

Pohjois-Karjalan esitykset hallitusohjelmaan

I Tulevaisuuden osaaminen

1. Osaamisen ja tutkimuksen Suomi – tutkimus- ja koulutusorganisaatioiden perustoimintaresurssit, koko maan kattava koulutusverkosto

Koulutusorganisaatioiden ja tutkimuslaitosten perustoimintaresurssit turvataan koko maassa, samalla koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan kehittämisen edellytyksiä vahvistetaan.

Korkealaatuinen koulutus on Pohjois-Karjalan menestymisen keskeinen edellytys. Työ- ja koulutuspolitiikan tavoitteiden yhteensovittaminen on väestörakenteen ja työelämän muutosten oloissa yhä merkityksellisempää alueen hyvinvoinnin, elinvoiman ja kasvun turvaamiseksi. Pohjois-Karjalassa on vahvaa kansainvälistä huippututkimusta ja tunnustettua osaamista monilla aloilla, mm. metsäsektorilla. Vireillä on useita merkittäviä elinkeinoelämää palvelevia tutkimus-, koulutus- ja innovaatioinvestointeja. Kaikilla maakunnan koulutuksenjärjestäjillä on kehittämistavoitteita koulutuksen laadun, kilpailukyvyn ja vaikuttavuuden turvaamiseksi. Opetus- ja kulttuuriministeriön tulee tukea koulutustarjonnan, tutkimuksen ja innovaatiotoiminnan kehittämisen edellytyksiä. Koulutusorganisaatioiden ja tutkimuslaitosten perustoimintaresurssien on oltava kunnossa.

2. Vihreät teolliset investoinnit liikkeelle, Suomi houkuttelevammaksi investointikohteena

Vihreiden teollisten investointien liikkeellelähtöä vauhditetaan kotimaisen energiantuotannon kasvattamiseksi ja omavaraisuusasteen nostamiseksi. Lisätään rahoitusta uusille vihreän teollisuuden investoinneille. Samalla vastataan ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin ja edistetään rakennemuutosta kohti vähähiilisempää ja omavaraisempaa yhteiskuntaa.

Vihreän siirtymän edistäminen on sekä EU:n keskeinen tavoite että kotimaisen energiatuotannon ja huoltovarmuuden kannalta välttämätön kehityssuunta. Se tukee rakennemuutosta kohti hiilineutraalia hyvinvointiyhteiskuntaa ja samalla sen avulla muutetaan ilmasto- ja ympäristöhaasteita mahdollisuuksiksi. Onkin ehdottoman tärkeää ohjata resursseja rakennemuutosta vauhdittaviin vihreisiin yritysinvestointeihin. Pohjois-Karjalassa on vireillä kymmenkunta uuden sukupolven teollista investointia. Näiden toteutuminen olisi erittäin merkittävä kasvusysäys Pohjois-Karjalan aluetaloudelle. Investoinnit ovat valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä. Investoinnit edistävät Suomen energian omavaraisuusastetta ja huoltovarmuutta, talouden elpymistä, kestävästä kasvusta, vihreää siirtymää ja digitalisaatiota. Investoinneilla on merkittävä työllistävä vaikutus. Koettu maariski saattaa Itä-Suomessa olla keskimääräistä suurempi, mikä vaikuttaa Invest In -toimintaan - tämä tulee huomioida toimenpiteissä.

3. Osaavan työvoiman saatavuus – konkreettiset esitykset kansainvälisten osaajien saamiseksi, koulutusperäisen maahanmuuton vahvistamiseksi ja työlupien helpottamiseksi

Työ- ja koulutusperäiseen maahanmuuttoon ja Suomen houkuttelevuuteen panostetaan, samalla maahanmuuttajien integroitumista suomalaiseen yhteiskuntaan ja työelämään edistetään osaavan työvoiman saatavuuden turvaamiseksi erityisesti väestörakenteeltaan haasteellisilla alueilla.

Väestörakenteen ikääntyessä työikäisen väestön määrä pienenee ja osaavan työvoiman saatavuus nousee aluekehittämisen keskeiseksi kysymykseksi. Työvoiman tarjontaa on vahvistettava hyödyntämällä koko työvoimapotentiaali, jatkuvaan oppimisen hyvät käytännöt ja uudistuvien työvoimapalvelujen tarjoamat mahdollisuudet sekä panostamalla koulutus- ja työperäiseen maahanmuuttoon. Koulutus- ja työvoimapalvelujen resurssien on oltava kunnossa ja niiden mitoituksessa on huomioitava osaavan työvoiman saatavuuden turvaaminen.

Työ- ja koulutusperäiseen maahanmuuttoon on panostettava ja maahanmuuttajien integroitumista suomalaiseen yhteiskuntaan ja työelämään edistettävä mm. pilotoimalla työ- ja yrittäjyysperäisen maahanmuuton kokeiluhankkeita. Maakunnassa on kehitettävä veto- ja pitovoimaa tukevia palveluita sekä joustavia osaamisen kehittämisen polkuja niin, että kansainvälisiä osaajia saadaan sujuvasti alueen eri toimialojen tarpeisiin. Tarvitaan sekä Pohjois-Karjalassa jo olevien kansainvälisten opiskelijoiden, kausityöntekijöiden ja maahanmuuttajien työllistymisen tukemista että ulkomaille kohdentuvaa kansainvälisten osaajien rekrytointia. Osaajapulan ratkaiseminen edellyttää myös koko Suomen houkuttelevuuden lisäämistä kansainvälisten osaajien ja yritysten silmissä. Koulutusperäisen maahanmuuton esteitä on poistettava ja lupamenettelyjä on sujuvoitettava.

