

# Mervärde finns vid västkusten

Österbottens förbunds förslag till regeringsprogrammet för åren 2023–2027



Österbottens förbund  
Pohjanmaan liitto

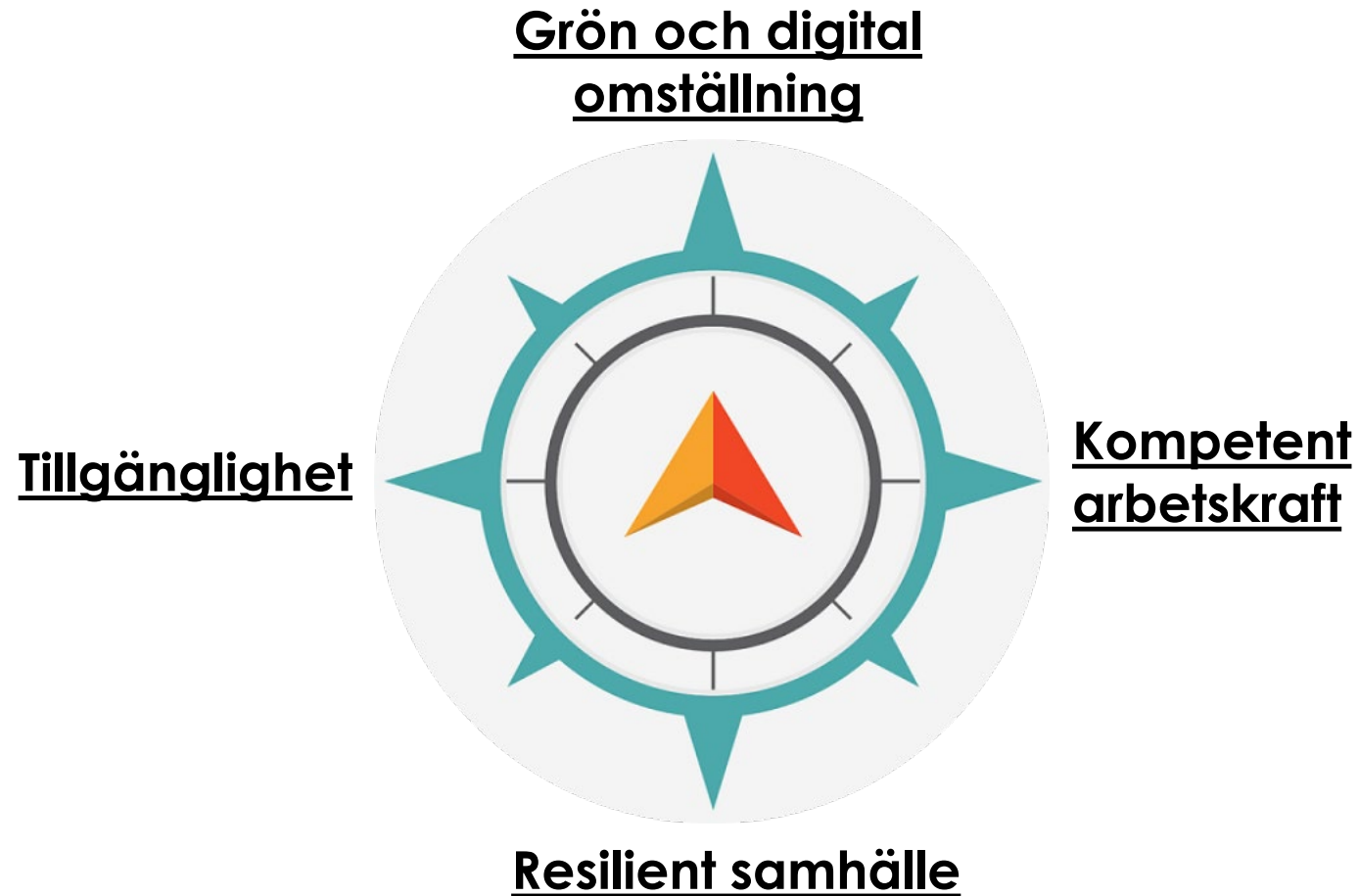
# Lisäarvoa löytyy länsirannikolta

Pohjanmaan liiton esitykset Suomen hallitusohjelmaan vuosiksi 2023–2027



Österbottens förbund  
Pohjanmaan liitto

# Österbottens koordinater för regeringsprogrammet



# Pohjanmaan koordinaatit hallitusohjelmaan

Vihreä ja digitaalinen  
siirtymä

Saavutettavuus



Osaava  
työvoima

Resilientti yhteiskunta

# Grön och digital omställning

- Utveckling av ett batterikluster i Finland
- Utveckling av ett koldioxidneutralt samhälle med en cirkulär ekonomi
- Utveckling av förutsättningarna för havsvindkraft i Finland
- Reform av miljörelaterade tillståndsförfaranden
- Utveckling av väteekonomin

# Vihreä ja digitaalinen siirtymä

- Suomen akkuklusterin kehittäminen
- Hiilineutraalin kiertotalousyhteiskunnan kehittäminen
- Merituulivoiman toimintaedellytyksien kehittäminen Suomessa
- Ympäristöllisten lupamenettelyjen uudistaminen
- Vetytalouden kehittäminen



# Kompetent arbetskraft

- Främjande av arbetsrelaterad invandring
- Vidareutveckling av kontinuerligt lärande
- Långsiktig utveckling av yrkesutbildning
- Förstärkt forsknings-, utvecklings- och innovationspolitik (FUI) med regionerna som starka partner

# Osaava työvoima

- Työperusteisen maahanmuuton edistäminen
- Jatkuvan oppimisen kehittäminen
- Ammatillisen koulutuksen pitkäjänteinen kehittäminen
- Tutkimus-, kehitys- ja innovaatiopolitiikan (TKI) vahvistaminen maakunnat vahvoina kumppaneina



# Resilient samhälle

- Framtiden för finländsk livsmedelsproduktion måste säkras
- Kontinuiteten inom pälsnäringen i Finland måste säkerställas
- En slagkraftig landskapsförvaltning som främjar livskraft, kunnande, välmående och god livsmiljö
- Utveckling av klient- och patientsäkerhet
- Förutsättningarna för naturturism samt hållbar turism måste vidareutvecklas
- Demokrati och delaktighet för att trygga förtroendet för gemensamma samhällsfrågor



