



Kainuun liitto



Kainuun edunajamisen hankeluettelo 2015

C:5

Kainuun maakuntahallitus 23.3.2015

www.kainuu.fi

Kainuun edunajamisen hankeluettelo

2015

**Kainuun liitto
2015
C: 5**

Julkaisija:

KAINUUN LIITTO
KAUPPAKATU 1
87100 KAJAANI
Puh. 08 6155 41
Fax. 08 6155 4260

ISBN 978-952-6685-22-9 (painettu)
ISBN 978-952-6685-23-6 (verkkojulkaisu)
ISSN-L 2323-7546
ISSN 2323-7546 (painettu)
ISSN 2323 7554 (verkkojulkaisu)

Kansien kuvat: Ville Heikkinen

Esipuhe

Tämän hankeluettelon on tarkoitus antaa kokonaiskuva sekä vireillä olevista hankkeista että linjaukset ja tahtotila niistä teemoista, jotka Kainuun aluekehittämisessä nähdään tärkeinä. Hankeluettelon on tarkoitus täydentää lakisääteistä maakuntaohjelman toimeenpanosuunnitelmaa (TOPSU) ja tehostaa yhteistyötä Kainuun edunajamisessa. Kainuun maakuntahallitus on hyväksynyt tämän edunvalvonnan hankeluettelon kokouksessaan 23.3.2015.

Hankeluettelossa esitettävät hankkeet ovat sellaisia, joiden toteutuminen edellyttää valtion rahoitusta ja/tai maakunnan ulkopuolella tehtäviä päätöksiä. Valtaosalla esitetyistä hankkeista on välittömiä vaikutuksia seuraavaa valtion budjettivuotta koskien. Osa hankkeista on luonteeltaan yleisempiä edunvalvonnallisia kannanottoja. Hankeluettelo tähtää valtion talousarvion valmistelussa aina seuraavan budjettivuoden suunnittelun alkuvaiheeseen. Vuoden 2015 hankeluettelossa saa erityishuomion tulevaan (strategisen) hallitusohjelmaan suunnatut esitykset. Hankeluetteloa on ensimmäistä kertaa laajennettu kansainvälisillä hanketavoitteilla.

Kainuun hankeluettelo on valmisteltu Kainuun liiton johdolla yhteistyössä alueviranomaisien, kuntien ja muiden alueen kehittämiseen osallistuvien tahojen kanssa. Hankeluettelon kirjoittamisesta on vastannut Kainuun liiton virasto, erityisesti Elinkeinopolitiikka ja hankkeet vastuualue.

Hankkeet esitellään hankeluettelossa ministeriöittäin. Ministeriöt ja talousarvion pääluokat ovat: ulkoasiainministeriö (talousarvion pääluokka 24), oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25), sisäasiainministeriö (talousarvion pääluokka 26), puolustusministeriö (talousarvion pääluokka 27), valtiovarainministeriö (talousarvion pääluokka 28), opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29), maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30), liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31), työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32), sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33) ja ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35). Lopuksi on koottu yhteen keskeisiä hankkeita, joilla kansainvälinen ulottuvuus.

On muistettava, että toteutuminen useiden hankeluettelossa esitettyjen hankkeiden osalta tapahtuu pitkällä aikavälillä.

Kainuun edunajamisen hankeluettelo on tarkoitettu yleiseen käyttöön ja se löytyy verkkoosoitteesta: www.kainuunliitto.fi/tehtavat/edunajaminen-ja-yhteisty siellä on myös PP-muotoinen esitys. Kommentteja hankeluettelosta ja lisäesityksiä siihen voi lähettää jatkuvasti sähköpostilla osoitteeseen: hankejarahoitus@kainuu.fi. Maakuntahallitus hyväksyy hankeluettelon kerran vuodessa ja Kainuun edunajamistiimi voi sitä tarpeen mukaan päivittää.

Kainuun maakuntahallitus

Timo Korhonen

Maakuntahallituksen pj.

Pentti Malinen

Maakuntajohtaja

Sisällysluettelo

Esipuhe	5
1. Kainuun maakunnan edunajamisen kokonaisuus	9
2. Edunajamisen teemat ja tavoitteet 2015	10
2.1 Seuraavan hallitusohjelman sisältöön vaikuttaminen 2015.....	10
2.2 Hallitusohjelmaan liittyvä yksityiskohtaiset esitykset	11
2.3 Jatkuvan edunajamisen teemat 2015–2016.....	13
3. Hanke-esitykset ministeriöittäin	14
3.1 Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25)	15
Pelson vankilalla laajat vaikutukset alueellisesti ja valtakunnallisesti	15
3.2 Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)	16
Koppa-hanke, Kuhmon Juminkeon laajennusosa	16
Vuokattihallin peruskorjaus	16
Vuokatin hiihtotunnelin jäähdytysjärjestelmän uusiminen	16
Vuokatin pallohallin peruskorjaus	17
Suomussalmen liikuntahallin peruskorjaus	17
Kuhmon Kontion koulun peruskorjaus	17
Suomussalmen Taivalalasan koulun peruskorjaus päiväkodiksi.....	17
3.3 Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)	18
3.3.1 Päätieverkko	18
Valtatie 22 / kantatie 89 Oulu–Kajaani–Vartius-yhteysvälin kehittäminen.....	18
VT 5 pohjois-eteläsuuntaisen pääväylän kehittäminen	20
VT 6 ja KT 76 seudullisen yhteysvälin kehittäminen välillä Kajaani–Sotkamo	21
Kantatien 75 Siilinjärvi–Kuhmo leventäminen välillä Kuhmo–Pohjois-Karjalan raja (32,3 km).....	21
3.3.2 Muu tie- ja katuverkko.....	22
Mt 870 Kontinjoen liikennejärjestelyt.....	22
Mt 870 parantaminen välillä Mustolanmutka-Kontinjoki (16,2 km)	22
Maantien 800 Ylivieska–Vaala–Taivalkoski, taajamatiejärjestelyjen toteuttaminen Vaalassa	22
Maantien 837 Utajärvi–Puolanka parantaminen (12,1 km)	22
Maantien 912 Kuhmo–Suomussalmi parantaminen kantatietasoiseksi	22
Maantien 8950 Pesionlahti–Askankylä perusparantaminen.....	22
Maantien 9070 Akonlahti–Moisio (ns. Kekkosenmäki) päällystämättömän pohjoisosan kunnostaminen (10,4 km)	23
Maantien 9050 Ylivieksi–Niva kunnostaminen (20,7 km).....	23
Maantien 19033 Vuoreslahti muuttaminen päällystetyksi tieksi (19,7 km)	23
Vuokatinhovintien liikennejärjestely	23
Itärinteen kokoojatie.....	23
Kevyen liikenteen pääraitti Snowpolis–Katinkulta	23
Kevyen liikenteen väylä Opisto–Nurmestie–Vuokatinhovi	23
Matkailualueen muut liikennejärjestelyt.....	23
3.3.3 Rautatieverkko	23
Oulu–Kontiomäki–Vartius-ratayhteyden parantaminen.....	23
Ratayhteyden Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki toiminnallisuuden parantaminen	24
Savonradan kehittäminen valtakunnallisena ratahankeena	25

Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen	25
Ratayhteys Vuokatti–Kontiomäki	26
Ratayhteys Murto–Otanmäki	26
Koillinen raideliikenneyhteys Kontiomäki–Suomussalmi–Taivalkoski	26
3.3.4 Liikenneinfran kunnossapito	27
Perusväylänpidon määrärahat (korjausvelka)	27
Elintarviketuotannon kuljetustarpeet	27
Yksityisteiden kunnossapito	28
3.3.5 Lentoyhteydet	28
Kansallinen lentoliikennestrategia	28
Helsinki – Kajaani reittilentoyhteyden säilyttäminen ja kehittäminen.	29
3.3.6 Tietoliikenne	29
Toimivat tietoliikenneyhteydet	29
3.3.7 Ulkoilureittihankkeet	30
Sillat Vuokatile: Vuokatin matkailualueen reitistön turvallisuuden parantaminen	30
UKK -reitien peruskunnostus	30
Sotkamon moottorikelkkareitistön korjaus	30
Vuokatinvaaran valaistun läntinen osuus	31
Vuokatin urheiluopiston ympäristön reitit	31
Sotkamon Tipaksen reitti	31
3.4 Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32).....	32
Maakunnan kehittämisraha ja muut aluekehitysinstrumentit	32
Laaja-alaisempi kansallinen innovaatiopolitiikka	32
Yritysten kuljetustukien säilyttäminen (logistiikkatuki)	33
Biotuotetehtaan perustamista tukevat toimenpiteet	33
Ulkomaalaiset marjanpoimijat	34
Puurakentamisen edistäminen (Kuhmon kaupungin esitys)	34
Uusiutuvien luonnonvarojen käyttöön perustuvan energiapalvelun verokannan muutos...35	
Kajaanin kaupunkikeskustan kehittäminen	35
Suomussalmen keskustan kehittäminen / Jätkänpuiston matkailuvaunualue	36
Suomussalmen kesäteatterin kehittäminen	36
3.5 Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30).....	36
Luonnonvarakeskuksen strateginen toimintayksikkö Sotkamoon	36
3.6 Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)	37
Maakunnan liiton roolin vahvistaminen maakuntakaavoituksessa	37
Kuntatason kaavoitusprosessien yksinkertaistaminen ja nopeuttaminen	38
Hossan alueen kehittäminen	38
3.7 Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)	39
Uusi sairaala – hanke	39
Sosiaali- ja terveydenhuollon kansallinen kehittämisohjelma (Kaste)	39
Kehitysvammaisten laitoksen hajauttaminen ja ryhmäkotien sekä päivätoimintatilojen rakentaminen	39
Kuhmon terveysaseman hoivaosaston remontti	40
Kajaanin hoivan remontti	40
Hoitokoti Kurimon korvaavat tilat/uudisrakentaminen	40
3.8 Muut hankkeet	40
Kainuun Venäjä-strategia toiminnaksi -hanke	40
4. Kansainväliset edunajamishankkeet	41

Vartius.....	41
Barentsin alueen liikennesuunnitelmiin liittyvät hankkeet.....	41
Northern corridor TEN-T liikennekäytävä (Oulu-Vartius).....	41
Pohjoisten harvaanasuttujen alueiden asema EU:n politiikassa	41
Vaikuttaminen EU:n lainsäädäntöön	42
Yhteenlasketut kustannusarviot hankkeista (liite 1.)	

1. Kainuun maakunnan edunajamisen kokonaisuus

Kainuun liitto toimii maakunnan ja sen asukkaiden toimintaympäristön, elinkeinojen ja palveluiden kehittäjänä (aluekehitysviranomainen). Kesällä 2012 hyväksytyn perussopimuksen mukaan Kainuun liitto edistää asukkaiden hyvinvointia ja kestävästä kehitystä alueellaan.

Kainuun liitto edistää yhteistyötä maakunnan kehittämisen kannalta keskeisten toimijoiden kanssa ja ajaa maakunnan asukkaiden ja kuntien etuja. Tämän toteuttamiseksi liitto toteuttaa hankkeita ja tekee tutkimus-, kehittämis-, suunnittelu- ja edunajamistyötä toimien jäsenkuntien ja muiden sidosryhmien yhteistyöelimenä.

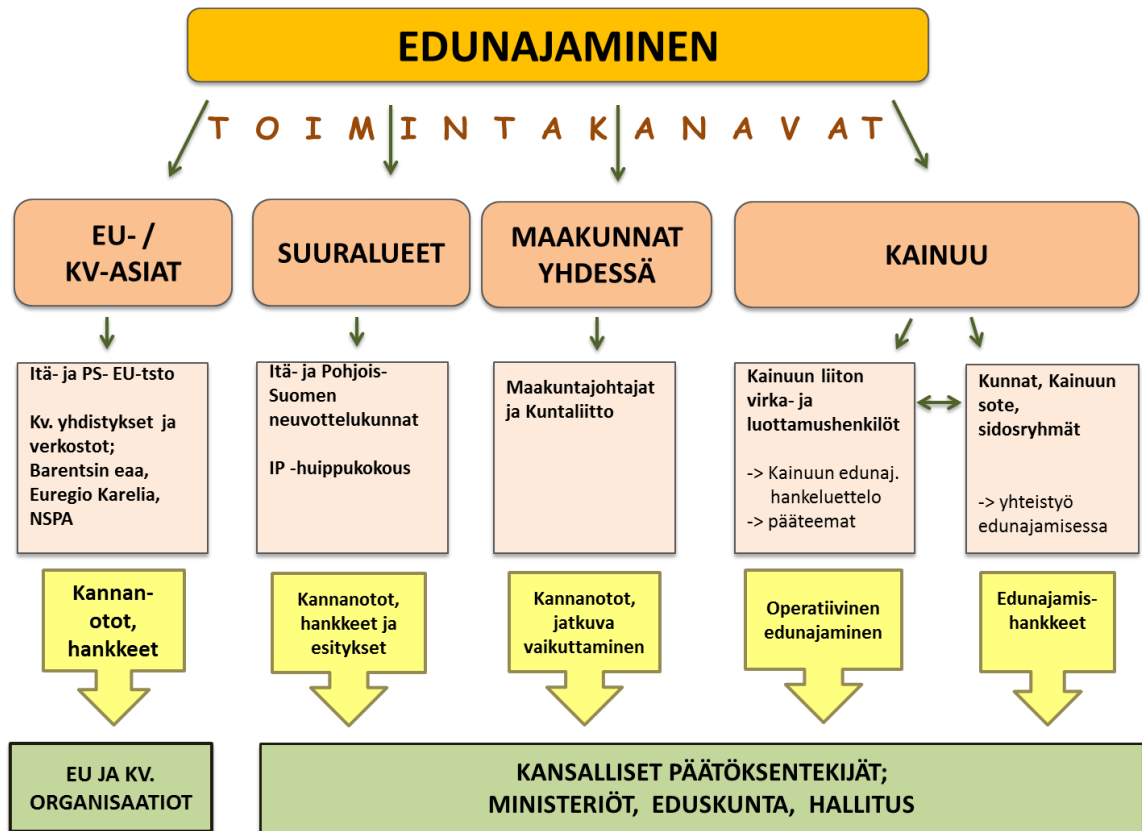
Kainuu-ohjelma on Kainuun liiton toiminnan linjausten perusta, joka antaa tavoitteet liiton toiminnalle. *Kainuun maakunnan* kehittämisvisio 2035 on määritelty seuraavasti:

Hyvinvoiva ja elinvoimainen Kainuu

Kainuulaisten hyvinvointi ja elämisen laatu tehdään osaamisella, yrittämisellä ja yhteistyöllä, rohkeasti uudistuen.

Perussopimuksen mukaan Kainuun liiton tehtävänä on myös ajaa maakunnan etua Euroopan politiikan tasolla. Kainuun liitto luo ja hoitaa yhteistyötä ja kumppanuuksia maakunnassa ja maakunnan ulkopuolella uudella toimintamallilla. Viestintä ja markkinointi toimii edunajamisen strategisena tukena. Maakunnallisen markkinoinnin tehtävänä on huolehtia kansallisella ja kansainvälisellä tasolla maakunnan positiivisesta tunnettavuudesta.

Edunajaminen ja alueyhteistyö ovat keinoja toteuttaa maakuntaohjelmaa ja aluekehitystehtävää. Tähän kokonaisuuteen kuuluu kansallinen ja kansainvälinen edunvalvonta sekä ennakoiva edunajaminen kuvan 1 mukaisesti. Kainuun liiton edunajamista koordinoi maakuntajohtajan vetämä edunajamistiimi.



