

## **Ohjelmaluonnoksesta kokonaisuutena**

Pohjois-Savon liitto näkee erittäin tarpeelliseksi, että Petteri Orpon hallitus on ohjelmansa mukaisesti jatkanut edellisen hallituksen aikana aloitettua Itäisen Suomen vision työtä, asettanut maakuntaliittojen ja avainministeriöiden edustajat oman Itäisen Suomen ohjelmansa valmisteluryhmään. Valtioneuvoston kanslian valtiosihteerin puheenjohtajuus ohjelman toteutusta tukevassa neuvottelukunnassa mahdollistaa toimenpiteiden johdonmukaisuuden ja on osoitus hallituksen sitoutumisesta tulosten aikaansaamiseen.

Suomen aluekehitys on kytkeytynyt turvallisuuteen sisäisen ja ulkoisen turvallisuuden haasteiden myötä. Sisäisen turvallisuuden kannalta kysymys on ollut valtioalueen hallittavuudesta ja paikallisyhteisöjen ja niiden mukana kansalaisten kiinnittymisestä valtioon. Kyse on kansalaisten luottamuksesta sekä viranomaisiin että toisiinsa. Ulkoisen turvallisuuden kannalta kyse on valtion kyvystä toteuttaa suvereniteettinsa koko valtioalueella. Tämän materiaaliset edellytykset ovat sidoksissa kykyyn hyödyntää koko valtioalueen taloudellista potentiaalia ja näin saavutettuun yhteiskunnan toimintakykyyn poikkeusoloissa.

Aluekehitys kytkeytyy myös kysymykseen maan kehittyneisyyden kansainvälisestä vertailusta: onko Suomi kokonaisuudessaan kansainvälisessä vertailussa kehittynyt, hyvinvoiva ja turvallinen yhteiskunta, vai jakautuuko se vaurauden ja hyvinvoinnin saarekkeisiin, joiden ulkopuolella kehitystaso on alhainen, väestö ikääntynyttä tai pahoinvoivaa ja taloudelliset mahdollisuudet rajoittuneita. Aluekehityksen ja turvallisuuden välinen suhde voidaan kiteyttää toteamukseen: poikkeusoloissa toimimisen edellytykset rakennetaan normaalioloissa

Nykyisen hallituksen kauden aikana on jo saatu merkittävästi lisää tietoa täsmentämään Itäisen Suomen tilannekuvaa niistä vaikutuksista ja muutoksista, joita Venäjän ja EU:n taloussuhteen katkeaminen useilla talouden aloilla on aiheuttanut. Myös Ukrainan sodasta seurannut kansainvälisen turvallisuusympäristön muutos ja sen vaikutukset koko Suomeen ja Itä-Suomen maakuntiin tunnetaan nyt paremmin.

Tilannekuvan täsmentyminen olisi antanut aineksia kunnianhimoisemman ja konkreettisemman ohjelman valmisteluun. Osa muuttuneiden taloussuhteiden vaikutuksista olisi jo nyt todettavissa ohjelmaluonnosta konkreettisemmin. Pohjois-Savon liitto antaa seuraavassa lausunnossa ohjelman tilannekuvaa ja toimenpiteitä koskevat ehdotuksensa valtioneuvostolle ohjelman työstämiseksi realististen ja kustannustehokkaiden toimenpiteiden suuntaan. Lausunto on jaoteltu ohjelmaluonnoksen lukujen mukaisesti.

## **2. Itäisen Suomen tilannekuva**

Tilannekuva-luvussa todetaan (s.11), että aluetaloudellisen kehityksen arvioinnista (VATT) ei ”voi tehdä suoraan johtopäätöksiä hyökkäyssodan vaikutuksista, sillä aluetaloudellinen kehitys voi olla jatkumoa aiemmille taloudellisille shokeille, suhdannevaihteluille ja pitkän aikavälin kehitykselle”. Pohjois-Savon liitto muistuttaa, että Venäjän toiminnasta aiheutuneet seuraukset on erityisesti osassa