# Resilientti yhteiskunta

- Kotimaisen ruoantuotannon tulevaisuus on turvattava
- Kotimaisen turkisalan jatkuvuus on varmistettava
- Elinvoimaa, osaamista, hyvinvointia ja hyvää elinympäristöä edistävä toimintakykyinen maakuntahallinto
- Asiakas- ja potilasturvallisuuden edistäminen
- Luontomatkailun sekä kestävän matkailun toimintaedellytyksiä on kehitettävä
- Demokratia ja osallisuus lisää luottamusta yhteiskunnan yhteisiin asioihin

# Tillgänglighet

- Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)
- Utveckling av hamnförbindelserna och samarbetet
- Stärkande av flygtrafikens konkurrenskraft
- Utveckling av förbindelserna till tillväxtcentra
- Säkrad försörjningsberedskap

# Saavutettavuus

- Kasikäytävän kehittäminen
- Satamayhteyksien ja -yhteistyön kehittäminen
- Kilpailukykyisen lentoliikenteen vahvistaminen
- Kasvukeskusyhteyksien kehittäminen
- Huoltovarmuuden turvaaminen





# Tillgänglighet

- Utveckling av Kasikäytävä (E8 -korridoren)
  - Rv8 Åbo-Vasa-Karleby-Uleåborg
  - Vt8 Älyväylä-projektet (intelligent trafikled)
  - Byggande av industrispår och terminalområde på GigaVaasas industriområde
- Utveckling av hamnförbindelserna och samarbetet
  - Utveckling av hamnarna i Vasa och Kaskö
  - Förbättring av förbindelserna till hamnarna i Österbotten
  - Utveckling av Sydbottenbanan
- Stärkande av flygtrafikens konkurrenskraft
  - Förbindelser från flygplatserna i landskapet till internationella hubbar för att säkra exportföretagens konkurrenskraft
  - Främjande av förutsättningarna för elflyg
- Utveckling av förbindelserna till tillväxtcentra
  - Åtgärder på utvecklingskorridoren Vasa-Seinäjoki-Jyväskylä (banan och rv 18)
  - Utveckling av huvudbanan och dess anslutningsförbindelser
  - Utvecklingsåtgärder på rv 3 Tammerfors-Vasa
- Säkrad försörjningsberedskap
  - Logistik och trafikförbindelser utgör kärnan i försörjningsberedskap
  - Utvecklingszon över Kvarken för konkurrenskraftiga förbindelser och tryggad försörjningsberedskap
  - Reparationsskulden på det lägre vägnätet måste sluta växa

# Saavutettavuus

- Kasikäytävän kehittäminen
  - Vt 8 Turku-Vaasa-Kokkola-Oulu
  - Vt 8 Älyväylähanke
  - Teollisuusraiteiston ja terminaalialueen toteuttaminen GigaVaasa-teollisuusalueelle
- Satamayhteyksien ja -yhteistyön kehittäminen
  - Vaasan ja Kaskisten satamien kehittäminen
  - Pohjanmaan satamiin johtavien yhteyksien parantaminen
  - Suupohjan radan kehittäminen
- Kilpailukykyisen lentoliikenteen vahvistaminen
  - Vientiyriytysten kilpailukyvyn varmistavat yhteydet maakunnan kentiltä kansainvälisiin hubeihin
  - Sähköisen lentoliikenteen edellytysten edistäminen
- Kasvukeskusyhteyksien kehittäminen
  - Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä –kehityskäytävän toimenpiteet (rata ja vt 18)
  - Pääradan ja sen liityntäyhteyksien kehittäminen
  - Vt 3 yhteysvälin Tampere-Vaasa kehittämistoimenpiteet
- Huoltovarmuuden turvaaminen
  - Logistiikka ja liikenneyhteydet ovat huoltovarmuuden ytimessä
  - Merenkurkun kehitysvyöhyke kilpailukykyisten yhteyksien ja huoltovarmuuden turvaamiseksi
  - Alemman tieverkon korjausvelan kasvaminen on pysäytettävä

# Tack! Kiitos!

*Mer information – Lisätietoja:*

Kimmo Riusala

[kimmo.riusala@obotnia.fi](mailto:kimmo.riusala@obotnia.fi)

tfn - p. 044 320 6206



Österbottens förbund  
Pohjanmaan liitto



**Förslagets tema:**

Grön och digital omställning

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av ett batterikluster i Finland

**Motivering till förslaget:**

Vasaregionen har i samarbete med Finlands Malmförädling redan i många år arbetat envetet för utveckling av ett batterikluster i Finland. Arbetet har bidragit till den snabba utvecklingen inom denna sektor såväl i Vasaregionen som i hela Finland. Ett gemensamt innovationskonsortium har grundats för batteriklustret och verksamhetsförutsättningarna har utvecklats bl.a. genom tomtutbud som möjliggör investeringar i Finland. För närvarande har Vasa stad en tomtreservering för byggande av en battericellsfabrik i Långskogens storindustriområde (GigaVaasa-området). Under kommande regeringsperiod kommer Finlands Malmförädling att behöva ytterligare kapitaltillskott för att kunna svara mot det växande antalet projekt i landet.

Utvecklingen av batteriklustret ligger väl i linje med målen om att stödja den gröna omställningen och förbättra resiliensen. Batteriklustret förbättrar möjligheterna till betydande utsläppsminskning, skapar nytt kunnande, en betydande mängd arbetstillfällen samt exportintäkter. Sådana här infrastrukturinvesteringar till stöd för betydande investeringar görs vanligen tillsammans: staten, olika myndigheter och staden, och de finansieras med direkt budgetstöd. GigaVaasa-området utgör en väsentlig del av den nordiska helheten Nordic Battery Belt, som bildar ett mycket intressant ekosystem för hållbar batteritillverkning.