II Rajamaakuntien ja Itä-Suomen kehitysedellytykset muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa

4. Tuulivoiman mahdollistaminen itäisessä Suomessa ja kompensatiomalli

Energiaomavaraisuuden lisäämiseksi etsitään ratkaisuja tuulivoiman lisärakentamisen ja aluevalvonnan yhteensovittamiseksi siten, että tuulivoiman lisärakentaminen on nykyistä laajemmin myös itäisessä Suomessa. Luodaan kompensatiomalli kunnille, jotka eivät puolustusveloitteen takia pysty hyötymään tuulivoiman rakentamisesta.

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

5. Uusi kantaverkkolinjaus Kainuusta Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan

Itäiseen Suomeen rakennetaan uusi kantaverkkoyhteys Kainuun ja Pohjois-Karjalan kautta Etelä-Karjalaan.

Fingridin tulisi käynnistää välittömästi suunnittelu ja tarkemmat keskustelut itäisten maakuntien toimijoiden kanssa uuden pohjois-eteläsuuntaisen itäisen kantaverkkoyhteyden luomiseksi Kainuusta Pohjois-Karjalaan (Nurmes–Lieksa–Uimaharju–Kontiolahti–Joensuu–Kitee) ja jatkuen edelleen Etelä-Karjalaan.

Uusi yhteys, ns. Vaara-linja, palvelisi valtakunnan verkon tarpeita sekä itäisen Suomen teollisuuden investointihankkeita, idän tuulivoimapotentiaalin hyödyntämistä ja vauhdittaisi vetytalouteen siirtymistä.

On tärkeää, että maatuulivoimaa rakennetaan kasvavassa määrin myös Itä- ja Pohjois-Suomeen, jolloin maantieteellisesti hajautuneempi tuulivoima tuottaa sähköä tasaisemmin kuin alueellisesti keskittynyt tuulivoima. Tämä on koko Suomen energiatuotannon turvaamisen kannalta tärkeä asia.

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

Itä-Suomen tulevaisuuden elinvoiman kannalta ehkäpä merkittävimmät kysymykset liittyvät vetytalouden mahdollisuuksiin ja energiansiirtojärjestelmien rooliin vetytalouden mahdollistajana. Itä- ja Kaakkois-Suomessa on tehty ansiokasta selvitystyötä vetytalouden kehittämiseksi. Vetytalouteen siirtyminen edellyttää merkittäviä kantaverkkoinvestointeja. Nykyisen kantaverkon rajoitteet itäisessä Suomessa näkyvät myös siinä, miten rajoitetusti aurinkovoimaa voidaan liittää nykyiseen verkkoon. Laajemminkin nykyistä kantaverkkoa Itä-Suomessa on vahvistettava 400 kV linjoiksi.

6. Rajamaakuntien kehitys ja Itä-Suomen kehityspaketti

Kansainvälisen toimintaympäristön muutoksesta eniten kärsivän Itä-Suomen kehityksen edellytyksiä vahvistetaan laaja-alaisella kehityspaketilla.

Venäjä-yhteistyöhön tarkoitettu rahoitus kohdennetaan tilanteesta eniten kärsiville alueille, jonne rahoitus alun perin oli tarkoitettukin. Raja-alueohjelmiin jo varattu kansallinen rahoitusosuus siirretään kansallisiin aluekehitysrähoihin rajamaakunnille.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan muutti rajamaakuntien ja itäisen Suomen geopoliittista asemaa. Vaikutukset korostuvat rajamaakunnissa, joilla oli tiivistä yhteistyötä Venäjälle niin kaupan, matkailun ja TKI-toiminnan aloilla kuin kansalaisyhteiskunnan tasolla. Vaikutukset näkyvät erityisesti liikenteessä ja logistiikassa, turvallisuusympäristössä, energiataloudessa ja huoltovarmuudessa sekä työvoimakysymyksissä. Venäläiset matkailijat olivat erittäin tärkeitä matkailun ja kaupan kehitykselle. Matkailupalveluihin ja kauppaan jää pitkäaikainen aukko venäläismatkailijoiden vähentymisen vuoksi.

Pohjois-Karjalan yritysten vienti Venäjälle oli noin 130 miljoonaa euroa, mikä tarkoittaa noin 1 300 työpaikkaa. Osuus maakunnan kokonaisviennistä oli 10 % eli lähes kaksi kertaa niin suuri kuin valtakunnallisesti (n. 5 %). Tuonnin osalta muutokset liittyivät etenkin metsäteollisuuden raaka-ainehuoltoon (raakapuu, hake, puru) sekä lämmön ja sähköntuotantoon (energiahake). Polttoaineen hinnannousu vaikuttaa puolestaan vientiyritysten kannattavuuteen ja kuljetuskustannuksiin. Tässä tilanteessa on tärkeää tukea uusien vientimarkkinoiden löytämistä, ja mm. logistiikkatuilla on suuri merkitys. Valtion on pidettävä huoli, että muuttuneessa tilanteessa Itä-Suomen kehitysedellytykset turvataan.