Kainuun liiton edunajamisen kohteet ja kanavat

2. Edunajamisen teemat ja tavoitteet 2015

Kainuun liitto toimii maakunnan edunvalvojana ja -ajajana maakuntaohjelman tunnistamien haasteiden ja asetettujen painopisteiden mukaisesti. Vuonna 2015 erityisenä vaikuttamis-kohteena on tuleva hallitusohjelma. Ennakoivuus ja varautuminen myös äkillisiin edunvalvontatehtäviin tulevat korostumaan. Talvivaaran kriisin vaikutusten torjumiseksi erityisesti työllisyyden osalta tarvitaan myös varsinaista ÄRM-ohjelmaa laajempia toimenpiteitä, joissa edunajamisella on tärkeä rooli. Edunajamisen ja aluekehittämisen rajapintaan on tullut työ- ja elinkeinoministeriön linjaamana toimintamuotoa ennakoiva rakennemuutosten hallinta (ERM).

2.1 Seuraavan hallitusohjelman sisältöön vaikuttaminen 2015

Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnat ovat yhteisessä huippukokouksessaan 27.8.2014 asettaneet hallitusohjelmaneuvottelujen päätavoitteeksi **suunnanmuutoksen aluepolitiikkaan**. Maakunnat peräänkuuluttavat laaja-alaista alue-politiikkaa, joka perustuu elinvoimaisten kuntien ja maakuntien vahvuuksille. Aluelähtöisyyttä ja läheisyysperiaatetta on vahvistettava. Uudistuksen päälinjat ovat seuraavat:

1. Itä- ja Pohjois-Suomen rikkaiden luonnonvarojen ja luontoarvojen hyödyntäminen ja jalostaminen mahdollisimman pitkälle tulee nähdä keskeisenä keinona koko Suo-

men **yritys- ja vientivetoisen kasvun ja kansainvälisen kilpailukyvyyn** edistämässä. Maakuntien keskeisten elinkeinoelämän kehittämishankkeiden toteuttamista edistetään.

2. Mineraaleista ja uusiutuvista luonnonvaroista jalostetaan korkeaa osaamista hyödyntäen korkean arvonlisän tuotteita, palveluja ja energiaa. Vahvistetaan osaamista alueen tutkimus-, kehittämis- ja oppilaitosten kautta.
3. Koko maahan kehitetään parlamentaarisen valmistelun kautta alueiden omiin vahvuuksiin, tietämykseen ja erityispiirteisiin perustuva demokraattista aluehallintoa. Ratkaisun pohjaksi tarvitaan sekä valtio- että kuntahallinnon aluetason tehtäviä koskeva selvitys. Tavoitteena on myös monikerroksisen hallinnon keventäminen, erilaisten aluejakojen yhtenäistäminen ja paikallisen päätösvallan vahvistaminen.
4. Saavutettavuuden ja toimivan logistiikan kehittämiseen on panostettava, jotta Itä- ja Pohjois-Suomen luonnonvarojen ja muiden mahdollisuuksien (ml Venäjän ja Arktisen alueen) hyödyntäminen mahdollistuu. Yrityselämän tarpeet täytyy asettaa etusijalle. Erityisesti viennin kehittämisen, alueen elinkeinohankkeiden ja biotalouden tarpeiden tulee nykyistä voimakkaammin ohjata valtakunnallista lentoliikennestrategiaa, tietoliikenne- ja väylähankkeita.

2.2 Hallitusohjelmaan liittyvä yksityiskohtaiset esitykset

Kolmiportaisen, demokraattisen hallintorakenteen parlamentaarisen valmistelun käynnistäminen

- valtion ja kuntapohjaisten aluetason organisaatioiden vahvistaminen ja selkeyttäminen tulevalla hallituskaudella (Asia on maakuntien liittojen yhteinen tavoite)
- Kainuun liiton ja Kainuun ELY-keskuksen toimintojen säilyminen alueella (toteutuu pa mikä tahansa aluehallintoon kohdistuva uudistus tulevalla hallituskaudella)

Koko maan tasapainoinen kehittäminen

Suomi on matkalla kohti vähähiilistä ja resurssitehokasta yhteiskuntaa ja kestäväää taloutta. Tämän toteuttamisessa kestäväällä biotaloudella on keskeinen rooli. Runsaiden uusiutuvien luonnonvarojensa, korkeatasoisen osaamisensa ja teollistenvahvuuksiensa ansiosta Suomella on erinomaiset edellytykset olla biotalouden edelläkävijä maailmassa. Biotalous voidaan parantaa Suomen taloutta ja työllisyyttä sekä suomalaisten hyvinvointia. Suomen kansallisen biotalousstrategian visio on, että biotalouden kestävät ratkaisut ovat Suomen hyvinvoinnin ja kilpailukyvyyn perusta.

Tulevaan hallitusohjelmaan ja hallituksen aluepolitiikan suuntaviivoihin on ehdottomasti sisällytettävä **linjaus** siitä, että **koko maata kehitetään tasapainoisesti**. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että otetaan huomioon kunkin alueen omat vahvuudet mm. luonnonvarat ja osaaminen hyödynnetään mahdollisimman lähellä alkuperäistä sijaintiaan. Liikenne- ja sosiaalipoliittisilla toimenpiteillä ml infrahankkeet tulee tukea maan alueellisesti ja sosiaalisesti kestäväää ja tasapainoista kehittämistä.

Lupaprosessien kehittäminen

- maakuntakaavan vahvistamismenettelyn kehittäminen tai siitä luopuminen tulevaisuudessa maankäyttö- ja rakennuslain uudistuksessa (maakuntien liittojen yhteinen tavoite)
- kuntatason kaavoitusprosessien yksinkertaistaminen ja nopeuttaminen
- ympäristölupaprosessien kehittäminen

Uusiutuvan energian kansallinen edistäminen

- puuenergian ja turve-energian kilpailukyvyn parantaminen
- luonnonvara- ja ympäristötekniikan innovaatiotoiminnan vahvistaminen esim. puurakentamisen hyödyntäminen tuulivoimaloiden rakentamisessa

Aluepolitiikan instrumenttien vahvistaminen

- kansallisen kaupunki- ja innovaatiopolitiikan (MAL ja INKA) laajentaminen koskemaan kaikkia maakuntakeskuksia
- kuljetustuen säilyttäminen ja korottaminen (vientiteollisuutta palveleva logistiikkatuki)
- maakunnan kehittämisrahan palauttaminen aluekehitysinstrumentiksi

Kainuun kärkihankkeet tulevaan liikennepoliittiseen selontekoon /toimenpideohjelmaan

- Vt 22 / kt 89 Oulu–Kajaani–Vartius-yhteysvälihankkeen loppuun saattaminen
- Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki-radon toiminnallisuuden parantaminen
- Vt 5 pullonkaulojen poistaminen yhteyksien nopeuttamiseksi

2.3 Jatkuvan edunajamisen teemat 2015–2016

Teema 1: Työpaikkojen varmistaminen ja luonti (julkinen ja yksityinen sektori)

- valtion aluehallinnon palvelujen jatkuvuuden turvaaminen Kainuussa, erityisesti
 - Kainuun ELY -keskuksen säilyttäminen ja valtion palvelujen säilyttäminen kunnissa
 - Pelson vankilan peruskorjauksen toteuttaminen
- pk-yritysten uusia aktivointitoimenpiteitä kohdennetaan Kainuuseen (kokeilut)
- Luonnonvarakeskuksen Kainuun strategisen yksikön perustaminen Sotkamoon
 - johon kytketään Paltamon kalantutkimusaseman ja Paljakan näytepankin toiminnot
- huolenpito Kainuun peruselinkeinojen ja biotalouden kehitysedellytyksistä (lainsäädännöllä ja verotuksella)
- kaivostoiminnan lupakäsittelyn nopeuttaminen
- uusien ict-mahdollisuuksien parantaminen (supertietokoneet, sähköverot / palvelinkeskus) datacenterin kilpailukyky
- Kuhmossa Ystävyyden puiston tutkimuskeskuksen (SYKE) vahvistaminen

Teema 2: Paikallisen päätösvallan ja palvelujen säilyttäminen maakunnassa

- Sote-uudistuksen toteuttaminen: Kainuun tuotantoalueen perustaminen ja siihen liittyviin sopimus- ja rahoitusmalleihin vaikuttaminen yhdessä kuntien ja Kainuun soten kanssa
 - Kainuun uusi sairaala -hankkeen toteutus
 - Kainuun keskussairaalan säilyminen päivystys- ja synnytyssairaalana
 - Kelan rahoitusmallikokeilu Kainuuseen (yksikanavainen rahoitusmalli)
- ELY:n ja Kainuun liiton yhteistyö alue- ja yrityskehittämisessä ja näiden toimintojen aseman turvaaminen aluehallintouudistuksessa

Teema 3: Toimiva koulutusketju, osaavan työvoiman saanti, osaamisen kehittäminen sekä tehokas ja vaikuttava innovaatiotoiminta

- Korkea-asteen koulutuksen ja päätösvallan säilyminen Kainuussa
 - Kajaanin ammattikorkeakoulun säilyttäminen itsenäisenä
- Pysyvän ja riittävän rahoituspohjan varmistaminen Kainuun korkea-asteen koulutukselle ja tutkimukselle sekä Kajaanin yliopistokeskuksen pysyvän aseman ja rahoituspohjan varmistaminen
- Työvoiman kohtaanto-ongelmien ennakointi aikuiskoulutuksessa ja työvoimapolitiisessa rahoituksessa

Teema 4: Kainuun saavutettavuuden varmistaminen

- Rahoitus
 - uuden liikennepolitiikan pilottikokeilu Kainuuseen
 - alemman tieverkon ylläpidon, joukkoliikenteen ja yksityisteiden rahoituksen turvaaminen
- Lentoliikenneyhteyksien varmistaminen
 - Kajaanin lentoaseman aseman yhteyksien kehittäminen
- Liikenneinfra
 - ks. liikennepol.selontekoon esitettävät hankkeet
- Liikenneyhteyksien toimivuus
 - Suomen (Kainuun) ja Venäjän välisen rautatieliikenteen toimivuus Pietari - Moskova ja Petroskoi, satamayhteydet Viananmerelle ja Koillisväylälle
 - Venäjän rajan ylitysten joustavoittaminen ja viisumivapauteen valmistautuminen (Itä- ja Pohjois-Suomi yhdessä)
- Tietoliikenneyhteydet
 - kattavan tietoliikenneverkon rakentamisen, laajakaistahankkeen rahoituksen varmistaminen liittyen sote-uudistuksen palvelujen uusiin toteutusmahdollisuuksiin (Itä- ja Pohjois-Suomi yhdessä)

Teema 5: Äkillisten edunvalvontatehtävien hoitaminen ja ennakointi

Talvivaaran kriisiin liittyvän äkillisen rakennemuutostoiminnan suunnittelu ja koordinointi osana aluekehitystehtävää. Ärm-toimenpiteitä tukevien hankkeiden priorisointi:

- työllisyysrahoituksen tason korottaminen Kainuussa
- Suomussalmen puutermiinalin rakentamisen aikaistaminen
- Talvivaaran vaikutusalueelle sijoittuvat vesihuoltohankkeet
- kaivannaisalan monipuolistaminen Kainuussa: Sotkamo Silver Oy:n investointia tukevat toimenpiteet

Rakennemuutosten hallinnassa siirretään näkökulmaa uhkatekijöiden ennakointiin ja alue-talouden kestävyden (resilienssi) vahvistamiseen. Toimenpiteet tulevat osaksi maakunta-ohjelman toimeenpanosuunnitelmaa ja huomioidaan myös edunajamishankkeissa.

3. Hanke-esitykset ministeriöittäin

3.1 Oikeusministeriö (talousarvion pääluokka 25)

Pelson vankilalla laajat vaikutukset alueellisesti ja valtakunnallisesti

Pelson vankila sijaitsee Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntien rajalla, Vaalan kunnassa, Pelson kylällä. Vankila kuuluu Itä- ja Pohjois-Suomen rikosseuraamusalueeseen. Lähellä sijaitsee Kestilän avovankila. Pelson vankila on moderni työvankila, jolla on suuri merkitys mm. työpaikkoina Vaalan, Utajärven, Muhoksen ja Siikalatvan kunnille. Vankila on myös merkittävä maa- ja metsätalouden harjoittaja Vaalan kunnassa. Vankeinhoidon alalta edellytetään 16 miljoonan euron säästöjä vuoteen 2016 mennessä ja samaan aikaan Pelson vankila tarvitsee n. 7 miljoonan euron investoinnin, josta on päätetty edellisen hallituksen aikana.

Pelson vankilan merkitys on suuri

Alueellisesti:

- 1) Työpaikkoina
- 2) Maa- ja metsätalouden harjoittajana

Valtakunnallisesti:

- 1) Sijoituspaikkana pohjoissuomalaisille vankeusvangeille pohjoissuomalaisena vankilana. Vangit voidaan sijoittaa riittävän lähelle omaa kotipaikkaa, perhettä ja omaisia. 250 kilometrin säteellä vankilasta asuvan väestön määrä kasvaa luonnollisen väestönlisäyksen ja muuton takia.
- 2) Modernina työvankilana (suljettu vankila, jossa osallistutaan työtoimintaan vankilan seinien ulkopuolella.)
- 3) Vankila toimii vuoden 1984 linjauksen perusteella (Vankeinhoitolaitos/oikeusministeri Pokka) alkuperäiskarjan geenipankkina.
- 4) Valtion alueellisina työpaikkoina. On perusteltua säilyttää olemassa olevia valtion työpaikkoja maaseudulla. Tämä on helpommin toteutettavissa, kuin työpaikkojen siirtäminen esim. Helsingistä muille alueille.

Huomioitavaa:

- Ei paljusellejä eli vessattomia sellejä. → Pelson vankilan lakkauttamisella voidaan saavuttaa arviolta 4 miljoonan euron säästö henkilöstömenoissa. Hämeenlinnaan ja Keravalle sen sijaan joudutaan tekemään uusinvestointeja 80 miljoonan euron edestä, joilla saatetaan paljusellit nykyaikaiseen kuntoon. Vuosikustannus vuokrina uusista tiloista senaattikiinteistölle on 6 miljoonaa euroa. Pelson vankilassa ei tällaista ongelmaa ole.
- Rankka muutos- ja sopeuttamisprosessi käyty läpi, jonka tuloksena toimintaa on kehitetty vastaamaan nykyajan vaatimuksia.

Työpaikat ja verotulot

Vaalan kunnan työpaikoista n. 9 % on Pelson vankilalla. Vaalassa työssäkävivistä vaalalaisista 6,25 % käy töissä vankilalla. Näiden työpaikkojen määrä on myös alueellisesti merkittävä. Vaalan ja Siikalatvan osalta keskuskaupungit Oulu ja Kajaani sijaitsevat kaukana. Vaalan työpaikkaomavaraisuus aste on korkea. Kajaanin seutukunta, johon Vaala kuuluu, on vuoden 2012 loppuun saakka äkillisen rakennemuutoksen aluetta. Mikäli vankilan työpaikat menetettäisiin: 1) on hyvin vaikea luoda korvaavia työpaikkoja, 2) erityisesti Vaalan kunnan saamat verotulot (+ kiinteistöverot) vähenevät, työttömyysaste nousee ja pidemmällä aikavälillä asukasmäärä laskee, 3) kunta joutuu korottamaan jo ennestään korkeaa (21 %) kunnallisveroa 4) alueelta poistuu henkistä pääomaa ja ostovoimaa muuton myötä, 5) Pelson alueella sijaitseville kiinteistöille tulee löytää uusi ja järkevä käyttötarkoitus.