Itä-Suomen maakuntia todennettavissa hyvin varmasti esimerkiksi yritysکوhtaisesti liikevaihdon menetyksinä ja Venäjälle tehtyjen investointien alaskirjausvaikutuksina, eivätkä nämä vaikutukset liity mihinkään pidempään kehitykseen vaan seurasivat nopeasti Venäjän hyökkäyksestä. Nämä vaikutukset, jotka ovat Pohjois-Savossa kohdistuneet erityisesti muutamaiin suurimpien kärkiyritysten markkinoihin ja näiden yritysten tuotanto- ja alihankintaketjuihin, ovat taloudellisesti suurimpia koko ohjelma-alueella ja maakuntaliitto toimittaa mielellään lisätietoa näistä konkreettisista muutoksista ohjelmaministeriöiden käyttöön.

Tilannekuva-luvussa sivuutetaan kokonaan se suuri vaikutus, joka Saimaan kanavan liikenteen estymisellä on ollut Itä-Suomen maakuntien kuljetuskustannusten kasvun, logistiikkamuutosten ja vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen kustannusten kannalta. Saimaan kanavan liikenteen estyminen ei vaikuta ainoastaan kanavan sijaintialueeseen vaan hyvin laajasti koko Saimaan syväväyläverkon alueella. Pohjois-Savossa esimerkkinä voidaan mainita Suomen ja Euroopan kannalta tärkeän YARA:n vienti- ja tuontikuljetuksissa tapahtunut mittava muutos. Toinen varmuudella todennettava muutos on ratojen kuljetusten ruuhkautuminen Savon ja Karjalan radoilla. Saavutettavuuden ja logistiikan kannalta tilannekuva tulisi täydentää ja konkretisoida, mikä tulee ottaa huomioon myös datahuoneen työn ohjaamisessa ennen kuin sen tilannekuva julkaistaan.

### 3. Ohjelman toimenpiteet

#### 1. Kasvu, investoinnit, kilpailukyky, elinvoima

Teolliset keskittymät ja etenkin nettonollakeskittymiin nojaavat investoinnit ovat hyvä ehdotus. Edelleen tulisi kuitenkin analysoida tarkemmin investointipotentialia ja yritysten reaalisia investointikykyjä ja tutkia keinoja tämän välin umpeen kuromiseksi. Hallitusohjelmassa on useita aihioita tätä tarkoitusta varten ja Itäisen Suomen alueella niitä voitaisiin kokeilla nopeutetusti.

Rahoituksen pullonkaloista on todettu EAKR-raham lisääminen kahteen maakuntaan, mitä on perusteltu sillä, että EAKR-raham on niillä vähemmän kuin muulla ohjelma-alueella. Tämä perustelu ei sinänsä liity niihin perusteisiin, joilla ohjelmankauden 2021-2027 aluekehitysvarojen jakoa koskeva päätös on tehty. Jos ohjelmassa hyväksytään tämä toimenpiteeksi, pitäisi samalla esittää sen toteuttamismenettely. Esityksen toteuttaminen ei Pohjois-Savon liiton mielestä voi tapahtua Itä-Suomen muiden alueiden tai IP-alueen maakuntien kustannuksella. Samoin toimenpiteen kestoajaksi tulisi määritellä. Voidaan perustellusti kysyä, olisiko EAKR-raham määrää kasvatettava myös koko ohjelma-alueella.

Rahoituksen pullonkalojen osalta tulisi myös katsoa muun Euroopan tämänhetkistä valtiontukijattelua ja löysätä esimerkiksi kuntien omistamien yritysکیinteistöjen rahoitusmahdollisuuksia verrattuna v. 2014 annettuun valtiontukien ryhmäpoikkeusasetukseen. Voisivatko valtiontukisäädösten määräaikaiset helpotukset olla osa "erityistalousalueen" keinovalikoimaa?

Pohjois-Savon liitto katsoo, että ohjelman tavoitteiden tueksi tulisi korvamerkitä osa Business Finlandin rahoituksesta Itäisen Suomen ohjelma-alueelle ja lisätä BF:n alueellista läsnäoloa. Nyt kun hallitus on organisoimassa uudelleen yritysten viennin ja kansainvälistymisen edistämistyötä ja samaan aikaan valtion aluehallinnon organisaatiota, Itäisen Suomen ohjelma-alue tarjoaa hyvän mahdollisuuden pilotoida uusia BF:n asiakaslähtöisiä palveluita.

