

Lieksan kaupungin esitykset Pohjois-Karjalan vaikuttamisen kärjet 2024 -asiakirjaan

Kaupunginhallitus 05.12.2022 § 378
734/00.04.00/2022

Valmistelija

Kaupunginjohtaja

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto käynnistää vuoden 2024 Vaikuttamisen kärjet -asiakirjan laatimisen ja pyytää esityksiä valmistelua varten. Tarkoituksena on tehostaa edunajamista kokoamalla ministeriökohtaisesti maakuntamme ajankohtaiset hankkeet ja muut valtion päätöksentekoon liittyvät tavoitteet. Samalla linjataan maakunnan kärkihankkeet.

Nyt laadittava julkaisu ja sen pohjalta tehtävä vaikuttamistyö tähtää vuoden 2024 valtion talousarvioon vaikuttamiseen. Maakunnan toimijoilta toivotaan erityisesti työllisyyttä, investointeja ja kasvua edistäviä sekä yritysten ja kuntien toimintaedellytyksiä kehittäviä esityksiä.

Valmistelua varten pyydetään määrittelemään toiminnan kannalta kaikkein keskeisimmät lähivuosien asiat ja aloitteet. Esityksen tulee sisältää mahdollisuuksien mukaan seuraava informaatio:

1. esityksen/hankkeen nimi (määrärahan käyttötarkoitus)
2. kustannusarvio (kokonaiskustannusarvio ja valtion rahoitusosuus / esitetyn määrärahan osuus)
3. esityksen luonne (määrärahaesitys/lakialoite/muu)
4. toteutumisvalmius ja toteutusaikataulu
5. valtion talousarvion mukainen hallinnonala, johon esitys kuuluu (pääluokka ja momentti)
6. toimenpiteiden kuvaus ja esityksen/määrärahan perustelut
7. yhteystiedot.

Tarkoituksena on koota ministeriökohtaisesti ne asiat, joissa tarvitaan maakunnan ulkopuolista päätöksentekoa. Maakunnan omassa päätösvallassa olevia hankkeita (esim. EU-hankkeet) ei sisällytetä Vaikuttamisen kärjet -asiakirjaan. Valtionrahoitustarpeiden ja määrärahaesitysten lisäksi on mahdollista tuoda esille myös muita edunajamistyöhön liittyviä asioita (lainsäädäntö, politiikkalinjaukset ym.).

Edellinen julkaisu (Vaikuttamisen kärjet 2023) on luettavissa maakuntaliiton internetsivulla osoitteessa (<https://pohjois-karjala.fi/maakunnan-edunajaminen/>). Maakuntaliitto pyytää ilmoittamaan, mikäli asiakirjassa on asioita, joiden rahoitus/toteuttaminen on jo varmistunut, tai jotka eivät ole enää muutoin ajankohtaisia.

Maakuntaliitto pyytää myös näkemyksiä siitä, kuinka maakunnan vaikuttamistyötä voidaan uudistaa ja kehittää edelleen.

Esitysten tulee olla Pohjois-Karjalan maakuntaliitossa viimeistään keskiviikkona 7.12.2022. Täydentäviä neuvotteluja kuntien ja muiden maakunnan toimijoiden kanssa järjestetään tarvittaessa. Vaikuttamisen kärjet -asiakirja on tavoitteena hyväksyä maaliskuun 2023 maakuntahallituksessa.

**LIEKSAN KAUPUNGIN HANKE-ESITYKSET VUODEN 2024
MAAKUNNAN HANKELUETTELOON**

1. INFRASTRUKTUURIN PARANTAMINEN YRITYSTEN JA ALUEEN KASVUEDELLYTYSTEN LISÄÄMISEKSI (Liikenne ja viestintäministeriö, talousarvion pääluokka 31)

1.1. ELYN YLLÄPITÄMÄN LIEKSANJOEN SILLAN UUSIMINEN

Lieksan kaupungin taajama-alueella sijaitseva kantatie 73 silta on saanut kuntoluokituksen huono. Siltaa kannattelevat metallirakenteet ovat heikentyneet merkittävästi. Sillan kunto aiheuttaa riskin, että lähitulevaisuudessa sille joudutaan 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 kuljetettava rahti Pielisen länsipuolelta etelään, mikä on lieksalaisten yritysten toiminnan kannalta kestävätilanne. Lieksanjoen ylittävä kt 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. Uuden sillan suunnittelu on edistynyt siten, että tiesuunnitelma valmistuu keväällä 2023. Uuden sillan rakentaminen vanhan tilalle on mahdollista vuonna 2024. Siltahankkeen kustannusarvio on 7,5 miljoona euroa.