3.2 Opetus- ja kulttuuriministeriö (talousarvion pääluokka 29)

Koppa-hanke, Kuhmon Juminkeon laajennusosa

Kustannusarvio: 2,5 M€

Koppa on Juminkeon laajennusosa, joka on käynyt tarpeelliseksi Juminkeko-säätiön toimitilojen käytyä ahtaaksi toimintojen samalla laajentuessa. Koppaan siirtyvät Juminkeon kuva- ja äänitearkisto, toimisto sekä tällä hetkellä vuokratiloissa toimiva Runolaulu-Akatemia. Säätiö on ostanut Juminkeon viereisen tontin Kopan rakentamista varten. Kopan toimintarahoitus on kunnossa. Säätiö on teettänyt Kopasta esisuunnitelman. Juminkeon laajennusosan toteuttamisella on suuri merkitys Kainuun kulttuurimatkailun kehittymiselle, koska Runolaulu-Akatemian toimintasisältöihin kuuluu niin Sommelo-festivaalin toiminnan laajentaminen kuin muun kansanmusiikin konserttitoiminnan lisääminen ei vain Kopassa, vaan muuallakin Kainuussa. Runolaulu-Akatemian keskeisiin tehtäviin kuuluu myös jatkaa runolaulun ja muun kansanmusiikin keräys- ja tutkimustoimintaa sekä kehittää arkistoa. Kopan toteutuminen tukee myös Kainuun mekaanisen puunjalostuksen osaamista ja sen tunnetuksi tekemistä, koska Koppa edustaa innovatiivista puurakentamista ja toimii siten Woodpoliksen referenssirakennuksena.

Vuokattihallin peruskorjaus

Kustannusarvio: 1 M€

Vuokattihalli on valmistunut vuonna 1989. Peruskorjaushanke on keskeinen osa opiston perusparannusohjelmaa. Vuokattihalli on opiston tärkein sisäliikuntapaikka vapaan sivistystyön kannalta.

Vuokatin hiihtotunnelin jäähdytysjärjestelmän uusiminen

Kustannusarvio: 0,4 M€

Hiihtotunneli on valmistunut vuonna 1997. Hiihtotunneli on opiston tärkein liikuntapaikka valmennuskeskuksen kannalta. Energiatehokkuutta voidaan parantaa jäähdytys- ja ilmastointilaitteet uusimalla. Tunnelissa on vuosittain 30 000 käyttösuoritetta.

Vuokatin pallohallin peruskorjaus

Kustannusarvio: 1 M€

Pallohalli on valmistunut vuonna 1955 ja sitä on laajennettu 1976 sekä 1994. Peruskorjaushanke on keskeinen osa opiston perusparannusohjelmaa. Pallohalli on opiston merkittävä sisäliikuntapaikka vapaan sivistystyön kannalta. Pallohalli sisältää koripallo-, lentopallo- ja sulkapallokentät, kuntosalin, hierontatilat, pukuhuoneet, audiotorion, luentotilat ja majoitushuoneita. Peruskorjaus lisää hallin käyttöturvallisuutta ja -ikää, esteettömyyttä sekä monipuolistaa käyttömahdollisuuksia. Halliin uusitaan ja täydennetään varusteet, uusitaan pinnoitteet, viemärointi ja ilmastointikone.

Suomussalmen liikuntahallin peruskorjaus

Kustannusarvio: 0,5 M€

Kuhmon Kontion koulun peruskorjaus

Kustannusarvio: 10 M€

Kuhmon kaupungin rahoitusosuus 50 %.

Kuhmon uuden puukoulukeskuksen rakentaminen Kontion koulun yhteyteen (alakoulu, yläkoulu, esikoulu)

Suomussalmen Taivalalasan koulun peruskorjaus päiväkodiksi

Kustannusarvio: 1,4 M€

3.3 Liikenne- ja viestintäministeriö (talousarvion pääluokka 31)

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, joka viennistä riippuvaisena tarvitsee myös hyvät ja toimivat yhteydet kaikkialle maailmaan. Liikennepolitiikan päämäärä on turvata arjen matkojen toimivuus, pitää yllä elinkeinoelämän kilpailukykyä ja hillitä ilmastonmuutosta päästöjen vähentämisen avulla. Suomen sijainti etäällä Euroopan liikenteen ja logistiikan valtavirroista asettaa liikennepolitiikalle suuria haasteita.

Kainuun liiton mielestä liikennejärjestelmää tulee kehittää tasapainoisesti eri alueilla ottaen huomioon erityisesti elinkeinoelämän ja alueiden kehittämisen tarpeet. Sujuva ja hyvin hoidettu joukkoliikenne tukee yleisiä liikennepolitiikan tavoitteita, mutta ei vähäliikenteisillä alueilla ole tarkoituksenmukainen. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta pyritään jatkuvasti parantamaan muun muassa älyliikenteen palveluilla.

Liikennepoliittinen selonteko

Hallitus antoi liikennepoliittisen selonteon eduskunnalle 12.4.2012. Siinä linjattiin liikennepolitiikkaa vuosille 2012–2022. Kainuuta eniten palvelevien hankkeiden (Vt 22 sekä Kontiomäki–Iisalmi–Ylivieska-rataosuus) toteutus ei ole kuitenkaan edennyt selonteossa sovitulla tavalla.

Kainuun liitto pitää välttämättömänä, että tulevan hallituksen liikennepoliittinen selonteko tai vastaava toimenpidesuunnitelma sisältää aiemmin linjatut hankkeet ja ne toteutetaan täysimääräisinä ja viipymättä.

3.3.1 Päätieverkko

Valtatie 22 / kantatie 89 Oulu–Kajaani–Vartius-yhteysvälin kehittäminen

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on laatimassa suunnitelmia valtatie 22 Oulu- Kajaani yhteysvälin kehittämishankkeen toimenpiteistä. Valtatien 22 parantaminen välillä Oulu-Kajaani sisältyy vuoden 2012 liikennepoliittisessa selonteossa hallituskaudella 2012–2015 aloitettaviin liikenneverkon kehittämishankkeisiin.

Valtatie 22 Oulu–Kajaani ja kantatie 89 Paltamo–Vartius ovat osa Suomen poikittaista kansainvälistä päätieverkkoa. Tieyhteydet välittävät kansainvälistä liikennettä Ruotsin ja Venäjän välillä Tornion ja Vartiuksen raja-asemien kautta.

Oulu–Kajaani yhteysvälin pituus on 183 km, josta 21 km Kontiomäen–Kajaanin välillä kulkee valtatie 5 kautta. Kantatie 89 on pituudeltaan 103 km. Tie alkaa valtatieltä 22 Paltamosta, josta se johtaa Vartiuksen raja-asemalle.

Vt 22 yhdistää Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maakuntakeskukset toisiinsa ja toimii näitä maakuntia yhdistävänä päätienä. Tiellä on tärkeä merkitys myös sen varrella olevien kuntien elinvoimaisuudelle sekä alueen yritysten toiminnalle ja kilpailukykyvyyllä. Vt 22 on val-

takunnallinen matkailutie (Tervantie). Vt 22 palvelee myös tienvarsi-alueen asukkaiden asiointi- ja työmatkaliikennettä.

Toimivat liikenneyhteydet ovat tärkein alueiden kilpailukykytekijä osaavan työvoiman saatavuuden rinnalla. Pohjois-Suomessa korostuvat yhteydet kasvukeskus Ouluun vastaavalla tavalla kuin Etelä-Suomessa yhteydet pääkaupunkiseutuun. Vt 22 kehittäminen koko yhteysväliillä Oulu–Kajaani on keskeinen osa saavutettavuuden parantamista ja maantieteyhteyksien kärkihanke. Mikäli koko yhteysvälin kehittämiskokonaisuus toteutuisi, lyhenisi Oulun ja Kajaanin välinen matka-aika merkittävästi nykyisestä.

Vt 22 Oulu–Kajaani yhteysvälin kehittäminen on ollut mukana valtion liikennepoliittisessa selonteossa jo kahdella hallituskaudella. Hankkeen käynnistys 45 M€ sisältyi nykyisen Kataisen/Stubbins hallituksen liikennepoliittisen selonteon hallituskauden aikaisiin investointeihin, mutta sitä leikattiin 30 M€, joka siirtyi muiden väylähankkeiden rahoitukseen. Liikennevirastolle osoitettiin valtion talousarviossa 2015 vain 15 M€ hankkeen käynnistämiseen. Hanke sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Kt 89 ja Vartiuksen raja-asema muodostavat tärkeän linkin EU:n pohjoisosan ja Venäjän väliselle liikenteelle, joka koostuu elinkeinoelämän kuljetuksista ja matkailuliikenteestä sekä asiointi- ja työmatkaliikenteestä.

Kantatien 89 leveys vaihtelee parantamattomilla tieosuuksilla 6–7 metrin välillä. Tien päällyste on huonokuntoinen ja tien kapeus huonontaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Tien rakennetta on parannettava lähivuosina vaikka poikkileikkausta ei levennettäisi, jotta rakenne ei vaurioituisi liikenteen kuormituksesta liikaa. Samanaikaisesti rakenteen parantamisen kanssa on järkevää myös leventää tien poikkileikkausta noin metrillä, mikä parantaa paitsi rakenteen kestävyyttä lisää myös kohtaavan ja ohittavan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

Vartiuksen raja-aseman liikennejärjestelyt edellyttävät parantamistoimenpiteitä. Nykyiset kaistajärjestelyt ovat riittämättömät ja liikenteen ohjauslaitteet ja puomit ohjauspaneelien ovat vanhoja ja niiden toiminnassa on puutteita. Nykyisillä järjestelyillä ei voida vastata kasvavan rajaliikenteen tarpeisiin.

Jotta vt:n 22 1. vaihe toteutuisi alkuperäisen 45 M€ suuruisena, sisältää se POP ELY:n hankeperustelun (2014) mukaan Kainuussa seuraavia osahankkeita:

Vaala, yhteensä 2,4 M€

- yhteysväli Ojakylä–Järvikylä leventäminen (1 m) ja uusintapäällystäminen
- vt 22 / mt 800 liittymän pääsunnan kanavointi ja pohjavesisuojaus

Vaala ja Paltamo, yhteensä 4,15 M€

- yhteysvälin Kankari-Paltamo leventäminen (1 m) ja päällystäminen

Paltamo, yhteensä 4,45 M€

- Kivesvaaran ohituskaistapari ja yksityistiejärjestelyt
- keskustan kohdalla kevyen liikenteen väylän leventäminen
- Metelin kohdan kevyen liikenteen väylä ja alikulkukäytävä
- Meteli-Mieslahti kevyen liikenteen väylä
- Tololanmäen liittymän kanavointi

Kajaani, yhteensä 1,15 M€

- Jormuan kevyen liikenteen väylä ja vesistösilta

- vt 5 ja vt 6 eritasoliittymän kaistajärjestelyt

Lisäksi koko yhteysvälillä Oulu–Kajaani joukkoliikenteen edistämiseksi pysäkkien, katosten yms. pienten parantamistoimenpiteiden toteuttaminen, yhteensä 0,5 M€.

Kantatien 89, yhteensä 7,12 M€

- vt 22 ja vt 5 välisen osuuden (4 km) leventäminen (1 m) ja uusintapäällystys sekä vt 5 liittymän parantaminen
- yhteysvälin Härmänmäki–Revonkanta (9 km) leventäminen ja uudelleenpäällystäminen
- yhteysvälin Revonkanta–Hongikonselkonen (4,3 km) leventäminen ja uudelleenpäällystäminen
- Vartiuksen rajanylityspaikan liikennejärjestelmän kehittäminen (LIPs -hankevalmistelu, 2,27 M€)
- Vartiuksen rajanylityspaikan raja- ja tullivalvontaan liittyvät investoinnit (tarkastus- ja valvontajärjestelmät 1,32 M€ ja kiinteistöt 1,52 M€)

Tavoitteet:

1. Vt 22 / kt 89 Oulu–Kajaani–Vartius-yhteysvälin 1. vaiheen toteutus täysimääräisesti liikennepoliittisen selonteon mukaisena 45 M€ suuruisena hankkeena. Tarkoittaa leikatun 30 M€ määrärahaosuuden palauttamista/lisäämistä hankkeeseen joko valtion normaalissa talousarviomenettelyssä tai viimeistään seuraavan hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa.
2. Yhteysvälin 2. ja 3. vaiheen sisällyttäminen pitkän aikavälin hankkeina seuraavan hallituksen liikennepoliittiseen selontekoon, 2. vaihe 87 M€ ja 3. vaihe (Oulujärven maisematie) 64 M€. (Kustannusarviot POP ELY:n Vt 22 esiselvityksestä).
3. Kantatien 89 parantamistoimenpiteiden toteuttaminen tien länsipäässä ja Vartiuksen rajanylityspaikalla sekä Vartiuksen raja- ja tullivalvontaan liittyvät investoinnit, rahoituslähteenä osin CBC Karelia 2014–2020 -ohjelma. Tieyhteyden kehittämisen Kostamukseen saakka ulottuvan jatkosuunnittelun käynnistäminen.

VT 5 pohjois-eteläsuuntaisen pääväylän kehittäminen

Kustannusarvio: 13,5 M€

Viitosväylä on Itäisen Suomen valtavyylä ja kehityskäytävä pääkaupunkiseudulta Saimaalle ja Lappiin. Se kokoaa yhteen eri liikennemuodot, asutuksen, elinkeinot ja virkistyskohdet. Viitosväylä kytkee alueen kaupunkikeskukset toisiinsa sekä muuhun Suomeen, Venäjään ja Eurooppaan.

Vt 5 on Kainuun tärkein pohjois-eteläsuuntainen liikenneväylä ja Itäisen Suomen valtavyylä ja kehityskäytävä pääkaupunkiseudulta Saimaalle ja Kainuun kautta Lappiin. Valtatie on tavarakuljetusten ja henkilöliikenteen runkoväylä Itä-Suomessa. Vt 5 matkailullinen merkitys on suuri. Kainuun edunvalvonnassa Vt 5 osalta on keskeistä alueen omien tienparannushankkeiden lisäksi edunvalvontayhteistyö Pohjois-Savon ja Etelä-Savon maakuntien ja kuntien kanssa Vt 5 pullonkaulojen poistamiseksi ja liikenteen nopeuttamiseksi erityisesti yhteysväleillä:

- Mikkeli–Juva

- Varkaus–Kuopio-moottoritie
- Siilinjärvi–Iisalmi

Hanke sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Tavoitteet Kainuun alueella:

1. Pohjois-Savon raja–Mainua, tien leventäminen ja päällysteen uusiminen. Kustannusarvio: 2,5 M€.
2. Pärsänsuon eritasoliittymän rakentaminen, Kajaani. Kustannusarvio: 2 M€.
3. Kontiomäki–Suomussalmi-tien leventäminen. Kustannusarvio: 7 M€.
4. Liittymäjärjestelyt vt 5 / 892 ja vt 5 / kuntakeskus (liikenneturvallisuuden parantaminen). Kustannusarvio: 1 M€.
5. Vt 5 / Emäjoen kevyen liikenteen silta (Jätkäpuistoon rakennettavan matkailuvaunualueen kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen ja turvallisuuden lisääminen). Kustannusarvio: 1 M€.

