdollisuudet harrastaa autourheilua, ilmailua, moottorikelkkailua sekä motocross- ja endurotoimintaa. Moottoriurheiluratojen lisäksi alueella on lentokenttä, koirankoulutuskenttä, harjoitusravirata, ampumaurheilumahdollisuudet sekä paintballkenttä. Alue on jo nyt kansallisesti yksi merkittävimmistä kilpailu-, harrastus- ja elämysalueista.

Aimosta luodaan harrastamisen ja elämysmatkailun kansallinen kärkikohde uudistamalla ja kehittämällä infraa, rakentamalla toiminnan ympärille tunnettu brändi, tuotteistamalla palveluja sekä markkinoimalla ja myymällä koostettuja tuotepaketteja. Investointien ja toimenpiteiden myötä lisääntyy alueella järjestettävien kansallisten ja kansainvälisten tapahtumien ja kilpailujen (autourheilu, moottoripyöräily ja -kelkkailu, purje- ja pienkoneet, ampumaurheilu, koirat ja hevoset) määrä. Alue mahdollistaa testaus-, tuotekehitys- ja kilpailutoiminnan myös sähkö- ja kaasu- ja vetykäyttöisillä ajoneuvoilla.

Kehittämisessä hyödynnetään olemassa olevat vahvuudet, kuten alueen erinomainen liikenteellinen saavutettavuus, ympärivuotinen toiminta ja toimijoiden ammattimainen keskinäinen koordinoitu yhteistyö. Keski-Karjalan jo koko Itä-Suomen alueelle suunnitellut uudet matkailuinvestoinnit tarvitsevat menestyäkseen laadukasta ja ammattimaisesti organisoitua ohjelmatarjontaa ja sitä AIMO-alue pystyy esitettyjen kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen jälkeen tarjoamaan.



## Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

### Kärkihanke: Maaseudun laajakaistahankkeiden rahoituksen varmistaminen

30.10.64 EU:n ja valtion rahoitusosuus alueelliseen ja paikalliseen maaseudun kehittämiseen.

Kokonaiskustannusarvio 50 M€, josta Pohjois-Karjala 5 M€

Perustelu: Manner-Suomen maaseutuohjelmasta on rahoitettu jo pitkään ainoana EU rahastona maaseutualueiden nopeiden tietoliikenneyhteyksien rakentamista sellaisille harvaan asutuille alueille, minne verkko ei rakennu markkinaehtoisesti.

Vuosille 2021–2022 myöntövaltuutta on osoitettu EU:n elpymisvälineestä 16 M€ (100 % EU osuutta). Vuoden 2021 aikana on laajakaistatukeen ollut kaksi hakujaksoa, joissa tukea on haettu koko maassa noin 51 M€ (P-K 3,2 M€) yhteensä 78 M€ (P-K 6,4 M€) kustannuksiin.

Vaikka kaikki hakemukset eivät täyttäisi tukikelpoisuusedellytyksiä, jää jo nyt vireillä olevista hakemuksista osa hyväksyttävistäkin hankkeista rahoituksen ulkopuolelle. Sen lisäksi tänä vuonna ei näillä näkymin ole mahdollisuutta rahoittaa Manner-Suomen maaseutuohjelmasta enää uusia laajakaistahankkeita.

Rahoituksen kysyntä maaseudun laajakaistahankkeiden rakentamiseen on yllättäen räjähtänyt käsiin koko maassa sekä uusien toimijoiden mukaan tulon myötä että kehittämishankkeilla tehdyn aktivoinnin ansiosta.

Kattavan nopean tietoliikenneverkon rakentumiselle maaseutualueille olisi nyt oikea ajankohta lisääntyneen aktiivisuuden ja toimijoiden myötä eikä sitä tulisi hukata. Tästä vuodesta näyttää tulevan maaseutuohjelman osalta nollavuosi laajakaistojen rahoituksessa. Siten kansallinen lisärahoitus vuonna 2023 olisi välttämätön digitalisaation edistämiseksi maaseudulla. Pohjois-Karjala on pääosin maaseutua.

### Kärkihanke: EU:n metsien käyttöön vaikuttava politiikka

Perustelu: Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaan, metsästrategiaan ja luonnon monimuotoisuutta käsittelevään strategiaan pohjautuen EU:ssa on valmistelussa iso joukko säädöksiä, joilla on vaikutuksia metsien käyttöön ja jotka toteutuessaan siirtävät merkittävässä määrin metsiä koskevan päätöksenteon jäsenmailta EU:lle. Tämän lisäksi Venäjän Ukrainaan kohdistuvat sotateimet ja siitä johtuva ajankohtainen kansainvälinen tilanne vaikuttavat myös huoltovarmuuteen, energiaomavaraisuustavoitteeseen ja edelleen metsien käyttöön. Säästöjen valmisteluun vaikuttaessa ovat seuraavat periaatteet ja tavoitteet tärkeitä:

- Metsien käyttöön liittyvä päätösvalta ja ohjaus tulee säilyttää EU:ssa jäsenvaltioilla.
- Ympäristön, talouden ja yhteiskunnan tarpeiden välinen tasapaino (kokonaiskestävyyden tavoite) on otettava huomioon ja säästöjen vaikutukset em. näkökulmasta on arvioitava.
- Suomen metsälainsäädäntö, metsien käyttöön liittyvä pitkäaikainen tutkimus ja tietopohja sekä metsien käyttö ja monimuotoisuuden huomioon ottaminen sekä metsään kohdistuvien toimenpiteiden viranomaisvalvonta ja seuranta ovat kansainvälisesti korkeatasoisia. EU-säädöksillä ei tule luoda uusia hallinnollisia järjestelmiä ja suunnittelumekanismeja.

- Puun käytön korvausvaikutuksen korostaminen fossiilisia raaka-aineiden korvaajana ja syrjäyttäjänä pysyvästi on tärkeää. Modernin biotalouden korkean jalostusarvon tuotteet edellyttävät usein korkean volyymin tuotantoa.
- Metsien erilaisuus eri puolilla Eurooppaa on tunnistettava ja otettava huomioon. Siten säästötoimenpiteiden toteutuksessa tarvitaan joustavuutta ja alueellista liikkumavaraa.

### **Maaseutuelinkeinojen turvaaminen ja huoltovarmuus**

Perustelu: Huoltovarmuudesta huolehtiminen on lyhyen aikavälin tärkein tehtävä. Maatilat tarvitsevat nopeita ratkaisuja kevätkylvöjen turvaamiseen ja maksuvalmiuden varmistamiseen. Valtion on osaltaan edistettävä tuotantokustannuksien siirtymistä tuottajahintoihin, koska maatalouden kustannukset ovat nousseet vuodessa noin 600 miljoonaa. Tämä on 2/3 osaa koko maatalouden yrittäjätulosta.

Valtion on turvattava kylvösiementen, lannoitteiden, polttoaineen ja kasvinsuojeluaineiden saanti tiloille, jotka eivät pysty niitä ostamaan kustannuskriisistä johtuen. Nopeisiin väliaikaisiin toimenpiteisiin kuuluvat polttoaine- ja sähköveron poisto, kiinteistöveron poisto, tukien maksun aikaistaminen sekä turpeen noston jatkoajaksi. Kausityövoimakysymyksen ratkaisu vaatii myös nopeita päätöksiä.

Ruokaketjun tulonjako on tarvittaessa lainsäädännöllä saatava vastaamaan kustannuksia alkutuotannosta kaupan hyllylle saakka. Kustannusindeksin mukaan ottaminen ruokaketjun hintaneuvotteluihin olisi askel tähän suuntaan (Arovooren selvitys 3.3.2021, MMM). Tuottajahintojen ja -kustannusten tasapaino on ainut tapa turvata ruokaketjun toimivuus, lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

Investoinneista huolehtiminen on tärkein toimi lähitulevaisuuden ruokaturvaa ja huoltovarmuutta koskien. Järvi-Suomen osalta tarvitaan valtiontakausjärjestelmä uusien maatalousinvestointien tueksi, koska pankit eivät pysty riskiä yksin kantamaan. Tämä johtuu finanssialan lainsäädännöstä ja tuotantorakennusten vähäisestä jälkimarkkinoista.

Tarvitsemme alueelle oman kansallisen maaseutuohjelman. Investointi- ja aloittamistukia on korotettava 10–15 % ja ehtoja helpottaa uusien yrittäjien mukaan saamiseksi. Korotus tarvitaan myös luonnonhaittakorvaukseen, pirstaleisesta tilusrakenteesta johtuen. Kehittämistoimiin liittyen tarvitaan panostuksia mm. ruokamatkailuun, uusiin jalostusteknologioihin (esim. pakastekuivaus) sekä ruokavientiin lisäarvotuotteissa.

### **Luonnonvarakeskuksen kehittäminen ja vahvistaminen Joensuussa**

Perustelu: Luonnonvarakeskuksen visiona on rakentaa hyvinvointia ja kestävää tulevaisuutta uusiutuvista luonnonvaroista. Joensuussa on yksi neljästä luonnonvarakeskuksen strategisesta päätoimipaikasta. Maakunnan ja Joensuun kaupungin strateginen tahtotila luonnonvara-alan ja biotalouden kehittämiseksi on erinomaisella tavalla yhtenevä luonnonvarakeskuksen vision, strategian ja tutkimusohjelmien tavoitteiden kanssa. Luonnonvara- ja biotaloustutkimus on tärkeä osa maakunnan tulevaisuutta.

Perinteisesti vahvan metsäalan osaamisen ja maakunnallisen yhteistyön rinnalle kehitetään maatalouden ja ruokaketjun T&K-toimintaa yhdessä maakunnan partnereiden ja yritysten kanssa. Uuden ohjelmakauden maakunnalle tärkeissä tavoitteista Luonnonvarakeskus haluaa toimia erityisesti ilmastokestävyyden, puhtaiden ratkaisujen ja kasvavan elinvoiman

T&K-hankkeissa. Metsien tarjoamien ekologisten palveluiden ja puurakentamisen tutkimuksen ja kehittämisen lisäksi haluamme olla edelläkävijöitä turvetuotantoalueiden uusiokäytön kehityksessä, uusien kasvuvalustaratkaisujen kehittämisessä sekä ilmastokestävien viljelyratkaisujen edistämässä.

Riista- ja kalataloudessa Luonnonvarakeskuksen toiminta tulee keskittymään vaelluskalakantojen elvyttämiseen Pielisjoen alueella ja Ala-Koitajoella sekä hanhiin liittyvien maatalouden ongelmien kestävien ratkaisujen etsimisessä. Luonnonvarakeskus lisää myös vaikutustaan maakunnan kannalta tärkeiden asioiden valmistelussa ja niissä päättämisessä.

Luonnonvarakeskuksen strategista päätoimipaikkaa on kehitettävä riittävin resurssein vahvana ja monipuolisena yksikkönä.

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

Perustelu: Euroopan metsäinstituutti (European Forest Institute, EFI) on kansainvälisellä yleissopimuksella perustettu kansainvälinen organisaatio. EFI tekee tutkimusta ja tuottaa kattavaa taustatietoa politiikan tueksi metsään liittyvissä kysymyksissä yhdistämällä tiedon toimintaan.

EFI:n päämaja sijaitsee Joensuussa, mistä käsin myös sen biotalousohjelma toimii. Biotalousohjelman tutkimusohjelma osallistuu kestäväan metsänhoitoon ja kiertobiotalouskehittämiseen liittyvään tutkimus- ja politiikkatukeen. Kiertobiotalousohjelmassa erityisinä kiinnostuksen kohteina ovat metsäsektorin mahdollisuudet suhteessa biotalouteen, esimerkkinä biopohjaiset muovit, biotekstiili ja puurakentaminen. Tältä osin syntyvä tieto edistää esimerkiksi Joensuun kaupungin strategista tavoitetta vahvistaa asemaansa biotalouden globaalina osaamiskeskuksena ja luo myös uusia mahdollisuuksia biotaloussektorille Pohjois-Karjalassa.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee strategisesti tärkeänä, että Suomen valtio rahoittaa instituuttia riittävällä tavalla vahvistaakseen entisestään sen asemaa eurooppalaisessa ja maailmanlaajuisessa metsäalan tutkimuksen ja politiikan tuessa. Lisäksi EFI on erinomainen esimerkki siitä, kuinka kansainväliset organisaatiot voivat osallistua myös paikallis- ja aluetason kehitykseen.

### ***Vaelluskalahankkeiden edistäminen***

#### **Vaelluskalahankkeiden edistäminen Heinäveden Palokissa**

Perustelu: Pohjois-Karjalassa on panostettu useiden vuosien ajan vahvasti vaelluskalojen elinolosuhteita ja luontaista lisääntymistä parantaviin yhteistyöhankkeisiin. Tärkeimmät kohteet ovat olleet Lieksanjoki, Pielisjoki (Kuurna) ja Alakoitajoki. Lisäksi on toteutettu ja suunniteltu useita pienempien virtavesien hankkeita. Maakuntakala järvilohi on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi lajiksi. Heinäveden Palokin vaelluskalaeste (Juojärven reitti) ja Palokin koskien palauttaminen vaelluskalojen kutu- ja poikastuotantoalueiksi ovat maakunnan uusia kehittämiskohteita.