På GigaVaasa-området görs det som bäst investeringar som möjliggör snabba beslut hos kunderna. Områdets interna logistik byggs upp och området ska förenas med landskapets stomvägnät, spårtrafiken samt Vasa hamn och flygplats. Kostnadskalkylen för infrastrukturinvesteringarna är i det första skedet 29 miljoner euro. Samtidigt planeras och igångsätts energi- och vatteninvesteringar samt andra investeringar för att säkra en hållbar verksamhetsmiljö. De totala investeringarna under de kommande 10 åren ligger på cirka 96 miljoner euro. I följande fas bör aktörerna kunna övertygas om att Finland är ett av de bästa områdena i Europa för deras betydande investering. Det handlar om bl.a. FUI-investeringar, rekrytering, kunnande, underleverantörsnätverk och effektiva, miljövänliga transportkedjor.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Vihreä ja digitaalinen siirtymä

**Esityksen otsikko:**

Suomen akkuklusterin kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Vaasan seutu on yhteistyössä Suomen Malmijalostuksen kanssa tehnyt jo vuosia sitkeästi töitä suomalaisen akkuklusterin kehittämiseksi. Työ on edesauttanut niin Vaasan seudun kuin myös koko Suomen nopeaa kehittymistä tällä sektorilla. Akkuklusterille on luotu yhteinen innovaatiokonsortio ja toimintaympäristöä on kehitetty mm. tonttitarjonnan kautta, mikä mahdollistaa investoinnit Suomeen ja Suomessa. Tällä hetkellä Vaasan kaupungilla on tonttivaraus akkukennotehtaan rakentamisesta Laajametsän suurteollisuusalueelle (GigaVaasa-alue). Tulevana hallituskautena Suomen Malmijalostus tarvitsee yhä lisäpääomaa voidakseen vastata maamme kasvavaan hankemäärään.

Akkuklusterin kehittäminen on hyvin linjassa vihreän siirtymän tukemisen ja palautumiskyvyn parantamista koskevien tavoitteiden kanssa. Akkuklusteri mahdollistaa merkittävien päästövähennyksien syntymisen, luo selkeästi uutta osaamista, huomattavan määrän työpaikkoja sekä vientituloja. Tällaiset merkittäviä investointeja tukevat infrainvestoinnit tehdään perinteisesti yhdessä, valtion, eri viranomaistahojen ja kaupungin kanssa, ja rahoitetaan suoralla talousarviotuella. GigaVaasa-alue kytkeytyy olennaisena osana pohjoismaiden Nordic Battery Belt -kokonaisuuteen, joka muodostaa hyvin kiinnostavan kestävän akkutuotannon ekosysteemin.

GigaVaasa-alueelle tehdään parhaillaan investointeja, jotka mahdollistavat asiakkaiden nopeaa päätöksentekoa. Alueen sisäistä logistiikkaa rakennetaan ja alue on yhdistettävä maakunnan tieliikenteen runkoväyliin, raideliikenteeseen sekä Vaasan satamaan ja lentoasemaan. Ensimmäisen vaiheen infrastruktuuri-investointien kustannusarvio on 29 M€. Samalla suunnitellaan ja käynnistetään energia- ja vesi-investoinnit sekä muita hyödykeinvestointeja kestävän toimintaympäristön varmistamiseksi. Kokonaisinvestoinnit tulevien 10 vuoden aikana ovat noin 96 M€. Toisessa vaiheessa toimijoille on vakuutettava, että Suomi on yksi Euroopan parhaita alueita heidän merkittävälle sijoitukselleen. Esiin nousevat mm. TKI-investoinnit, rekrytointi, osaaminen, alihankintaverkosto sekä tehokkaat, ympäristöystävälliset kuljetusketjut.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Grön och digital omställning

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av ett koldioxidneutralt samhälle med en cirkulär ekonomi

**Motivering till förslaget:**

Den snabbt tilltagande klimatförändringen har tvingat samhällen att tänka på vad som fordras av dem för att de ska kunna bygga en hållbar framtid. Cirkulär ekonomi är en ekonomisk modell där det värde som är bundet i material bibehålls i samhället så länge som möjligt. Återanvändningen av material och avfallsflöden måste förändras radikalt. Också konsumenterna måste tänka igenom sina konsumtionsvanor, eftersom de har en avgörande betydelse för förändringar på väg mot cirkulär ekonomi. Cirkulär ekonomi handlar inte bara om hållbarhet, utan också om företagens ekonomi, konkurrenskraft och förutsättningar för att klara sig i framtiden.

Om vi vill att Finland ska bli ledande inom cirkulär ekonomi måste nästa regering förbinda sig att främja den cirkulära ekonomin och styra tillräckliga resurser till att utveckla den. Det behövs satsningar på att utveckla nya innovationer och på att göra praktiska försök. Satsningar och innovationer bör även riktas till mindre företag och aktörer. Främjas bör bland annat användningen av flöden av rest- och återvinningsmaterial i tillverkningsprocesser, försök i anslutning till delningsekonomi, utveckling av biogasproduktion och -distribution samt försäljning och marknadsföring av redan existerande bra inhemska produkter och tjänster.

Österbotten skulle kunna vara en föregångare i omställningen till ett koldioxidsnålt samhälle och en cirkulär ekonomi. Österbotten har omfattande nätverk och den beslutsamhet som krävs för att lyckas. Energiklustret i Österbotten banar väg för framtidens hållbara lösningar. I landskapet arbetas det på många håll för att främja koldioxidneutralitet, lösningar enligt principerna för cirkulär ekonomi och fossilfri energi. Österbotten har t.ex. med Eruf-finansiering gjort upp en klar strategi och verksamhetsplan enligt vilken det är möjligt att på effektivast möjliga sätt ställa om till en hållbar cirkulär ekonomi.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Vihreä ja digitaalinen siirtymä

**Esityksen otsikko:**

Hiilineutraalin kiertotalousyhteiskunnan kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Ilmastomuutoksen nopea eteneminen on pakottanut yhteiskuntia miettimään mitä kestävänsä tulevaisuuden rakentaminen heiltä edellyttää. Kiertotalous on talousmalli, jossa materiaaleihin sitoutunut arvo säilyy mahdollisimman pitkään yhteiskunnassa. Materiaalien ja jätevirtojen uudelleenkäyttöä on muutettava radikaalisesti. Myös kuluttajien täytyy miettiä omia kulutustapojaan, sillä he ovat ratkaisevassa asemassa mahdollistamassa muutosta kohti kiertotaloutta. Kiertotaloudessa ei ole kyse vain kestäväyydestä, vaan myös yrityksen taloudesta, kilpailukyvyistä ja tulevaisuuden selviytymisedellytyksistä.