VT 6 ja KT 76 seudullisen yhteysvälin kehittäminen välillä Kajaani–Sotkamo

Kustannusarvio: 7,5 M€

Kainuun kuntarakenneselvityksen mukaan Kajaani-Sotkamo-(Kuhmo) on maakunnan kasvuvuoksi ja kasvuvyöhyke, jonka toimivuus, houkuttelevuus ja kilpailukyky ratkaisevat pitkälti koko Kainuun kasvun tulevaisuuden. Kokonaisvaltaisella MALPE-kehittämällä voitaisiin tehostaa Kajaanin ja Sotkamon välisen alueen fyysistä ja strategista kehittämistä. Keskeinen osa MALPE-kehittämistä ovat liikenneyhteydet. Yhteysväli on kaupunkiseudun keskeisin työmatka- ja vapaa-ajan liikenteen väylä, ja sen kehittämällä luodaan perusedellytykset kasvuille. Tavoitteena on sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden parantaminen Sotkamon, Vuokatin matkailukeskuksen ja Kajaanin välillä lisääntyvän työmatkaliikenteen ja asiointiliikenteen tarpeisiin. Hanke sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Tavoitteet:

1. Tien leventäminen Kontinjoki-Eevala-Vuokatti. Kustannusarvio: 2,5 M€.
2. Kahden keskikaiteellisten ohituskaistan rakentaminen välille Kontinjoki–Eevala (Hyyrönmäki). Kustannusarvio: 4 M€.
3. Tievalaistus välille Kajaani–Eevala–Vuokatti. Kustannusarvio: 1 M€.

KT 75

Kantatien 75 Siilinjärvi–Kuhmo leventäminen välillä Kuhmo–Pohjois-Karjalan raja (32,3 km)

Kustannusarvio: 5 M€

Kantatie 75 eli Nurmestien raskas liikenne kasvaa. Kuhmon kaupunkikonsernin strategiasa toimivat liikenneyhteydet nähdään erittäin tärkeinä. Tämä tarkoittaa sekä yleisten että paikallisteiden kunnan ja myös julkisten liikenneyhteyksien turvaamista. Tiehankkeista on toimitettu lausunto Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Tiehankkeista on luovutettu 17.10.2011 muistio liikenneministeri Merja Kyllöselle.

3.3.2 Muu tie- ja katuverkko

Mt 870 Kontinjoen liikennejärjestelyt

Kustannusarvio: 2,5 M€.

Liikenneturvallisuusongelmat ovat tulleet esille erityisesti Kontinjoen kohdalla lisääntyvänä asiakaspalautteena niin raskaan liikenteen kuin tienvarsiasukkaiden taholta. Hankkeessa rakennettaisiin kevyen liikenteen väylä 6 km, sekä tievalaistus ja kevyen liikenteen silta ja alikulkukäytävät.

Mt 870 parantaminen välillä Mustolanmutka-Kontinjoki (16,2 km)

Kustannusarvio: 7 M€.

Maantien 800 Ylivieska–Vaala–Taivalkoski, taajamatiejärjestelyjen toteuttaminen Vaalassa

Kustannusarvio: 1 M€.

Maantien 837 Utajärvi–Puolanka parantaminen (12,1 km)

Palvelee Suomussalmen, Hyrynsalmen ja Puolangan matkailukohteita sekä Ylä-Kainuun yhteyksiä Oulun seudulle.

Kustannusarvio: 0,5 M€ (Puolangan alueella).

Maantien 912 Kuhmo–Suomussalmi parantaminen kantatietasoiseksi

Seututie 912 on Suomussalmen ja Kuhmon välinen yhdystie, jonka vaikutuspiirissä on myös Kostamuksen kaupunki. Tien luokan muutos sekä parantaminen edesauttaa Kainuun tasapainoista kehittämistä, turvaa myös Vartiuksen kautta kulkevaa rajanylitysliikennettä ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Kustannusarvio: 15 M€ (Kuhmo–Heinilä).

Kustannusarvio: 18 M€ (Heinilä–Suomussalmi).

Maantien 8950 Pesiönlampi–Askankylä perusparantaminen

Ylä-Kainuun raakapuuterminaalien rakentaminen edellyttää ns. Joukokyläntien parantamista vt:n 5 ja uuden raakapuuterminaalien välillä. Raakapuuterminaalien rakentaminen lisää merkittävästi tieosan raskasta liikennettä. Tien kantavuudessa, poikkileikkauksessa ja geometriassa on puutteita. Radan ylittävä silta on vaarallisen kapea ja lisääntyvä liikenne edellyttää sen leventämistä. Raakapuuterminaalien uutta sijaintipaikkaa ei ole vielä päätet-

ty. Vaihtoehtoisina sijaintipaikkoina on ollut esillä Pesiökylän aseman alue tai vt:n 5 läheisyydessä oleva radanvarren alue.

Kustannusarvio: avoin.

Maantien 9070 Akonlahti–Moisio (ns. Kekkosykkönen) päällystämättömän pohjoisosan kunnostaminen (10,4 km)

Kustannusarvio: 1,5 M€.

Maantien 9050 Ylivieksi–Niva kunnostaminen (20,7 km)

Kustannusarvio: 0,4 M€.

Maantien 19033 Vuoreslahti muuttaminen päällystetyksi tieksi (19,7 km)

Kustannusarvio: 2,3 M€

Vuokatinhovintien liikennejärjestely

Kustannusarvio: 0,6 M€

Itärinteen kokoojatie

Kustannusarvio: 1 M€

Kevyen liikenteen pääratti Snowpolis–Katinkulta

Kustannusarvio: 0,5 M€

Kevyen liikenteen väylä Opisto–Nurmestie–Vuokatinhovi

Kustannusarvio: 0,5 M€

Matkailualueen muut liikennejärjestelyt

Kustannusarvio: 0,5 M€

3.3.3 Rautatieverkko

Oulu–Kontiomäki–Vartius-ratayhteyden parantaminen

Ratayhteys on keskeinen osa kansainvälistä liikenneyhteyttä Norjasta ja Pohjois-Ruotsista Suomen kautta Luoteis-Venäjälle. Ratayhteyden merkitys on suuri tavaraliikenteelle mm. tulevaisuudessa kasvavan transitoliikenteen ja Perämeren satamiin suuntautuvien rauta-

tiekuljetusten takia. Rataverkon heikko kunto ja pitkät liikennepaikkavälit hidastavat merkittävästi tavara- ja henkilöliikennettä. Perusparannus välillä Kivesjärvi-Kontiomäki on toteutettu vuonna 2014. Perusparannus välillä Vaala–Kivesjärvi toteutuu v. 2015. Ratayhteyden parantaminen sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Tavoite: Liikennöintiedellytysten parantaminen ja henkilöliikenteen nopeuden nosto, sisältää mm. ratarakenteiden parantamisen akselipainoltaan 25 tonnin junille, tasoristeysten poiston Oulu-Kontiomäki väliltä, uusia liikennepaikkoja ja nykyisten liikennepaikkojen kehittämisen sekä Vartiuksen ratapihan laajentamisen tavaraliikenteen tarpeita vastaavaksi.

Kustannusarvio: Vartiuksen ratapiha: 4,5 M€.

Kustannusarvio muuten: avoin.

Ratayhteyden Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki toiminnallisuuden parantaminen

Ratayhteyden toiminnallisuuden parantaminen ja sähköistys kustannuksiltaan 90 M€ sisältyi nykyisen Kataisen/Stubbin hallituksen liikennepoliittisen selonteon hallituskauden aikaisiin investointeihin, mutta valtion talousarvion 2015 käsittelyn yhteydessä hanke siirrettiin myöhemmäksi ja ilmoitettiin, että hanke tarvitsee myös uudelleen arviointia. Liikennevirastolle ei osoitettu hankkeeseen määrärahaa. Hanke sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Ratahankkeen yleissuunnitelman pohjalta on laadittu syyskuussa 2014 valmistunut ratasuunnitelma, jonka kustannusarvio on 116,3 M€. Ratasuunnitelman laatimisen kuluessa on suunnittelun lähtökohtiin tullut muutoksia junapituuksien ja liikennepaikkojen määrän osalta. Ratasuunnitelman yhtenä tavoitteena oli siirtää nykyisin Oulun kautta kulkeva Vartiuksen rajanylityspaikan ja Kokkolan sataman välinen transitoliikenne Iisalmen kolmioraitteen kautta kulkevalle reitille.

Liikennevirasto julkaisi joulukuussa 2014 ratahankkeesta kehittämisvaihtoehtojen hankkearviointin. Hankearviointin tavoitteena oli hanketta koskevien liikenne-ennusteiden päivittäminen ja vaikutusten arviointin ja kannattavuuslaskelman tarkistaminen hankkeen muuttuneita lähtökohtia vastaavaksi. Hankearviointin aikana päivitettiin valtakunnallinen rataverkon tavaraliikenne-ennuste. Hankearviointin aikana on noussut esille ratasuunnitelman mukaisen hankkeen ohella muita hankevaihtoehtoja, joiden avulla hankkeelle asetetut tavoitteet voitaisiin saavuttaa. Toteuttamiskelpoisemmaksi vaihtoehdoksi hankearviointinissa todetaan vaihtoehto, joka ei sisällä transiton siirron edellyttämiä kehittämisinvestointeja.

Ratasuunnitelman mukaisella hankkeella mahdollistettaisiin vaihtoehtoinen transitokuljetusten kuljetusyhteys. Siirtämällä transitoliikenne Iisalmen kautta kulkevaksi se vaikuttaisi mm. Ylivieska-Oulu rataosan ratakapasiteetin käyttöasteen alenemiseen, jolla puolestaan olisi välillinen vaikutus koko maan junaliikenteen täsmällisyyden paranemiseen.

Tavoite:

Ylivieska–Iisalmi–Kontiomäki sähköistyksen toteuttaminen ja toiminnallisuuden parantaminen. Varautuminen transitoliikenteen siirtämiseen em. ratayhteydelle.

Siirretyn määrärahaosuuden osoittaminen hankkeeseen joko valtion normaalissa talousarviomenettelyssä tai viimeistään seuraavan hallituksen liikennepoliittisessa selonteossa.

Savonradan kehittäminen valtakunnallisena ratahankkeena

Rautatieyhteyksien merkitys tulee kasvamaan pitkällä tähtäimellä. Savonrata on Pohjanmaan radan ohella maan toinen etelä-pohjoissuuntainen päärata, joka yhdistää itäisen Suomen pääkaupunkiseutuun sekä Venäjälle Pietarin suuntaan. Kaksoisraideratkaisuilla ja muilla parannustoimenpiteillä radan nopeutta ja välityskykyä pystytään nostamaan merkittävästi. Radan osalta edunajamisen päätavoitteena on saada Savonradan kehittäminen seuraavaksi pitkäjänteiseksi valtakunnalliseksi ratahankkeeksi Pohjanmaan radan valmistumisen jälkeen. Hanke sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Tavoitteet:

1. Lyhyen aikavälin tavoitteena Kouvola–Kajaani–Kontiomäki parantaminen nopeaa junaliikennettä varten, sisältäen mm. ratarakenteiden parantamisen 25 tonnin junille, tasoristeysten poiston Sukeva–Kontiomäki väliltä, muut nopean junaliikenteen edellyttämät toimenpiteet sekä uudet liikennepaikat ja nykyisten liikennepaikkojen kehittämisen
2. Savonradan sisällyttäminen pitkän aikavälin valtakunnallisena ratahankkeena seuraavan hallituksen liikennepoliittiseen selontekoon

Rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittäminen

Valtakunnallisen rataverkon raakapuun terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittämisen tavoitteena on saada toteutettua 14 terminaalin ja 32 kuormauspaikan verkosto, joka mahdollistaa siirtymään 24 vaunun kokojunakuljetuksiin. Tämä edellyttää 5 uuden terminaalin toteutusta ja usealla kuormauspaikalla raiteen jatkamista ja alueiden laajentamista. Toimenpiteillä parannetaan metsäteollisuuden raakapuu- ja puukuljetusten kustannustehokkuutta ja toimitusvarmuutta. Terminaali- ja kuormauspaikkaverkon kehittämisen 1. vaiheen kustannukset ovat yhteensä 40 M€ ja 2. vaiheen vuosina 2017–2019 yhteensä 35 M€. Kainuusta tavoitetilan terminaali- ja kuormauspaikkaverkkoon kuuluvat terminaaleina Kontiomäki, Vuokatti ja Ämmänsaari sekä kuormauspaikkoina Arola ja Hyrynsalmi.

Kajaanin ja Kemijärven puunjalostustehtaiden lakkauttamisen myötä puuta kuljetetaan Ylä-Kainuusta ja Koillismaalta satoja kilometrejä aiempaa kauemmas. Tällä hetkellä puuta kuljetetaan osin rautatiekuljetuksin ja osin rekka-autoilla. Rekkakuljetukset eivät kuitenkaan ole kilpailukykyisiä yli 100 kilometrin matkalla ja tästä syystä puuta jää korjaamatta. Tämä vaikuttaa keskeisesti myös raakapuun ostohalukkuuteen ja hintaan Ylä-Kainuussa sekä myös Koillismaalla Taivalkosken ratayhteyden puuttuessa. Ylä-Kainuun raakapuuterminaalin uutta sijaintipaikkaa ei ole vielä päätetty. Vaihtoehtoisina sijaintipaikkoina on ollut esillä Pesiökylän aseman alue tai lähellä vt 5 läheisyydessä oleva radanvarren alue.

Nykyisen ratayhteyden ongelmana on radan heikko kunto, alhainen nopeus ja kohtaamispaikkojen puuttuminen sekä epäkäytännöllinen puunlastauspaikka Suomussalmen keskustassa.

Vuokatin raakapuuterminaalin kehittäminen parantaa metsäteollisuuden raakapuu- ja puukuljetusten kustannustehokkuutta ja toimitusvarmuutta Kainuun eteläosassa.

Tavoitteet: Vuokatin raakapuuterminaalin toteuttaminen 2015–2016. Ylä-Kainuun raakapuuterminaalin toteuttaminen 2016–2017.

Ylä-Kainuun raakapuuterminaali, kustannusarvio: 7 M€.

Vuokatin raakapuuterminaali, kustannusarvio: 3 M€.

Ratayhteys Vuokatti–Kontiomäki

Korvausinvestoinnin toteuttaminen.

Kustannusarvio: avoin.

Ratayhteys Murtomäki–Otanmäki

Liikennöintiedellytysten turvaaminen Transtech Oy:n Otanmäen tehtaalle.

Kustannusarvio: avoin.