Esitys: KT 73 Lieksanjoen ylittävän sillan rakentaminen ajoitetaan vuodelle 2024 ja siihen osoitetaan 7,5 miljoonan euron erillisrahoitus valtion talousarviossa.

1.2. JOENSUU-LIEKSA-NURMES-KONTIOMÄKI RATAOSUUDEN SÄHKÖISTÄMINEN

Itärata-hankkeen toteuttaminen on Itä-Suomen tulevaisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää. Samassa yhteydessä tulee huolehtia myös Joensuusta Uimaharjun, Lieksan ja Nurmeksien kautta Kontiomäkeen menevän raideyhteyden parantamisesta, kulunvalvonnan kehittämisestä ja sähköistämisestä.

Ukrainan sodan seurauksena vesiliikenteen sulkeutuminen Saimaan kanavalla on johtanut siihen, että Itä-Suomen alueen teollista tuotantoa on siirretty merkittävässä määrin nopeasti raiteille. Ympäristöasioiden korostuminen vaikuttaa lisäksi yritysten haluun lisätä tavarajunakuljetuksia. Näiden syiden takia Väylävirasto ja Lieksassa toimivat yritykset ovat alkaneet suunnitella lastausalue- ja sivuraideinvestointeja Lieksaan. Pohjois-Karjalasta on haasteellista lisätä kuljetuksia etelään liian vähäisten ohitusrataosuuksien takia. Lieksan alueen yritykset ovat keskustelleet VR:n kanssa kuljetusten suuntaamisesta enenevässä määrin pohjoiseen Kontiomäen suuntaan ja sieltä Länsi-Suomessa sijaitseviin satamiin, josta tuotanto kuljetettaisiin rahtilaivoilla markkinoille. Ongelman muodostaa Lieksasta pohjoiseen suuntautuvan radan korjauksia vaativa kunto sekä riittämättömät ohitusrataosuudet kasvavien kuljetusten edellyttämille junamäärille. Joensuu-Lieksa-Nurmes-Kontiomäki rataosuuden sähköistäminen lisää veturien vetokapasiteettia ja ympäristöystävällisyyttä

sekä palvelee Lieksan teollisuuskeskittymän yritysten lisäksi Uimaharjun Enocell Oy:n sellutehtaan, Nurmeksen sahan ja kyllästämön tarpeita.

Sähköistäminen palvelee myös henkilöliikenteen kilpailukykyä. Joensuu-Nurmes 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.

Tavaraliikenteen ja matkailun lisäksi pohjoinen yhteys on tärkeä alueellisen huoltovarmuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi Itä-Suomessa. Erityisesti tilanteessa, jossa Itämeren eteläosien kuljetukset ovat estyneet täytyy tehokkaiden raidekuljetusten olla mahdollisia Suomen länsirannikon ja Jäämerelle esimerkiksi Narvikin kautta.

Pohjois-Karjalan ja Kainuun maakuntaliitot ovat tehneet asiaan liittyen alustavan kehittämissuunnitelman hankkeen vaiheittaisesta toteuttamisesta. Yhteyden parantamisen arvioitu kokonaiskustannus on 183–218 miljoonaa euroa. Kiireellisimmän vaiheen, Uimaharjun ja Nurmeksen välin kohtauspaikkojen, kunnostamisen kustannusvaikutus on arviolta 28,5 miljoonaa euroa.

Esitys: Joensuu-Lieksa-Nurmes-Kontiomäki rataosuuden ja siihen liittyvien teollisuussivuraideyhteyksien suunnitteluun ja rataosuuden kiireellisimmän vaiheen toteuttamiseen varataan määräraha valtion vuoden 2024 talousarvioon.