Jos Suomesta halutaan kiertotalouden kärkimaa, on tulevan hallituksen sitouduttava edistämään kiertotaloutta ja ohjattava riittävät resurssit sen kehittämiseen. Panostuksia tarvitaan uusien innovaatioiden kehittämiseen ja käytännön kokeiluihin. Panostuksia ja innovaatioita tulee suunnata myös pieniin yrityksiin ja toimijoihin. On edistettävä muun muassa hukka- ja kierrätysmateriaalivirtojen käyttöä valmistusprosesseissa, jakamistalouteen liittyviä kokeiluja, biokaasun tuotannon ja jakelun kehittämistä sekä olemassa olevien hyvien kotimaisten tuotteiden ja palveluiden myyntiä ja markkinointia.

Pohjanmaa voisi olla edelläkävijä vähähiiliseen yhteiskuntaan ja kiertotalouteen siirtymisessä. Pohjanmaalla on laajat verkostot ja onnistumiseen vaadittava päättäväisyys. Pohjanmaan energiateknologian keskittymä näyttää tietä kohti tulevaisuuden kestäviä ratkaisuja. Maakunnassa työskennellään monella taholla kohti hiilineutraaliutta, kiertotalouden mukaisia ratkaisuja ja fossiilitonta energiaa. Pohjanmaalla on esimerkiksi EAKR-rahoituksella laadittu jo selkeä strategia ja toimintasuunnitelma, jonka mukaan on mahdollista tehokkaimmalla mahdollisella tavalla siirtyä kestävänsä kiertotalouteen.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Grön och digital omställning

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av förutsättningarna för havsvindkraft i Finland

**Motivering till förslaget:**

Främjandet av havsvindkraft är nästa utvecklingsfas för produktion av förnybar energi. De områden för vindkraft till lands som finns i Österbottens landskapsplan 2040 håller på att förverkligas. Det finns därför ett stort tryck på att hitta nya områden till Österbottens landskapsplan 2050. Områdena till havs medför en potential att ytterligare höja graden av inhemsk förnybar energiproduktion. Samtidigt skulle den förnybara elektriciteten från vindkraft stöda utvecklingen av ny, energi-intensiv industri i Österbotten i samband med batterifabriksetableringar.

1. Spelreglerna för utveckling av havsvindkraft är dock oklara och signalerna från branschaktörer pekar på att det inte finns tillräckligt klara incitament för etableringar till havs. Det är till exempel olika regelverk för vindkraft som etableras i territorialvattnen närmare land än den som etableras ute till havs i den ekonomiska zonen. Samtidigt finns det uppenbara behov att koordinera etableringen av vindkraft, oberoende var det sker på havet eftersom den påverkar andra verksamheter, bland annat sjöfarten.
2. Havsvindkraften för med sig nya behov av investeringar i infrastruktur, särskilt för energiöverföring och för att logistiskt stöda byggande och underhåll av vindkraftparker till havs. Vindkraft till havs i territorialvattnen genererar fastighetskatt åt de kommuner i vars område de finns, vilket inte är fallet ute i den ekonomiska zonen. De intäkter som staten har möjlighet att erhålla från havsvindkraft i den ekonomiska zonen måste återföras till kommunerna och regionerna, till exempel till fonder för nya gröna investeringar och innovationer samt som direkta inkomster till de kommuner som berörs.
3. Den snabbt ökande produktionen av förnybar energi orsakar stora investeringsbehov i stamnätet i synnerhet på västkusten, där det råder brist på överföringskapacitet. En viktig lösning är fler kraftledningsförbindelser i området. Förutom en ökning av överföringskapaciteten i stamnätet på västkusten behövs också lösningar som kan förverkligas snabbare, som t.ex. Ibruktagande av DLR-teknik (Dynamic Line Rating) och justering av överföringsnätet för att det ska fungera bättre i vindkraftsdominerad energiproduktion.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Vihreä ja digitaalinen siirtymä

**Esityksen otsikko:**

Merituulivoiman toimintaedellytyksien kehittäminen Suomessa

**Esityksen perustelu:**

Merituulivoiman edistäminen on uusiutuvan energiatuotannon seuraava kehitysvaihe. Pohjanmaan maakuntakaavassa 2040 mainitut maatuulivoima-alueet ovat jo toteutumassa. Sen vuoksi paineet ovat suuret uusien alueiden löytämiseksi Pohjanmaan maakuntakaavaan 2050. Merialueilla on potentiaalia lisätä kotimaisen uusiutuvan energiatuotannon astetta entisestään. Samalla tuulivoiman tuottama uusiutuva sähkö tukisi uuden, energiaintensiivisen teollisuuden kehittämistä Pohjanmaalla akkuteollisuuden perustamisen yhteydessä.