Koillinen raideliikenneyhteys Kontiomäki–Suomussalmi–Taivalkoski

Nykyinen käytössä oleva ratayhteys palvelee metsäteollisuuden tarpeita Kontiomäki-Pesiökylä-Ämmänsaari välillä. Pesiökylä-Taivalkoski-rataosalta on lakkautettu liikenne v. 2003. Taivalkosken Mustavaaran kaivoksen käynnistyminen on viivästynyt. Tavoitteena on aloittaa tuotanto vuonna 2017. Kaivosohanke on mukana Pohjois-Pohjanmaan maakuntasuunnitelmassa. Pesiökylä-Taivalkoski rataosuuden kunnostaminen ja käyttöönotto on mukana Kainuu-ohjelmassa. Koillis-Suomen kehittämissyhtiö Naturpolis Oy on tehnyt v. 2009 alustavan selvityksen uudesta Taivalkosken–Kuusamon–Sallan välisestä koillisen ulottuvuuden radasta. Liikenneviraston vuonna 2011 tekemän alustavan kustannusarvion mukaan Kontiomäki-Taivalkoski välin kunnostaminen maksaisi noin 66 miljoonaa euroa. Uuden radan rakentaminen Taivalkoskelta Mustavaaran kaivokselle ja edelleen Kuusamoon ja mahdollisesti Sallaan saakka maksaisi noin 1,5–2 miljoonaa euroa kilometriltä. Uudet ratayhteydet palvelisivat erityisesti metsä- ja kaivannaisteollisuuden tarpeita, mutta sitä voitaisiin tulevaisuudessa hyödyntää myös matkailuliikenteessä Kainuun ja Itä-Lapin kohteisiin. Kyseessä on vaiheittain ja pitkällä aikavälillä toteutettava hankekokonaisuus. Ensimmäisessä vaiheessa tulee toteuttaa Kontiomäki-Pesiökylä-Ämmänsaari radan (91,6 km) perusparannus mukaan lukien Ylä-Kainuun uusi puutavaraterminaali sekä Pesiökylä-Taivalkoski radan korvausinvestointi ja radan uudelleen käyttöönotto. Kainuun ja Koillismaan elinkeinoelämän, työllisyyden ja yleisen elinvoimaisuuden kannalta on välttämätöntä, että rautatieyhteys Kontiomäeltä Taivalkoskelle peruskorjataan.

Ratayhteys Kainuusta pohjoiseen täydentää suunniteltuja Jäämerirautatiehankkeita Itä-Suomea palveleviksi yhteyksiksi. Hanke sisältyy Pohjois-Suomen strategian v. 2014 tavoitteelliseen alueerakenteeseen.

Kustannusarvio: Pesiökylä–Taivalkoski 66 M€.

Kustannusarvio: Kontiomäki–Suomussalmi 50 M€.

3.3.4 Liikenneinfran kunnossapito

Perusväylänpidon määrärahat (korjausvelka)

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama parlamentaarinen työryhmä on kartoittanut vaihtoehtoja liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi. Työryhmän tehtävänä oli tuottaa tilannekuva Suomen liikenneverkkojen tilasta ja kartoittaa toteuttamisvaihtoehtoja tarvittaville korjauksille ja liikenneverkon ylläpidolle. Lisäksi työryhmä teki ehdotuksia perusväylänpidon ja liikenneverkon kehittämiseen tarvittavasta pitkän aikavälin rahoituksesta.

Perusväylänpidon leikkaukset heikentävät liikenneväylien kuntoa. Hallituksen kehyspäätöksessä 3.4.2014 perusväylänpitoon kohdistettiin 100 miljoonan euron leikkaus, josta myöhemmin palautettiin 30 miljoona euroa. Vähennystä vuoden 2014 määrärahaan oli 83 miljoona euroa. Tämä tulee heikentämään liikenneväylien kuntoa.

Tavoite: Liikennepolitiikassa suunnataan riittävät määrärahat perusväylänpitoon korjausvelkatyöryhmän ehdotusten pohjalta. Erityisesti toimenpiteiden kohdentamisessa tulee ottaa huomioon paikalliset ja alueelliset elinkeinoelämän kuljetustarpeet.

Elintarviketuotannon kuljetustarpeet

Maatalous muodostaa elintarviketalouden perustan Suomessa. Suurin osa kulutetuista elintarvikkeista on alkuperältään kotimaisia. Maatalous työllistää yhdessä muun elintarviketuotannon kanssa suoraan tai välillisesti yli 300 000 suomalaista.

Maidontuotanto on merkittävin tuotantosuunta Kainuussa ja koko Suomessa. Huomattava osa tuotannosta on sijoittunut pohjalaismaakuntiin ja Itä-Suomeen. Maidontuotannossa vallitsee sama kehityssuunta kuin muussakin maataloudessa, eli tilojen määrä vähentyy ja tilakoot kasvavat. Suomen 8 800 maitotilaa toimittavat meijereihin yhteensä n. 2 200 miljoonaa litraa maitoa, jonka keräilykustannukseksi arvioidaan n. 53 milj. € vuodessa. Suurin maidonjalostaja Valio on myös Suomen suurin kuluttajatuotteita vievä yritys.

Elintarviketuotannon kuljetusten kannalta vähäliikenteisellä maantieverkolla ja yksityistiestöllä on erittäin suuri merkitys. Päätieverkon ulkopuolinen tiestö on keskeisessä roolissa myös mm. metsäteollisuuden, kaivosteollisuuden ja energiantuotannon kuljetuksille.

Tiestön huonosta kunnosta aiheutuvat häiriöt heijastuvat elintarvikkeiden tuotantoprosesseihin ja niihin varautuminen aiheuttaa lisäkustannuksia. Maatalouden yhä raskaammat kuljetukset ja kuljetusten ympärivuotisuus ja -vuorokautisuus edellyttävät vähäliikenteiseltä tiestöltä huomattavasti nykyistä parempaa kuntoa. Huonokuntoinen tiestö heikentää myös liikenneturvallisuutta ja lisää kuljetuskaluston vaurioitumisriskiä.

Tavoitteet:

Perusväylänpidon momentin rahoitus tulee palauttaa v. 2010 tasolle ja lisäksi osoittaa 20 miljoonan euron vuosittainen lisäys kolmen vuoden ajaksi. Lisäys kohdistetaan vähäliikenteisen päällystetyn tieverkon ja soratiestön ylläpitoon, ja rahoituksen alueellinen jako tehdään maakuntien maidontuotantomäärien suhteessa.

Yksityisteiden kunnossapito

Hallituksen kehyspäättös sisälsi 2 miljoonan euron leikkauksen yksityisteiden kunnossapidon ja parantamisen avustuksiin. Määrärahaileikkauksen jälkeen momentin määräraha on 3 miljoonaa euroa. Vuonna 2015 avustus kohdistetaan lauttojen käytön (2 miljoonaa euroa) ja kunnossapidon tukemiseen ja vähäisessä määrin teiden parantamiseen (1 miljoonaa euroa). Yksityisteiden rahoitus on tärkeää erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa, jossa maa- ja metsätalouden merkitys on suuri.

Tavoite: Yksityisteiden valtionavustus yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen palautetaan noin 15 miljoonaan euroon vuodessa.

3.3.5 Lentoyhteydet

Kansallinen lentoliikennestrategia

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut kansallisen lentoliikennestrategian. Lentoliikennestrategia on yksi liikennepoliittisen selonteon toimenpiteistä. Lentoliikenne ja lentoasemaverkko nostettiin liikennepoliittisessa selonteossa yhdeksi 2010-luvun erityishaasteeksi. Lentoliikenteellä on suuri merkitys Suomen kilpailukyvyllä ja toimivalle liikennejärjestelmälle.

Kansallinen lentoliikennestrategiatyö on keskittynyt lentoasemaverkostoa koskevaan tarkasteluun. Liikenneministeri Kyllönen ehdotti lokakuussa 2013 Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikennehankkeen aloittamista, missä pääpaino keskitettäisiin itse lentoliikenteen kehittämiseen matkaketjut huomioiden.

Globaalisti lentoliikenteen uskotaan kasvavan 4,5–5 % vuosivauhtia. Samaan aikaan lento-liikennestrategian väliraportti ennustaa kotimaan lentoliikenteelle globaalista kehitystrendistä tipahtamista: keskimääräistä 0,5–1 prosentin vuosittaista laskua. Itä- ja Pohjois-Suomen alueen elinkeinoelämän kehitysnäkymät ovat hyvät ja erityisesti naapurimaiden kehitys luo uusia mahdollisuuksia koko alueelle. Ilman hyviä kansainvälisiä yhteyksiä tämän potentiaalin hyödyntäminen on mahdotonta.

Tällä hetkellä Itä- ja Pohjois-Suomen alue kärsii lentoliikennejärjestelmällisistä ja rakenteellisista ongelmista. Alue on jäänyt jälkeen sekä globaalista että samalla talousalueella olevien naapurimaiden lentoliikenteen kehityksestä. Saavutettavuuteen ja alueen ominaispiirteisiin liittyviä haasteita ovat pitkät välimatkat, harva asutus ja ohuet matkustajavirrat, elinkeinoelämän hajanainen rakenne, ongelmat lentojen kannattavuuden kanssa, kilpailun puute ja kalliit lentojen hinnat, ongelmat kansainvälisten jatkoyhteyksien osalta ja suorien kv-yhteyksien vähäisyys, lentoliikennettä korvaavien liikennemuotojen puute, matkailualan vahva sesonkiluonteisuus ja reuna-alueiden haasteet matkaketjujen osalta. Itä- ja Pohjois-Suomen lentoliikennehankkeessa kehittämistyön lähtökohta on järjestelmällisten ja rakenteellisten ongelmien purkaminen sekä alueen ominaispiirteistä ja elinkeinoelämän tarpeista nousevat mahdollisuudet erityisesti alueen uusien kehitysnäkymien valossa.

Helsinki – Kajaani reittilentoyhteyden säilyttäminen ja kehittäminen.

Kainuu sijaitsee kaukana pääkaupunkiseudusta, joten säännöllinen reittilentoyhteys Helsinki-Vantaan lentokentälle jatkoyhteyksineen on alueen kilpailukyvyllä ja yritystoiminnan edellytyksille keskeinen tekijä. Kajaanin lentoaseman kotimaan liikenteen matkustajamäärä on vuodesta 2009 lähtien ollut noin 70.000. Matkustajarakenne jakautuu lähes puoliksi työmatkustuksen ja matkailun/vapaa-ajan matkustuksen kesken. Liikematkustuksessa kotimaan lentojen osuus on 82 % ja ulkomaiden 18 %. Matkustajamäärien kasvattamiseen tähtäävät toimenpiteet ovat olennaisin keino kannattavaan reittilentoliikenteeseen ja siten reittilentoyhteyden säilymiseen ja kehittämiseen. Kansallisen liikennepolitiikan toimenpiteillä voidaan kuitenkin halutessa tukea kotimaan lentoliikennettä. Lentokentät ovat osa kansallista liikenneinfrastruktuuria ja kuuluvat valtion ylläpitäviksi. Kotimaan reittilentoliikenne on osa kansallista liikennejärjestelmää ja sitä tulee tarkastella aiempaa tasa-arvoisempana muiden valtionrahoitusta hyödyntävien joukkoliikennemuotojen kanssa. Hanke sisältyy Kajaanin kaupunkistrategiaan.

Tavoitteet:

Vaikuttaminen kansalliseen liikennepolitiikkaan niin, että kotimaan lentoliikenteen toimintaedellytykset paranevat mm. seuraavilla toimenpiteillä:

1. Kajaanin lentoaseman säilyttäminen Finavian lentoasemaverkostossa kehittämällä sen lentomatkustusta
2. Maakuntien lentoasemien infrastruktuurin ylläpitokustannusten ainakin osittainen kattaminen osana kansallisen liikennepolitiikan väyläverkoston ylläpitorahoitusta
3. Kotimaan reittilentoliikenteen pysyvän valtioneuvoston tukimahdollisuuden selvittäminen osana kansallisen liikennepolitiikan toimintarahoitusta

Lisäksi on tärkeää turvata ja kehittää toimivat julkiset liityntäyhteydet eri puolilta maakuntaa lentoasemalle koneiden lähtö- ja tuloaikoihin sovittaen.

3.3.6 Tietoliikenne

Toimivat tietoliikenneyhteydet

Puhelin- ja laajakaistayhteyksien sekä julkisten tiedotusvälineiden toimivuus on harvaan asutuille seuduille erityisen tärkeää. Tällä hetkellä matkapuhelinten tukiasema-verkko ei kata maamme syrjäisimpiä alueita. Operaattoreille syrjäkylien yhteyksien toteuttaminen ei ole kaupallisesti kannattavaa, joten vaadimme valtiota huolehtimaan siitä, että kansalaisten oikeudet myös viestintään liittyviin peruspalveluihin toteutuvat.

Laajakaista kaikille -hanke

Seitsemän vuotta sitten aloitettu Laajakaista kaikille -hanke lupasi huippunopean laajakaitan koko maahan vuoden 2015 loppuun mennessä. Tavoite oli, että 100 megabitin yhteys on korkeintaan kahden kilometrin päässä yli 99 prosentista kaikista vakituisista asunnoista ja yritysten toimipaikoista. Perille asti palvelua ei siis luvattu, vaan se jätettiin tilaajan kustannettavaksi kuten kaupungeissa. Laajakaista kaikille 2015 -hanke on edennyt kangerrelle. Suurimmaksi esteeksi hankkeelle on muodostunut valtioneuvoston liian suuri tukikelvoton omavastuuosuus. Omavastuuosuus on tällä hetkellä 2 km (12 300 euroa).

Tavoite:

Esitämme, että omavastuuosuus pienennetään 0,5 kilometriin, jolloin omavastuuosuus pienenee 3 075 euroon. Tämä osaltaan lisää kiinnostusta liittyä nopeaan valokuituverkkoon erityisesti niillä alueilla, joilla palvelujen saatavuuden kannalta toimivat tietoliikenneyhteydet ovat välttämättömät tulevaisuudessa.

Haja-asutusalueiden ja maaseudun tietoliikenneyhteyksiä parantavan Laajakaista kaikille – hankkeen rahoittamiseen varataan 16,0 miljoonaa euroa. Laajakaistatukiohjelman laajuutta nostettiin nykyisestä 64 miljoonasta eurosta 69,5 miljoonaan euroon vuonna 2014. Toimintavarmuudelle kiinteille laajakaistayhteyksille on kysyntää myös kaupunkien pientaloalueilla sekä kirkonkyläjen taajama-alueilla. Nämä alueet tulisi lisätä tukikelpoisiksi Laajakaistatukiohjelmaan.

3.3.7 Ulkoilureittihankkeet

Sillat Vuokatille: Vuokatin matkailualueen reitistön turvallisuuden parantaminen

Kustannusarvio: 0,42 M€

Vuokatin matkailualue tulee laajenemaan ja mm. reitistöjen käyttäjämäärät huomattavasti kasvamaan (Vuokatti Master Plan). Ajalta ennen matkailua rakennetut tiestöt ja rautatiet rajoittavat ympäristön reittejä rajusti ja niiden tarkoituksenmukainen kehittäminen on lähes mahdotonta. Lisäksi ratahallinto poistaa virallisia ja epävirallisia reittien ylityspaikkoja.

Ennestään vaikeat reittien ylitysmahdollisuudet tulevat laittomiksi ja vastuukysymykset reiteistä vastaaville kohtuuttomiksi. Ilman ko. toimenpiteitä reittien yleistä käyttöä joudutaan osin rajoittamaan. Kasvavasta turvattomuudesta kärsii paitsi alueen matkailu ja urheilijat, myös erilaiset muut toimijat ja yrittäjät, sekä kuntalaiset. Esityksen mukaisesti tilanne korjautuisi oleellisesti esitetyillä silloilla ja mahdollistaisi monipuolisen reitistön tulevaisuudessa.

