

Joensuun kaupungin lausunto Pohjois-Karjalan vaikuttamisen kärjistä 2027

Joensuun kaupunki nostaa maakunnan vaikuttamistyössä huomioitavaksi seuraavat asiat:

- 1) (VNK, VM) Itä-Suomen elinvoimaa ei ole ilman vahvoja ja investointikykyisiä kuntia. Kuntien valtionosuusjärjestelmän (VOS) uudistamisessa on vahvistettava Itä-Suomen kuntien taloutta ja rahoitusasemaa. Uudistamisessa tulee huomioida viime vuosien, osin päällekkäisten uudistusten vaikutukset. Sosiaali- ja terveyspalvelujen sekä TE-palvelujen uudistusten myötä kuntien valtionosuusmuutokset ovat olleet merkittäviä ja moni kunta, esimerkiksi Joensuu, ovat hävinneet molemmissa uudistuksissa.

Päällekkäisten uudistusten yhteisvaikutus on muodostunut yksittäisten kuntien näkökulmasta kestäättömäksi. Verotulojen tasauksen tulee olla jatkossakin olennainen osa valtionosuusjärjestelmää. Kiinteistöveron merkitys on kasvanut kuntien tulolähteenä sote-uudistuksen jälkeen, mikä korostaa sen huomioimista kokonaisuutena tulopohjan tasauksessa.

- 2) (VM, TEM) Työvoimapolvelujen valtionosuutta sekä työttömyysetuuksien rahoitusvastuun laajentumisen korvausta on tarkistettava lakisääteisten palvelujen järjestämisen todellisia kustannuksia ja etuuksien rahoitusvastuuta vastaaviksi. Lisäksi KEHA-keskuksen asemaa ja roolia on uudistettava paremmin kuntien työvoimapolvelujen järjestämistä vastuuta tukevaksi. Työvoimapolvelujen lakisääteistä asiakaspalvelumallia on kevennettävä asiakkaiden yksilöllisten tarpeiden huomioimiseksi sekä resurssien kohdentamiseksi aidosti työllistymisessä tukea tarvitseviin asiakkaisiin. Normeja on kevennettävä.

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

- 3) (TEM) Joensuun kaupungin yksi vahvuus on palkittu Forest Joensuu -ekosysteemi. Sekä Joensuun että Suomen osalta avainasemassa on metsän jalostusarvon nosto, johon liittyy sekä puu että muu metsästä kehitettävissä oleva lisäarvo. Forest Joensuu arvoverkosto on kyvykäs tuottamaan ratkaisuja koko Suomelle ja Euroopalle, joiden avulla luodaan uutta kasvua sekä ratkaistaan tuottavuusongelmaa. Valtion innovaatorahoitusta on ohjattava metsäsektorin jalostusarvon nostamiseen.

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

- 4) (VNK, VM, TEM, PLM) Fingrid on tehnyt päätöksen kantaverkon Huutokoski-Kontiolahdi 400 kV:n voimalinjan YVA-prosessin käynnistämiseksi. Hankkeella kytketään Pohjois-Karjalan maakunta ja Joensuun kaupunki 400 kV:n sähkönsiirtoverkon piiriin. Nykyisen Fingridin suunnitelman mukainen vuosi 2035 on liian kaukana. Tavoitevuodeksi valmistumiselle ja käyttöönotolle on asetettava korkeintaan 2032.

Lisäksi on vauhditettava Fingridin kantaverkon 400 kV:n voimalinjan esivalmistelua koskien ns. Itä-Suomen Vaaralinjaa Kainuu - Pohjois-Karjala - Etelä-Karjala. Reittisuunnittelu on käynnistettävä pikaisesti. Samassa yhteydessä on edistettävä tuulivoiman rakentamista ja mahdollistettava

puolustusvoimille tarvittavan korvaavan ja uuden ilmaoalentasuorituskyvyn hankkiminen voimaloitten tutkille aiheuttamien ongelmien poistamiseksi. Tavoitteena tulee olla ilmaoalentasuorituskyvyn vahvistaminen nykytilanteeseen verrattuna.