## Järvilohi ja -taimenkantojen elvyttäminen Lieksanjoella ja muissa Pieliseen laskevissa virtavesissä

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

Vaelluskalakantojen elvyttämisen valtakunnallisiin pilottikohteisiin lukeutuvat Pohjois-Karjalan suurimmat joet Lieksanjoki ja Pielisjoki. Lieksanjoen vaelluskalakärkihankkeen kohdelajina on järvilohen ohella myös erittäin uhanalainen järvitaimen. Lieksanjoen vaelluskalakärkihankkeessa on otettu merkittäviä askelia järvilohen ja -taimenen pelastamiseksi. Tärkeä osa hankkeen toteutusta on ollut keskeisten sidosryhmien ja rahoittajien muodostama koordinaatioryhmä, jonka toiminnassa Lieksan kaupunki on ollut kiinteästi mukana. Koordinaatioryhmän jäsenet ovat sitoutuneet yhteistyöhön Lieksanjoen ja Pielisen uhanalaisten vaelluskalojen hyväksi. Lieksanjoen vaelluskalakärkihankkeen päättyi vuonna 2020.

Tällä hetkellä suunnitellaan NOUSU-hanketta, jonka toimenpiteet alkavat vuonna 2022. Toimenpiteiden tavoitteena on, että Lieksanjoella toteutettavassa lohikalojen kutupyynnissä kiinni saatavien kalojen määrä kasvaa, mikä ylisiirtojen avulla mahdollistaa järvitaimenen ja järvilohen luonnonmukaisen elinkierron käynnistymisen Lieksanjoen kunnostetuilla koskialueilla. NOUSU-hankkeen kohdelajeina ovat Saimaan järvilohi ja taimen. Hankkeessa tehtäviä toimenpiteitä ovat mm. järvilohen ja taimenen kutu- ja poikasalueiden rakentaminen, emokalojen pyynti ja ylisiirto rakennetuille lisääntymisalueille, emokalojen telemetriaseuranta, sähkökoekalastukset, smolttien alasvaellus ratkaisut sekä tiedotus. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Lieksanjoen vaeltavat järvitaimen ja järvilohikannat elpyvät ja niiden luontainen elinkierto palautuu. Rahoitustarve tulevina vuosina NOUSU-hankkeessa tulee olemaan samaa suuruusluokkaa kuin aikaisempina vuosina, noin 250 000 euroa.

Tavoitteena on niin ikään tiivistää ja kehittää Lieksanjoen vaelluskalakysymyksiin liittyvien keskeisten toimijoiden välistä yhteistoimintaa, mikä mahdollistaa toiminnan suunnitelmallisen jatkuvuuden. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Lieksanjoen vaeltavat järvitaimen- ja järvilohikannat elpyvät ja niiden luontainen elinkierto palautuu.

Toimenpiteiden rahoittamiseen tarvitaan sekä julkisia kehittämismenoja että yksityisen sektorin tukea. Maa- ja metsätalousministeriön sekä Metsähallituksen panostukset toiminnan kehittämiseen ovat välttämättömiä tavoitteiden saavuttamiseksi.

## Luonnontuotealan sääntelyn tehostaminen luomusertifiointissa

Perustelu: Luomuluonnontuotteiden kysyntää on Suomessa viime vuosina kasvanut noin 14 % vuosivauhtia. Luonnontuotealan yrityksiä on Suomessa noin 750 ja niiden kokonaisliikevaihto vuonna 2017 noin 530 milj. euroa. Alan työllisyysvaikutus on yli 3 000 henkilötyövuotta ja tämän lisäksi ovat jokamiehen oikeuksin luonnonmarjoja ja sieniä poimivat, joille poimijatulo on verovapaata tuloa. Pohjois-Karjalassa alan yrityksiä on reilut 30.

Luonnontuotteet ovat jo mukana metsätietostandardin 1.9 versiossa erityispiirretietona. Tämä on mahdollistanut kansallisen tason luonnontuotetietokannan toteuttamisen, mikä on ainutlaatuinen maailmassa. Luonnontuoteala kehittyikin voimakkaasti raaka-aineen

keräämisestä kohti entistä korkeampaa jalostusarvoa. Pidentyvät arvoketjut linkittyvät vahvasti muuhun elintarvike- ja kosmetiikkateollisuuteen. Luonnontuoteala tukee myös matkailun ja erityisesti luontomatkailun toimialaa. Luonnontuotealan ja matkailun kasvun mahdollisuudet näkyvät erityisesti näiden yhteisessä arvoverkossa. Luomusertifiointilla tuetaan luonnontuotealan, matkailun ja elintarvikealan yhteistä imagoa puhtaasta suomalaisesta luonnosta.

Suurin osa metsistä on yksityisten omistuksessa eikä näiden metsien luomusertifiointi ole hallinnollisesti helppoa. Suurten yhtenäisten luomukeruualueiden perustamiseksi tarvitaan keinoja luomuvalvontaan liittymisen yksinkertaistamiseksi. Tämä siitä huolimatta, että Metsähallitus Metsätalous Oy:n pohjoiskarjalaiset metsät sertifioitiin vuonna 2019 luomukeruualueiksi.

Maa- ja metsätalousministeriön on varmistettava, että Ruokaviraston ja elinkeinoelämän välinen vuoropuhelu asian tiimoilta jatkuu. Tavoitteena on oltava ratkaisu, joka mahdollistaa laajojen luomukeruualueiden sertifiointin mahdollisimman kevyesti ja digitaalisesti.

### **Selvennyslainhuuto kuolinpesille pakolliseksi**

Perustelu: Kun henkilö kuolee, hänen omaisuutensa jää kuolinpesän haltuun. Perilliset selvitetään perunkirjoituksen yhteydessä. Tässä yhteydessä siis selvitetään perinnön omistavan kuolinpesän osakkaat. Perunkirjoituksen jälkeen kiinteistöjen kohdalla ei kuitenkaan läheskään aina tehdä selvennyslainhuutoa, jolloin tieto osakkaista jää verottajalle toimitettavaan perukirjaan eikä siirry Maanmittauslaitoksen ylläpitämään Kiinteistötietojärjestelmään.

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

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

- Kuolinpesien kaikkien osakkaiden tavoittaminen Maanmittauslaitoksen toimittamien maanmittaustoimitusten yhteydessä helpottuu.
- Selvennyslainhuuto helpottaa kiinteistön mahdollista myyntiä, koska tällöin lainhuutotodistukselta näkee kaikki kuolinpesän osakkaat, eikä ostajalle tarvitse antaa perukirjaa liitteineen.
- Kuolinpesien kaikkien osakkaiden (rajanaapurien kuuleminen) tavoittaminen kuntien myöntämien maa-aineslupien myöntämisen yhteydessä helpottuu.
- Puukaupan yhteydessä on helppo varmistaa, että kaikki kuolinpesän osakkaat ovat allekirjoittaneet puukauppasopimuksen tai antaneet valtuutuksen puukauppaan.
- Sähköinen metsäasiointi helpottuu, kuten esimerkiksi Kemera-tukien hakeminen, sekä metsään.fi -tai muihin asiointipalveluihin liittyminen.
- Kaikkien osakkaiden tavoittaminen metsästysoikeuksien vuokraamiseksi tai yksityisten tienhoitokuntien asioiden hoitamiseksi helpottuu.

Selvennyslainhuudosta on tehtävä ilmainen.

## Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)

Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmää kehitetään maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti priorisoiduin hankkein. Lisäksi tuetaan Itä-Suomen kolmen maakunnan (Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo, Etelä-Savo) yhteisessä liikennestrategiassa määritettyjen kehittämistavoitteiden ja kärkihankkeiden toteuttamista. Itä-Suomen viiden maakunnan muodostama neuvottelukunta on myös tiivistänyt yhteistyötä strategisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Perustienpidon rahoituksen riittävyys ja laajan tieverkon kunnosta huolehtiminen on Pohjois-Karjalan kaltaiselle maakunnalle erittäin tärkeää. Vuoden 2020 talousarviossa ensi kertaa toteutunut 300 miljoonan euron lisärahoitus perusväylänpitoon oli kauan odotettu päätös. Tämä näkyi välittömästi lähes kaksinkertaisena päällystyskilometripituutena POSELYn alueella kesälle 2020 ja Pohjois-Karjalassakin saatiin useita tärkeitä urakoita liikkeelle. Vuoden 2021 osalta päällystysmäärärahat pienenevät selvästi.

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

Väyläverkon kehittämisen puolella Pohjois-Karjalan keskeiset lähivuosien tavoitteet liittyvät Karjalan radan Imatra-Joensuu perusparantamiseen ja nopeudennostoon, Saimaan kauppamerenkulun kannalta tärkeän Saimaan kanavan ja syväväylän kehittämiseen sekä valtateiden liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseen. Joensuun lentoliikenteen palvelutason kehittäminen on tärkeä kestoeteema, jossa tarvitaan hyvää yhteistyötä Liikenne- ja viestintäministeriön, Traficom ja Finavian kanssa. Joukkoliikenteen palvelutasosta ei maaseutualueilla voida enää tinkiä. Kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä on kehitettävä pitkäjänteisesti asutuskeskittymissä.

Pohjois-Karjalan tärkeimmät liikennehankkeet liittyvät saavutettavuuden turvaamiseen ja yhteyksien kehittämiseen. Keskeisiä asioita ovat lentoyhteyksien varmistaminen, Itärata-hankkeen edistäminen ja Karjalanradan perusparannukset ja tasoristeysten poistot matkajan lyhentämiseksi. Pitkäaikainen edunvalvonnan kärki asemaseutu ja Joensuun ratapihajärjestelyt ovat toteutusvaiheessa. Näiden käynnistyneiden investointien täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää koko Karjalanradan liikennöitävyyden kehittämistä tulevaisuudessa. Kuljetusten kannalta myös vesitieteyhteyden kehittäminen on tärkeää. Jatkossa alueen satamia ja satamiin johtavia tie- ja raideyhteyksiä on kehitettävä. Maantiehankkeista keskeisimpiä liikennehankkeita ovat valtatie 23 parannustöiden loppuun saattaminen ja Kuopio – Joensuu – Niirala -maantieteyhteyden sekä valtatie 6 kehittäminen.

## ***Lentoliikenteen kehittämishankkeet***

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

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

Lentoasemaoperaattori Finavia on kiitettävällä tavalla sitoutunut Joensuun lentoaseman kehittämiseen ja tulevaisuuteen. Kiitotien pinnoite uusittiin kesällä 2021.

Johtuen epidemian aiheuttamista matkustusrajoituksista ja muista seurauksista, markkinaehtoiset lennot Helsingistä Joensuuhun, Jyväskylään, Kajaaniin, Kemiin ja Kokkolaan katkesivat keväällä 2020. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom asetti julkisen palvelun veloitteen näille viidelle kotimaan lentoreitille ja järjesti lentoliikenteen kilpailutuksen reiteille. Kilpailutus perustui eduskunnan lisätalousarvion lisämäärärahaan lentoliikenteelle. Kilpailutuksen myötä säännöllinen suora reittiliikenne Joensuun ja Helsingin välillä käynnistyi uudelleen huhtikuussa 2021 ja liikenne on turvattu elokuulle 2022.

Koronatilanteen pitkittyttyä julkista palveluveloitetta on varauduttu jatkamaan. Samalla on varmistettava lentoliikenteen katkeamaton jatkuminen myös elokuun jälkeen. Valtio onkin myöntänyt määrärahan, jolla uusi kilpailutus voidaan järjestää. Tärkeää on turvata riittävä vuorotarjonta. Näyttää siltä, että lentoihin tulisi katkos elokuun puolivälistä lokakuun loppuun.

## ***Rataverkon ja raideliikenteen kehittämishankkeet***

### **Nopeat Itäradat -hankekokonaisuus**

#### **Kärkihanke: Joensuu–Imatra perusparantaminen ja nopeudennosto**

Kustannusarvio 205–330 M€

Perustelu: Karjalan radan parantaminen nopealle henkilöjunaliikenteelle sopivaksi on maakunnan saavutettavuuden ja logistisen kilpailukyvyn kannalta keskeinen toimenpide. Vuosien 2007–2013 aikana EAKR-ohjelman rahoituksen turvin (13,9 milj. euroa) tasoristeyskohteita on vähennetty Pohjois-Karjalassa Joensuun eteläpuolella siten, että jäljellä on enää neljä tasoristeystä, joista kaksi kohdetta on suunnittelultaan toteutusvalmiita. Imatran ja maakuntarajan välisellä rataosuudella tasoristeyskohteita on jäljellä 11 kappaletta. Ensi vaiheessa toteutettavia toimenpiteitä ovat vielä jäljellä olevien tasoristeysten poistaminen ja Syrjäsalmen sillan uusiminen.

Päätavoitteen eli junaliikenteen nopeudennoston (160/200 km/h) kannalta pelkkä tasoristeysten poisto on täysin riittämätön toimenpide. Nykyinen suurin nopeus rataosuudella on 140 km/h. Matka-aika Helsingin ja Joensuun välillä on 4 t 10 min–4 t 23 min. Tavoite on ensivaiheessa lyhentää matka-aikaa selkeästi alle neljän tunnin.

Väylävirasto julkaisi vuonna 2018 perusteellisen selvityksen mahdollisuuksista lyhentää Imatra–Joensuu -rataosuuden matka-aikoja. Taustalla on Luumäki–Imatra -osuudella

toteutettava nopeutushanke, jonka jälkeen Imatra–Joensuu -väli tulee olemaan Karjalan radan ainoa osuus, jonka suurin sallittu nopeus on 140 km/h. Imatra–Joensuu -välin nopeusrajoituksen tärkein määrittävä tekijä ovat tasoristeykset, joiden poisto on ehdoton edellytys nopeuden nostolle. Muita nopeustasoa rajoittavia tekijöitä ovat muun muassa radan alusrakenteen muoto, ajojohtojen kiinnitystapa, kaarregeometria, yksittäiset huonokuntoiset sillat (mm. Syrjäsalmi Kiteellä) sekä yksi tunneli.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja Etelä-Karjalan liitto teettivät vuonna 2021 kehittämisselvityksen, jossa rataosuudelle on muodostettu vaiheittainen nopeudennoston etenemisehdotus Liikenneviraston vuonna 2018 julkaiseman Imatra–Joensuu-rataosuuden nopeuttaminen -tarveselvityksen toimenpidelistan pohjalta. Rataosuuksien vaiheistus perustuu saavutettavaan yhtäjaksoisiin nopeustasokokonaisuuksiin. Toimenpiteiden kokonaiskustannus on noin 205,3 M€.