UKK -reitien peruskunnostus

Kustannusarvio: 0,38 M€

Kokoojareitti UKK palvelee kunnan sivureittejä ja liikkujia alueellisesti eri tavoin. Eteläisellä ja pohjoisella osuilla on vaellusreitien luonne, Vuokatinvaarojen osuudella monipuolisempi käyttäjäkunta. Reitti on suurimmaksi osin huonossa kunnossa ja sen hoitomahdollisuudet ovat enää rajalliset perusrakenteiden iästä johtuen. Korjaustarpeita on kartoitettu Sotkamo-Vuokatti reittiprojektin työnä. UKK:ta käyttävät hyvin erilaiset liikkujat etenkin Vuokatinvaarojen alueella. Reitti on tunnettavuudeltaan merkittävä ja sen jatkeet ovat äskettäin kunnostettuja aina Kuusamosta Kolille saakka lukuun ottamatta ko. kuntamme osuutta. Hanke mahdollistaa myös reitin uudelleen sijoittamisen huomioiden matkailu- ja liikuntakeskittymät nyt ja lähitulevaisuudessa.

Sotkamon moottorikelkkareitistön korjaus

Kustannusarvio: 0,28 M€

Sotkamon kelkkareitistö sijoittuu suuriltaosin maastoon, joka on vaikeakulkuista ja vaikeiden jääolojen järville. Verkkooyhtiö rajoittaa huomattavasti jatkossa mm. kelkkareittien sijoittumista sähkölinjojensa läheisyydessä ja tietyille reiteille tulee käyttökielto ellei reittejä muuteta. Maanselän reitti ei nyt sijoitu matkailupisteiden läheisyyteen. Reitillä Soidinvaara - Ristijärven raja saadaan valtakunnallisen strategian mukainen reitti etelästä pohjoiseen mahdollisimman vähillä vesistöylytyksillä ja helppoon maastoon (Kusian reitti lakkaa). Vuokatinvaarat ylittävä pääreitti on heikko ja tulee korjata pikaisesti. Vuokatin matkailualueen sisälle ei ole mahdollista luoda sisäistä kelkkareittiä, mutta alueen liepeille kyllä: yleiseen käyttöön ohjatut kelkkaparkkialueet toimivat yrittäjien, paikallisten asukkaiden ja matkailijoiden tukipisteinä.

Vuokatinvaaran valaistun läntinen osuus

Kustannusarvio: 0,35 M€

Vuokatin ympäristön liikuntareitistön kaikkein merkittävin (liikkujamäärät, käyttömahdollisuudet eri olosuhteissa, eniten rakennettu) reitti rakennetaan vaaran länsiosiltaan itäisen tasolle. Valaistu kaksisuuntainen reitti toimii "ulkoilukatuna", jonka merkitys kasvaa Vuokatin ympäristön laajenemisen myötä huomattavasti (Vuokatti Master Pian). Samalla reitti toimii mitä erilaisimpien tapahtumien ja reittien kokoojareittinä. Reitistä tulee myös vaaran länsialueen "pelastusreitti".

Vuokatin urheiluopiston ympäristön reitit

Kustannusarvio: 0,45 M€

Liikuntaympäristön keskisen kohteen reitti-infran kehittäminen rakentamalla opiston ympäristöä. Alitussillan vaihtaminen suurempaan, Särkisen liikuntareitin rakentaminen ja koulutuskeskuksen (ent Ruukin kuntoutuskeskus) liittäminen ympäristön liikuntareitteihin ja turvallisesti rautatien poikki urheiluopiston alueeseen.

Sotkamon Tipaksen reitti

Kustannusarvio: 0,165 M€

Kokoojareittiä käyttävät polkupyörät, kävelijät, hevoset ja hiihtäjät. Reitti on keskeinen Vuokatin alueen pitkän matkan maastopyöräilyreitti. Reitti toimii Metsähallituksen vastikään panostaman Hiidenportin vaellusreitistön (valtakunnallinen vaellusreittien risteys) yhteysreittinä Vuokatin alueelle. Alueen hevosyritykset (nyt 3 kpl) käyttävät reittiä usean päivän vaelluksiinsa. Reitti soveltuu alueen matkailuyrityksille hiihtoreittinä. Hietasen Liuhsalmeen tehdään käsikäyttöinen pienlossi (50 m).

3.4 Työ- ja elinkeinoministeriö (talousarvion pääluokka 32)

Maakunnan kehittämisraha ja muut aluekehitysinstrumentit

Maakunnan kehittämisrahaa on vuosittain leikattu ja vuonna 2015 se on poistunut kokonaan valtakunnallisen aluepolitiikan rahoitusinstrumenteista. Maakunnan kehittämisraha on ollut tehokas ja joustava maakuntien kehittämismäline, jolla on tuettu onnistuneesti maakuntaohjelman toteuttamista. Sitä on pystytty käyttämään kannustavasti esimerkiksi innovaatiojärjestelmän vahvistamiseen, uusien avustusten ja tuoreiden aihepiirien esiselvityshankkeisiin – riskejä halliten. Hankkeet ovat edistäneet aidosti maakunnan omista lähtökohdista nousevia kehittämisideoita ja alueen kuntien välisen elinkeinopoliittisen yhteistyön tiivistymistä. Maakunnan kehittämisrahalla on ollut merkittävä rooli maakuntaohjelmien toteuttamisessa, erityisesti eri hallinnon alat kokoavien kehittämishankkeiden käynnistäjänä, joten sen palauttaminen rahoitusinstrumentiksi on erittäin tärkeä.

Laaja-alaisempi kansallinen innovaatiopolitiikka

Päättymässä olevalla hallituskaudella maassa on toteutettu sekä palvelurakenteiden että innovaatiotoiminnan kehittämisessä keskittävää politiikkaa, jonka hyötyjinä ovat olleet suurimmat kaupungit. Uusi kansallisen innovaatiopolitiikan toteutusohjelma INKA-ohjelma on keinotekoisesti rajattu vain 12 suurimpaan kaupunkiseutuun. Tämä siitä huolimatta, että aiempi OSKE-ohjelma saavutti kiistatta parhaat tulokset pienemmillä kaupunkiseuduilla.

Edelleen eräille pienemmille, ei-maakuntakeskuksina toimiville kaupungeille on luotu seutukaupunkien kansallinen kehittämiskehys. Tämä on johtanut siihen että osa maakuntakeskuksista on jäänyt kansallisen innovaatio- ja kaupunkipolitiikan ulkopuolelle. Kansallisia resursseja ei ole haluttu saada laajasti käyttöön.

SOTE-uudistuksen linjausten yhteydessä linjaus suuriin kaupunkeihin perustuvasta palvelurakenteesta purkautui. Uudella hallituskaudella on perusteltua linjata myös aluekehittämisen ja sen yhteydessä innovaatiopolitiikan perusteita laaja-alaisemmin kuin nyt. Innovaatiopolitiikkaan tulee saada seuraavalla hallituskaudella nykyistä selvästi laajempi näkemys kansallisesta innovaatiopolitiikasta ja sen suhteesta alueelliseen innovaatiojärjestelmään. Tämä edellyttää hallitusohjelmaan kirjattavaksi ainakin seuraavia tavoitteita:

- Alueiden korkeakoulutasoisen osaavan työvoiman saatavuudesta on pidettävä huoli siten, että jokaisessa maakunnassa on itsenäinen korkeakoulu, kuten tähänkin asti on linjattu. Tämä tarkoittaa maakuntakeskusten nykyisen ammattikorkeakouluverkon säilyttämistä. (OKM)

- Samalla tulee varmistaa ammattikorkeakoulujen riittävät taloudelliset edellytykset perustehtävänsä hoitamiseen. Ammattikorkeakoulujen valtion rahoituksesta on leikattu 20 %. Yliopistojen rahoitusvajetta korjattiin kevään 2014 valtiontalouden linjausten yhteydessä, joten on perusteltua tehdä myös korkeakoulusektorin toisen osan rahoitusvajeen korjaus. (OKM)

- Alueiden yliopistotasoinen koulutus-, tutkimus ja kehittämistoiminta tulee turvata siten, että nykyinen yliopistokeskusten emoyliopistojen korvamerkitty yliopistokeskustoiminnan

rahoitus pysyy OKM:n budjetissa. Tämä tarkoittaa nykyisten kuudessa maakuntakeskuk-
sessa toimivan yliopistokeskuksen säilyttämistä ja kehittämistä. (OKM)

- Käynnistynyttä INKA-ohjelmaa tulee kehittää niin, että se kattaa täysipainoisesti kaikki ne
kaupunkiseudut, joilla on yllämainitut innovaatiojärjestelmän koulutukselliset ja tutkimuk-
selliset perusrakenteet. Vaihtoehtoisesti kansalliseen innovaatiopolitiikkaan tulee luoda
kansallisesti rahoitettu ohjelmakokonaisuus, joka tukee pienempien maakuntakeskusten ja
kaupunkiseutujen erikoistunutta innovaatiotoimintaa. (TEM)

- Joissakin yhteyksissä esillä olleet uudet, korkeakoulujen hallintorajojen yli rakentuvat
alueelliset korkeakouluratkaisut ovat periaatteessa mahdollisia. Jos sellaisia halutaan, niin
ne pitää toteuttaa siten, että ne vahvistavat sekä yliopistojen motivaatiota alueelliseen toi-
mintaan että ammattikorkeakoulujen perustehtävään kuuluvaa aluevaikuttavuutta. Tätä
varten tarvitaan mahdollistavaa, ei pakottavaa lainsäädäntöä, jonka pohjalta korkeakou-
lusektorin toimijat voivat alueen tarpeisiin pohjautuen tehdä rakenteellista kehittämistä tu-
loksellisuuden ja vaikuttavuuden kehittämiseksi. Lainsäädännön tulee olla alueiden erilai-
suuden huomioon ottavaa, sillä ei saa yrittää puristaa korkeakoulukenttää samaan muot-
tiin. (OKM)

- Lisäksi aluekehityksen lakisääteiseen sapluunaan hyvin yhteen sovittaen tulisi uusi luoda
uusi näkemys maakuntakeskuksista ja niitä ympäröivästä seudusta. Uuden näkemyksen
tulisi olla sellainen, jossa tunnistetaan alueen kehityksen kannalta potentiaaliset paikalliset
kehitysvyöhykkeet, jollaisia voivat muodostaa keskus ja naapurikunta/naapurikuntaryhmä.
Uudistuksessa ei ole mitään syytä palata vanhojen politiikkalinjausten väkisin muodostet-
tuihin seutu- tai aluekeskusrakenteisiin ja niiden tavoitteisiin.

Yritysten kuljetustukien säilyttäminen (logistiikkatuki)

Alueellisen kuljetustuen voimassaoloa on jatkettu ja sitä on tarkoitus edelleen jatkaa
vuoden 2017 loppuun saakka.

Kuljetustuen kokonaismäärä valtion budjetissa on pieni, mutta sen merkitys on suuri
niille yrityksille, jotka sitä saavat. Kainuun yrityskenttä ja työpaikkojen määrä olisi
paljon nykyistä pienempi, jos kuljetustukea ei olisi käytössä. Kuljetustuella on suuri
aluepoliittinen merkitys. Kuljetustuki on kansallinen politiikan tahtotilakysymys, eikä
Euroopan unioni ole sen esteenä. Esimerkiksi Ruotsissa, joka on Suomen kilpailija
useilla eri aloilla, kuljetustuen määrä on kymmenkertainen Suomeen verrattuna.

Suomussalmella tärkeimmät tuensaajat ovat Ämmän Betoni Oy, joka työllistää 90
henkilöä ja Tulikivi Oyj, joka työllistää 50 henkilöä.

Kuljetustuesta ei saa luopua, vaan sitä on korotettava Ruotsin mallin mukaisesti ja
tukea on laajennettava koskemaan kaikenkokoisia yrityksiä ja se on ulotettava koskemaan
myös paluukuljetuksia.

Biotuotetehtaan perustamista tukevat toimenpiteet

Osana Kainuun biotalousstrategiaa Kainuun liitto yhteistyökumppaneineen selvittää Kai-
nuuseen parhaiten soveltuvat biotuoteteollisuuskonseptit sekä kartoittaa näiden potentiaa-

liset investoijat. Kainuuta markkinoidaan uusien teollisuusyksiköiden sijaintipaikkana ja toteutetaan tähän tarvittavia kehittämistoimenpiteitä. Kainuun biotalouden suurinvestoinnit toteuttavat kansallista biotalousstrategiaa ja ovat merkittävä osa Kainuun aluetalouden vahvistamista ja monipuolistamista. Tavoitteen toteuttamiseksi hyödynnetään mahdollisia kansallisia ja EU-rahoituksen lähteitä.

Ulkomaalaiset marjanpoimijat

Ulkomaalaiset marjanpoimijat ovat elinehto suomalaiselle marjateollisuudelle. Mikäli ulkomaalaisilta marjanpoimijoilta edellytettäisiin työsuhdetta, organisoitu metsämarjanpoiminta jouduttaisiin Suomesta lopettamaan korkeiden hankintakulujen seurauksena kokonaan. Suomen metsissä kasvaa runsaasti erilaisia marjoja ja niistä hyödynnetään tällä hetkellä alle 10 %, joten talteenottoa on varaa lisätä ilman, että kotitalouksienomiin tarpeisiin kerättävän marjan saatavuus heikkenee. Suomalainen metsämarjaraaka-aine kilpailee ruotsalaisen, venäläisen, ukrainalaisen ym. metsämarjaraaka- aineen kanssa. Mikäli metsämarjoja ei saada hankittua kilpailukykyiseen hintaan Suomesta, niitä ostetaan tarvittaessa muualta. Mikäli suomalaisen marjan kilpailukyky heikkenee, se johtaa satojen suomalaisten työpaikkojen loppumiseen ja veisi monelta ulkomailta Suomeen saapuvalta henkilöltä mahdollisuuden lisäansioihin.

Puurakentamisen edistäminen (Kuhmon kaupungin esitys)

Yleisesti ottaen kannanotossa uuteen hallitusohjelmaan tulisi saada päättäjät ymmärtämään, että teollisuus tarvitsee kilpailukykyä ja -etua markkinoilla menestyäkseen. Toimintaympäristö tulee luoda sellaiseksi, että kilpailuetua on olemassa. Tällä hetkellä Suomen välillinen verotus kuormittaa yrityksiä kohtuuttomasti. Kainuussa syrjäinen sijainti aiheuttaa vielä lisäksi merkittävästi korkeammat logistiikkakustannukset.

Puurakentamisen edistämiseksi tarvitaan seuraavat toimenpiteet:

- TEM:n Valtakunnallista puurakentamishjelmaa jatketaan myös seuraavalla hallituskaudella.
- Vuonna 2014 valmistuneen kansallisen biotalousstrategian pohjalta laaditaan toimeenpano-ohjelma.
- Paloturvallisuusmääräysten epäjohdonmukaisuuksien oikaiseminen niin, että puun käyttöä ei määräyksiin vaikeuteta ja sen kilpailukykyä muihin materiaaleihin heikennetä esimerkiksi kerrostalorakentamisessa. (Käytännön esimerkkinä palomääräysten vioutumisesta on sprinklerivelvoite puurakenteisissa kerrostaloissa. Määräykselle ei löydy todellisia perusteita, koska palo alkaa tuskin koskaan seinärakenteesta. Ja vaikka alkaisikin, ei sprinklerijärjestelmä sitä sammuta, vaan palo rakenteessa jatkuu. Sprinklerijärjestelmä auttaa paloon, joka on samanlainen olipa rakenteena puu, betoni tai jokin muu materiaali).
- Rakentamis- ja palomääräyksiä pintamateriaaleista kohtuullistetaan CLT- ja muiden massiivipuurakenteiden osalta.
- Hiilijalanjäljen pienentäminen ja ympäristövaikutusten arvioinnin sisällyttäminen rakentamismääräyksiin.
- Puuhun perustuvan koerakentamisen edellytysten parantaminen toimintatapoja ja rahoitusmuotoja kehittämällä.
- Viime aikoina valtio on toiminut puukerrostalorakentamisen edistämiseksi. Työtä pitää jatkaa, mutta puurakentamiselle on mahdollisuuksia myös pientalojen rakentamisessa. Kaupunkien vanhojen, kaavoitettujen pientaloalueiden täydennysrakentamista

tulee helpottaa. Asian merkitys sekä mahdollisuudet on tällä hetkellä suhteellisen hyvin tiedostettu. Käytännön edistymisen esteenä on kuitenkin hyvin moninaisia ongelmia, jotka liittyvät mm. tonttien omistus- ja hallintaoloihin ja talotekniikkaa koskevaan säännöstyön sekä kunnallistekniikkaan liittymiseen. On purettava säännöstöä sekä kehitettävä uudenlaisia toimintatapoja ja myös teknisiä rakennusratkaisuja.