1. Merituulivoiman kehittämisen pelisäännöt ovat kuitenkin epäselvät ja alan toimijoiden viestit osoittavat, että tuulivoiman perustamiselle merialueille ei ole tarpeeksi selkeitä kannustimia. Esimerkiksi säännöt vaihtelevat sen mukaan, sijoittuuko tuulivoimala aluevesille lähemmäksi rannikkoa tai ulkomeren talousvyöhykkeelle. Samanaikaisesti tuulivoiman rakentamisen koordinoitutarve on ilmeinen riippumatta siitä, mihin kohtaan merta se rakennetaan, koska se vaikuttaa muihin toimintoihin, kuten merenkulkuun.
2. Merituulivoima tuo uusia tarpeita infrastruktuuri-investointeihin, erityisesti energian siirtoon ja logistiikkaan liittyen, jotta tuulivoimapuistoja voidaan rakentaa ja huoltaa merialueilla. Aluevesillä sijaitseva merituulivoimala tuo kiinteistöverotuloja kunnille, joiden alueella voimala sijaitsee, mutta tämä ei päde jos se sijaitsee ulkomeren talousvyöhykkeellä. Tulot, joita valtiolla on mahdollisuus saada talousvyöhykkeellä sijaitsevasta merituulivoimasta on palautettava kunnille ja alueille, esimerkiksi uusien vihreiden investointien ja innovaatioiden rahastoihin sekä suorina tuloina asianomaisille kunnille.
3. Nopeasti lisääntyvä uusiutuvan energian tuotanto aiheuttaa kantaverkkoon suuria investointitarpeita etenkin länsirannikolla, jossa siirtokapasiteetista on pulaa. Keskeinen ratkaisu on lisätä alueen voimajohtoyhteyksiä. Kantaverkon siirtokapasiteetin kasvattamisen ohella länsirannikolla tarvitaan myös nopeammin toteutettavissa olevia ratkaisuja, kuten DLR-tekniikan (Dynamic Line Rating) käyttöönotto ja siirtoverkon säätäminen toimimaan paremmin tuulivoimavaltaisessa energiantuotannossa.

**Esityksen kustannusarvio:**



**Förslagets tema:**

Grön och digital omställning

**Rubrik på förslaget:**

Reform av miljörelaterade tillståndsförfaranden

**Motivering till förslaget:**

En reform av miljörelaterade tillståndsförfaranden och tillhörande lagstiftning bör göras bestående och effektiv i synnerhet för att säkra och påskynda investeringar i grön tillväxt, men utan att nivån på miljöskyddet eller medborgarnas möjlighet till delaktighet försämras. Beviljandet och handläggningen av miljörelaterade tillstånd i Finland har visat sig vara komplicerade processer i synnerhet med tanke på stora, internationellt och för näringsstrukturens utveckling viktiga, projekt. Det finns en risk för att Finland går miste om planerade investeringar om beslutsprocessen för miljörelaterade tillstånd inte är snabb och bindande.

I nästa regeringsprogram borde en bestående reform av de miljörelaterade tillståndsprocesserna tas upp. I beredningen av reformen borde uppmärksamhet fästas vid bl.a. utveckling av en modell där alla tjänster blir tillgängliga på ett ställe och myndigheterna uppträder som en enda aktör gentemot den som ansöker om ett miljörelaterat tillstånd. Under handläggningen går myndigheterna igenom alla eventuella undantagsfrågor och ger var och en sitt bindande utlåtande om de villkor som gäller för beviljande av tillståndet. Ingen av myndigheterna ska efter att ha avgett ett bindande utlåtande kunna överklaga beslutet om beslutet är taget i enlighet med det bindande utlåtandet. Tillståndsprocessen bör också ha klara tidsfrister. Vid stora investeringar är det väldigt viktigt att tidsåtgången för de olika skedena i processen är förutsebar. Den sökande ska naturligtvis sträva efter att minimera negativ miljöpåverkan. Under handläggningen bör projektet dock granskas som en helhet, också så att positiva regionala, nationella och globala miljö- och klimatkonsekvenser beaktas.

**Kostnads kalkyl:**

**Esityksen teema:**

Vihreä ja digitaalinen siirtymä

**Esityksen otsikko:**

Ympäristöllisten lupamenettelyjen uudistaminen

**Esityksen perustelu:**

Ympäristöllisten lupamenettelyjen ja niitä koskevan lainsäädännön uudistaminen on tarpeen toteuttaa pysyvästi ja vaikuttavasti erityisesti vihreän kasvun investointien varmistamiseksi ja nopeuttamiseksi ympäristönsuojelun tasoa tai kansalaisten osallistumismahdollisuuksia heikentämättä. Suomen nykyinen ympäristöllisten lupien myöntäminen ja käsittely ovat kuitenkin osoittautuneet hankalaksi erityisesti isojen, kansainvälisesti ja elinkeinorakenteen kehittämiseksi merkittävien hankkeiden kannalta. Riskinä on, että Suomi menettää tänne suunnitellut ja tulevat investoinnit, jos ympäristöllisiä lupia koskeva päätöksentekoprosessi ei ole nopeaa ja sitovaa.

Tulevassa hallitusohjelmassa tulisi uudistaa pysyvästi ympäristöllisiä lupamenettelyjä ja uudistuksen valmistelussa olisi kiinnitettävä huomiota muun muassa yhden luukun mallin kehittämiseen, jossa ympäristöllisen luvan hakijan suuntaan viranomaiset näyttäytyvät yhtenä toimijana. Käsittelyn aikana viranomaiset käyvät läpi kaikki mahdolliset poikkeusasiat ja antavat kukin sitovan lausuntonsa siitä, millä ehdoin luvan saa. Mikään toimiva viranomainen ei voi sitovan lausuntonsa jälkeen valittaa päätöksestä, jos päätös on tehty sitovan lausunnon mukaisena. Lupaprosessille tulisi myös asettaa selkeät määräajat. Suurissa investoinneissa prosessien eri vaiheiden keston ennustettavuus on erittäin tärkeässä asemassa. Hakijan on luonnollisesti pyrittävä minimoimaan kielteiset vaikutukset ympäristölle. Käsittelyssä hanketta tulisi kuitenkin tarkastella kokonaisvaltaisesti ottaen huomioon myös myönteiset ympäristö- ja ilmastovaikutukset alueellisesti, kansallisesti ja globaalisti.

**Kostnads kalkyl:**

**Förslagets tema:**

Grön och digital omställning

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av väteekonomin

**Motivering till förslaget:**

Utveckling av väteekonomin är en förutsättning för den gröna omställningen. Väte kan användas mångsidigt som råvara, bränsle, energibärare och som medium för lagring av energi. Med väte är det möjligt att ersätta användning av fossila råvaror och energikällor i flera tillämpningar om vätet har producerats utsläppsfritt. Vind, vatten, kärnkraft och biomassa är förnyelsebara energikällor. LNG, biogas och syntetisk metan lämpar sig för transport i existerande infrastruktur och främjar energisäkerheten. Väte och väteinfrastrukturens utveckling möjliggör ett fullskaligt utnyttjande av Finlands rena energi, nya investeringar i Finland och förbättrar energisjälvförsörjningen.