Rajat ylittävä aluekehitystyö ohjelmiseen Venäjän suuntaan on pysäytetty. Euregio Karelia-yhteistyö Karjalan tasavallan kanssa on keskeytetty, Barents-yhteistyö Venäjän kanssa on jäädytetty ja CBC-ohjelmiin 2021–2027 allokoitu rahoitus on päätetty kohdentaa uudelleen raja-alueiden kehittämiseen mm. AURORA- ja Itämeri -ohjelmiin. Mahdollisimman suuri osa rahoituksesta on kohdennettava tilanteesta eniten kärsiville rajamaakunnille, jonne rahoitus alun perin oli tarkoitettukin.

Itäisen Suomen visiotyö julkaistiin helmikuussa 2023. Tämän työn pohjalta uuden hallituksen on laadittava laaja-alainen kehityspaketti, jolla vahvistetaan Itä-Suomen kehitysedellytyksiä ja turvataan jo tehtyjen toimenpide-esitysten toteuttaminen.

III Vihreämpi ja digitaalisempi tulevaisuus

7. EU:n ja kansallinen metsäpolitiikka

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

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

- Metsien käyttöön liittyvä päätösvalta ja ohjaus tulee säilyttää EU:ssa jäsenvaltioilla.
- Ympäristön, talouden ja yhteiskunnan tarpeiden välinen tasapaino tulee ottaa huomioon ja säädösten vaikutukset em. näkökulmasta tulee arvioida.
- EU-säädöksillä ei tule luoda uusia hallinnollisia järjestelmiä ja suunnittelumekanismia metsien käyttöön.
- Puun käytön korvausvaikutuksen korostaminen fossiilisia raaka-aineiden korvaajana ja syrjäyttäjänä pysyvästi on tärkeää.

- Metsien erilaisuus eri puolilla Eurooppaa tulee tunnistaa ja ottaa huomioon. Siten säädösten toimeenpanossa tarvitaan joustavuutta ja alueellista liikkumavaraa.

8. Nopeat tietoliikenneyhteydet ja maaseudun laajakaistat

Valtion tukirahoituksen avulla vauhditetaan nopeiden valokuituverkkojen rakentamista erityisesti alueilla, joilla pitkät välimatkat ja harva asutus eivät mahdollista kaupallisia ratkaisuja.

Koko Suomeen on rakennettava kattava valokuituverkko sekä nostettava yleispalveluvelvoitteen tiedonsiirtonopeutta 100 Mbit/s tasolle. Digitaalinen infrastruktuuri edistää kilpailukykyä ja hyvinvointia mahdollistamalla jo tämän päivän digitaalisten palvelujen laajan käyttöönoton lisäksi tulevaisuuden ilmiöiden hyödyntämisen niin yksityisissä kuin julkisissakin palveluissa. Valtion tukirahoituksen avulla vauhditetaan nopeiden valokuituverkkojen rakentamista koko Suomen kattavaksi. Erityisen haasteellisilla alueilla pitkät välimatkat ja harva asutus eivät mahdollista kaupallisesti kannattavaa rakentamista tuen nykyehdoilla. Näille alueille valmistellaan erillisratkaisu valtion ja kuntien yhteistyönä laajakaistayhteyksien rakentamiseksi. Laajakaistarakentamisessa kaikkien kuntien omarahoitusosuus tulisi olla 8 %.

9. Sähköautoilun latausverkosto ja liikennebiokaasun edistäminen

Tuetaan uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä mm. laajentamalla sähköautoilun ja kaasutankkausasemien verkostoa koko maan kattavaksi.

Itä-Suomessa on tavoitteena korvata 25 % liikenteen käyttämästä fossiilisesta energiasta alueella tuotetuilla uusiutuvilla energialähteillä ml. liikenteen biopolttoaineet, uusiutuva sähkö ja liikennebiokaasu. Tavoite edistää vihreää siirtymää kohti energiaomavaraisuutta ja alueen liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Toistaiseksi kaasutankkausasemien puute rajoittaa biokaasun käyttöä liikenteessä ja toimii samalla esteenä autokannan uudistumiselle. Myös sähköautojen määrä lisääntyy nopeaa tahtia ja latausverkosto edellyttää laajentamista.

10. Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) mineraali- ja kiertotalousalan digitaalinen koetehdaskokonaisuus Outokummussa

Uudistetaan Geologian tutkimuskeskuksen keskeisin mineraali- ja kiertotalousalan tutkimusinfrastruktuuri Outokummussa digitaaliseksi tulevaisuuden mineraaliprosessoinnin koetehtaaksi.

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 kestävä kehityksen vaatimiin tutkimustarpeisiin.

IV Kestävät tulevaisuuden palvelut ja rakenteet

11. Hyvinvointialueiden rahoitus

Hyvinvointialueiden rahoitusmalli korjataan niin, että alueet ovat tasa-arvoisessa asemassa.

Hyvinvointialueiden rahoitukseen liittyvä epäoikeudenmukainen siirtymätasaus sekä liian pitkät siirtymäaika on nostettava uudelleen tarkasteluun. Nykyisen lainsäädännön esittämä tapa on Pohjois-Karjalan kokonaistilanne huomioiden kohtuuton eikä sen vaikutuksia ole riittävästi arvioitu. Se 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 perustuslaillisena kysymyksenä niin, että leikkurin rajaa nostetaan 150 euroon asukasta kohti.