Toimenpiteitä yritysten yleisten toimintaedellytysten parantamiseksi:

- Saha- ja muun puutuoteteollisuuden kannattavan liiketoiminnan edellytyksiä heikentää koko tieverkon rapautuminen. Tieverkoston kunnossapito ja kehittäminen ovat olennaisia yritysten raaka-ainehuollon ja toiminnan kilpailukyvyn kannalta. Myös yksityistieverkoston ylläpidon ja kehittämisen avustukset on turvattava. Tieverkon kunnan turvaaminen on olennaista myös kansallisen biotalousstrategian toteutumiseksi.
- Kuljetustuen taso on riittämätön korvaamaan etäisyyttä markkinoista. Kuljetustuki tulee saattaa samalle tasolle Ruotsin kanssa.
- Polttonesteiden verojen korotukset ja rikkidirektiivin käyttöönotto ovat heikentäneet toimintaedellytyksiä. Tarvitaan vaikutusten kompensatio kainuulaiselle teollisuudelle.
- Sahan purun ja kuoren asemaa energiantuotannossa vääristävät tuotantotukisäädökset. Sahateollisuuden purulle ja kuorelle tulisi olla sama tuki kuin metsähakkeelle.

Uusiutuvien luonnonvarojen käyttöön perustuvan energiapalvelun verokannan muutos

Sähkö- ja lämpöenergian ja polttoaineina käytettävien kaasujen sekä nesteiden myynnin nykyistä 24 % verokantaa tulisi alentaa siten, että ensimmäisenä vuotena verokanta on 19 %, seuraavana vuotena 14 % ja sen jälkeen 10 %. Polttoaineina käytettävien valmiiden polttopuiden ”klapien”, briketin ja pelletin myynnin sekä energiapalveluna (lämpöyrittäjä) tapahtuvan lämmön myynnin verokanta on 10%. Kunnan toimiessa kilpailutilanteessa markkinoilla alennettua verokantaa sovelletaan, jos toiminta on järjestetty kuntalain 2 a §:n mukaisesti (yhtiöittämisvelvollisuus).

Kajaanin kaupunkikeskustan kehittäminen

Kaupunkikeskustan kehittäminen on keskeinen osa Kajaanin vetovoiman ja kilpailukyvyn parantamista maakuntakeskuksena. Aluetta kehitetään kävelypainotteisena ja kevyen liikenteen edellytyksiä parantaen. Erityisenä tavoitteena on kaupunkikeskustan erikoiskaupan palvelujen toimintaympäristön parantaminen ja yksityisten kiinteistökehitysinvestointien käynnistymisen tukeminen kaupungin investoinneilla. Kajaanin kaupunkikeskustan kehittämiseen on laadittu yleissuunnitelma, jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt. Kokonaiskustannusarvio on 15 M€ yleissuunnitelman toteutusaikana vuoteen 2025 mennessä. Hanke sisältyy Kajaanin maankäyttöpoliittiseen ohjelmaan ja elinkeino-ohjelmaan.

Tavoitteet:

Kaupunkikeskustan yleissuunnitelman toteuttaminen mm. Kauppakadun kävelypainotteisen osuuden rakentaminen, Kauppatorin kehittäminen, ydinkeskustan muiden katujen kehittäminen kaupungin talousarvion 2015 ja taloussuunnitelman 2016 – 2017 mukaisesti:

- Kauppakatu: Kirkkokatu – Koivukoskenkatu 700.000 euroa (hyväksytty TA 2015)

- Kauppatatu: Koivukoskenkatu – Lönnotinkatu 700.000 euroa (kirjattu ehdotus TS 2016)
- Vuodelle 2017 määräraha 700.000 euroa (kirjattu ehdotus TS 2017)

Suomussalmen keskustan kehittäminen / Jätjänpuiston matkailuvaunualue

Kustannusarvio: 1 M€

Matkailuvaunualueen rakentaminen keskustan palvelujen piiriin parantaa alueen vetoimaa ja lisää taajaman palvelujen kysyntää. Sillan rakentaminen Emäjoen yli parantaa keskustan kevyenliikenteen yhteyksiä ja liikenneturvallisuutta. Hankkeeseen sisältyy keskustan kehittämissuunnitelman perusteella tehtävät infra-struktuurin rakenteet. Niitä ovat mm. caravan- alueen rakentaminen valtatie viiden varteen sekä kevyenliikenteen sillan rakentaminen Emäjoen yli.

Suomussalmen kesäteatterin kehittäminen

Kustannusarvio: 0,5 M€

Suomussalmen kesäteatteri on yksi Suomen suurimmista. Ammattilaisvoimin johdetusta harrastajateatterista on tullut tunnettu ympäri Pohjois-Suomen ja katsojaluvut ovat viime vuosina vaihdelleet 7 000 ja 10 000 välillä. Kesäteatterin katsomo ja näyttämö rakennettiin 1980-luvun alussa Suomen kansallisoopperan vierailua varten ja sen rakenteet ovat lahoja ja korjauskelvottomia. Teatteri on yksi Suomussalmen kesäisistä vetovoimatekijöistä ja teatteritoiminnan välilliset vaikutukset paikkakunnan yrityksiin ovat tuntuvat. Uusittu katsomo ja teatterikatos palvelevat myös muita suuria yleisötapahtumia järjestäviä tahoja, antaa puitteet suurille yleisötapahtumille ja monipuolistaa alueen tarjontaa. Runsassateiset säät ilman katosta ovat suuri riski tapahtumien onnistumisille ja tämän vuoksi yhä useammat kesänäyttämöt ovat jo katettuja.

3.5 Maa- ja metsätalousministeriö (talousarvion pääluokka 30)

Luonnonvarakeskuksen strateginen toimintayksikkö Sotkamoon

Luonnonvarakeskuksen Kainuussa tapahtuvan tulevan toiminnan osalta Kainuun liitto pitää Oulun ja Joensuun valintaa LuKen keskeisten yksiköiden joukkoon onnistuneena, sillä Kainuussa tapahtuva LuKen toiminta linkittyy luontevasti sekä Oulun että Joensuun suuntaan. LuKen alueellisessa organisoinnissa on tarkoituksenmukaista, *että LuKen toiminta Kainuussa organisoidaan yhdeksi strategiseksi yksiköksi*, jossa ovat edustettuna kaikki LuKen osaamisalat.

Luonnonvarakeskuksesta ja siihen liitettävän vesiviljelytoiminnasta Pohjois-Suomen osalta Kainuun liitto esittää, että LuKe asettaisi oman strategisen valmisteluryhmä tarkastelemaan *arktisen/pohjoisen biotalouden tutkimustarpeita* ja Pohjois-Suomessa sijaitsevien yksiköiden asemoitumista näihin tutkimushaasteisiin. Tässä yhteydessä olisi tarkasteltava myös vesiviljelyn ja kalatutkimuksen yhteydet kalastusmatkailun kehittämiseen. LuKen tulevan toiminnan suunnittelussa otetaan tarkasteluun Itä-Suomen ja Oulun yliopistojen

lisäksi myös Lapin yliopiston sekä Kajaanin ja Kokkolan yliopistokeskusten yhteistyömahdollisuudet, samoin kuin muut mahdolliset alueilla toimivat tutkimusyksiköt.

LuKen toimipaikkaverkoston kiinteistökustannusten kohtuullistaminen

LuKen toimipaikkaverkosto on sidoksissa Senaatti-kiinteistöjen vuokrasopimuksiin, joiden realismi ja kohtuullisuus tutkimusinfraan kyseessä ollen on erityisen kyseenalainen. Eri-tyisesti tämä on tullut Kainuussa ilmi selvitetessä Paltamon kalantutkimusaseman taloudellisia toimintaedellytyksiä. Senaattikiinteistölle yksikkö maksaa vuokraa vuositasolla 233 000 euroa. Vuokran lisäksi RKTL maksaa itse sähkön, siivouksen, ympäristöluvan tarkkailun, tutkimuslaitteiden käyttökustannukset sekä kalojen päivystystyön.

Senaatti-kiinteistöjen ylläpitämä vuokrataso ei ole kohtuullisessa suhteessa kiinteistöjen arvoon (pääomakuluja ei vuokraajalla enää ole) eikä markkinaehtoinen vuokratason muodostus tunnu lainkaan järkevältä po. yksikön erityistilojen kannalta. Yleisemmin voi todeta, että vallitsevalla vuokrahinnottelulla valtio käytännössä tekee sisäisiä rahan siirtoja, joka pahimmassa tapauksessa johtaa epätarkoituksenmukaisiin ratkaisuihin mm. Luonnonvarakeskuksen yksikköverkoston osalta.

Tavoite: Maa- ja metsätalousministeriön ja valtionvarainministeriön tulee selvittää Senaatti-kiinteistöjen osalta vuokra-/tuottovaatimuksia koskevat linjaukset niin, että tutkimusyksiköiden vuokratasot olisivat reaalisella tasolla ja kohtuullisia käyttötarkoituksiin nähden.

3.6 Ympäristöministeriö (talousarvion pääluokka 35)

Maakunnan liiton roolin vahvistaminen maakuntakaavoituksessa

Kainuun liitto pitää tärkeänä, että maakunnan liiton roolia ja itsenäistä toimivaltaa maakuntakaavassa ratkaistavissa maakunnallisissa kysymyksissä vahvistetaan. Mielestämme ei ole olemassa erityisiä perusteluita sille, että maakuntakaavojen ja kuntakaavojen käsittelyprosessi olisi toisistaan poikkeava. Valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla voidaan varmistaa valtakunnallisten intressien välittyminen maakuntakaavoitukseen ja sitä kautta yksityiskohtaisempaan ja sitovampaan kuntatasoiseen kaavoitukseen.

Tavoite: maakuntakaavojen vahvistusmenettelystä tulee luopua kokonaan eikä tilalle tulisi luoda mitään vastaavaa menettelytapaa. Muutos on valmisteltava osana maankäyttö- ja rakennuslain tulevaa uudistusta.

Maakuntakaavoitusmenettelyä olisi uudistettava niin, että viranomaisyhteistyö ja valtion ohjaus painottuisivat nykyistä voimakkaammin kaavaprosessin alkuvaiheisiin ja valtakunnallisesti merkittäviin kysymyksiin. Maakuntakaavojen tulisi saada nykyisen kaltaiset oikeusvaikutukset maakuntavaltuuston päätöksellä sen saatua lainvoiman. Näillä toimenpiteillä voidaan kaavaprosessiin kuluva aika selkeästi lyhentää.

Keskeisinä perusteluina tälle kannalle ovat: 1) viranomaisneuvottelujen tuloksellisuuden selkeä parantaminen ja 2) kaavajärjestelmän toimivuuden kannalta liian hitaan maakuntakaavoituksen nopeuttaminen. Nopeuttamistarve ja –mahdollisuudet on tuotu esille tehdysssä selvityksessä. Maakunnan liitto vastaa aluekehittämisen strategisesta kokonaisuudesta, jossa maakuntakaavalla on keskeinen rooli. Aluekehittämiskohteiden alueiden käytölliset

kysymykset ratkaistaan ensisijassa maakuntakaavalla. Aluekehittämisen toimintaympäristön muutokset ovat hyvin nopeita, joihin jäykkä ja hidas kaavaprosessi ei sovellu.

Selkeä luopuminen ympäristöministeriön roolista toimia virkavastuulla ja verovaroilla kaavat käsittelevän maakunnan liiton ja laillisuuskytymykset ratkovie hallintotuomioistuinten välissä vahvistajana tai tarkastajana antaisi ministeriölle paremman mahdollisuuden ohjata kaavoitusprosessia ja tarvittaessa luonnollisesti myös valittaa sen lopputuloksesta muiden asianosaisten tavoin. Onnistunut viranomaisyhteistyö on jo sinällään omiaan varmistamaan ja nopeuttamaan kaavaprosesseja.

Kuntatason kaavoitusprosessien yksinkertaistaminen ja nopeuttaminen

Yleis- ja asemakaavoitus on hidastunut ja vaikeutunut, koska valmisteluprosessiin on liitetty aina vain laajenevia selvitysvelvollisuuksia. Viimeisimmät asemakaavoitukseen kaavailut lisäselvitykset ovat mm. pakollinen hulevesien käsittelysuunnitelma ja laskelmat kaavahankkeen hiilijalanjäljestä. Kaavoituksesta voidaan helposti valittaa sillä perusteella, että selvitykset eivät ole riittävät, vaikka itse lopputuloksesta ei olisikaan valitusperusteita. Valmisteluprosessin jatkuvalla monimutkaistamisella on saatu aikaan se, että kaavoituksen aikataulut ja tulokset ovat ennalta arvaamattomia. Tarve yksinkertaistaa kaavoitusprosessia ja vähentää sen sääntelyä on ilmeinen.

Kaavoitus on keskeinen kunnallinen palvelu yritysten investointihankkeille, ja sen sujuvuus on olennaisen tärkeää. Tämä korostuu etenkin pienemmissä kaupungeissa, jotka joutuvat kilpailemaan yritys- ja investointihankkeista aivan eri tavalla kuin suuret keskukset. Yrityshankkeet tehdään monesti hyvin nopealla päätöksentekoaikataululla. Jos niille ei kyetä luomaan riittävän nopeasti kaavallista sijoittumisvalmiutta, hanke raukeaa tai siirtyy muualle. Pienempien kaupunkien yrityshankkeet ovat leimallisesti pk-yritysten hankkeita. Suurissa hankkeissa, jotka keskittyvät lähinnä pääkaupunkiseudulle ja suuriin kasvukeskuksiin, on selvää, että kaavoitus edellyttää laajempia selvityksiä.

Yritystoimintaa tukevien tarpeellisten maankäytön suunnitelmien laatiminen tulee olla selvästi suoraviivaisempaa kuin nykyään. Pienemmilläkin kaupungeilla on yleensä asiantunteva maankäytön suunnitteluorganisaatio, joka kykenee laadukkaaseen kaavoitusprosessiin. ELY-keskuksille annettu rooli kaavoitusprosesseissa ei tuo lisäarvoa lopputulokseen, ainoastaan ylimääräistä sääntelyä.