Utvecklingen av lösningar för väteekonomin skapar förutsättningar för nya exportmöjligheter hos företagen i det österbottniska energiklustret genom vätets roll som bränsle, energibärare och energilagrare. Med hjälp av vätemarknaden och väteekonomin kan vi få nya industrier och med dem nya industriella värdekedjor till Finland. Dessa kan ansluta till exempelvis produktion och transmission av elektricitet och väte, Power-to-X, dvs P2X-produkter, såsom tillverkning av syntetiska bränslen, tillverkning av vätebaserade råvaror och som ansluter till lösningar som avkarboniserar industrin.

Föreslås som ett mål att med stöd av de förnyelsebara energikällorna i Österbotten och energiklustret i Vasa utvecklas väteekonomin, bland annat genom att utveckla nya försöksplattformar samt produktionsanläggningar och genom att ansluta landskapet till Nordic Hydrogen Route, bland annat med hjälp av de gränsöverskridande samarbetsnätverken i Kvarken. Kommande etableringar inom vätgasekonomi i Kristinestad innebär att Nordic Hydrogen Route bör ha avstickare till såväl Björnö hamn i Kristinestad som Kaskö hamn. Pipelines bör utformas som dual-purpose rör, så att de även möjliggör transport av metan. Beredskap bör finnas för dual-purpose rör mellan Björnö hamn och Kaskö hamn för transport av bl a CO<sub>2</sub> samt metan.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Vihreä ja digitaalinen siirtymä

**Esityksen otsikko:**

Vetytalouden kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Vetytalouden kehittäminen on vihreän siirtymän edellytys. Vetyä voidaan käyttää monipuolisesti raaka-aineena, polttoaineena, energiantantajana ja väliaineena energian varastointiin. Vedyllä voidaan korvata fossiilisten raaka-aineiden ja energialähteiden käyttöä useissa sovelluksissa, jos vety on tuotettu päästöttömästi. Tuuli, vesi, ydinenergia ja biomassa ovat energian uusiutuvia lähteitä. LNG, biokaasu ja synteettinen metaani soveltuvat siirrettäväksi olemassa olevassa infrastruktuurissa ja edistävät energiaturvallisuutta. Vety ja vetyinfrastruktuurin kehitys mahdollistavat Suomen puhtaan energian täysimääräisen hyödyntämisen, uudet investoinnit Suomeen sekä energiaomavaraisuuden parantamisen.

Vetytalouden ratkaisujen kehittäminen luo Pohjanmaan energiaklusterin yrityksille uusia vientimahdollisuuksia vedyn toimiessa polttoaineena, energiantantajana ja -varaajana. Vetymarkkinan ja vetytalouden mukana Suomeen voi syntyä uutta teollisuutta ja sen mukana uusia teollisuuden arvoketjuja. Nämä voisivat liittyä esimerkiksi sähkön ja vedyn tuotantoon ja siirtoon, Power-to-X- eli P2X-tuotteiden, kuten synteettisten polttoaineiden valmistukseen, vetypohjaisten raaka-aineiden valmistukseen sekä teollisuuden dekarbonisaatoratkaisuihin.

Esitetään tavoitteeksi, että Pohjanmaan uusiutuvien energialähteisiin tukeutuen ja Vaasan energiaklusterin tukemana kehitetään vetytaloutta, muun muassa kehittämällä uusia kokeilualustoja sekä tuotantolaitoksia ja liittämällä maakunta Nordic Hydrogen Route-hankkeeseen, muun muassa Merenkurkun rajat ylittäviä yhteistyöalustoja hyödyntäen. Kristiinankaupungin tulevat panostukset vetytalouteen merkitsevät, että Nordic Hydrogen Routen tulee kiertää sekä Kristiinankaupungin Karhusaaren sataman että Kaskisten sataman kautta. Putkien tulee olla kaksikäyttöiset (dual-purpose) ja mahdollistaa myös metaanin kuljetuksen. Kaksikäyttöisten putkien valmius tulee rakentaa Karhusaaren sataman ja Kaskisten sataman välille mm. CO<sub>2</sub>:n ja metaanin kuljettamista varten.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Kompetent arbetskraft

**Rubrik på förslaget:**

Främjande av arbetsrelaterad invandring

**Motivering till förslaget:**

Andelen arbetslösa arbetssökande av arbetskraften inom Österbottens närings-, trafik- och miljöcentrals område var i september 2022 den lägsta i Fastlandsfinland (5,4 %). Samtidigt planeras en rekordmängd industriella storinvesteringar i Österbotten och i de övriga österbottniska landskapen. Den sammanlagda summan av de planerade investeringarna beräknas under de kommande fem åren stiga till hela 5 miljarder euro. När de har förverkligats kommer de att erbjuda minst 2 500 arbetstillfällen och i byggnadsskedet över 2 000 arbetstillfällen. Enligt bl.a. Business Panel vid Österbottens handelskammare och Företagarna i Finlands SME-företagsbarometer har bristen på kompetent arbetskraft redan under en lång tid varit det största enskilda hindret för företagens tillväxt i Österbotten.

Snabba och målmedvetna åtgärder bör vidtas för att avhjälpa situationen. Ett sätt att svara på bristen på kompetent arbetskraft är att göra processerna för arbetsrelaterad invandring smidigare. I vårt land bör det satsas i synnerhet på tillgången till utländsk personal inom kritiska kompetensområden, inte bara inom exportindustrins starka spjutspetsbranscher, utan också i arbetsuppgifter inom t.ex. jord- och skogsbruk, trädgårdsbranschen och fiskerihushållning samt inom social- och hälsovården. De resurser som riktas till arbetskraftsinvandring bör granskas också med tanke på sysselsättningsläget. Det att många kommuner i Österbotten har full sysselsättning borde t.ex. vara en viktig motivering när resurser riktas till regionerna för att attrahera internationell arbetskraft. Finland måste allt mer aktivt locka utländsk kompetent arbetskraft till Finland.