12. Kestävä kuntatalous, mm. valtionosuuksien tasausjärjestelmät

Valtionosuusjärjestelmän uudistus on aloitettava välittömästi ja selvitettävä ns. uuteen kuntaan siirtymisestä aiheutunut epätasa-arvo maan kuntien kesken.

Kuntien taloustilanne jatkuu Pohjois-Karjalassa erittäin haastavana, vuoden 2022 tilinpäätökset tulevat olemaan todella huonoja verrattuna koko maan tasoon. Sosiaali- ja terveydenhuollon siirtyminen pois kunnilta ja siitä seuranneet valtionosuuksien muutoslaskelmat merkitsevät huomattavia tulovähennyksiä Pohjois-Karjalan kunnille. Kun samanaikaisesti verotulojen kehitys uhkaa jäädä jälkeen yhä enemmän koko maasta, tarvitaan pikaisesti valtionosuusjärjestelmän kokonaisuudistusta. Uuden kunnan palveluista vastaamiseen ei ennakoitu tulorahoitus riitä ja paineita on joutua kiristämään jo lähtökohtaisesti koko maata korkeampaa tuloveroprosenttia.

Heikon veropohjan kuntien näkökulmasta valtionosuuksilla on erityisen suuri merkitys palvelujen järjestämisessä. Kun uutta valtionosuusjärjestelmää kehitetään, on huomioitava mm. olosuhdetekijöitä, kuten pitkät etäisyydet, syrjäisyys, kuntien laaja-alaisuus ja harva asutus sekä vesistöjen pirstoma aluerakenne. Erityisesti verotulojen tasausjärjestelmä on pidettävä voimassa vähintään nykyisillä tasauksilla ja otettava verotulojen laskennassa huomioon kaikki kiinteistöverotulot. Erityisesti epätasa-arvo tuulivoimasta saatavista verotuloista ja niiden tasauksesta on korjattava pikaisesti.

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

13. Työvoimapalveluiden uudistaminen, mm. resurssien täysimääräinen siirtyminen kuntiin

Työvoimapalvelujen uudistuksessa resurssit siirretään täysimääräisesti kunnille ja valtionosuudet määritellään työttömyyden tason pohjalta. Myös elinkeinopuolen vastuuta on lisättävä kunnille työvoimapalvelujen ohella niin, että muodostuu elinvoiman lisäämisen mahdollistava tehtäväkenttä.

TE-palvelujen siirto kuntien vastuulle toteutetaan vuoden 2025 alusta lähtien. Kuntatalouden kustannuseränä ja valtion kunnille antamana tehtävänä työttömyyttä on tarkasteltava valtionosuusjärjestelmässä uudella tavalla. Pohjois-Karjalassa työttömyys on laskusta huolimatta edelleen maan korkeinta. Uuden työllisyystehtävän valtionosuudet on kohdistettava oikeudenmukaisesti kunnille perustuen työttömyyden tasoon, eikä niinkään työikäisten määrään. Työvoimapalveluihin käytettävien resurssien on siirryttävä kuntiin täysimääräisinä huomioiden myös mm. tilakustannukset sekä tehtävän siirrosta johtuvat järjestelykulut.

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.

14. Turvallisuusviranomaisten määrärahat

Turvallisuusviranomaisten voimavarat varmistetaan koko maassa (ml. harvaan asutut alueet) huomioiden kansainvälisen turvallisuustilanteen muuttuminen.

Turvallisuusympäristön tilannekehityksen ennakointi on vaikeutunut Venäjän hyökkäyssodan Ukrainaan ja sen vaikutusten seurauksena, nykyisessä turvallisuustilanteessa on varauduttava myös lisääntyvään

hybridivaikuttamiseen ja jopa laajamittaiseen laittomaan maahantuloon. Turvallisuusviranomaisten voimavarat on varmistettava koko maassa ja myös kansainvälisen turvallisuustilanteen muuttuminen on huomioitava.

Poliisin näkyvyyttä sekä toimintavalmiutta on vahvistettava nykyinen vaikeutunut tilanne huomioiden varmistamalla poliisien riittävä vahvuus koko maassa, myös harvaan asutuilla alueilla. Pohjois-Karjalan rajavartioston resurssit on turvattava siten, että se kykenee hoitamaan tehtävänsä myös vaikeutuvassa rajatilanteessa maastorajalla ja huolehtimaan turvallisista ja sujuvista rajanylityksistä Niiralan rajanylityspaikalla. Niiralan rajanylityspaikan uudisrakennuksen rakentaminen on edelleen ajankohtaista. Myös pelastuslaitoksen määrärahat erityisesti harvan asutuksen maakunnissa on turvattava.

15. Business Finlandin toimintojen vahvistaminen

Business Finlandin läsnäoloa ja alueellista vaikuttavuutta vahvistetaan niin, että Business Finlandilla on toimipisteet jokaisessa maakunnassa, aluetoiminnalla on riittävä resursointi ja selkeä kytkentä kunkin maakunnan yritystoiminnan kehittämiseen.