Korvausinvestointien lisäksi tarve on tehdä laajoja nopeutustoimenpiteitä koko Imatra–Joensuu-välillä, hankkeen kustannusarvio on 330 miljoonaa euroa. Toimenpiteet lyhentäisivät matka-aikaa noin 21–31 minuuttia.

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

Imatra–Joensuu matka-aikojen lyhentäminen on tärkeä hanke nopeudennoston toteuttamiseksi. Mahdollisuuksien mukaan hankkeeseen tulisi lisätä myös välityskykyä lisääviä elementtejä kuten uusia kohtausmahdollisuuksia junille.

Joensuu–Imatra -rataosuuden perusparantaminen ja nopeudennosto on sisällytetty ensimmäisen parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelmaan, mutta siihen tällä hetkellä esitetty rahamäärä ei riitä edes välttämättömien perusparannusinvestointien toteuttamiseen. Tulevissa investointiohjelmissa on esitettävä riittävä rahamäärä, jotta nopeudennoston edellyttämät toimenpiteet voidaan toteuttaa. Väylän pääratojen peruskorjaustarpeita käsittelevän strategiakortin mukaan Joensuu–Imatra on koko maan toiseksi tärkein prioriteetti.

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

Kustannusarvio 1,7 mrd. €, täsmentyy jatkosuunnittelussa.

**Perustelu:** Savon ja Karjalan rata muodostavat vyöhykkeisen liikennekäytävän usean kaupungin ja työmarkkina-alueen välillä. Radat yhdistyvät toisiinsa Kouvolassa. Itä-Suomen Helsingin yhteyksien kannalta "Lahden mutkan" oikaiseminen Kouvolasta Porvoon kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja edelleen Helsinkiin on paras vaihtoehto. Tavoitteen taakse on muodostunut laaja itäsuomalainen yhteisrintama, johon kuuluvat maakuntaliitot, kaupungit, kauppakamarit ja yrittäjäjärjestöt. Uusi rataoikaisu edistää myös kahden metropolialueen, Helsingin ja Pietarin, välisen junamatka-ajan nopeutumista.

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



Kokkolan välinen yhteys on nykyisin kuitenkin nopeimmillaan 25–38 minuuttia nopeampi Kuopioon ja Joensuuhun verrattuna.

Itäradan molempien ratahaarojen vaikutusalueella sijaitsee yhteensä kahdeksan maakuntaa (Uusimaa, Kymenlaakso, Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Etelä-Karjala, Pohjois-Karjala ja Kainuu) ja oikoradan toteutuessa suoraan 16 kaupunkia (Porvoo, Kouvola, Mikkeli, Pieksämäki, Varkaus, Suonenjoki, Kuopio, Iisalmi, Kajaani, Lappeenranta, Imatra, Savonlinna, Kitee, Joensuu, Lieksa ja Nurmes). Itäradan vaikutusalueen seitsemässä maakunnassa (pl. Uusimaa) asui yhteensä noin 929 000 asukasta marraskuun lopussa 2019 eli noin joka kuudes suomalainen (16,9 %).

Itä- ja Kaakkois-Suomen hitaiden junayhteyksien nopeuttaminen ja sujuvoittaminen saavutettavuuden parantamiseksi on ratkaisevan tärkeää tulevaisuuden elinvoiman ja kilpailukyvyyn kehittämiseksi. Itä- ja Kaakkois-Suomen vahvempi kiinnittyminen kasvavaan pääkaupunkiseutuun ja Etelä-Suomeen sekä niiden laajenevaan työssäkäyntialueeseen on myös koko Suomen etu.

Valtioneuvosto päätti 28.10.2021 valtuuttaa liikenne- ja viestintäministeriön perustamaan uuden, valtion osittain omistaman Itärata-nimisen osakeyhtiön. Hankeyhtiön toimialana ja tehtävänä on Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjausta koskevaan raidehankkeeseen liittyvä suunnittelu ja sen rahoittaminen rakentamisvalmiuteen asti. Hankeyhtiöön olisi lähdössä tämänhetkisen tilanteen mukaan valtion lisäksi yhteensä 25 kaupunkia ja kuntaa, jotka ovat tehneet osallistumisesta päätöksen omissa kaupungin- tai kunnanvaltuustoissaan: Kyseessä on puolen Suomen hankelinjaus, joka tukee sekä Savon että Karjalan ratojen tulevaisuutta.

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

Kustannusarvio täsmentyy jatkosuunnittelussa.

**Perustelu:** Pääradan kapasiteetti on nykyisin lähes kokonaan käytössä, mikä merkitsee ruuhkaisuudesta johtuvaa aikatauluhaittaa ja muita ongelmia myös Karjalan ja Savon ratojen junaliikenteelle. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto näkee tärkeänä ratkaisun hakemista pääradan kapasiteettiongelmaan. Pääradan kapasiteetti lisääntyy rakenteilla olevien Helsingin ja Riihimäen välisten parantamistöiden valmistuttua. Tulevaisuudessa pääradan kapasiteettia voidaan merkittävästi lisätä edelleen joko lentoradalla tai vaihtoehtoisesti pääradan lisäraiteilla.

Itä-Suomen tavoite Porvoo-Kouvola -oikaisusta perustuu lentoratavaihtoehdon toteuttamiseen. Lentoradalla tarkoitetaan Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle suunniteltua uutta kaksiraiteista tunnelirataa. Itä-Suomen kannalta kaukojunaliikenteen asema siirtyisi Tikkurilasta lentoasemalle. Lentorata lyhentäisi myös matka-aikaa Helsinki-Vantaan lentoasemalta Helsingin rautatieasemalle arviolta noin 15 minuuttia. Itärataoikaisu toteutettaisiin edelleen lentoasemalta Porvoon kautta Kouvolaan, joten näin lentorata ja itärataoikaisu linkittyvät toisiinsa Helsinki-Vantaan lentoasemalla.

### **Kärkihanke: Joensuu – Kontiomäki rataosan radan välityskyvyn parantaminen ja sähköistäminen**

Kustannusarvio: Joensuu–Kontiomäki kustannusarvio 96 M€ (Joensuu–Uimaharju kustannusarvio 17 M€, Uimaharju–Kontiomäki kustannusarvio 79 M€).

**Perustelu:** Metsä Groupin Kemin biotuotetehdas muuttaa raakapuuvirtoja laajasti koko Pohjois- ja myös Itä-Suomessa. Tehtaan puunhankinta-alue tulee ulottumaan Kainuuseen ja Pohjois-Karjalan pohjoisiin osiin asti. Raakapuukuljetukset tulevat lisääntymään jatkossa myös

Joensuu-Kontiomäki rataosalla, erityisesti Nurmeksen Pitkämäeltä Kontiomäen suuntaan. Myös raakapuukuljetukselle tärkeän yhteysvälin Joensuu-Pitkämäki välityskyky on liian heikko liikenteen kysyntään nähden.

Joensuu – Kontiomäki -rataosa on 268 kilometriä pitkä ja sähköistämätön osuus. Yhteysvälin välityskyky on paikoin hyvin haastava johtuen muun muassa pitkistä kohtauspaikka- ja suojastusväleistä, jotka rajoittavat mahdollista junamäärää. Rataosuuden kilpailukyvyyn edistämisen kannalta on olennaista, että rata on sujuvuudeltaan houkutteleva ja tarjoaa luotettavan sekä aidosti potentiaalisen reitin Pohjois-Karjalan ja Kainuun rautatieliikenteelle, joten rataosan tilaa ja käytettävyyttä on syytä parantaa nykyisestä. Tärkein toimenpide on rataosan liikennepaikkavälien pituuksien tasoittaminen, jotta radan liikennöitävyys sekä junamäärien kasvattaminen helpottuvat. Rataosan sähköistäminen parantaisi rataosan kilpailukykyä sekä houkuttelevuutta ja vähentäisi rautatieliikenteen päästöjä.

Sähköistäminen palvelee myös henkilöliikenteen kilpailukykyä. Joensuu - Nurmeksen välin kiskobussiyhteys palvelee seutukunnan asukkaita. Henkilöjunayhteyden uudelleen avaaminen Kontiomäelle mahdollistaisi liikenteen kytkeytymisen Savon rataan Kuopion suuntaan ja edelleen pohjoiseen Kajaanin ja Oulun suuntaan. Tulevaisuudessa Nurmeksesta pohjoiseen Kontiomäelle suuntautuvan henkilöliikenteen mahdollistaminen palvelisi erityisesti kestävän matkailun kehittämisen tavoitteita. Hankkeen merkityksestä kertoo se, että Joensuu-Kontiomäki rata ja radan sähköistys toimenpiteineen on listattu tärkeimpien toimenpiteiden joukkoon Pohjois-Karjalan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2030. Henkilöliikenteen avaaminen edellyttää automaattisen kuluvalvonnan rakentamista Nurmeksen - Kontiomäki välille.

### **Muut rataverkon sähköistämiskohteet ja kehittämistarpeet**

**Perustelu:** Rataverkon sähköistämistä tulisi myös jatkossa määrätietoisesti edistää. Hiilineutraaliuden merkitys tulee kasvamaan myös elinkeinoelämän kuljetuksissa yhtenä kilpailutekijänä. Rataverkolla on yhteyksiä, joiden sähköistys palvelisi laaja-alaisesti sekä kotimaan sisäisiä kuljetuksia että elinkeinoelämän kansainvälisiä yhteyksiä. Nykyisin Pohjois-Karjala on myös sähköistetyn radan osalta ”pussinperä”, josta on sähköistetty yhteys vain etelään. Rataverkon jatkosähköistys tehostaisi kuljetuksia paitsi edullisemmän käyttövoiman kautta, myös lyhentämällä matka-aikoja ylimääräisten veturinvaihtojen poistuessa.

### **Kärkihanke: Säkäniemi–Niirala ka. 8,2 M€**

Niiralan rajanylityspaikka on keskeinen reitti Venäjältä saapuville raaka-ainekuljetuksille.

Rataosuuden sähköistys tukisi myös kaikkia muita alueen jatkosähköistyksiä ja olisi edellytys Niiralan kautta kulkevien transitokuljetusten kasvulle.

Joensuu–Siilinjärvi ka. 37 M€

Rataosuudella kulkee kotimaisen teollisuuden raaka-ainekuljetuksia kuten raakapuuta ja Venäjältä (Niiralan kautta) tuotavia raaka-aineita. Rataosuuden sähköistys mahdollistaisi (yhdessä Säkäniemi–Niirala sähköistyksen kanssa) nykyistä tehokkaamman transitoreitin Pohjanlahden satamiin.

Pieksämäki-Viinijärvi-Joensuu ka. n. 50 M€

Rataosuudella on vahvoja metsäteollisuuden kuljetuksia etenkin sen länsipäässä osuudella Pieksämäki–Varkaus, mutta se tarjoaa myös verkollisen yhteyden Pohjois-Karjalan ja Keski-Suomen välille.

### **Joensuu-Ilomantsi palvelutason parantaminen**

Kustannusarvio 45 M€

Perustelu: Valtion väyläverkon investointiohjelmaan on nostettava tämän raakapuuhuollolle tärkeän Joensuu-Ilomantsi rataosuuden peruskorjaus. Radan nykyinen kunto ei vastaa rataosuuden merkitystä kuljetusjärjestelmässä. Radan palvelutasoa on parannettava siten, että se mahdollistaa nykyistä korkeammat tavarajunien nopeudet ja akselipainot. Pelkästään kunnossapitotoimin ei saavuteta tätä tavoitetta.

### **Rataverkon kehittäminen ja henkilöliikenneyhteyden avaaminen maakuntakeskusten välillä**

Perustelu: Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on lausunut liikenne- ja viestintäministeriölle Pohjois-Karjalan raideliikenteen kehittämistarpeista. Maakuntaliiton näkemyksen mukaan Joensuu-Kuopio-välin henkilöliikenteen kehittämistä on syytä selvittää uudelleen. Kaksi maakuntakeskusta ja yliopistokaupunkia yhdistävä ratayhteys (Kuopio-Siilinjärvi-Juankoski-Outokumpu-Viinijärvi-Joensuu) mahdollistaisi Savon ja Karjalan radan välisen yhteyden lisäksi myös paikallisliikenteen kehittämisen raideliikenteellä Pohjois-Karjalassa välillä Outokumpu-Ylämylly-Joensuu. Ratayhteys palvelisi myös Itä-Suomen yliopiston kahden kampusalueen Joensuun ja Kuopion välistä henkilöliikennettä sekä parantaisi Joensuun yhteyksiä myös pohjoiseen Suomeen. Erityisesti Joensuun kampusalueen opiskelijamäärä on kasvanut huomattavasti Savonlinnan kampuksen opiskelijoiden siirtyttyä Joensuuhun ja tämä osaltaan lisää yliopistokampusten välistä henkilöliikennettä sekä muuta opiskelijoiden liikkumistarvetta. Henkilöjunalien kehittämisen välillä Joensuu-Kuopio on tärkeää ja se tukee myös kestävä kehityksen ja kestävä liikunnan tavoitteita. Samalla avataan uusia mahdollisuuksia Kuopio-Joensuu-Petroskoi ratayhteyden kehittämiseksi esim. pilottikokeiluin.