Tavoitteena ovat seuraavat sääntelyä vähentävät muutokset Maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL), joka uudistetaan alkavan hallituskauden aikana:

- Luodaan riisuttu suoraviivainen asemakaavoituksen perusprosessi, johon liittyvät vain välttämättömimmät selvitykset ja viranomaiskäsittely.
- Pääkaupunkiseutua ja suuria kaupunkikeskuksia varten tehdään erillissäädökset, joissa on tarpeellinen määrä vaativamman asemakaavaprosessin edellyttämiä lisäselvityksiä.
- Poistetaan ELY-keskusten rooli yleis- ja asemakaavaprosessissa niiden kuntien osalta, joilla on riittävä osaaminen omasta takaa kaavoitusprosessin hallinnassa.

Hossan alueen kehittäminen

Kustannusarvio: 1 M€

Suomussalmen kunnan yksi elinkeinojen kehittämisen ja kunnan elinvoimaisuuden säilyttämisen painopistealueista on luontomatkailun kehittäminen. Tällä hetkellä Hossan retkeilyalue on Suomussalmen merkittävin luontomatkailukohde.

Vuoden 2015 aikana Hossan alueelle valmistuu masterplan -suunnitelma, jonka toteuttaminen vaatii alueelle investointeja mm. reitteihin ja rakennelmiin. Samassa yhteydessä selvitetään mahdollinen kansallispuiston perustaminen Hossaan: Varaudutaan hankkeen edistämiseen Metsähallituksen ja ympäristöministeriön suuntaan.

3.7 Sosiaali- ja terveysministeriö (talousarvion pääluokka 33)

Uusi sairaala – hanke

Kustannusarvio: 120 M€

Vuoden 2012 aikana käynnistetty Kainuun Uusi Sairaala -projekti on edennyt Kainuun maakunta -kuntayhtymän päätösten mukaisesti. Kainuun sote -kuntayhtymän valtuusto on päättänyt 12.6.2013 suunnittelun jatkamisesta varsinaiseen investointi- ja rakentamispäätökseen saakka.

Ensimmäisessä vaiheessa valmistuneen konseptisuunnitelman mukaan investointeja tarvitaan 33 000 m²:n uudistamiseen. Tästä n. 7500 m² tulisi Kajaanin perusterveydenhuollon käyttöön.

Esitykset uudisrakentamisen ja saneeraamisen suhteesta sekä yksiköiden sijoittelusta tehdään toiminnallisen ja teknisen suunnittelun yhteydessä. Rakentaminen voinee nykytiedon perusteella alkaa aikaisintaan vuonna 2016, ja ensimmäiset uudisrakennusosat valmistunevat 2018-2019. Tämän jälkeen voidaan edetä vanhojen osien perusparannusvaiheeseen.

Erikoissairaanhoidon investoinnin suuruudeksi on arvioitu 81 milj. euroa. Kajaanin kaupunki päättää omalta osaltaan perusterveydenhuollon tilojen sijoittumisesta uudistettavan sairaalan yhteyteen. Investoinnin osuus on arviolta 25 M €. Uusi sairaala -konsepti ja sitä tukevat tilat mahdollistavat myös säästöjä toimintamenoissa. Alustavasti säästöjä on tunnistettu 5 - 6 M€ vuodessa, mutta uudella konseptilla tavoitellaan kuitenkin tätä korkeampaa tuottavuuden nousua.

Sosiaali- ja terveydenhuollon kansallinen kehittämisohjelma (Kaste)

Kainuun sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymä on mukana STM:n Kaste-rahoitteista – kehittämishankkeessa. Kaste-ohjelman kehittämisrahat ovat tärkeä voimavara sosiaali- ja terveyspalveluiden uudistamisessa.

Kehitysvammaisten laitoksen hajauttaminen ja ryhmäkotien sekä päivätoimintatilojen rakentaminen

Kustannusarvio 4,9 M€

Kainuun soten hallitus (2.10.2014 § 213) on hyväksynyt ja päivittänyt alueellista kehitysvammaisten henkilöiden asumisen ja siihen liittyvien palvelujen suunnitelmaa (2012–2020) sosiaali- ja terveysministeriölle (ns. KEHAS-ohjelma). Alueellisen suunnitelman toimenpiteitä ovat muun muassa Kuusanmäen palvelukeskuksen tilapäishoitoyksikön siirtäminen lasten avohuollon yksiköksi, jossa mahdollistetaan pidempiaikainen asuminen. Muita toimenpiteitä ovat kuntoutusyksikön perustaminen uuden sairaalan yhteyteen. Maakunnallisesti tarjottavan vahvasti tuetun asumispalvelun / autismiyksikön ja vaativan tilapäishoidon järjestäminen (uudisrakennus). Laitoshoito on tarkoitus lakkauttaa vuoden 2016 loppuun mennessä. Kokonaissuunnitelmaan sisältyy sekä uusia rakennusinvestointeja että toiminnallisia muutoksia (mm. Sotkamo, Kuhmo, Kajaani).

Kuhmon terveysaseman hoivaosaston remontti

Kustannusarvio: avoin

Kajaanin hoivan remontti

Kustannusarvio: avoin

Hoitokoti Kurimon korvaavat tilat/uudisrakentaminen

Kustannusarvio: 5 M€

Nykyinen Suomussalmen kunnan omistama rakennus, jossa noin 60 paikkainen hoitokoti Kurimo toimii on huonokuntoinen viisikymmentäluvulla rakennettu kolmikerroksinen rakennus, jonka tilat ovat ahtaat ja epäkäytännölliset. Epäsopivat tilat huonontavat Kainuun Sote-kuntayhtymän hoitokotiyksikön toiminamahdollisuuksia. Rakennus sijaitsee aivan Suomussalmen kuntakeskuksen alueen länsireunassa noin neljän kilometrin etäisyydellä keskustan palveluista. Uusi rakennus on tarkoitus sijoittaa terveysaseman yhteyteen.

3.8 Muut hankkeet

Kainuun Venäjä-strategia toiminnaksi -hanke

Kainuun uusi Venäjä -strategia on laadittu laajana yhteistyönä. Sen toimenpiteiden käyntiin saattamiseksi tarvitaan maakunnallinen hanke, joka keskittyy strategian mukaisten toimenpiteiden toteuttamiseen. Toimenpiteiden tulee painottua rajat ylittävän käytännön yritysyhteistyön tehtäviin. Hankkeessa tulee painottua yritysten palvelemiseen käytännön toimissa (esim. viisumivapauteen varautuminen, yritystoiminnan käynnistäminen, investoinnit, vienti, tuonti).

Maakunnallisen hankkeen henkilöstön tueksi esitetään verkostoitumista kuntien yritysneuvojien kanssa.

Hanke-esitys perustuu Kainuun Venäjä -strategiaan sekä Kuhmon kaupungin elinvoimaohjelmaan.

4. Kansainväliset edunajamishankkeet

Vartius

Suomen ja Venäjän tavoitteena on kehittää maiden rajan läheisyydessä olevia alueita yhteistyössä EU:n ja Venäjän välisen naapuruusohjelman, Karelia CBC-ohjelman puitteissa, jossa tarkoituksena on parantaa rajaliikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta.

- Vartiuksen ratapihan laajentaminen tavaraliikenteen tarpeita vastaavaksi. Kustannusarvio: 4,5 M€.
- Vartiuksen rajanylityspaikan kehittäminen (raskaanliikenteen kaistat ym.). Kustannusarvio 5 M€.

Barentsin alueen liikennesuunnitelmiin liittyvät hankkeet

Pohjoisen alueen yhteistyötä tehdään myös Barentsin euroarktisella liikennealueella. Tavoitteena on kehittää Barentsin alueen liikennereittejä yhteiseen strategiseen näkemykseen perustuen naapurimaiden kanssa. Tämä lisää Suomen mahdollisuuksia vaikuttaa ns. poikittaisten eli idän ja lännen välisten yhteyksien kehittämiseen. Suomi on 2014-2015 Barentsin neuvoston puheenjohtajavaltio.

- Lietmajärvi-Kotskoma radan avaaminen kansainväliselle liikenteelle (ml. tariffit)
- Oulu-Vartius-E105 (Vartius-Kostamus-Lietmajärvi)
- Kajaani – Petroskoi
- Arkangeli – E105 valtatie (Venäjän liikennestrategiassa)
- Kainuun kautta kulkeva yhteys suunniteltuun Jäämeren rataan (Koillisrata)

Northern corridor TEN-T liikennekäytävä (Oulu-Vartius)

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T muodostuu maantie-, rautatie, sisävesi-, lento- ja meriliikenteen yhteyksistä Euroopan unionissa. Yhtenäisenä tavoitteena on EU:n sisämarkkinoiden ja alueellisen yhteneväisyyden sekä kestävän liikennejärjestelmän edistäminen. Tärkeänä päämääränä on myös alueellisen kilpailukyvyn ja työllisyyden parantaminen.

Pohjoisten harvaanasuttujen alueiden asema EU:n politiikassa

- Seuraavan rakennerahastokauden ratkaisut (harvaan asuttujen alueiden erityisasetus)
- Raja-alueohjelmien tulevat säädökset

Vaikuttaminen EU:n lainsäädäntöön

- jatkuvaa toimintaa Itä- ja Pohjois-Suomen EU-toimiston ja maakuntien yhteistyönä
- yhdessä NSPA-verkoston alueiden kanssa tilataan OECD:ltä tutkimus pohjoisten harvaan asuttujen alueiden roolin vahvistamisesta EU:n 2020-luvun politiikassa (tulevalla ohjelmakaudella).

Liite 1.		
Hankeluettelo 2015, kustannukset ministeriöittäin hankkeista, joista kustannusarvio selvillä		
Oikeusministeriö	Ei hankkeita, joissa kustannusarvio tiedossa	
Opetus- ja kulttuuriministeriö		
Koppa-hanke, Kuhmon Juminkeon laajennusosa		2 500 000
Kuhmon Kontion koulun peruskorjaus		10 000 000
Vuokattihallin peruskorjaus		1 000 000
Vuokatin hiihtotunnelin jäähdytysjärjestelmän uusiminen		400 000
Vuokatin pallohallin peruskorjaus		1 000 000
Suomussalmen liikuntahallin peruskorjaus		500 000
Suomussalmen Taivalalasan koulun peruskorjaus		1 400 000
Yhteensä		16 800 000
Liikenneministeriö		
VT 5 pohjois-eteläsuuntaisen pääväylän kehittäminen		13 500 000
VT 6 ja KT 76 seudullisen yhteysvälin kehittäminen välillä Kajaani-Sotkamo		7 500 000
Valtatien 22 Oulu-Kajaani kehittäminen		45 000 000
Mt 870 Kontinjoen liikennejärjestelyt		2 500 000
Mt 870 parantaminen välillä Mustolanmutka-Kontinjoki (16,2 km)		7 000 000
Vuokatinhovintien liikennejärjestelyt		600 000
Itärinteen kokoojatie		1 000 000
Kevyenliikenteen pääraitti Snowpolis-Katinkulta		500 000
Kevytiliikenneväylä Opisto-Nurmestie-Vuokatinhovi		500 000
Matkailualueen muut liikennejärjestelyt		500 000
Kantatien 75 Siilinjärvi-Kuhmo levantäminen välillä Kuhmo-Pohjois-Karjalan raja		5 000 000
Maantien 800 Ylivieska-Vaala-Taivalkoski taajamatiejärjestelyjen toteuttaminen Vaalassa		1 000 000
Maantien 912 Kuhmo-Suomussalmi parantaminen kantatietasoiseksi		33 000 000
Maantien 9070 Akonlahti-Moisio päällystämättömän pohjoisosan kunnostaminen (10,4 km)		1 500 000
Maantien 19033 Vuoreslahti muuttaminen päällystetyksi tieksi (19,7 km)		2 300 000
Maantien 837 Utajärvi-Puolanka parantaminen (12,1 km)		500 000
Maantien 9050 Ylivieksi-Niva kunnostaminen (20,7 km)		400 000
Oulu-Kontiomäki-Vartius ratayhteyden parantaminen		4 500 000
Ratayhteys Ylivieska-Iisalmi-Kontiomäki toiminnallisuuden parantaminen		116 300 000
Koillinen raideliikenneyhteys Kontiomäki-Suomussalmi-Taivalkoski		116 000 000
Ylä-Kainuun raakapuuterminaali		7 000 000
Vuokatin raakapuuterminaali		5 000 000
Sillat Vuokatile: Vuokatin matkailualueen reitistön turvallisuuden parantaminen		420 000
UKK-reitin peruskunnostus		380 000
Sotkamon moottorikelkkareitistön korjaus		280 000
Vuokatinvaaran valaistun läntinen osuus		350 000
Vuokatin urheiluopiston ympäristön reitit		450 000
Sotkamon Tipaksen reitti		165 000
Yhteensä		373 145 000
Työ- ja elinkeinoministeriö		
Kajaanin kaupunkikeskustan kehittäminen		15 000 000
Suomussalmen keskustan kehittäminen/Jätkänpuiston matkailuvaunualue		1 000 000
Suomussalmen kesäteatterin kehittäminen		500 000
Yhteensä		16 500 000
Ympäristöministeriö		
Hossan alueen kehittäminen		1 000 000
Yhteensä		1 000 000
Sosiaali- ja terveysministeriö		
Kehitysvammaisten laitoksen hajauttaminen ja ryhmäkotien sekä päivätoimintatilojen rakent.		4 900 000
Hoitokoti Kurimon korvaavat tilat		5 000 000
Uusi sairaala, pitkällä aikavälillä v. 2014 – 2018		120 000 000
Yhteensä		129 900 000
Kaikki yhteensä		537 345 000

KAINUUN LIITTO

Julkaisuluettelo 1.1.2013 alkaen

Sarja A: virallisesti hyväksytyt julkaisut

Sarja B: selvitykset ja tutkimukset

Sarja C: hallinnolliset asiakirjat

Sarja D: monistesarja

Sarja A		
A:1	Kainuun maakuntaohjelman toteuttamissuunnitelma eli TOT-SU 2014-2015	2013
A:2	Kainuun maakuntaohjelman toimeenpanosuunnitelma eli TOPSU 2015-2016	2014
A:3	Kainuu-ohjelma	2014
A:4	Kainuun kaupan vaihemaakuntakaava	2014
Sarja B		
B:1	Kainuu - kaunis mutta kaukana, Kainuun maakuntakuvatutkimus	2013
B:2	Kainuun skenaariot 2035 loppuraportti	2013
B:3	Kainuun ympäristöohjelma 2020	2013
B:4	Kainuun Venäjä –strategia 2020	
B:5	Kainuun maakuntakaavan tuulivoimaselvityksen täydennys	2013
B:6	Kainuun kaupan palveluverkkoselvitys	2013
B:7	Selvitys Kainuun biotalouden aluetalousvaikutuksista - Kainuun biotalouden aluemallinnus. (2014) Aluekehityssäätiö & Helsingin yliopisto, Ruralia-Instituutti	2014
Sarja C		
C:1	Kainuun edunajamisen hankeluettelo 2013	2013
C:2	Kainuun liiton toimintasuunnitelma ja talousarvio 2014 ja taloussuunnitelma 2014-2016	2013
C:3	Kainuun edunajamisen hankeluettelo 2014	2014
C:4	Kainuun liiton toiminta- ja taloussuunnitelma 2015-2017 ja talousarvio 2015	2014
Sarja D		
D:1	Kainuun seudullisesti merkittävät ampumaradat 2013	2013



Kainuun liitto



Kainuun liitto
Kauppakatu 1
87100 Kajaani
kainuunliitto@kainuu.fi
Puhelin 08 615 541

www.kainuu.fi