Business Finlandin kansallinen innovaatorahoitus painottuu vahvasti etelän ja lännen suuriin keskuksiin, ja yli puolet rahoituksesta kohdentuu Uudellemaalle. Business Finlandin näkyvyys alueilla on pienentynyt, minkä myötä alueilla tehtävässä yhteistyössä Business Finlandin ja muiden toimijoiden kanssa on parannettavaa. Business Finlandin toiminnan arvioinnissa on keskeisenä havaintona todettu mm., että Business Finland ei ole juurikaan kytkeytynyt alueiden tai kaupunkien ohjelmalliseen innovaatiotoimintaan tai innovaatiostrategioihin. Business Finlandin rahoituksen ulkopuolelle jää merkittävä osa potentiaalisia ja kasvukykyisiä yrityksiä, joita tulisi pystyä palvelemaan paremmin. Business Finlandin läsnäoloa ja alueellista vaikuttavuutta on vahvistettava. Business Finlandilla on oltava toimipisteet jokaisessa maakunnassa, riittävä resursointi ja selkeä kytkentä hankerahoituksen päätöksentekoon.

16. Valtion toimintojen varmistaminen maakunnissa

Valtion toimintojen ja palvelujen saatavuus koko maassa varmistetaan ja valtion työtehtäviä organisoidaan monipaikkaisuutta, digitalisaatiota ja etätöitä hyödyntäen.

Uudistunut valtion palvelujen saatavuutta ja valtion toimintojen sijoittumista koskeva lainsäädäntö tunnistaa aiempaa paremmin palvelut, palvelurakenteet ja kokonaisuusturvallisuuden näkökulman. Palvelujen saavutettavuus, turvallisuus ja alueiden elinvoimaisuuden vahvistamisen ovat keskeisiä kriteerejä lakia sovellettaessa ja sen tavoitteiden toteutumista seurattaessa. Valtion toimintojen ja palvelujen saatavuus maakunnassa on varmistettava ja valtion työtehtäviä on organisoitava monipaikkaisuutta, digitalisaatiota ja etätöiden mahdollisuuksia hyödyntäen.

17. Avoin, yhtenäinen valtioneuvosto

Käynnistetään uudistus yhtenäisen valtioneuvoston luomiseksi ja valtion keskushallinnon avoimuuden lisäämiseksi.

Asioita tarkastellaan liian usein yksittäisen ministeriön näkökulmasta ja kokonaistarkastelu puuttuu. Suomessa olisi hyvä siirtyä yhtenäisen valtioneuvoston malliin, missä entistä vahvemmin huomioidaan kansallinen kokonaisuus. Ministeriöiden toiminnan valmistelun avoimuutta on lisättävä.

V Aluekehityksellä elinvoimaa

18. EU:n koheesiopolitiikka (tehdyt päätökset säilytettävä, uusi kausi), Itä- ja Pohjois-Suomen erityisasema ja harvaan asuttujen alueiden kehitys

EU:n koheesiopolitiikassa ja tulevan ohjelmakauden valmistelussa huomioidaan Itä- ja Pohjois-Suomen erityisasema eli EU:n liittymissopimuksen mukainen harvaan asutun alueen status ja valmistellaan alueelle oma suuraluekohtainen ohjelma.

Itä- ja Pohjois-Suomen kerryttämä perusrahoituksen harvan asutuksen rahoitus säilyy tulevilla ohjelmakaudella.

Itä- ja Pohjois-Suomen alueella on muusta Suomesta poikkeava Suomen EU-liittymissopimuksen (artikla 174, protokolla 6) mukainen pohjoisen harvaan asutun alueen status. Tätä tulee kunnioittaa kansallisessa valmistelussa. Jos näin ei tapahdu, sillä saattaa olla vaikutuksia perussopimukseen.

Alueita tulisi tarkastella NUTS2 -kokonaisuuksina, koska niiden kehitys eroaa paljon toisistaan. Suomessa ei jostakin syystä ole haluttu kuin yksi kansallinen ohjelma, jonka vuoksi taistelu rahoituksen jaosta maakunnittain on käyty kansallisesti. Selkeintä olisi, että kullakin suuralueella olisi omat ohjelmansa, jolloin EU-rahoitus määräytyisi suoraan suuraluekohtaisesti. Ruotsissa on tälle ohjelmakaudelle yhdeksän ohjelmaa.

Koheesiorahoituksella on iso merkitys Itä- ja Pohjois-Suomen kehittämisessä. Koheesiopolitiikan tavoitteena on oltava alueiden välisten kehityserojen kaventaminen. Koheesiorahoituksen suhteellinen merkitys on Itä- ja Pohjois-Suomessa huomattavasti suurempi kuin Etelä- ja Länsi-Suomessa aluetalouksien koosta johtuen. Suomen kansallinen kehittämisrahoitus (Business Finlandin kautta) painottuu vahvasti etelän ja lännen suuriin keskuksiin. Additionaaliperiaatetta (lisäysperiaate) noudattaen EU-rahoitus on kansallista rahoitusta täydentävää eli alueiden kokonaissaantoa tulisi katsoa sekä kansallisen että EU-rahoituksen kokonaisuuden kautta.

Kehittyneiden alueiden perusrahoituksen harvan asutuksen kriteeri lisää merkittävästi koko Suomen EU-rahoitussaantoa, vaikka vain Itä- ja Pohjois-Suomen alueen maakunnat kerryttävät sitä. Suomi on komission koheesiopolitiikassa tällä hetkellä siirtymäaluetta, lukuun ottamatta Uttamaata ja Ahvenanmaata. Koska koheesiopolitiikan rahoituksenjakomekanismeissa harvan asutuksen peruskriteeri koskettaa vain kehittyneitä alueita, Suomen ei periaatteessa tulisi saada lainkaan harvan asutuksen rahoitusta. Tähän komissio kuitenkin laati nk. perälautamekanismin, eli että aluekategorian muutos ei saa vaikuttaa saantoon heikentävästi. Jatkossa on huolehdittava, että sama mekanismi on voimassa.