Poikittaisyhteyksien parantamiseksi on tärkeää kehittää myös koko matkaketjua Nurmes-Lieksa-Joensuu-Varkaus-Pieksämäki.

### **Lähijunaliikenteen kehittäminen Joensuun kaupunkiseudulla**

Perustelu: Joensuu - Kuopio liikenteen lisäksi olisi kehitettävä Joensuun kaupunkiseudun lähijunaliikennettä ja erityisesti Viinijärven - Ylämyllyn – Outokumpu akselilla. Henkilöjunalien kehittämistä voisi kehittää esimerkiksi ns. älykkään automaattijunan pohjalta. Kaikilla Joensuun seudun lähijunaliikenteen asema- ja seisakealueille tulisi lisäksi huomioida pyöräilyn ja junan yhdistäminen mm. vaunuvarauksin ja liityntäpysäkkijärjestelyin.

### **Ylämyllyn puutavaraterminaalien siirtäminen**

Perustelu: Liperin läpi kulkee Joensuu – Viinijärvi (ja edelleen Pieksämäki / Outokumpu) rautatie. Henkilöliikenne rataosalla on toistaiseksi vähäistä, mutta tavarajunaliikenne melkoisen vilkasta raskaine mm. puutavarajunineen. Ylämyllyn entistä asema- aluetta käytetään laajamittaisesti rautateitse tulevan ja lähtevän puutavaran välivarastointiin. Asema-alue

sijaitsee aivan Ylämyllyn keskustassa, ja sinne liikennöidään rekkaliikenteelle ahtaiden Jyrin kylän asuma-alueen katujen kautta.

Ylämyllyn taajaman keskellä jäänyt puutavarain varastointi ja kuljetukset aiheuttavat alueella liikenteellisen sujuvuusongelman ja liikenneturvallisuusriskin. Toiminta aiheuttaa myös ympäristö- ja meluongelmia ja heikentää asumisviihtyvyyttä sekä aiheuttaa alueen katuverkolle ennakoimatonta rasitusta. Jos Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirto mahdollistuu valtakunnallisen RAPU-selvityksen myötä, tulisi käynnistää Ylämyllyn puutavaraterminaalin siirtoon liittyvä tarkempi selvitystyö sekä suunnitella Ylämyllyn puutavaraterminaalin paikalle uusi henkilöjunaliikenteen pysähdyspaikka. Terminaalin siirto mahdollistasi Joensuun seudulla laajamittaisen henkilölähijunaliikenteen kehittämisen sekä kestävämmän ja toimivamman yhdyskuntarakenteen syntyvän.

### ***Maantieverkon kehittämishankkeet / kärkihankkeet***

#### **Kärkihanke: Perusväylänpidon riittävä rahoitus Pohjois-Karjalassa, rahoitustason mahdollistettava myös alemman tieverkon ylläpito**

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

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

Toteuttamattomien hankkeiden kustannusarvio 28 milj. €.

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

Hanketta on toteutettu osissa eduskunnan päätöksillä (Alakylän 5 milj. euroa ja Kypäräjärven 7 milj. euroa ohituskaistajärjestelyt) ja hallituksen perusväylänpidon lisärahoituspotista (Sarkamäen ohituskaistat noin 7 milj. euroa). Vuoden 2020 IV lisätalousarviossa VT 23 toteuttamattomille hankkeille myönnettiin 10,5 milj. euron valtuus. Puuttuva jatkorahoitus on välttämätön, jotta hanke saadaan tiesuunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan toteutettua.

Seuraava tärkeä kohde on Heinäveden Karvio, jossa laaditaan parhaillaan tiesuunnitelmaa, joka valmistuu vuoden 2022 aikana. Karvion kohdalle suunnitellaan uutta siltaa vanhan viereen. Uusi silta mahdollistaisi sekä leveiden että raskaiden erikoiskuljetusten kulun sillan kautta. Hankkeen kustannusarvio on 12 miljoonaa euroa. Karvion kiirehtimistä perustelee raskaiden erikoiskuljetusten olosuhteiden parantamistarve. Esimerkiksi Mantsinen Oy:n logistiikan kannalta nykyinen tilanne on haasteellinen, kun kuljetusten koko on jatkuvasti kasvanut. Karvion kohta mukaan lukien voimassa olevan tiesuunnitelman mukaisten rahoitusta vailla olevien kohteiden rakentamisen kustannusarvio on noin 28 miljoonaa

euroa. Elinkeinoelämän ja teollisuuden näkökulmasta on tärkeää, että VT 23 peruskorjataan koko matkaltaan. VT 23 peruskorjaus tulisi saada toteutuksen piiriin lähivuosina myös Karvio - Viinijärven risteuksen välisellä osalla. Jäljellä oleville yhteysvälin kohteille olisi järkevää osoittaa rahoitus kerralla.

**Kärkihanke: Valtatien 9 kehittäminen Joensuun ja Kuopion välillä (Vuorela - Ylämylly)**

Kehittämisselvityksessä esitettyjen toimenpiteiden välitön aloittaminen/ tiesuunnittelun aloittaminen

Kustannusarvio Pohjois-Karjalassa 60–90 M€ riippuen Kuusjärven kohdan ratkaisusta\*:

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

Vuorela-Ylämylly yhteysväli on 112 kilometriä pitkä ja osa yleiseurooppalaista TEN-T kattavaa verkkoa. Osuus kuuluu myös pääväyläasetuksessa priorisoituun verkkoon, palvelutasoluokkaan II. Yhteysvälin geometria ja poikkileikkaus eivät täytä valtatie vaatimuksia. Nopeustaso vaihtelee välillä 60–100 km/h ja yksityistieyliittymiä on tiheästi koko matkalla. Liikenneonnettomuusaste on 1,5-kertainen ja kuoleman riski yli kaksinkertainen valtateiden keskiarvoon verrattuna. Kyläalueilla kärsitään liikenteen melusta ja päästöistä. Yhteysvälille on laadittu tarveselvitys vuonna 1999 ja osalle tietä on tehty yleissuunnitelmia.

Suunnitteluvalmiutta on parannettava ja pyrittävä vaiheittaiseen toteutukseen. Kehittämisselvityksessä esitettäviä kohteita on saatava mahdollisimman nopeasti suunnitteluun ja toteutukseen. Uuden Jännevirran sillan valmistutumisen jälkeen on priorisoitava seuraavat ysitiien kohteet. Ysitie on asetuksella säädetty pääväylä, jolla tavoitellaan ympärivuotisesti vähintään 80 km/h matkanopeutta. Väylä on erittäin tärkeä poikittaisyhteys, joka yhdistää Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntakeskukset toisiinsa ja tiellä on runsaasti sekä tavara- että henkilöliikennettä. Tie ei täytä kokonaisuudessaan valtatielle asetteluja vaatimuksia tien leveyden eikä geometrian suhteen.

**\*Vtg Kuusjärven kohta:**

VE1 2-kaistaisen valtatie parantaminen uuteen maastokäytävään ja kanavoidun porrastetun tasoliittymän rakentaminen 4,94 M€

VE 2 Keskikaiteellisen ohituskaistatien rakentaminen, yksi ohituskaistapari uuteen maastokäytävään ja eritasoliittymä, kustannusarvio: 35 M€.

**Kärkihanke: Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohdan toteutuksen käynnistäminen**

Kustannusarvio 27,4 M€

Perustelu: Valtatie 9 kehittäminen päälinjat on osoitettu 23.11.2020 voimaan tullessa Pohjoiskarjalan maakuntakaavassa. Liperin kunta laati vuoden 2020 aikana yhdessä ELY-keskuksen ja väyläviraston kanssa Ylämyllyn VT9 eritasoliittymän toimenpideselvitystyön, jonka

yhteydessä suunnittelualueelle laadittiin alustavat tiesuunnitelmaluonnokset sekä eritasoliittymäratkaisun alustava malli ja Jyrinkylään suuntautuvan sisäisen kokoojakadun linjaus.

Hankkeen tavoitteena on VT9 liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikennöinnin lisäksi parantaa Ylämyllyn elinvoimaisuutta, vetovoimaisuutta ja kehittää alueen kaavoitusta ja maankäyttöä sekä korjata puutteet valtatie etelä- ja pohjoispuolen maankäytön välisissä yhteyksissä niin ajoneuvoliikenteen kuin jalankulun ja pyöräilynkin osalta.

Koska alueelle laaditun toimenpideselvityksen mukaisesti yhteyttä Jyrinkylään ei ole järkevä ottaa suoraan eritasoliittymästä, nostaa uusi ratkaisu kunnan maksuosuutta. Tämän vuoksi toteutusvaiheessa on tarkasteltava valtion roolia myös toimenpideselvityksessä kunnalle jäävän osuuden osalta.

Tiesuunnitelmat valmistuvat kevään 2022 aikana ja samalla on varmistettava toteuttamisvalmius rakentamisen aloittamiseen vuoden 2023 aikana. Alustava toteutusaikataulu 2023-2025.

**Kärkihanke: VT 9 Niirala - Kemie -osuuden kunnostus osakokonaisuuksina – ensimmäisessä vaiheessa Niirala - Kaurila väli**

Kustannusarvio 8,5 milj. euroa, tiesuunnitelma 300 000 euroa

Perustelu: Pohjois-Savon ELY-keskus on laatinut maantielain (503/2005) 18. §:n mukaisen yleissuunnitelman valtatie 9 parantamisesta välillä Onkamo-Niirala (Tohmajärvi). Valtatiestä tulee suunnitelman toteutuksen myötä korkealuokkainen, turvallinen ja sujuva yhteys, joka palvelee sekä rajaliikennettä että tohmajärveläisiä. Valtatie parantamisen yleissuunnitelmalla varaudutaan liikennemäärän suureen kasvuun. Yleissuunnitelma on laadittu yhteistyössä Tohmajärven kunnan ja muiden sidosryhmien kanssa.

Toteutuksen aloittaminen vaatii tiesuunnitelman laatimisen. Tien parantaminen on tarkoituksenmukaista aloittaa osakokonaisuuksien kautta, toteuttamalla ensimmäisessä vaiheessa Niirala – Kaurila väli, jolla olisi erittäin suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kaurilan kohdalla tie on erittäin mutkainen ja tällä kohtaa on tapahtunut vaarallisia liikenneonnettomuuksia, jotka ovat aiheuttaneet sekä taloudellisia että ympäristövahinkoja. Raskaanliikenteen määrä on kasvanut viime vuosina, joten nykyinen linjaus tällä kohdalla on suuri riski liikenneturvallisuuden osalta.

Onkamo-Niirala-yhteysväliä tulisi toteuttaa liikenneturvallisuutta parantavia toimia jo ennen varsinaista tieinvestointia. Tarkoitusta palvelisi hyvin energiatehokkaan ja älykkään tievalaistuksen rakentaminen nyt vielä pimeille tieosuuksille. Myös Kemien taajamassa tulisi parantaa turvallisuutta ennen uuden tielinjauksen tuloa. Tällainen olisi kiertoliittymän toteuttaminen Kauppakatu - Asemantie -risteykseen. Kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Urheilutieltä Maiju Lassilan tielle vähentäisi mm. koululaisten turhia valtatie ylityksiä. Näillä sangen edullisilla ratkaisuilla voidaan myös nykyisen tielinjan turvallisuutta parantaa. Alustava toteutusaikataulu on 2022-2026.

Valtatie 9 kehittämisessä on huomioitava myös Niirala – Värtsilä -rajanylityspaikkojen välinen valtakunnanrajan ylittävä tieosuus.

**Kärkihanke: Valtatien 6 kehittäminen Joensuu-Imatra välillä: suunnitteluvalmiuden nosto Joensuun eteläpuolella**

Korin I toimenpiteiden kustannusarvio 26,6 miljoonaa euroa

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

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

I korin toimenpiteet Pohjois-Karjalassa sijoittuvat pääasiassa Joensuun eteläpuolelta Onkamoon. Lisäksi joitakin toimenpiteitä on Onkamon eteläpuolelle sekä Kiteen Tolosenmäelle. Joensuun eteläpuolella pääpaino on nykyisten ohituskaistojen muuttamiseksi keskikaiteelliseksi, joka vaatii myös tien leventämistä, uusien keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentamista ja liittymien parantamista. Onkamon eteläpuolelle esitetään riista-aidan rakentamista. Kiteelle esitetään Rääkkyläntie/Kiteentie liittymän parantamista (porrastaminen) sekä Tolosenmäen Nesteen kohdalle liittymän parantamista. Yhteensä Pohjois-Karjalan osalta näiden I korin toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 26,6 miljoonaa euroa. I korin toimenpiteiden toteuttamiseksi on käynnistettävä toteutukseen johtava suunnittelu mahdollisimman pian.

***Muut valta- ja kantateiden kehittämishankkeet***

**Yhteysväliselvityksen/Kehittämisselvityksen laatiminen Joensuu-Kajaani (VT6 ja KT73)**

Perustelu: Yhteysväli Joensuu-Kajaani on osa Helsingin ja Kajaanin välistä valtatieta 6, ollen merkittävä Kaakkois- ja Itä-Suomen pääväylä mahdollistaen yhteydet Kotkan ja Haminan merisatamiin. VT 6 on määritetty LVM:n asetuksella pääväyläksi. Kansainvälistä merkitystä lisäävät itärajan läheisyys sekä yhteydet raja-asemille sekä tien kuuluminen osaksi Barentsin alueen kansainvälistä liikennekäytävää Petroskoi-Niirala-Joensuu-Kajaani (Niika).