Då arbetskraftsinvandringen stärks får inte stödet för personers bosättning och integration glömmas bort. Det är speciellt viktigt att säkerställa inläringen av det ena inhemska språket eller engelska i Finland. Villkoren för uppehållstillstånd (t.ex. byte av arbetsplats) borde också göras mer flexibla. Det pågående försöket med att göra prövningen av tillgång på arbetskraft smidigare borde förlängas och utvidgas. De system som används av Migrationsverket och Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata måste också vara mer interoperabla för att det ska gå att få ut noggrannare och mer aktuell information om arbetsrelaterade invandrare i regionen och för att det ska gå snabbare att få en hemkommun och personbeteckning. I integreringen har kommunerna ett stort ansvar och samarbetet mellan myndigheter, näringsliv och kommuner ska utvecklas samt fördjupas.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Osaava työvoima

**Esityksen otsikko:**

Työperusteisen maahanmuuton edistäminen

**Esityksen perustelu:**

Pohjanmaan ELY-keskuksen alueen työttömien työnhakijoiden osuus työvoimasta oli syyskuussa 2022 Manner-Suomen alhaisin (5,4 %). Samanaikaisesti Pohjanmaalle ja muihin pohjalaismaakuntiin on suunnitteilla ennätysmäärä teollisia suurinvestointeja. Suunnitteilla olevien investointien yhteissumman arvioidaan nousevan seuraavan viiden vuoden aikana jopa 5 miljardiin euroon. Valmistuttuaan ne tarjoavat vähintään 2500 työpaikkaa ja rakennusvaiheessa yli 2000 työpaikkaa. Muun muassa Pohjanmaan kauppakamarin Business Panelin sekä Suomen Yrittäjien pk-yritysbarometrin mukaan osaajapula on jo pitkään ollut suurin yksittäinen este Pohjanmaan yritysten kasvuille.

Tarvitaan nopeita ja määrätietoisia toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi. Työperusteisen maahanmuuton sujuvoittaminen on yksi tapa vastata Pohjanmaan osaajapulaan. Maassamme on panostettava erityisesti kriittisten osaamisalojen ulkomaisen henkilöstön saatavuuteen paitsi vahvoilla vientiteollisuuden kärkitoimialoilla ja kasvualoilla myös esimerkiksi maa-, metsä-, puutarha- ja kalatalouden työtehtävissä sekä sosiaali- ja terveydenhuollossa. Työvoiman maahanmuuttoon kohdennettavia resursseja tulisi tarkastella myös työllisyystilanteen näkökulmasta. Esimerkiksi Pohjanmaan maakunnan useamman kunnan täystyöllisyys tulisi olla yksi merkittävä peruste alueille kohdennettaville resursseille kansainvälisen työvoiman houkuttelemiseksi. Suomen on tehtävä entistä aktiivisemmin työtä ulkomaalaisten osaajien houkuttelemiseksi Suomeen.

Työvoiman maahanmuuttoa vahvistettaessa ei tule unohtaa henkilöiden asettautumisen ja kotoutumisen tukea. Erityisen tärkeää olisi varmistaa joko jommankumman kotimaisen kielen tai englannin oppiminen Suomessa. Maahanmuuttajien oleskelulupiin liittyviä ehtoja (esim. työpaikan vaihtaminen) tulisi myös joustavoittaa. Käynnissä olevaa saatavuusharkintaa joustavoittavaa kokeilua tulisi jatkaa ja laajentaa. Lisäksi Maahanmuuttoviraston ja Digi- ja väestötietoviraston järjestelmät on saatava toimimaan paremmin yhteen, jotta saataisiin tarkempaa ja ajankohtaisempaa tietoa alueen työperusteisista maahanmuuttajista ja kotikunnan sekä henkilötunnuksen saaminen sujuisi nykyistä nopeammin. Kunnilla on suuri vastuu kotouttamisesta, mutta viranomaisten, elinkeinoelämän ja kuntien välistä yhteistyötä on kehitettävä ja syvennettävä.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Kompetent arbetskraft

**Rubrik på förslaget:**

Vidareutveckling av kontinuerligt lärande

**Motivering till förslaget:**

En av de viktigaste åtgärderna för att lösa bristen på kunskap och arbetskraft samt matchningsproblemet är att öka möjligheterna till kontinuerligt lärande och utveckla undervisningsmetoder utifrån befintliga behov. Detta förutsätter tilläggsresurser och utveckling av finansieringsmodeller för kontinuerligt lärande. Man bör gå från en projektbaserad finansiering till en mer bestående och långsiktig finansiering. Det gäller även att lyfta fram incitament som gör att utbildningen når dem som behöver den mest. Högskolorna borde få stöd för att utveckla sitt utbud inom kontinuerligt lärande och för att göra utbudet mer flexibelt så att kunderna smidigt kan erbjudas utbildning för ett visst kunskapsbehov. Samtidigt bör tröskeln för deltagande i utbildning vara så låg som möjligt. Examenskrav främjar inte detta mål. Kontinuerligt lärande måste kunna svara också på kunskapsbehov som uppstår genom centrala globala megatrender. Nya utbildningar behövs t.ex. för att dämpa klimatförändringen och för att främja den gröna och digitala omställningen. Det måste också finnas nya och smidiga finansieringskanaler för nya och innovativa utbildningar.

Vid kanaliseringen av finansiering för kontinuerligt lärande bör också de specialbehov och kunskapsflaskhalsar som de regionala styrkorna ger upphov till beaktas. Exempel i Österbotten är batteriindustrins värdekedja, vätgasetableringar samt övriga satsningar som görs för förnybar energi, för vilka det är ytterst viktigt med en långsiktig utveckling av utbildningsutbudet med tanke på de betydande industriella investeringar som planeras i regionen. Regionalt starka tillväxtbranscher och deras utvecklingsbehov presenteras bl.a. i landskapens strategier för smart specialisering. Efter att Servicecentret för kontinuerligt lärande och sysselsättning (JOTPA) inlett sin verksamhet hösten 2021 bör också utvecklingen av samordningen mellan nationella, regionala och kommunala aktörer för kontinuerligt lärande lyftas fram. Det riksomfattande utvecklingsarbetet får inte snedvrída utbudet och orsaka osund konkurrens. Detta bör beaktas till exempel när utbudet av kontinuerligt och flexibelt lärande vidareutvecklas. Dessutom måste det säkerställas att den nya modellen för organisering av sysselsättningstjänster är tillräckligt funktionell från början och att kontinuerligt lärande kopplas till den på en ändamålsenligt sätt.