- 5) (TEM) Itä-Suomelle tärkeän yritysten kuljetustuen rahoitustasoa on pienennetty hallituksen vuoden 2026 talousarvioesityksessä. Kuljetustuki on ainut yritystukimuoto, joka kompensoi kaukaista sijaintia markkinoista ja merisatamista. Tukimuodon merkitys on korostunut Saimaan kanavan tavaraliikenteen lakattua ja kotimaan kuljetusten kallistuessa. Rahoitustason leikkaus on peruttava ja tukea on nostettava kuljettavan pk-teollisuuden logistisen kilpailukyvyn varmistamiseksi myös Pohjois-Karjalassa.
- 6) (VNK, LVM) Joensuu-Helsinki peruspalvelutasoisen reittiliikenteen jatko-optio varmistaa Joensuun lentoliikenteen helmikuun 2028 loppuun saakka. Parlamentaarisen Liikenne12-suunnitelman kirjauksin on varmistettava parlamentaarinen tahtotila lentoliikenteen jatkuvuudelle yli hallituskausien. Mikäli kaupalliseen liikenteeseen ei onnistuta palaamaan, on uuden hankintakauden kilpailutus ja toteutus varmistettava siten, että katkoa Joensuun lentoliikenteeseen ei tule, ja että rahoitus on valtion kustannusvastuulla 100-prosenttisesti. Ylivaalikautinen tahtotila on erityisen tärkeää huhtikuuhun 2027 ajoittuvien eduskuntavaalien vuoksi.

Joensuun lentojen käyttöaste on jo noin 60 prosenttia. Suosituimmissa vuoroissa on ajoittain tilanne, että koneet ovat loppuunmyytyjä. Finnairin on ostopalvelusopimuksen mukaisesti mahdollista lentää Joensuu-Helsinki -reitillä myös kaupallisia lentoja. Joensuun kokonaispalvelutason parantamiseksi ja matkustajamäärien kasvattamiseksi tavoitteena on kahden kaupallisen viikkolentovuoron lisääminen Joensuun tarjontaan.

- 7) (VNK, LVM) Finavian lentoasemaverkostoa koskeva omistajaohjauksen poliittinen tahtotila ja ohjaus on määritettävä siten, että jatkuva keskustelu maakuntalentoasemien kannattavuudesta ja verkostorakenteesta päättyy. Nykyinen verkosto tulee nähdä kiinteänä osana kansallista liikennejärjestelmää ja Itä-Suomen osalta välttämättömänä kilpailukyvyn, huoltovarmuuden ja matkailukehityksen mahdollistajana.

Valtakunnantasolla esillä ollut lentoasemien strateginen luokittelu on tarpeetonta, sillä riittävä luokittelu on jo olemassa. Jako 1) Helsinki-Vantaan päälentoasemaan, 2) siviili- ja sotilasilmailun yhteistoimintalentoasemiin, Finavian muuhun verkostoon ja 4) muihin yksityisiin ja julkisyhteisöjen operoimiin lentoasemiin on riittävä kehittämisen lähtökohta. Joensuun lentoasemaa voidaan kehittää toiminnoiltaan monipuolisemmaksi huomioiden esimerkiksi Euroopan unionin puolustusjärjestelmäaloite droonimuurista.

- 8) (VNK, LVM) Käynnistetään valtioneuvoston kanslian johdolla Saimaan kanavan korvaavan meriyhteyden yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden, sijainnin ja toteutettavuuden kokonaistarkastelu huomioiden maanpuolustuksen tarpeet ja mahdollisuudet.
- 9) (TEM) Käynnistetään Vuoksen vesistöalueen (Saimaa) tavaraliikennettä ja raakapuuhuoltoa hoitavan aluskannan uudistamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen tähtäävän kannuste- ja investointiohjelman valmistelu. Nykyinen sisävesikuljetuskapasiteetti on vanhaa ja täysin käytössä. Kannuste- ja investointiohjelma tähtää vesikuljetusten täysimääräiseen hyödyntämiseen, kuljettavan teollisuuden kilpailukyvyn parantamiseen ja huoltovarmuuden nostamiseen. Valmistelussa huomioidaan investointien (ml. laituri- ja siltaratkaisut) kaksoiskäyttömahdollisuudet.

10) (LVM) Karjalan radan Joensuun ja Imatran välisen rataosuuden välityskyky on täysin käytössä erityisesti kaikkein ruuhkaisimpina päivinä. Merkittävää uutta junaliikennettä rataosuudelle ei enää nykyisellään mahdu. Radalla on myös huomattavaa peruskorjaustarvetta. Tarvitaan lisää ohituspaikkoja, jotta yksiraiteiselle rataosuudelle mahtuu enemmän junia. Ratasuunnitelmien valmistumista on kiirehdittävä ja toteutukseen on osoitettava käynnistämisrahoitus vuoden 2026 aikana. Tarvittava loppurahoitus on osoitettava osana seuraavan eduskuntavaalikauden ensimmäistä hallituksen infrastruktuuripakettia.

Imatra-Joensuu voidaan käynnistää 25 miljoonan euron kokonaisuudella. Ensimmäisenä toteutukseen tulevat toimenpiteet Kiteellä Poiksillaan kohtaamisraiteella, jonka kustannusarvio on 4,5 miljoonaa euroa. Loppu noin 20 miljoonaa voidaan myöntää valtuutena tuleville vuosille, kun ratasuunnitelmat yhteysvälillä valmistuvat vuonna 2027. Näin saadaan ensimmäiset kohtaamispaikat toteutettua ja välityskykyä lisättyä.