Muista pääväylistä poiketen valtatielle 6 Joensuu-Kajaani välille ei ole laadittu yhteysväli- tai kehittämisselvitystä, jolla kartoitettaisiin yhteismitallisesti tarvittavat kehittämistarpeet ja laadittaisiin kehys, joilla tien kehittämistoimia viedään jatkossa eteenpäin. Tärkeä osa kuutoskäytävää on myös Pielisen itäpuolinen kantatie 73, jonka tulevaisuuden parantamistoimenpiteet on selvitettävä yhdessä valtatie 6 kanssa.

Kantatie 73 on geometrialtaan ja poikkileikkaukseltaan liikennemäärien edellyttämässä kunnossa, myös raskaan liikenteen näkökulmasta. Suurimmat puutteet tiellä ovat tien

päällysteen kunnossa. Päällysteen merkittävimmät puutteet ovat välillä Kelvä–Lieksan taajama. Lisääntyvä perusväylänpidon rahoitus on mahdollistanut kantatien päällysteiden uusimista jo kesällä 2020. Jatkossa on arvioitava lisääntyvän teollisuuden aiheuttama lisäliikennemäärä ja sen vaatimat mahdolliset muut korjaustoimenpiteet. Kantatie 73 tulee sisällyttää myös osaksi valtatie 6 Joensuu-Kajaani kehittämisselvitystä.

### **Kantatien 73 Lieksanjoen sillan uusiminen**

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

Raskaalle liikenteelle ei ole kantatie 73 siltaa korvaavaa Lieksanjoen ylittävää liikenneyhteyttä. Tämän takia kantatie 73 sillan käytön estyessä raskaan rahtiliikenteen on kierrettävä Pielisen länsipuolelta, mikä lisää kuljetusmatkaa kymmeniä kilometrejä, ja on lieksalaisten yritysten toiminnan kannalta kestävätilanne. Pahimmassa tapauksessa raskaan pelastuskaluston kulku paloasemalta Lieksanjoen eteläpuolelle estyy.

Lieksanjoen ylittävä kantatien 73 silta on Väyläviraston valtion väyläverkon investointiohjelman luonnoksessa esitetty toteutettavaksi neljästä kahdeksaan vuoden sisällä. Lieksan ja Pohjois-Karjalan elinkeinoelämän kannalta on välttämätöntä, että kantatie 73 silta uusitaan mahdollisimman pian.

Kantatien 73 sillan suunnittelu tulee käynnistää välittömästi, koska sillan rakennusprosessi on pitkä ja on olemassa riski painorajoituksen tulemisesta sillan käytölle ennen sen korjaamista. Uuden sillan rakentamisen pitäisi alkaa vuonna 2023 ja siihen on osoitettava rahoitus valtion talousarviossa.

### **Valtatie 6:n rakentaminen nelikaistaiseksi välillä Joensuu - Uuro**

Kustannusarvio n. 10 M€

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

Liikennemäärät Raatekankaan liittymästä Lehmoon ovat vuonna 2019 olleet 12 208 ja Lehmosta Uuron 10 359 ajoneuvoa vuorokaudessa. Vuonna 2017 liikennemäärä oli 9 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät ovat nousseet kahdessa vuodessa todella paljon ja Kontiolahden kehittyminen ennustaa liikennemäärien kasvavan jatkossakin.

Kontiolahti on kehittynyt niin asuin- kuin yrittäjyyskuntanakin. Kontiolahti kaavoittaa koko ajan uusia asuinalueita ja sillä on tarjolla hyviä tontteja myös teollisuuden ja liike-elämän tarpeisiin. Nykyisillä liikennemäärillä tieosuuden nopeudet laskevat normaalina liikennöintiä aikana hitaimpien tienkäyttäjien mukaisiksi. Tämä pidentää matka-aikoja ja tieosuus koetaan tukkoiseksi.

Tiealueella on tilaa lisäkaistoille. Luonnossuunnitelma lisäkaistoista on laadittu jo yli vuosikymmen sitten. Hankkeen kustannusten voidaan alustavasti arvioida olevan noin 10 miljoonaa euroa.



Tieyhteyden rakentaminen nelikaistaiseksi parantaisi merkittävästi Kontiolahden kunnan elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä ja siten koetaan hyvin kiireelliseksi toimenpiteeksi.

### **Valtionapu yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen**

Esitetään rahoituksen tasoa koko Suomessa 25 M€ vuodessa, josta Pohjois-Karjalaan 2,5 M€

Perustelu: Pohjois-Karjalassa yksityisteiden peruskorjauksiin tarvitaan vähintään 2,5 miljoonaa euroa vuodessa. Rahoitus käytetään peruskorjauksiin, joilla turvataan teiden liikennöintikelpoisuus ja liikkuminen. Yksityisteillä on Itä-Suomessa suuri merkitys, ei pelkästään perustuotannon ja alueen asukkaiden, vaan laajasti eri elinkeinojen ja vapaa-ajan liikkumisen kannalta. Yksityisteillä on suuri merkitys muun muassa matkaketjujen toimivuudelle erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksissa, varsinkin puuhuollon ja muun maaseudun elinkeinoelämän ja asutuksen osalta. Yksityisteillä on toimintavarmuuteen liittyviä tehtäviä, kun tietä käytetään yleisesti läpikulkuliikenteeseen.

Valtionavustusten niukkuudesta seurannut yksityistieverkon kunnan heikkeneminen on aiheuttanut merkittävää haittaa maa- ja metsätalouden lisäksi esimerkiksi matkailulle. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaluonnoksen mukaan valtio nostaa yksityisteiden tienpitoon vuosittain myönnettävien valtionavustusten määrärahatason 25 miljoonaan euroon vuodessa vuosille 2023–2032.

### ***Vesiliikenteen kehittämishankkeet***

#### **Kärkihanke: Joensuun sataman kehittäminen**

Perustelu: Joensuun syväsatama on TEN-T ydinverkon päätepiste ja Saimaan syväväylän liikennöinnin kannalta erittäin tärkeä satama. Syväsataman kehittämismahdollisuudet on selvitettävä ja huomioitava CEF-tuen saantimahdollisuuksien kannalta. Satamaverkon kehittäminen parantaa mahdollisuuksia hyödyntää täysimääräisesti Saimaan syväväyläverkon tulevaa kapasiteettia.

#### **Erityisesti matkailun kannalta tärkeät kehittämiskohteet**

Kuntien esittämistä kohteista, erityisesti matkailuperusteiden nostetaan erikseen esille seuraavat tarpeet:

- Kolin kevyen liikenteen väylä Ukko-Koli – Jeron risteys
- Lauttayhteys välille Loma-Koli – Vuonisahti
- Sisävesiliikenteen kehittäminen
- Liperin Kirkkolahdelle johtavan veneväylän syventäminen Kustannusarvio: 200 000 €
- Oriveden ja Pyhäjärven välisen kanavan rakentaminen
- Retrojunayhteyden vaatimat toimenpiteet Niiralan asemalla
- Matkailutien Outokumpu – Kaavi – Juankoski – Nilsä – Tahko kehittäminen
- Seututien 477 kunnostaminen (Vihtari – Juojärvi – Outokumpu -osuus matkailutiellä Valamo – Outokumpu – Koli)
- Heinävedentien kehittäminen osana matkailun laatukäytäviä
- Runon ja rajan tien (Via Karelia) kunnostaminen Lieksan ja Ilomantsin alueella
- Maantien 5071 (Vuonislahdentie) kunnostaminen, kustannusarvio n. 2 M€

Muita kuntien esittämiä hankkeita:

- Valtatien 6 Juuan päällyttymän liikenneturvallisuuden parantaminen (Retuniementien liittymähaaran porrastus ja linja-autopysäkkijärjestelyt)

- Maantien 15641 parantaminen Marjala – Noljakka, kustannusarvio 1,7 M€
- Tolosenmäki – Rääkkylä – Liperi maantien peruskorjaus
- Viitaniementien ja Luikonlahdentien parannus, kustannusarvio 8 M€
- Liperin kirkonkylän elinvoimaisuuden ja taajamakuvan kehittäminen
- Valtimon taajaman Keskuskadun peruskorjauksen rahoitus infrahankkeena

### **Kärkihanke: Kattava laajakaistaverkko koko Suomeen**

Perustelu: Koko Suomeen on rakennettava kattava valokuituverkko sekä nostettava yleispalveluvelvoitteen tiedonsiirtonopeutta 100 Mbit/s tasolle. Digitaalisen infrastruktuurin kansallisen strategian 2025 mukaan digitaalinen infrastruktuuri edistää kilpailukykyä ja hyvinvointia mahdollistamalla jo tämän päivän digitaalisten palvelujen laajan käyttöönoton lisäksi tulevaisuuden ilmiöiden hyödyntämisen niin yksityisissä kuin julkisissakin palveluissa. Strategiassa asetettu tavoitetaso on sama kuin EU:n asettama; vuoteen 2025 mennessä tulisi kaikkialla Suomessakin olla saatavilla 100 Mbit/s yhteydet, joiden nopeus on mahdollista nostaa 1 gigabittiin ja myös keinot tavoitteen saavuttamiseksi.

Valtion talousarviossa on turvattava valtion tukirahoitus kaikille toteuttamiskelpoisille hankkeille nopeiden valokuituverkkojen rakentamiseksi koko Suomen kattavaksi. Kunnilla ja rakentavilla operaattoreilla on oltava varmuus jatkaa hankkeita ja kehittää alueensa palveluja suunnitteleamalla tavalla. Verkon rakentamisen vauhdittamiseksi kunnilta vaadittavista kuntaosuuksista on luovuttava, ja tuen on tultava kokonaan valtiolta. Nyt riskinä on myös se, ettei 50 miljoonan euron RRF-varausta saada sidottua pakollisten kuntaosuuksien vuoksi. Ehdoton vaatimus kuntaosuudesta ei saa asettaa kuntalaisia eriarvoiseen asemaan eikä estää valtion tuen saamista hankkeille. Laajakaistarakentamisen rahoitus on saatava entistä paremmalle tasolle, eri rahoituslähteitä hyödyntäen.

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

## Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

### **Kärkihanke: Rajamaakuntien kehitysedellytykset Venäjän hyökättyä Ukraina**

Perustelu: Venäjän hyökkäys Ukrainaa vastaan vaikuttaa monin tavoin Pohjois-Karjalaan ja rajamaakuntien kehitykseen. Valtioneuvosto seuraa tilanteen kehittymistä ja kokonaiskuvaa. Kriisillä on Suomessa ja erityisesti rajamaakunnissa merkittäviä vaikutuksia esimerkiksi seuraavilla aloilla:

- energia
- huoltovarmuus
- vaikutukset yrityksiin (mm. kansainvälistyminen, vienti ja logistiikka)
- työvoiman maahanmuutto ja kotouttaminen
- Suomen ja Venäjän välisellä rajalla toteutettavat EU:n ulkorajayhteistyöohjelmat

Suomen on huolehdittava kotimaisesta energian saannista ja uusiutuvan energian lisäämisestä. Huoltovarmuuttamme on nostettava niin energian kuin kotimaisen ruuantuotannon osalta.

Rajamaakuntien yritystoiminnalle vaikutukset ovat moninaisia. Tarvitaan nopeasti korvaavia raaka-aineita, asiakkaita ja markkinoita. Logistiikka on järjestettävä osin uudelleen. Tässä tarvitaan myös valtiovallan apua.

Suomen valtion on vaikutettava siihen, että EU:n ulkorajayhteistyöohjelmiin varatut resurssit käytetään täysimääräisesti kompensoimaan rajamaakuntien kehitystä vaikeassa tilanteessa. Luontevin tapa olisi neuvotella EU:n kanssa siitä, että ulkorajayhteistyöohjelmiin varattu EU:n ja kansallinen rahoitus ohjattaisiin Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) kautta rajamaakuntiin.

Kriisin kestoa on vaikea arvioida ja sen kaikkia vaikutuksia ei ole vielä nähty. Siksi on tärkeää nopeasti reagoida esiin nouseviin haasteisiin.

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

Kustannusarvio 25 milj. euroa

Perustelu: Geologian tutkimuskeskuksen keskeisin mineraali- ja kiertotalousalan tutkimusinfrastruktuuri on Outokummussa sijaitseva, Euroopassa ainutlaatuinen, mineralogian laboratorio ja mineraaliprosessoinnin koetehdas GTK Mintec. GTK:n tavoitteena on uudistaa ja kehittää GTK Minteciä luomalla kotimaista ja kansainvälistä tutkimusta ja elinkeinoelämää palveleva digitaalinen koetehdaskokonaisuus, joka vastaa kestäväen kehityksen vaatimiin tutkimustarpeisiin.

GTK Mintecin kehitysprojektissa keskitytään digitalisaation ja uusien teknologioiden käyttöönottoon, kehittämiseen sekä hyödyntämiseen laboratorio- ja koetehdastoiminnassa. Investoinnit GTK Minteciin mahdollistavat korkeatasoisen tieteellisen tutkimuksen jatkamisen ja innovaatioiden kehittämisen kiertotalouden, akkumineraalien sekä vesienhallinnan tutkimuksessa. Investointien avulla GTK pystyy vastaamaan vihreän siirtymän vaatimuksiin ja koronapandemian tuomiin haasteisiin sekä niistä syntyneisiin asiakastarpeiden muutoksiin niin kotimaisten kuin kansainvälistenkin asiakkaiden keskuudessa. Investoinnilla taataan, että pysytään kehityksen kärjessä ja

kilpailukykyisenä palveluntarjoajana, mahdollistaen teollisen uudistumisen ja ketterän innovoinnin.