1.3. KOLIN KEVYEN LIIKENTEEN VÄYLÄ UKKO-KOLI – JERON RISTEYS

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

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

Kolilla kevyen liikenteen väylä on rakennettu ainoastaan Kolin kylän ja Jeron tiehaaran välille; väylä on osin päällystämätön. Lisäksi maantien 504 kevyen liikenteen järjestelyt välillä Kolin kylä–Purnuniementien liittymä on valmistunut.

Kolin kylältä on kevyenliikenteen väylä Jeron risteykseen (Ylä-Kolintie), mutta se päättyy ennen kaikkein vaarallisinta osuutta, jyrkkää ja mutkaista tietä Ukko-Kolille. Ukko-Koli toimii porttina Kolin kansallispuistoon, jossa vieraili vuonna 2021 noin 240.000 matkailijaa.

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

Kevyen liikenteen väylästä on tehty reittitarkastelu, joka odottaa ympäristöministeriön lausuntoa. Kustannusarvio hankkeelle on tällä hetkellä noin 0,5 miljoonaa euroa.

Esitys: Kevyenliikenteen väylä välille Jeron tiehaara–Ukko-Koli on toteutettava erillishankkeena Ylä-Kolintien yhteyteen

- Ylä-Kolintiehen ja kevyen liikenteen väylään lisätään valaistus välille Jeron risteys-Ukko-Koli
- Päälystetään kevyen liikenteen väylä koko matkalta puuttuvilta osin Kolin kylä – Ukko-Koli väliselle alueelle

1.4. PIELISEN YLITTÄVÄ SAARISTOLIIKENNE KOLI-VUONISLAHTI

Lieksan Kehitys Oy LieKe toteutti esiselvityksen autolauttaliikenteen mahdollistamisesta Kolin ja Vuonislahden välille. Konsulttiselvityksen väliraportin mukaan lauttaliikenteen lainsäädännölliset muutokset ja teknologian kehittyminen mahdollistavat lauttaliikenteen huomattavasti aiemmin arvioituja kustannuksia edullisemmin. Vuonislahden ja Kolin lauttayhteyden selvittämisen yhteydessä arvioitiin lauttayhteyden mahdollistamista Kolilta myös Lieksan satamaan. Lauttayhteysselvitys perustuu Kolin matkailuvision 2050 edistämiseen ja matkailun kasvua sekä kehittymistä tukevien rakenteiden toteuttamiseen.

Saaristoliikenteen kehittämiseen liittyvää tarkastelua on jatkettu vuoden 2022 aikana. Lieksa on valtioneuvoston asetuksessa saaristokunnista määritelty saaristo-osakunnaksi. Tehdyn autolauttaliikenneselvityksen perusteella Pielisen yli tapahtuvaa liikennöintiä voitaisiin kehittää samalla tavalla kuin Saariston rengasreittiä. Tehtyjen arviointien perusteella reittiyhteyttä ei saada avattua liiketaloudellisesti kannattavana ilman julkista tukea. Julkisen tuen tarve tarkentuu hankkeeseen liittyvän suunnittelun edetessä vuoden 2023 aikana.

Esitys: Valtio osallistuu Pielisen ylittävän saaristoliikenteen kehittämiseen Kolin ja Vuonislahden välille Saariston rengasreitin mukaisella tavalla.

1.5. RUNON JA RAJAN TIEN HATUNTIE / 522 (VIA KARELIA) KUNNOSTAMINEN LIEKSAN JA ILOMANTSIN ALUEELLA

Runon ja rajan tie on Suomen vanhin matkailutie, joka kulkee 1080 km rajan lähellä Virolahdelta Sallaan. Se kulkee osin kantateitä, mutta seurailee pääosin alempaan hoitoluokkaan kuuluvia seututeitä.

Ilomantsin ja Lieksan alueella tie on erittäin tärkeä alueen elinvoimalle mm. matkailun, virkistyksen, monipuolisen kaivostoiminnan ja metsätalouden kautta. Myös pelastustoimen tehtävät ja palontorjunta vaativat hyviä yhteyksiä. Ilomantsin ja Lieksan välillä tie on tärkeystään huolimatta huonossa kunnossa ja tiehallinto on harkinnut ja osin muuttanut sen asfaltoidusta tiestä soratieksi.