19. Kansallinen aluepolitiikka

Tuetaan kansallisella aluepolitiikalla ja rahoituksella väestön, työllisyyden yritystoiminnan kehityksen kannalta tärkeää uudistumiskykyä ja alueiden omaehtoista kehittämistä erillisellä määrärahalta.

Muutokset väestössä, työllisyydessä ja yritystoiminnassa vaativat alueilta ja kaupungeilta jatkuvaa uusiutumiskykyä ja kehittämistoimenpiteitä. Aluekehittäminen on ministeriöiden, maakuntien, kuntien ja muiden toimijoiden vuorovaikutukseen perustuvaa laaja-alaista ja monitasoista toimintaa, joka edistää hyvinvointia ja elinvoimaisuutta maan eri alueilla. Uudeksi lakisääteiseksi kehittämistyön välineeksi on luotu aluekehittämiskeskustelumenettely, jossa valtio ja maakunnat keskustelevat säännöllisesti alueiden kehittämisen tavoitteista ja toimintaedellytyksistä. Keskustelujen tavoitteena on alueiden elinvoiman ja omaehtoisen kehittämisen vahvistaminen. Hyvistä tavoitteista ja vuoropuhelun lisäämisestä huolimatta kansallisen aluepolitiikan resurssit ovat jääneet hyvin pieniksi. On muistettava, että Suomi rakentuu elinvoimaisista alueista, joilla on omat vahvuutensa ja myös haasteensa. Tuloksellinen aluekehitystyö edellyttää siihen kohdennettavia riittäviä resursseja.

20. Matkailuinvestoinnit ja kansainvälisen Lakeland-matkailumarkkinoinnin resurssit

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

Visit Finlandin on vahvistettava Lakelandin roolia ja näkyvyyttä Suomen kansainvälisessä matkailumarkkinoinnissa sekä panostettava Lakeland-alueen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen. Ukrainan sota ja koronakriisi ovat ajaneet matkailun ahdinkoon erityisesti Lakeland - alueella, mutta myös muilla matkailualueilla. Visit Finlandin kautta lisätään Suomen matkailun neljän suuralueen: Lakelandin, pääkaupunkiseudun, rannikko-saaristo-alueen ja Lapin kansainvälistä markkinointia.

21. Uusiutuvat energiaratkaisut, kestävä ruoantuotanto ja huoltovarmuus

Luodaan mahdollisimman hyvät edellytykset vihreän teollisuuden investoinneille ja metsäbiotalouden tutkimukselle sekä huolehditaan huoltovarmuuden ja investointien toteutumisesta maataloudessa.

Kansainvälisen toimintaympäristön nopea muutos korostaa omavaraisuuden ja huoltovarmuuden merkitystä sekä energian- että ruoantuotannossa. Pohjois-Karjalalla on huoltovarmuuden vahvistamisessa merkittävä rooli alueen perinteisesti vahvan metsäosaamisen, huomattavien metsävarojen ja maataloustuotannon pohjalta. Teollisuudessa on tehty ja vireillä mittava joukko vihreän teollisuuden investointeja. Pohjois-Karjalaan on viimeisten vuosikymmenien aikana syntynyt ainutlaatuinen metsäbiotalouden osaamiskeskittymä. Alueella on metsäalan tutkimusorganisaatioiden rypäs ja yli 600 biotalouteen liittyvää asiantuntijaa. Metsäalan tutkimuslaitosten ohella esimerkiksi Luonnonvarakeskuksen tavoite kehittää metsäalan osaamisen ja maakunnallisen yhteistyön rinnalle maatalouden ja ruokaketjun T&K-toimintaa yhdessä maakunnan partnereiden ja yritysten kanssa tukee huoltovarmuuden kasvattamista. Valtion on luotava vihreän teollisuuden investoinneille ja metsäbiotalouden tutkimukselle mahdollisimman hyvät edellytykset.

Energiaratkaisuissa on mahdollistettava laajemmin hajautettua energiantuotantoa ja energiayhteisöjen toimintaa sekä investointien tukemista yli kiinteistö- ja verkkorajojen.

Ruokaturva edellyttää sekä ratkaisuja maatalouden kustannuskriisiin että investoinneista huolehtimista. Tässä tilanteessa tarvitaan ehdottomasti maatilojen energiaomavaraisuuden laajaa mahdollistamista. Biokaasun jalostaminen polttoaineeksi on sallittava, suuremmat CHP-laitokset on saatava investointitukien piiriin sekä energianmyynnin salliminen laajemmin sekä laaja yhteistuotanto. Kotimaisen ruoantuotannon varmistamiseksi tavoitteena on oltava maatilojen energiaomavaraisuus.

22. Joensuu MAL-sopimusten piiriin

Laajennetaan MAL-sopimusten piirissä olevien kaupunkiseutujen joukkoa Joensuun kaupunkiseudulla.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Sopimukset vahvistavat seudun kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä yhteistyötä. Keväällä 2021 sopimukseen kuuluvien kaupunkiseutujen määrää laajennettiin ja nyt jo yli puolet suomalaisista asuu MAL-sopimuksen piiriin kuuluvilla alueilla. Kasvava Joensuun kaupunkiseutu olisi luonteva vahvistus MAL-seutujen joukkoon.