GTK Mintecin kehitysprojekti koostuu neljästä osa-alueesta, jotka kaikki pyritään toteuttamaan vuosien 2020–2025 aikana:

1. Laboratorio- ja toimistokiinteistön sekä tutkimusinfraan uudistaminen
2. Koetehtaan uudistus ja digitalisointi sekä tutkimus- ja prosessointikapasiteetin laajentaminen
3. Smart Tailings Facility (SMARTT) – älykäs rikastushiekkojen ja vedenkierrätyksen tutkimusalusta
4. Laboratorioautomaatio ja digitalisaatio

Täysin toteutuessaan kehitysprojekti on noin 40 miljoonan euron kokonaisuus. Tämänhetkiset toteutuneet projektit ja investoinnit sekä jo tehdyt investointipäätökset kattavat suunnitellusta kokonaisuudesta vajaan puolet.

Kehitysprojektin seuraava investointiaskel on nykyisen koetehtaan uudistaminen digitaalisesti tulevaisuuden mineraaliprosessoinnin koetehtaaksi. Tutkimusinfrastruktuuriin suunnitellaan lisättäväksi uusia tutkimusaloja, joiden käytännön toteutus ja lopulliset asiakastarpeet tullaan kartoittamaan vuoden 2022 aikana. Uusi digitalisoitu prosessointilinjasto koostuu monesta osaprosessista mm. murskauksesta, jauhatuksesta, eri erotusprosesseista ja sakeutuksista sekä suodatuksista, ja siihen on integroitu vedenkierrätys- ja puhdistus- sekä kiertotaloustutkimusten vaatimia osaprosesseja.

GTK Mintecin digitalisoimisella sekä tutkimusalueen laajentamisella mm. kaivannais- ja prosessiteollisuuden vesienpuhdistus ja -kierrätyslaitteistoihin sekä rikastushiekkojen käsittelytutkimukseen pystytään ratkaisemaan tulevaisuuden haasteita ympäristön hyväksi. Uudella prosessointilinjastolla voidaan optimoida mm. prosessivesien kierrätystä ja kaivannaisjätteiden hyötykäyttöä ja hallintaa, joiden tutkimukseen tämänhetkisellä laitekannalla ei ole voitu täysipainoisesti vastata. Hanke mahdollistaa uusien materiaalihokkaiden rikastusprosessien suunnittelun, jolloin rikastusjätteiden määrä tulee vähenemään. Hanke mahdollistaa myös rikastusteknisesti eroteltujen sivutuotteiden kehittämisen.

Uusi digitaalinen tutkimusinfrastruktuuri mahdollistaa tutkimusyhteistyön kotimaisten ja kansainvälisten teknologia- ja laitevalmistajien kanssa ja se tulee palvelemaan kaivannais-, metalli-, kiertotalous-, kemian- sekä energiateollisuuden aloja tulevina vuosikymmeninä Pohjois-Karjalassa, koko Suomessa ja kansainvälisesti.

GTK Mintecin koetehtaan uudistamisesta ja laajentamisesta on tehty esisuunnittelu vuoden 2021 aikana. Suunnitelmia on tarkoitus tarkentaa vuoden 2022 aikana toteutettavassa MinDigiPilot-hankkeessa ja suurimmat investoinnit ajoittuisivat vuosille 2023–2025.

#### **Kärkihanke: Vihreät teolliset investoinnit**

Kustannusarvio 226–255 M€, josta avustuksen osuus 80-100 M€

Perustelu: EU:n elpymisvälineen varoja tulisi ohjata talouden rakennemuutosta vauhdittaviin vihreisiin yritysinvestointeihin. Pohjois-Karjalassa on noin kymmenen uuden sukupolven teollista investointia vireillä. Näiden toteutuminen olisi erittäin merkittävä kasvusysäys Pohjois-Karjalan aluetaloudelle. Investoinnit ovat valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä sekä edistävät Suomen ja Pohjois-Karjalan talouden elpymistä ja kestävästä kasvusta, vihreää

siirtymää ja digitalisaatiota. Lisäksi ne ovat jo suunnitteilla ja voidaan toteuttaa vuosina 2022–2025. Investoinneilla on merkittävä työllistävä vaikutus. Käytännössä investointihankkeet kilpailevat rahoituksesta kansallisesti.

### Vihreät yritysinvestoinnit

Talouden rakennemuutosta vauhdittavat vihreät yritysinvestoinnit (sisältää biotalousinvestoinnit) 226–255 M€:

- Akvila Cutlery Oy puukuituaterintuotannon investoinnit muovin korvaavien metsäteollisuuden sivuvirroista valmistettujen uudelleenkäytettävien puukuituaterinten tuotantoon, Outokumpu 20 M€
- Teollinen investointi B (luottamuksellinen) 30 M€
- Teollinen investointi C (luottamuksellinen) 25-30 M€
- Teollinen investointi D (luottamuksellinen) 25 M€
- Teollinen investointi E (luottamuksellinen) 20 M€
- Teollinen investointi F (luottamuksellinen) 15 M€
- Teollinen investointi G (luottamuksellinen) 15 M€
- Teollinen investointi H (luottamuksellinen) 6-10 M€
- Hautalammen akkukaivoshanke, Outokumpu (FinnCobalt) 60–80 M€
- Joensuun Green Park -teollisuuspuiston investoinnit 10 M€

Tulokset: 10 merkittävää vihreää teollista investointia, yli 50 yrityksen kasvu, 80-100 M€ avustuksella 410-500 työpaikkaa.

Painopiste: Vihreä siirtymä

### **Osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen: te-palvelujen uudistaminen, lainsäädännölliset tukitoimet ja kokeilut**

Perustelu: Yhdeksi Pohjois-Karjalan keskeisimmistä haasteista on noussut osaavan työvoiman riittävyys. Maakunnan toimijat ovat pyrkineet kukin omalla tahollaan ja myös yhteistyössä löytämään haasteeseen ratkaisuja. Joensuun seudun työllisyyden kuntakokeilu käynnistyi maaliskuussa 2021 Joensuun, Outokummun, Kontiolahden, Liperin ja Polvijärven yhteistyönä. Kokeilu päättyy vuonna 2023 ja TE-palvelut siirtyvät kunnille vuonna 2024. Tavoitteena on tuloksekas, alueellisesti tarkoituksenmukainen ja hallinnoltaan mahdollisimman kevyt palvelumalli kuntakokeilussa saatuja kokemuksia hyödyntäen.

Osaavan työvoiman saatavuus on haasteena niin mittava, että sen ratkaisu edellyttää jatkossakin laaja-alaista keinovalikoimaa. Hyviä aloitteita uusiksi toimenpiteiksi on olemassa. Esimerkiksi Joensuun kaupungin tavoitteena on sujuvoittaa edelleen mm. asunnon löytämiseen ja peruspalveluihin liittyviä palveluja. Maahanmuuttajapalvelut ovat omalta osaltaan kiinnostuneita pilotoimaan työ- ja yrittäjyysperäisen maahanmuuton kokeiluhankkeita. Myös koulutuksen saralla on uusien koulutusvastuiden myötä otettu merkittäviä edistysaskeleita osaavan työvoiman saatavuuden parantamiseksi.

Työvoiman saatavuudessa on ollut haasteita myös maakunnan reuna-alueilla. Lähivuosina kohtaanto-ongelma uhkaa muuttua entistä pahemmaksi. Yhtäältä on suuri joukko työttömiä ja myös pitkäaikaistyöttömien määrä on kasvanut viimeisen vuoden aikana, mutta toisaalta yrityksille ei löydy osaavaa työvoimaa. Koronapandemian aikana tilanne on entisestään heikentynyt johtuen osaltaan myös siitä, että työmatkakustannukset ovat jatkaneet kohoamistaan polttonesteiden merkittävien hinnankorotusten myötä. Matalamman palkkatason suorittavan työn työntekijöiden ei kaikissa tapauksissa ole

taloudellisesti järkevää ottaa työtä vastaan, mikäli päivittäinen työmatka on pitkä ja/tai tarjottu työsuhte on luonteelta määräaikainen. Heikohkojen julkisten liikenneyhteyksien alueilla verotuksessa oman auton työmatkavähennystä on korotettava merkittävästi.

Ongelmaa ei ratkaista yksittäisillä toimenpiteillä vaan tarvitaan laaja-alainen toimenpidevalikoima. Käyttöön on otettava sellaiset harvaan asuttujen alueiden parlamentaarisen työryhmän kehittämistoimenpiteet kuten harvaan asutun maaseudun alueelle töihin muuttavien opintolaina anteeksianto 2 600 euron arvosta vuosittain.

Osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi on syytä pohtia kaikkia käytettävissä olevia keinoja ja myös uusia lainsäädännöllisiä tukitoimia, joiden avulla yhteistyötä eri oppilaitosten, kuntien, yritysten ja työvoimapalvelujen kesken voidaan terävöittää työvoimapulan voittamiseksi.

### **Fingridin kantaverkon kehittäminen Itä-Suomessa**

Perustelu: Fingrid on laatinut kehittämissuunnitelman Suomen kantaverkolle seuraavalle kymmenvuotiskaudelle 2022–2031. Suunnitelman keskeisinä tavoitteina on turvata valtakunnallinen sähkön siirtokapasiteetti ja verkon toiminnan vakaus muuttuvassa toimintaympäristössä. Kasvavia haasteita siirtoverkolle asettavat sähkön tuotantorakenteen muuttuminen vähäpäästöisemmäksi sekä yhteiskunnan voimakas sähköistyminen.

Kehittämissuunnitelmassa suunnitellut investoinnit keskittyvät pohjois-etelä- suuntaisten yhteyksien vahvistamiseen. Investoinnit kohdentuvat vahvasti Länsi- ja Keski-Suomen halki kulkeviin voimalinjoihin. Itä-Suomi Kainuusta Etelä-Karjalaan jää käytännössä investointien ulkopuolelle. Savo-Karjalan alueelle suunnitellut vähäiset investoinnit koostuvat lähinnä käyttövarmuuden turvaamiseen ikääntyneiden rakenteiden ylläpitoinvestointien turvin, kuten uusimalla vanhoja puupylväsrakenteisia voimajohtoja. Tarvetta sähkönsiirtokapasiteetin vahvistamiseen ei suunnitelmassa ole tunnistettu.

Fingridin tulisi käynnistää suunnittelu ja tarkemmat keskustelut itäisten maakuntien toimijoiden kanssa uuden pohjois-etelä- suuntaisen itäisen kantaverkkoyhteyden luomiseksi Kainuusta Pohjois-Karjalaan (Nurmes-Lieksa-Uimaharju-Kontiolahti-Joensuu-Kitee) ja jatkuen edelleen Etelä-Karjalaan. Uusi yhteys palvelisi valtakunnan verkon tarpeita sekä itäisen Suomen teollisuuden investointihankkeita ja idän tuulivoimapotentialin hyödyntämistä.

Kantaverkon vahvistamissuunnitelmassa on nostettava jo lähivuosina toteuttavien investointien listalle 400 kV:n yhteyden ulottaminen Kontiolahti - Joensuu -alueelle sekä kantaverkkoliittymän ja kytkinaseman perustaminen Joensuun Niinivaaralle.

### **Kansallinen kehittämisrahoitus aluekehitykseen**

Perustelu: Alueiden kestävä kasvun ja elinvoiman tukemisen kansallisen rahoituksen on oltavaa pitkäjänteistä ja sen määrää tulee tulevaisuudessa lisätä. EU:n alue- ja rakennepolitiikan rahoituksen varjolla ei tule ajaa kansallista kehittämisrahoitusta alas. Rahoitus mahdollistaa myös nopean reagoinnin Venäjä-pakotteiden aiheuttamiin aluetalouden haasteisiin.

Kuluneella hallituskaudella on alueiden kestävä kasvun ja uudistumisen varmistamiseksi kaikille maakunnan liitoille kohdennettu kansallista aluekehittämisrahaa eli ns. AKKE-rahaa. Kansallinen rahoitus on toiminut nopeasti ja joustavasti kohdennettuna maakuntaohjelmien

toimeenpanon välineenä, jolla pienillä panostuksilla on pystytty saamaan merkittäviä vipuvaikutuksia. Rahoitusta on voitu myöntää alueen omien tarpeiden mukaisesti, esimerkiksi EU:n alueidenvälisen kehittämis- ja tutkimushankkeiden valmistelemiseksi, älykkään erikoistumisen ja osaamisen täsmähankkeisiin sekä maakunnan toimijoiden väliseen sopimukseen perustuviin toimenpiteisiin. AKKE-rahoituksella on voitu rakentaa pohjaa uusille elinkeino- ja osaamispoliittisille avauksille alueellisella tasolla ja hakea jatkotyöhön isompia kansallisia ja kansainvälisiä julkisia ja yksityisiä rahoituksia.

Uuden EU-ohjelmakauden myötä käynnistyy myös Uudistuva ja osaava Suomi 2021–2027 -ohjelman toteutus. EU:n alue- ja rakennepolitiikan ja kansallisen aluekehittämisrahoituksen tulee olla EU:n additionaliteetti-periaatteen mukaisesti toisiaan täydentävää. Kansallista aluekehittämisrahoitusta on oltava myös tulevaisuudessa, koska se tukee uusien ideoiden ja investointien ensi vaiheen suunnittelua ja kypsyttämistä ja siten valmiustason nostoa hakea EU-hankerahoitusta niin kansallisesta EU-ohjelmasta kuin suorista komission rahoitusohjelmista.