## 2. Puhdas energia ja digitaalinen puhdas kasvu

Pohjois-Savon liitto kannattaa Fingridin Huutokoski-Kontiolahti 400 kV:n yhteyden rakentamista ja kiirehtii sen toteuttamista. Tämä on nopein tapa tasavertaistaa energiaintensiivisen teollisuuden sijoittumismahdollisuuksia Itä-Suomen maakunnissa. Esimerkiksi Savon Voiman hankkeet Joensuun liksenvaarassa (mm. Vetytehdas ja sen sivuvirtojen hyödyntäminen) toteutuessaan tarvitsevat paljon sähköä ja ilman merkittävää siirtokapasiteetin vahvistamista tämä saattaa johtaa sähköpulaan.

Biokaasun hyödyntämistä edistävät keinot tulisi ottaa tarkasteluun tämän luvun yhteydessä. Ne liittyvät myös myöhemmin asiakirjassa esitettävään omavaraisuuden lisäämisen kokonaisuuteen, koska energian lisäksi biokaasutuotanto mahdollistaa mm. ravinteiden tehokasta ja ympäristöystävällistä kiertoa. Muuhun kohdealueeseen verrattuna Pohjois-Savossa on runsaasti voimaperäistä kotieläintuotantoa, minkä vuoksi biokaasutuotannon ja biokaasun jatkojalostamisen tukimahdollisuuksia ja myös EU-tason säädösvaikuttamista tulisi eritellä tarkemmin lopullisessa ohjelmassa. Pohjois-Savon liiton näkökulmasta on tärkeää, että kotimaan ja EU-tason päätöksenteossa vihreä ja puhdas siirtymä jatkossakin sisältävät biojalostuksen vahvan panoksen. Lainsäädäntö ei saa tarpeettomasti vaikeuttaa biotalouden mahdollisuuksia, vaan puhtaiden teknologioiden tulisi edetä mahdollisuuksiltaan tasavertaisina kehitystyössä ja markkinoilla.

## 3. Kestävä matkailu

Metsähallitukselle on taattava riittävät resurssit kansallispuisto-, virkistys- ja retkeilyalueiden vaatimiin viranomaistehtäviin. Tämä on ehdoton edellytys kuntien, maakuntien ja yritysten voimin kehittää näihin kohteisiin matkailun edellytyksiä (reitistöt, infrastruktuuri, markkinointi).

Kumppanuudet tulevat pitkällä aikavälillä valtiolle kustannuksiltaan edullisemmiksi: jos virkatöihin kuuluvat toimet jäävät resurssien puutteen vuoksi tekemättä, ei myöskään hankerahoitteinen toiminta alueiden kehittämiseksi ole mahdollista ja arvokkaiden kohteiden potentiaali jää toteutumatta.

## 4. Osaaminen, osaavan työvoiman saanti

Pohjois-Savon liitto kiinnittää huomiota huoltovarmuuskriittisten alojen 2. asteen koulutuspaikkojen määrään ja näiden koulutusten valtionosuusrahoitukseen. Turvallisuuden ja puhtaan siirtymän toimenpiteet edellyttävät lukuisia järjestämiskustannuksiltaan kalliita koulutusaloja (luonnonvara-ala, kuljetus ja logistiikka, maanrakennus, koneteknologia jne.) ja niiden rahoitusperusteiden tulisi olla kansallisen turvallisuuden nimissä riittävää, vaikka joiltakin muilta aloilta leikattaisiin. Itäisen Suomen ammatillisessa koulutuksessa tunnustetaan huomattava alanvaihtajien määrä. Alueella voitaisiin kokeilla työvoimatarpeen muutoksiin ja talouden uudistumisen tarpeisiin vastaavaa muunto- ja uudelleen koulutuksen rahoitusmallia, jossa koulutuksen järjestäjät ja yritykset yhdessä luovat uutta osaamista.