VI Saavutettavampi Itä-Suomi

23. Perusväylänpidon rahoituksen nosto

Perusväylänpidon rahoituksen tasoa nostetaan ja samalla pienennetään koko maan liikenneverkon korjausvelkaa.

Perusväylänpidon rahoituksen tasoa nostetaan ja samalla pienennetään koko maan liikenneverkon korjausvelkaa. Rahoitusta suunnataan erityisesti maantieverkon parantamiseen ja kehittämiseen alempiasteisella tieverkolla. Kohteita ja tarpeita on runsaasti sekä maantieverkolla että myös yksityisverkolla. Valtion rahoitusta suunnataan riittävästi myös yksityis- ja metsätieverkon perusparannuksiin ja kunnossapitoon.

24. Lentoyhteydet Joensuusta Helsinki-Vantaalle ja maailmalle

Turvataan kolmen tunnin yhteys pääkaupungin ja kaikkien maakuntakeskusten välillä. Turvataan säännöllinen reittilentoliikenne niihin maakuntiin, jonne ei pääkaupunkiseudulta ole markkinaehtoista lentoliikennettä syntynyt ja minne ei muilla julkisilla yhteyksillä ole saavutettavuutta kolmessa tunnissa.

Toimivat lentoliikenneyhteydet ovat Pohjois-Karjalan elinvoimalle ja yritysten toimintaedellytyksille välttämätön edellytys. Säännöllinen reittilentoliikenne Joensuusta 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. Pandemiatilanteen ja lentoliikenteen kilpailutusten takia syntyneitä katkoksia ei saa jatkossa tulla.

25. Junayhteyksien nopeuttaminen ja tavaraliikenteen siirtäminen raiteille

Infrastruktuuri-investoinneissa huomioidaan itäisen Suomen muuttunut geopoliittinen asema panostamalla raideliikenteeseen. Saimaan kanavan sulkemisen, kasvaneiden maan sisäisten puukuljetusten ja tavaralogistiikan aiheuttamat haasteiden Itä-Suomen teollisuudelle takia panostetaan erityisesti Karjalan radan kehittämiseen.

Ukrainan sota ja Venäjälle asetetut pakotteet merkitsevät huomattavia muutoksia Venäjän raja- ja kauttakululiikenteessä. Muutokset vaikuttivat kaikkein merkittävimmin itäiseen Suomeen. Muun muassa Saimaan kanavan tavaravirtojen siirtyminen itäisen Suomen maanteille ja raiteille tarkoittaa merkittävää lisäkuormaa jo muutenkin korvausvelkaa omaaville väylille. Jos liikenne siirtyisi kokonaan teille, kyseessä on yli 50 000 rekkakuormaa vuodessa. Samaan aikaan mm. puuntuonti Venäjältä päättyi ja raaka-aine kuljetetaan entistä enemmän kotimaasta erityisesti kaakon tehtaille. Investoinnit itäisen Suomen logistiikan toimivuuden turvaamiseksi onkin käynnistettävä pikaisesti. Väyläverkon investointiohjelmissa on huomioitava Venäjän hyökkäyssodan takia muuttunut turvallisuustilanne, ja huoltovarmuuteen liittyvät ja teollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseen liittyvät väylähankkeet on priorisoitava investointiohjelmissa. Investointeja Karjalan rataan on jouduttava niin, että radan välityskykyä parannetaan sekä perusparantaminen ja nopeudennosto yhdistetään.

a. Nopeasti toteutettavat ratahankkeet

- Joensuu–Imatra-radon välityskyvyn parantaminen, perusparantaminen ja nopeudennosto

Ohjataan riittävät määrärahat Karjalan radan Joensuu–Imatra-osuuden perusparantamiseen ja nopeudennostoon tukien hankkeen toteutuksella sekä henkilöliikenteen että kasvavan rahtiliikenteen tarpeita.

Imatra–Joensuu-rataosuus on paikoitellen huonossa kunnossa. Monet korvausinvestoinnit ovat kiireellisiä ja välttämättömiä, jotta nopeustaso saadaan pidettyä edes nykyisellään. Joensuu–Imatra-rataosuuden perusparantaminen ja nopeudennosto on sisällytetty investointiohjelmaan, mutta siihen tällä hetkellä esitetty rahamäärä ei riitä edes välttämättömien perusparannusinvestointien toteuttamiseen. Investointiohjelmiin on esitettävä riittävä rahamäärä, jotta nopeudennoston edellyttämät toimenpiteet voidaan toteuttaa. Väylän päätösten peruskorjaustarpeita käsittelevän strategiakortin mukaan Joensuu-Imatra on koko maan toiseksi tärkein prioriteetti. Muuttunut

kansainvälinen tilanne on huomioitava: Saimaan kanavan poistuttua käytöstä raiteille tulee siirtymään huomattavan suuri määrä vientiteollisuuden kuljetuksia. Yksiraiteisen radan välityskykyä on parannettava mm. ohituspaikkoja lisäämällä.

b. Suunnitteluvalmiuden nosto raiteilla

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

Edistetään Nopeat itäradat -hankkeen toteutumista. Ensimmäisessä vaiheessa käynnistetään lentoradan tarkempi suunnittelu.