Kuluvana vuonna käytyihin aluekehittämiskeskusteluihin liittyen kohdennetaan AKKE-momentin määrärahaa yhteen tai useampaan kunkin maakunnan keskusteluteemaan toimenpiteiden vauhdittamiseen. Neuvottelumenettelyä on kehitetty useiden vuosien ajan. ALKE-keskusteluissa sovittujen toimien toteutukseen on oltava kansallista pitkäjänteistä rahoitusta, jotta toimenpiteiden vaikuttavuus turvataan eikä siis vain kertaluontoiseen rahoitukseen. Maakunnan liiton on itse voitava tosiasiallisesti päättää AKKE-rahoituksen kohdentamisesta kehittämisen kärkiä toteuttaviin hankkeisiin. **Omaehtoinen kehittäminen vaarantuu**, mikäli kunkin maakunnan käytettävissä oleva rajallinen määräraha kiintiöidään TEM:n päätöksessä.

### ***Vihreän kasvun investoinnit***

#### **Nurmeksen biotehdasinvestoinnit**

Kokonaiskustannusarvio 6 + 18 milj. euroa, valtion osuus 1,15 + 2,5 milj. euroa

Perustelu: Nurmeksen vihreä teollisuuden alueelle rakennetaan kaksi isoa biotehdasta. Tehtailla on merkittävä aluetaloudellinen vaikutus sekä vero- että kantorahatuloina. Tehtaiden yhteinen ilmastohyöty on 54 000 tonnia CO<sub>2</sub>-etua ilmastovaikutusten osalta.

Molempien tehtaiden teknologiat on myös jo pilotoitu muualla (hiilitehdas Hirvensalmella ja biodieseltehdas Kiinassa (2 kpl) ja Italiassa. Molempien hankkeiden yksityinen rahoitus on olemassa. Toteutusaikataulu: hiilitehdas 2022, biohiilitehdas 2023.

#### **Kevätniemen bioterminaalialueen teollisuussivuraide**

Kustannusarvio 1,9 milj. euroa

Perustelu: Lieksan Kevätniemen puuterminaalialue on ollut ja on jatkossakin merkittävien yritysinvestointien kohde. Osana alueen kehittämistä teollisuussivuraiteen toteuttaminen palvelee yritysten logistiikkahaasteiden ja kustannusten ratkaisemista.

Teollisuussivuraiteella on merkittävä vihreän siirtymän vaikutus, koska kuljetukset siirtyvät silloin kumipyöriltä raiteille.

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

Perustelu: Outokummun kaupungilla on kunnianhimoinen kaivannaisalan kehittämishankekokonaisuus nimeltä Outokumpu Mining Camp, joka sisältää seuraavat osa-alueet:

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

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

## **Kiteen Puhoksen teollisuus- ja satama-alueen kokonaisvaltainen kehittäminen vastaamaan nykyaikaisen teollisuus- ja liiketoiminnan vaatimuksia**

Perustelu: Kyseessä on 416 hehtaarin suuruinen teollisuusalueeksi kaavoitettu määräala. Alue sisältää mm. entisen lastulevytehtaan/Isku, Hexionin ja Surfactorin tuotantolaitokset ja Stora Enson saha-alueen (n. 56 hehtaaria). Välittömästi teollisuusalueen vieressä on satama-alue, jolla on virallisen kansainvälisen sataman status. Alue omaa kaavoitettuna teollisuusalueena laajan ja monipuolisen hyödyntämispotentiaalin. Alueelle on erinomaiset liikenneyhteydet muun muassa 6-tieltä, sataman kautta ja rautateitse.

Stora Enson saha-alue sisältää yhteensä 54 000 neliometriä rakennettua tilaa. Alueella sijaitsee teollisuushalleja, pressuhalleja ja toimistotiloja. Alueen sähköliittymien yhteisteho on n. 10 MW. Neuvottelut teollisuusalueen jatkokäytöstä ovat edenneet Stora Enson vetämänä yhteistyössä Kiteen kaupungin, Keski-Karjalan Kehitysyhtiön ja Business Joensuun kanssa. Alue kokonaisuudessaan olisi uuden toimijan käytettävissä.

Kokonaisuutena alue kaipaa kunnostustoimenpiteitä, muun muassa pihojen asfalttipinta on paikoin huonokuntoista johtuen raskaasta liikennöinnistä. Varsinaisten tuotantotilojen kunnostustarvetta täytyy harkita tulevan jatkokäytön tarpeet huomioiden. Satama-alueelle johtavat kaksi tietä kaipaavat peruskunnostusta ja samoin koko ympäröivä alue siistimistä. Sataman yhteydessä oleva hallirakennus on hyvässä kunnossa. On myös syytä harkita pistoraitteen kunnostamista/rakentamista rautatiekuljetusten yleistyessä.

Aluetta kehitetään ja markkinoidaan yhteistyössä alueen omistajan Stora Enson kanssa. Käytyjen keskusteluiden perusteella on mahdollista, että alue kokonaisuudessaan päätyisi yhdelle toimijalle tai alueelle rakennetaan useamman toimijan ekosysteemi. KETI on tehnyt



yhteistyössä Kiteen kaupungin kanssa mm. perusselvityksen palvelinkeskuksen sijoittamisesta alueelle. Viimeistään alkuvuodesta 2022 ympäristön ennallistamiseen liittyvät toimenpiteet tulisi olla selvillä. Vuoden 2022 aikana on tavoite saada uusi toimija aloittamaan alueella, mikä osaltaan edellyttää merkittävää investointitukea toiminnan käynnistämisvaiheessa.

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

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

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

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

### **Lakelandin nostaminen kansainvälisessä matkailun markkinoinnissa**

Perustelu: Järvi-Suomi on yksi Suomen matkailun neljästä suuralueesta. Muut suuralueet ovat pääkaupunkiseutu, rannikko-saaristo-alue ja Lappi. Järvi-Suomea markkinoidaan Lakeland -brändin alla. Lakeland koostuu pienemmistä kokonaisuuksista kattaen seuraavat alueet ja maakunnat:

- itäinen Järvi-Suomi: Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo
- läntinen Järvi-Suomi: Keski-Suomi, Pirkanmaa, Kanta-Häme ja Päijät-Häme

Matkailu on keskeinen ja merkittävä elinkeino Lakeland-alueella. Järvi-Suomen maakuntajohtajat ja matkailuorganisaatiot solmivatkin vuonna 2019 yhteistyösopimuksen Visit Finlandin kanssa Järvi-Suomen suuralueyhteistyöstä kansainvälisillä markkinoilla. Suuralueyhteistyöllä on laadittu Lakelandin visio vuoteen 2030, jonka mukaisesti Lakeland on maailman kiinnostavin järviolue, vetovoimainen ja tunnettu ympärivuotinen rentouttavan loman kohde.

Koronakriisi on ajanut matkailun ahdinkoon niin Lakeland- kuin muillakin matkailualueilla. Huoli Lapin matkailun tilanteesta on pysynyt julkisen keskustelun fokuksessa ja Lakeland-

alueen matkailukriisi on paljolti jäänyt sen varjoon. Monet Lakeland-alueen matkailualan yritykset ovat koronakriisin ja venäläisten asiakkaiden poistuttua kriittisessä tilanteessa. Kriisistä elpymiseen, matkailun kehittämiseen ja yhteiseen edunvalvontaan on pureuduttu tiivistämällä Lakeland-yhteistyötä. Yhtenä tärkeänä asiana on alueen yhteinen kansainvälinen markkinointi. Visit Finlandin on vahvistettava Lakelandin roolia ja näkyvyyttä Suomen kansainvälisessä matkailumarkkinoinnissa.

## Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

### Kärkihanke: Hyvinvoinnin ja terveyden innovaatio-osaamiskeskittymä

Kokonaiskustannusarvio: Investoinnit: Yhteisen innovaatiokeskittymän vaatimat soveltavat tutkimustilat ja rakenne 3 milj. euroa. Hyvinvoinnin data-allas (Karelian innovaatioympäristön tuottamien data-aineistojen tietoturallinen datavarasto/pseudonymisoidut aineistot koulutus & TKI) 1 milj. euroa; Kehittäminen: Soveltavan tutkimustoiminnan ja pitkäaikaisten seuranta- ja kokemustietoon perustuvien projektien käynnistäminen 2 milj. euroa

Perustelu: Karelia-ammattikorkeakoulu esittää laajan, maakunnallisen hyvinvoinnin ja terveyden innovaatiokeskittymän luomista Pohjois-Karjalaan. Sen keskeinen tehtävä on paneutua Pohjois-Karjalan tunnistettuihin hyvinvointi- ja terveyshaasteisiin, ja luoda soveltavan kehittämis-, innovaatio- ja tutkimustoiminnan osaamiskeskittymä haasteisiin vastaamiseksi. Innovaatio-osaamiskeskittymän lähtökohtina ovat ilmiölähtöinen ja vaikuttavuusperusteinen toiminta, tiedolla johtamisen rakenteen ja osaamisen vahvistaminen sekä hiljaisten signaalien systematisoitui tarkastelu hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi.

Innovaatiokeskittymän rakentamiseksi on investoitava uudenlaiseen ympäristöön, joka kokoaa yhteen alueen eri toimijat uudistuvan hyvinvointialueen tarpeisiin. Keskeisiä kohderyhmiä ovat sosiaali- ja terveysalan ja hyvinvointialan yrittäjät, järjestöt, alueen oppilaitokset, kunnat ja Siun sote. Innovaatiokeskittymän myötä Pohjois-Karjalasta muodostuu hyvinvoinnin, terveyden ja ikäystävällisyyden mallimaakunta.

Osaamiskeskittymä luo innovaatiolähtöistä soveltavaa tutkimus- ja kehittämistoimintaa työelämän muutoksen vaatiman osaamisen uudistamiseksi. Sosiaali- ja terveysalan kannalta keskeinen asia on työvoiman saatavuuden varmistaminen. Tähän tarvitaan pikaisesti kestävää työ- ja koulutusperäistä maahanmuuttoa sekä alan ja maakunnan houkuttelevuuden kasvattamista. Konkreettinen esitettävä toimenpide henkilöstön saatavuuden lisäämiseksi maakunnan reuna-alueilla on sinne työllistyvien vastavalmistuneiden opintolainan takaisinmaksuvelvoitteen poistaminen määritellyillä kriteereillä sekä maakunnan sisäisen työmatkaliikenteen edesauttaminen. Innovaatiokeskittymä tuottaa tietoa työvoiman ja osaamisen liikkuvuutta edistävien yhteiskunnallisten muutosten tueksi. Edellä kuvatut asiat liittyvät eri sukupolvikokemuksiin, erilaisiin kulttuuritaustoihin sekä kyvykkyyksiin. Innovaatiokeskittymän erityinen haaste on kehittää samanaikaisesti sote- ja hyte- alan palvelujen tuottavuutta ja vaikuttavuutta sekä työhyvinvointia. Tämä tapahtuu monitoimijaisen kokeilutoiminnan avulla ja työntekijöitä osallistaen.

Innovaatiokeskittymä sisältää pitkien välimatkojen sote- ja hyte living labin (kokeiluympäristön), jolla toimijoiden yhteistyönä teknologiaa ja uusia toimintamalleja tutkien ja kehittäen luodaan edellytyksiä sotepalvelujen saatavuudelle koko maakunnan alueella. Tarvitaan paitsi teknologian ja digitalisaation suomien mahdollisuuksien nykyistä parempaa hyödyntämistä, myös kansalaislähtöistä ihmisen arjesta nousevan kokemustiedon hyödyntämistä palvelujen kehittämisessä. Tavoitteena on edistää eri ikäisten pohjoiskarjalaisten hyvää ja merkityksellistä arkea. Toteutus on vuosina 2022-2025.

## Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

### Kärkihanke: Kolin kansallispuistoa ympäröivän matkailualueen kehittäminen

Perustelu: Koli ja Kolin kansallispuisto on Pohjois-Karjalan matkailun helmi ja arvokas kansallismaisema. Kolin matkailu on kehittynyt suotuisasti ja pelkästään kansallispuistossa vierailee vuosittain noin 200 000 asiakasta. Kävijät jättävät paikallistalouteen yli 20 miljoonan euron matkailutulot vuosittain. Alueella on kuitenkin runsaasti kehittämistarpeita niin infrastruktuurissa kuin palveluissakin.

Kolin kansallispuistoa ympäröivän matkailualueen pitkäjänteinen kehittäminen kohti Kolin Iso Kuva 2050 -matkailuvision on erittäin tärkeää. Tarvitaan investointeja matkailun vetovoimatarjontaan, kansallispuiston palveluvarustukseen, joukkoliikenneyhteyksiin, saavutettavuuteen ja kestäväan matkailuun. Vision toteutuminen edellyttää esimerkiksi Ukko-Kolin, Kolin kylän ja Kolin sataman pysäköintialueiden ja kevyen liikenteen väylien kehittämistä sekä innovatiivisten julkisten liikenneyhteyksien tuottamista.

### Kolin Luontokeskus Ukon asiakaspalvelun kehittäminen ja näyttelyiden uudistaminen

Kustannusarvio: 350 000 euroa, TA momentti 35.52

Perustelu: Kolin luontokeskus Ukko on Suomen suosituimpia luontokeskuksia käyntimäärin mitattuna (lähes 90 000 käyntiä vuonna 2020). Asiakastyytyväisyys on toistaiseksi pysynyt hyvällä tasolla. Ukon näyttelyitä on uudistettu viimeksi vuonna 2014, joten ne ovat jo tulleet uudistamisikään.