Myös sähköistys ja radan kunnostus Joensuusta pohjoiseen erityisesti ensivaiheessa Uimaharjuun saakka on saatava liikkeelle. Poikittaisliikenteelle tärkeä Joensuu-Pieksämäki rataosuus tarvitsee sekin kunnostamista ja sähköistykseen. Sähköistys on tärkeää myös junakalustoa koskevien tulevaisuusratkaisujen osalta, siltä kiskobussien uusiminen on lähestymässä. Sähköistäminen myös parantaa teollisuuskuljetusten kustannustehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä.

Nykyisten kiskobussikalustolla hoidettavien ostoliikenteiden sopimuskausi ulottuu vuoteen 2030. Maan hallitus on linjannut, että 2030-luvun henkilöjunaliikennettä on tarkoitus jatkaa nykyisessä laajuudessa. Traficom valmistele uutta kilpailutusta ja kalustohankintoja. Traficom on kysynyt kunnilta halukkuutta lisätä ostoliikenteen vuoroja, jolloin kuntien olisi täysimääräisesti vastattava palvelutasoparannuksen lisäkustannuksista. Joensuun näkökulmasta maakuntarajat ylittävä Joensuu-Pieksämäki liikenne on kaukoliikennettä, jonka palvelutasosta ja kustannuksista vastaa Suomen valtio. Joensuu kehittää lähiliikenteenä oman Jojo-linja-autoliikenteen palvelutasoa yhteistyössä kaupunkiseudun muiden kuntien kanssa. Kaupungin mielestä tavoitteena on kuitenkin oltava Pieksämäen suunnan palvelutason nostaminen nykyisestä kahdesta vuorosta vuorokaudessa neljään vuoroon uuden kilpailutuksen yhteydessä. Lisäksi Joensuu-Pieksämäki -kiskobusseihin tarvitaan lisäkapasiteettia välittömästi. Liikennöinnin kilpailutuksessa on vähintään oltava tulevaisuusoptio, että kaluston uusinnan yhteydessä vuorotarjontaa tullaan lisäämään noin 2030-luvun puolessa välissä. Kustannukset kuuluvat valtiolle.

11) (VNK, LVM) Valtion ja kuntien yhdessä omistama Itärata Oy jatkaa toimintaansa ja Helsinki-Vantaa lentoasema-Porvoo-Kouvola radan suunnittelutehtävänsä toimeenpanoa yhtiöjärjestyksen ja omistajiensa tahtotilan mukaisesti. Itärata on huomioitava Liikenne12-ohjelman kirjauksissa. Itäradalle välttämättömän lentoradan suunnittelua on vauhditettava.

12) (TEM) BusinessFinlandin ohjausta ja palvelurakennetta uudistetaan siten, että jokaisessa maakuntakeskuksessa on jatkossa vahvasti läsnä oleva ja yrityksiä konsultoiva riittävät toimintavaltuudet omaava asiantuntija. Nykytilanteessa BusinessFinland on jäänyt monilla alueilla etäiseksi toimijaksi.

- 13) (VNK, TEM) Erityisratkaisu Itä-Suomen rajamaakuntiin EU:n tulevalle ohjelmakaudelle. Hallituksen on vaikutettava Euroopan unionin tulevan ohjelmakauden valmisteluun siten, että EU:n ja NATO:n itärajalta luodaan erityisratkaisu ja merkittävä kokonaisrahoitus, jolla mahdollistetaan myös uusien politiikkakeinojen käyttöönotto raja-alueilla investointien vauhdittamiseen ja elinvoiman lisäämiseen. Rahoitusohjelman on mahdollistettava merkittävät panostukset myös infrastruktuuriin. EU:n monivuotiseen rahoituskehukseen ja kansalliseen toimeenpanoon on kiinnitettävä Itä-Suomen kannalta erityishuomiota.
- 14) (PLM) Puolustusvoimien palvelukeskusta ja Joensuun päätoimipaikkaa on vahvistettava sotilaallisen liittoutumisen ja kansainvälisen liikkuvuuden lisääntymisen seurauksena syntyvillä hallinnollisilla tehtävillä.
- 15) (VNK, ministeriöt) Valtion aluehallinnon uudistamisen toimeenpano (ELYt, AVIt) on toteutettava siten, että asiantuntijat työskentelevät ja palvelut ovat tosiasiallisesti saatavilla jatkossakin Joensuussa ja Pohjois-Karjalassa. Työpaikat, rahoitus ja ratkaisuvälit eivät saa keskittyä uusien organisaatioiden päätoimipaikoille. Uusi valtion aluehallinto aloittaa toimintansa 1.1.2026.