Itä- ja Kaakkois-Suomen hitaiden junayhteyksien nopeuttaminen ja sujuvoittaminen saavutettavuuden parantamiseksi on ratkaisevan tärkeää tulevaisuuden elinvoiman ja kilpailukyyn kehittämiseksi. Itä- ja Kaakkois-Suomen vahvempi kiinnittyminen kasvavaan pääkaupunkiseutuun ja Etelä-Suomeen sekä niiden laajenevaan työssäkäyntialueeseen on myös koko Suomen etu. Valtioneuvosto päätti lokakuussa 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. Kyseessä on puolen Suomen hankelinjaus, joka tukee sekä Savon että Karjalan ratojen tulevaisuutta.

- Joensuu–Kontiomäki-rataosan välityskyvyn parantaminen ja sähköistäminen

Käynnistetään suunnittelu Joensuu–Kontiomäki-rataosan välityskyvyn parantamiseksi ja sähköistämiseksi.

Joensuu–Kontiomäki-rataosa on 268 kilometriä pitkä sähköistämätön osuus. Rataosuus on tärkeä erityisesti lisääntyvien raakapuukuljetusten kannalta. Sähköistäminen palvelisi myös henkilöliikenteen kilpailukykyä. Joensuu–Nurmes-välin kiskobussiyhteys palvelee asukkaita ja matkailijoita, henkilöjunayhteyden uudelleen avaaminen Kontiomäelle mahdollistaisi liikenteen kytkeytymisen Savon rataan Kuopion suuntaan ja edelleen pohjoiseen Kajaanin ja Oulun suuntaan.

- Rataverkon sähköistämisen jatkaminen

Jatketaan rataverkon sähköistystä erillisellä rataverkon sähköistysohjelmalla.

Rataverkon sähköistämistä on edistettävä myös jatkossa määrätietoisesti. Hiilineutraaliuden merkitys kasvaa 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 sähköistetyn radan osalta pussinperä, josta on sähköistetty yhteys vain etelään. Rataverkon jatkosähköistys tehostaisi kuljetuksia paitsi edullisemman käyttövoiman kautta, myös lyhentämällä matka-aikoja ylimääräisten veturinvaihtojen poistuessa.

26. Maantieverkon kehittäminen

a. Nopeasti toteutettavat tiehankkeet

Toteutetaan alueellisesti merkittäviä liikenneturvallisuutta ja alueiden elinvoimaisuutta parantavia tiehankkeita.

- Valtatie 9 Liperin Ylämyllyn kohta

Hankkeen tavoitteena on VT 9 liikenneturvallisuuden ja sujuvan liikennöinnin lisäksi parantaa Liperin Ylämyllyn alueen 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.

- Valtatie 23 Varkaus–Viinijärvi

Valtatie 23 on Pohjois-Karjalalle, varsinkin maakunnan keskiselle ja pohjoiselle osalle, erittäin tärkeä yhteys eteläiseen Suomeen. Hanketta on toteutettu osissa eduskunnan päätöksillä. Puuttuva jatkorahoitus on välttämätön, jotta hanke saadaan tiesuunnitelman mukaisesti kokonaisuudessaan toteutettua. Seuraava tärkeä kohde on Heinäveden Karvio, jonne suunnitellaan uutta siltaa vanhan viereen. Elinkeinoelämän ja teollisuuden näkökulmasta on tärkeää, että VT 23 peruskorjataan koko matkaltaan, joten peruskorjaus tulisi saada toteutuksen piiriin lähivuosina myös Karvio–Viinijärven risteuksen välisellä osalla. Jäljellä oleville yhteysvälin kohteille olisi järkevää osoittaa rahoitus kerralla.

b. Suunnitteluvalmiuden nosto maanteillä

Nostetaan alueellisesti merkittävien tiehankkeiden suunnitteluvalmiutta.

- Valtatie 6 kokonaisehittäminen Joensuu–Imatra, suunnitteluvalmiuden nosto Joensuun eteläpuolella

Yhteysväli Imatra–Joensuu on osa Helsingin ja Kajaanin välistä valtatiestä 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. Nykytilanteessa tien leveys ja pinnan muoto eivät vastaa valtateiden tämän päivän vaatimuksia eikä tiellä esimerkiksi ole yhtään ohituskaistaa Pyhäselän ja Imatran välillä. Ensimmäiset suunnitellut kehittämistoimenpiteet (I kori) kohdistetaan vaikuttavimpiin toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden ja toiminnallisuuden parantamiseksi koko yhteysväliä. Yhteensä Pohjois-Karjalan osalta I korin toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 26,6 miljoonaa euroa. I korin toimenpiteiden toteuttamiseksi on käynnistettävä toteutukseen johtava suunnittelu mahdollisimman pian.

- Valtatie 9 kokonaisehittäminen Kuopio–Joensuu

Valtatie 9 toimii Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien yhdysväylänä muodostaen yhtenäisesti numeroidun itä-länsisuuntaisen yhteyden Turku–Jyväskylä–Kuopio–Joensuu–Niirala. Ysitiie 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 asetettuja vaatimuksia. Suunnitteluvalmiutta tulee parantaa ja pyrkiä vaiheittaiseen toteutukseen.

- Lieksanjoen silta

27. Sisävesiliikenteen kehittäminen Saimaalla ja Pielisellä

Kehitetään sisävesiliikennettä ja satamia tavaraliikenteen solmukohtina.

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. Vaihtoehdot Saimaan kanavan liikenteen korvaamiseksi tulee myös selvittää.