Via Karelia yhdistää itärajan erilaiset kulttuuripiirit, ainutlaatuiset luonnonalueet sekä Suomen nykyisen olemassaolon kannalta merkittävät

sotahistorialliset kohteet. Matkailuelinkeino on ollut kasvussa ja kiinnostus Itä-Suomen luonto- ja kulttuurimatkailukohteisiin on lisääntynyt.

Lieksa ja Ilomantsi tekevät laajasti yhteistyötä eri toimialojen osalta, ja erityisesti matkailutoiminnan kehittyminen entistä kansainvälisemmäksi ja laajemmaksi vaatii Runon ja Rajan tien perusparantamista, jotta sitä voi ylipäättään hyödyntää. Matkailun lisäksi puukuljetusten tien varrella olevilta hakkuualueilta edellyttää tien kunnon parantamista.

Esitys: Ely:lle osoitetaan varat Runon ja Rajan tien (Hatuntie/522) peruskorjaukseen ja tarvittavin osin asfaltointiin.

2. Järvilohi- ja taimenkantojen elvyttäminen Lieksanjoella ja muissa Pieliseen laskevissa virtavesissä (Maa- ja metsätalousministeriö, talousarvion pääluokka 30)

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

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

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

Esitys: Toimenpiteiden rahoittamiseen tarvitaan yksityisen sektorin lisäksi julkisia kehittämisvaroja. Maa- ja metsätalousministeriön sekä Metsähallituksen panostusten jatkuminen toiminnan kehittämiseen vuonna 2024 on välttämätöntä tulosten saavuttamiseksi.

3. YRITYSKIINTEISTÖJÄ OMISTAVILLE KUNTIEN YHTIÖILLE PALAUTETTAVAT INVESTOINTITUET (Työ- ja elinkeinoministeriö, talousarvion pääluokka 32)

Lieksan kaupungin 100 % tytäryhtiöllä Lieksan Kiinteistöt Oy:llä on merkittävä teollisten tuotantotilojen kanta. Lähtökohta on hyvä, eli tiloja löytyy, mutta uuden toimijan (vuokralaisen) tulo, samoin kuin nykyisten toimijoiden toiminnan kehittäminen vaatii kiinteistön jalostamista. Vuokralaisen itse toteuttaessa muutostyöt yrityksen olisi mahdollista saada operaatioon kehittämistukea. Käytännössä tämä ei kuitenkaan toimi, koska kiinteistön omistaja on Lieksan Kiinteistöt Oy.

Kiinteistöjen kehittäminen joudutaan nykyisin toteuttamaan markkinaehtoisesti, mikä johtaa vuokratasossa kohonneisiin vuokrakustannuksiin ja pitkiin vuokrasopimuksiin (tilamuutosten kuoleetusajat), joihin yritykset alati muuttuvassa kilpailutilanteessa eivät ole valmiita.

Esitys: Kiinteistöjen jalostamisen lisäksi kiinteistöyhtiön rooli aktiivisena uusien yritystilojen rakentajana pitäisi myös mahdollistaa investointituen turvin. Suurin osa Lieksan yrityksistä on pk-yrityksiä, joiden kehittäminen pelkästään omin voimin on erittäin haasteellista. Lieksassa on selkeästi nähtävissä, että investointituet alueen kiinteistöyhtiölle palauttamalla saadaan aikaan nykyisissä yrityksissä kasvua ja kehittymistä, minkä lisäksi uusia yrityksiä on mahdollista saada alueelle.

Esittelijä	Kaupunginjohtaja
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää hyväksyä Lieksan kaupungin esitykset Pohjois-Karjalan vaikuttamisen kärjet 2024 -asiakirjaan esittelytekstin mukaisesti.
Päätös	Kaupunginhallitus päätti hyväksyä Lieksan kaupungin esitykset Pohjois-Karjalan vaikuttamisen kärjet 2024 -asiakirjaan esittelytekstin mukaisesti.
Lisätietoja	Kaupunginjohtaja Jarkko Määttänen, p. 040 1044 001, sähköposti jarkko.maattanen(at)lieksa.fi