## 5. Turvallisuus, omavaraisuus, huoltovarmuus

Kokonaisturvallisuuden osaamiskeskuksesta voitaisiin todeta sijaintipaikkana Kuopio kuten on tehty esim. erämuseon osalta; kummastakin on maininta jo Itäisen Suomen visiotyössä. Osaamiskeskus

tulee perustaa Kuopioon koko hankealueen verkostoihin tukeutuen ja ministeriöiden osoittaa perustamistyön tueksi omat edustajansa.

Edellä mainitut aktiiviset toimenpiteet biokaasun, kiertolannoitteiden ja maatalouden energiaomavaraisuuden edistämiseksi ovat myös tämän tavoitteen kannalta oleellisia.

Pohjois-Savon liitossa on meneillään esiselvitys tuotantoeläimiin erikoistuvien eläinlääkärien saatavuuden turvaamiseksi. Liitto kehittää alueellista toimintamallia yhdessä korkeakoulujen, oppilaitosten ja kuntien kanssa. Suositukset ja yleistettävissä olevat toimintatavat voidaan tuoda esille neuvottelukunnan työssä.

## 6. Fyysinen ja digitaalinen saavutettavuus

Luonnoksessa jo todetut asiat ovat Pohjois-Savon näkökulmasta kannatettavia, mutta tarvitaan 5 maakunnan yhteisen ”liikennekärjet”-asiakirjan (Itä-Suomen elinvoimaa ja kilpailukykyä vahvistavan liikennejärjestelmän kehittäminen, 2023) kaltaista otetta: kohde, tavoitetaso, toimenpide, määräaika.

Poikittaisyhteyksiä (sekä radat että pääväylät) kehitetään muuttuneen tarpeen mukaan. Olisi tärkeää saada asiaa koskeva linjaus seuraavassa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja nimetä ensimmäiset kohteet seuraavaan Väyläviraston suunnitteluohjelmaan ja Valtion väyläverkon investiohjelmaan. Jo todennettuun Savon ja Karjalan ratojen kehittämistarpeeseen on kohdistettu huomiota hallitusohjelman määräaikaista investiohjelmaa koskevassa liitteessä. Savon radalle kirjatusta 50 M€:n rahoituksesta ei kuitenkaan ole valtuus- tai määrärahapäätöksiä, joita tulisi nyt Itäisen Suomen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi kiirehtiä. Sinänsä mainittu summa riittää vain yksittäisiin pienehköihin kohteisiin, mutta sekin on oikein kohdistettuna hyvin tarpeellinen, kun se kohdennetaan oikein ja siirretään pikaisesti hallitusohjelman tekstistä suunnittelu- ja rakentamispäätöksiin.

TEN-T-kattava verkko tulee ottaa Itäisen Suomen ohjelman keskeiseksi kehittämiskohteeksi. Useat kriittisen tärkeitä kattavan verkon väylät on saatava suunnittelukohteiksi, jotta eurooppalaisten liikenneverkkojen kehittämiselle asetetut tavoitteet voidaan toteuttaa määrävuoteen 2050 mennessä. Myös TEN-T-verkolla erityinen huomio on kiinnitettävä solmukohtiin, joiden arvoa ei ehkä ole tähän saakka riittävästi korostettu.

Vähäliikenteisen tie- ja rataverkon kunnossapidon periaatteet ja rahoitus muodostavat merkittävän osan turvallisuuden, omavaraisuuden ja huoltovarmuuden turvaamisen kentästä. Esimerkiksi mittava puukuljetusten kasvu otettava huomioon, samoin maa- ja elintarviketalouden kuljetusten nykyiset massat.

Turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta tarvitaan myös Itäisen Suomen pääväylillä kriittisten kohteiden (sillat, kohtaamispaikat, multimodaaliset terminaalit) korjausohjelma. Ylipäätään vesistörikkaan kohdealueen oloissa tulisi tunnistaa kaikkien kuljetusmuotojen mahdollisuudet ja panostaa eri kuljetusmuotoja yhdistäviin solmukohtiin.