Luontokeskus Ukon uusi toimintakonsepti on toimia paitsi Kolin kansallispuiston ja matkailualueen, myös koko Pohjois-Karjalan biosfäärialueen näyteikkunana ja luontoretkeilyn neuvontapisteinä. Informaation saatavuutta halutaan parantaa ja koko asiakaspalveluprosessia sujuvoittaa tilajärjestelyin ja nykyaikaisin, kosketusnäyttöihin perustuvien tietosisäillä. Perinteisen asiakaspalvelun muodot saavat rinnalleen muitakin digitaalisia palveluja, mutta Ukossa tullaan säilyttämään myös asiakkaan kasvokkain kohtaamisen mahdollisuus. Metsähallituksen palveluita täydentävät yritysten tuottamat kahvila-, matkamuistomyynti- ja välinevuokrauspalvelut.

Vuonna 2020 on aloitettu asiakastilojen tilasuunnittelu sekä näyttelyiden konseptisuunnittelu. Kiinteistöön liittyviä kiireellisiä taloteknisiä kunnostuksia on myös tehty. Tätä työtä on rahoitettu vuosien 2020–2021 aikana valtion siirtomäärärahalla (ns. tulevaisuusinvestoinnit) noin 100 000 eurolla. Olemassa olevalla rahoituksella voidaan myös toteuttaa uusi retkinäyttely vuoden 2022 aikana. Päänäyttelyn suunnittelu ja toteutus, joka voisi ajoittua vuosiin 2022–2024, on vielä rahoittamatta.

### Valkoposkihanhen (*Branta leucopsis*) suojelustatuksen muuttaminen

Perustelu: Venäjällä pesivä ja pääosin Alankomaissa talvehtiva valkoposkihanhikanta on ollut voimakkaassa kasvussa ja lajin maailmankannaksi arvioidaan jo yli 1 300 000 yksilöä. Venäjän tundralla pesivä populaatio on kasvanut vuodesta 1980 lähtien noin 30-kertaiseksi ja merkittävä osa tästä kannasta muuttaa Suomen kautta sekä keväällä että syksyllä. Valkoposki ei ole enää uhanalainen laji, joten se ei tarvitse nykyisin kaltaista suojelua.

Valkoposkihanhet aiheuttavat erityisesti maataloille mittavia vahinkoja sekä lisätyötä ja -kustannuksia. Valkoposkihanhien aiheuttamia viljelysvahinkoja korvattiin Pohjois-Karjalassa vuonna 2020 yli 7 000 hehtaarin pinta-alasta lähes kolmella miljoonalla eurolla. Tämä oli noin 80 % rauhoitettujen eläinten maa-, metsä- ja kalataloudelle ja rakennuksille aiheutuneista vahingoista maksetuista korvauksista koko Suomessa. Valkoposkihanhen kannan säätely metsästäjällä vähentäisi vahinkoja ja niistä maksettavia korvauksia merkittävästi ja kestäväällä tavalla.

Suomi edistää yhteistyössä muiden valkoposkihanhien aiheuttamista vahingoista kärsivien Euroopan unionin jäsenmaiden sekä Bernin sopimuksen (Yleissopimus Euroopan luonnonvaraisen kasviston ja eläimistön sekä niiden elinympäristöjen suojelusta) puitteissa myös Euroopan unionin ulkopuolisen maiden kanssa valkoposkihanhen siirtämistä Bernin sopimuksen liitteeseen III ja sisällyttämistä lintudirektiivin liitteeseen II kannanhallinnan mahdollistamiseksi. Esitys on maa- ja metsätalousministeriön ja ympäristöministeriön asettaman Valkoposkihanhityöryhmän (elokuu 2020) esityksen mukainen.

Näiden kansainväliseen sopimukseen ja Euroopan unionin säädöksiin tehtävien muutosten jälkeen valkoposkihanhi on mahdollista siirtää kansallisesti luonnonsuojelulailla rauhoitetusta lajista metsästyslain mukaiseksi metsästettäväksi riistalajiksi.

Bernin sopimuksessa ja lintudirektiivissä (Euroopan neuvoston ja parlamentin lintujen suojelusta antama direktiivi 2009/147/C) tarvittavien muutosten aikataulua on vaikea arvioida, mutta on useita vuosia. Lainsäädäntömuutokset kansalliseen lainsäädäntöön eli metsästyslakiin ja luonnonsuojelulakiin ovat toteutettavissa nopeasti eli noin vuodessa. Vahinkojen korvaus viljelijöille tulee ratkaista samanaikaisesti valkoposkihanhen suojelustatuksen kanssa.

### **Koitajoen virkistyskäyttö ja reittikokonaisuus**

Kustannusarvio: 200 000 euroa, TA momentti 35.52

Perustelu: Ilomantsissa sijaitsevan Koitajoen alueen virkistyskäyttöä palveleva reittikokonaisuus rakenteineen on ollut pitkään vailla investointeja, mikä näkyy jo infrastruktuurin heikkenevänä kuntona. Alueelle tarvitaan virkistyskäytön suunnitelma, jossa tarkastellaan kehitettävät ja ylläpidettävät reitti yhteydet viitoituksineen, laaditaan palveluvarustuksen kunnostussuunnitelma ja toteutetaan kunnostukset. Tavoitteena on kehittää Koitajoesta vaihtoehtoinen retkeilykohde Pohjois-Karjalan ruuhkaisemmille luontokohteille, ja mahdollistaa matkailijoiden pidempi viipymä maakunnassa ja erityisesti Ilomantsin alueella.

### **Suomen ympäristökeskuksen toimintojen vahvistaminen Joensuussa**

Perustelu: Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) Joensuun toimipaikassa on noin 15 työntekijää ja toimipaikka muutti marraskuussa 2020 uusiin Metla-taloon remontoituihin monitoimitiloihin. Joensuun toimipaikassa tehtävä tutkimus on laaja-alaista ja monitieteistä. Toimipaikan tutkimus kattaa monitieteisen luonnonvarojen kestävä käytön, luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalvelujen, yhdyskuntarakenteen kestävyden ja elinympäristöjen laadun sekä monipaikkaisen asumisen tutkimuksen. SYKE:ssä käynnissä olevissa hankkeissa tuetaan kestävään bio- ja kiertotalouteen siirtymistä pohjoiskarjalaisissa kunnissa, kaupungeissa, kylissä, kotitalouksissa ja yrityksissä.

SYKE Joensuun toimipaikassa sijaitsevassa Mekatronikka-tilassa kehitetään uudenlaisia menetelmiä ympäristöhavainnointiin, ympäristöä koskevan tiedon tuotantoon sekä

hallintaan hyödyntäen uusinta teknologiaa, kuten dronit, konenäkö ja robotiikka, reaaliaikaiset etäohjattavat automaatiosovellukset sekä monipuolinen radiotekniikka. SYKEssä tutkimuksen IoT-alustaksi kehitetty EnviCal Manager (ECM) järjestelmä mahdollistaa nopeat ja kustannustehokkaat digipilotit, joissa tällä hetkellä kehitysyhteistyökumppaneina toimivat muun muassa Itä-Suomen yliopisto sekä Joensuu kaupunki.

Tutkimuksen ja kehittämisen painopisteet tarjoavat hyvän lähtökohdan SYKEN toiminnan vahvistamiselle ja pitkän aikavälin kehittämiseksi yhteistyössä alueen muiden toimijoiden kuten Itä-Suomen yliopiston, Karelia-ammattikorkeakoulun, Pohjois-Karjalan maakuntaliiton, Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen, Euroopan metsäinstituutin ja Luonnonvarakeskuksen kanssa. SYKEN Joensuun toimipaikan tutkijat ovat aktiivisesti ja monipuolisesti mukana SYKEN eri keskusten laajoissa kansallisissa ja kansainvälisissä hankkeissa ja prosesseissa. Kansainvälisesti yhtenä vahvuutena ovat Venäjä-yhteistyöhankkeet. Toimipaikan myötä Pohjois-Karjala on noussut monen valtakunnallisen hankkeen merkittäväksi kohdealueeksi. Näistä esimerkkeinä muuan muassa LIFE IP CIRCWASTE, LIFE IP FRESHABIT sekä FISU (Finnish Sustainable Communities) ja HINKU (Hiilineutraalit kunnat) -verkostot. SYKE on myös mukana Pohjois-Karjalassa toimivassa Green Hub -yhteistyöverkostossa.

SYKEN toimintojen kehittäminen Joensuussa vaatii tuekseen vahvojen yhteistyöverkostojen lisäksi tutkimusrahoituksen saatavuuden varmistamista. Olennaisessa asemassa on toimipisteessä olemassa olevan osaamisen tunnistaminen, sitouttaminen ja parempi hyödyntäminen maakunnallisessa kehittämisessä. Tutkimuslaitosten ja yritysten alueelliset toimipisteet tarjoavat maakunnalle merkittävän yhteistyökanavan niin valtakunnallisesti kuin kansainvälisesti. Paikkariippumattoman työnteon yleistymisen lisää SYKEN ja muiden valtakunnallisten organisaatioiden henkilöstön kiinnostusta työskennellä ainakin osa-aikaisesti maakunnasta käsin. Näiden monipaikkaisten työntekijöiden ja asukkaiden sitouttaminen alueelle on tärkeää ja alueelliset toimipisteet voivat toimia merkittävänä paikkariippumattoman työnteon tukikohtina.

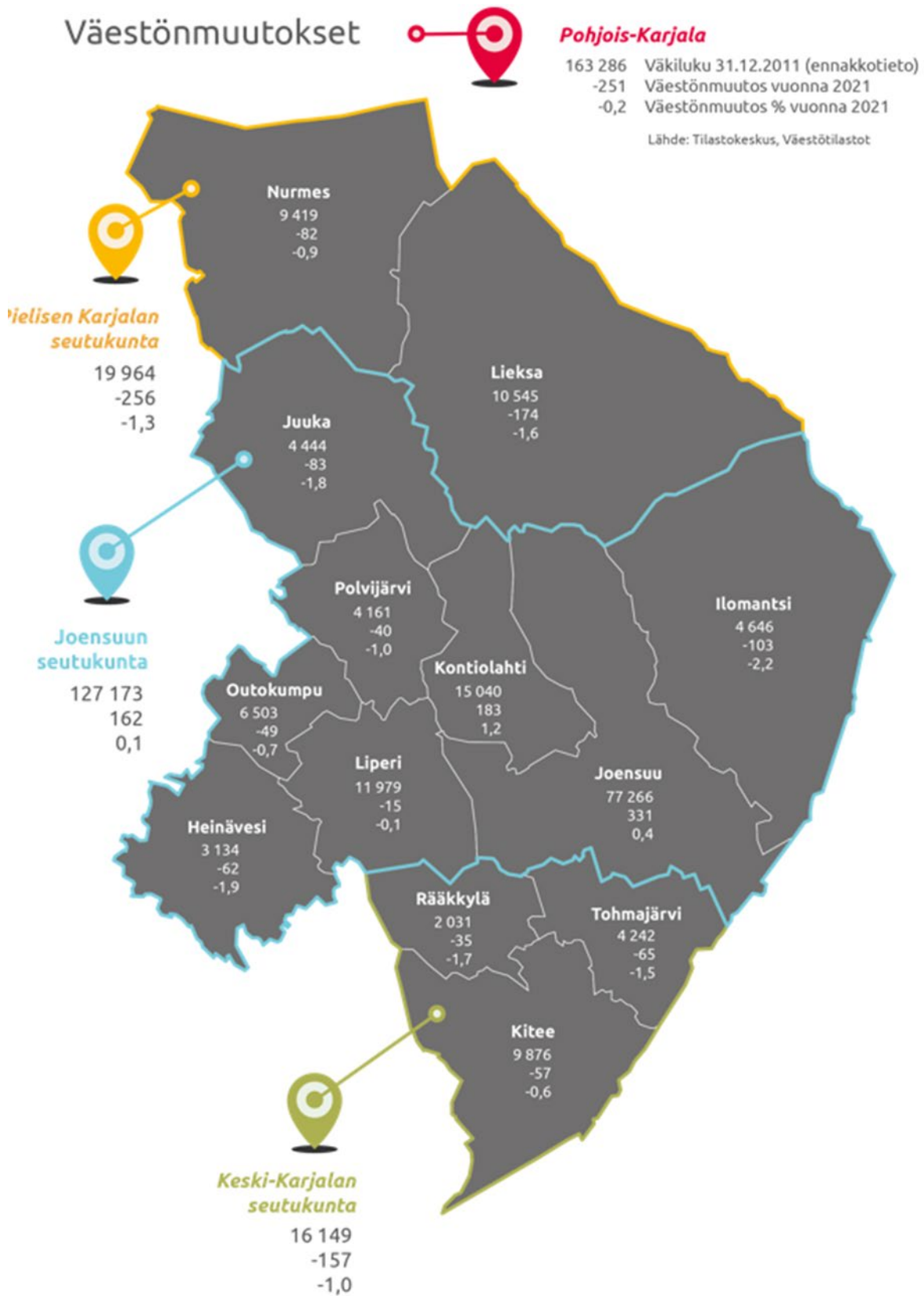
### **Ruohon lukeminen puhtaaksi raaka-aineeksi liikennebiokaasun valmistuksessa**

Perustelu: Ruoho tulisi lukea puhtaaksi raaka-aineeksi liikennebiokaasun valmistuksessa, jolloin biokaasulaitoksen ympäristöluvassa ei sovellettaisi jätteen määritelmää. Käytännössä kyse on taksonomiamuutoksesta.

### **Outokummun vanhan rautatieaseman ratapiha-alueen kaivostoiminnan aikaisten maamassojen vaihto**

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

**Liite 1. Pohjois-Karjalan väestömuutokset 2021**









POHJOIS-KARJALA  
*Maakuntaliitto*