**Kostnads kalkyl:**

**Esityksen teema:**

Osaava työvoima

**Esityksen otsikko:**

Jatkuvan oppimisen kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Yksi tärkeimmistä toimenpiteistä osaaja- ja työvoimapulan sekä kohtaanto-ongelman ratkaisemisessa on jatkuvan oppimisen tarjonnan lisääminen ja opetusmenetelmien tarvelähtöinen kehittäminen. Tämä puolestaan edellyttää lisäresursseja ja jatkuvan oppimisen rahoitusmallien kehittämistä. Projektiperusteisesta rahoituksesta on edettävä kohti pysyvämpää ja pitkäjänteisempää rahoitusta. Huomiota tulisi myös kiinnittää kannustimiin, joilla saadaan koulutusta sitä eniten tarvitseville. Korkeakouluja tulisi tukea siinä, että jatkuvan oppimisen tarjontaa kehitettäisiin nykyistä joustavammaksi ja vastaamaan asiakkaiden tarvetta saada koulutusta ketterästi tiettyyn osaamistarpeeseen. Samalla koulutukseen osallistumisen kynnys on kuitenkin pidettävä mahdollisimman matalana. Vaatimus tutkinnon suorittamisesta ei edistä tätä tavoitetta. Jatkuvalla oppimisella on pystyttävä vastaamaan myös keskeisiin globaaleihin megatrendeihin liittyviin osaamistarpeisiin. Esimerkiksi ilmastomuutoksen hillitsemiseen sekä vihreän ja digitaalisen siirtymän edistämiseen tarvitaan uusia koulutusavauksia. Uusille ja innovatiivisille koulutusavauksille onkin oltava joustavia ja ketteriä rahoituskanavia.

Jatkuvan oppimisen rahoituksen kanavoimisessa on huomioitava paremmin myös alueellisiin vahvuuksiin perustuvat erityistarpeet ja osaamiskapeikot. Pohjanmaalla akkuteollisuuden arvoketju, vetylaitospanostukset sekä muut panostukset uusiutuvaan energiaan ovat esimerkkejä aloista, joille koulutustarjonnan pitkäjänteinen kehittäminen on erittäin tärkeää alueelle suunnitteilla olevien merkittävien teollisten investointien näkökulmasta. Alueellisia vahvuus- ja kasvualoja sekä niihin liittyviä kehitystarpeita tuodaan esille muun muassa maakuntien älykkään erikoistumisen strategioissa. Jatkuvan oppimisen ja työllisyyden palvelukeskuksen (JOTPA) käynnistettyä toimintansa syksyllä 2021, huomiota on kiinnitettävä myös koordinaation kehittämiseen jatkuvan oppimisen kansallisten, alueellisten ja kunnallisten toimijoiden välillä. Valtakunnallinen kehitystyö ei saa vääristää tarjontaa ja aiheuttaa epätervettä kilpailua. Tähän on kiinnitettävä huomiota esimerkiksi jatkuvan ja joustavan oppimisen tarjottimien kehittämisessä. Lisäksi on varmistettava, että työllisyyspalvelujen uusi organisoitumismalli on alusta lähtien toimintakyvyltään riittävä ja jatkuva oppiminen liitetään siihen mielekkäällä tavalla

**Esityksen kustannusarvio:**



**Förslagets tema:**

Kompetent arbetskraft

**Rubrik på förslaget:**

Långsiktig utveckling av yrkesutbildning

**Motivering till förslaget:**

De som inleder en yrkesutbildning bör ha tillräckliga kunskaper och färdigheter samt studieberedskap för att kunna uppnå den yrkesskicklighet som arbetslivet förutsätter och möjlighet att fortsätta med högskolestudier. Det behövs bland annat en pedagogisk och funktionell reform av småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen samt utveckling av elevvårdstjänsterna. Finansieringen av yrkesutbildningen måste vara tillräcklig och framför allt ska den möjliggöra en långsiktig utveckling av yrkesutbildningen. Dessutom bör FUI-verksamhetens roll i yrkesutbildningen stärkas. Yrkesläroanstalterna bedriver ett betydande FUI-samarbete på konkret nivå med små och medelstora företag. Därför bör lagstiftningen bättre identifiera yrkesutbildningen som en del av FUI-ekosystemet.

Med tanke på den kommande regeringsprogramperioden är ett av de viktigaste målen att garantera den regionala tillgången på yrkesutbildning och dess tillgänglighet när befolkningsstrukturen förändras. Yrkesutbildningen är en av grundpelarna för kontinuerligt lärande. Andra faktorer att beakta är samarbetet mellan yrkesutbildningen, gymnasieutbildningen och högskoleutbildningen, utvecklingen av digitala lärandemiljöer och -lösningar samt att yrkesutbildningen utnyttjas fullt ut i reformen av arbets- och näringstjänsterna 2024. Processen för tillstånd att anordna examina bör också rationaliseras så att den motsvarar behoven i en föränderlig miljö. Ur Österbottens synvinkel är det viktigt att tänka på att den svenskspråkiga utbildningen bör tryggas trots att den till sin volym är betydligt mindre på nationell nivå än den finskspråkiga.

Yrkesutbildningen spelar en viktig roll också för den arbetsrelaterade invandringen och integrationen av invandrare. Utbildnings- och sysselsättningsstigarna för nyanlända och den del av befolkningen som talar andra språk borde därför förenklas. Bättre effektivitet behövs bland annat vid beviljande av tillstånd för examensinriktad utbildning på främmande språk, för praxis gällande utbildningsexport samt uppehållstillstånd för studerande från tredjeländer. I arbetet med att attrahera internationell kompetens bör också behovet av yrkesutbildade beaktas bättre än hittills.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Osaava työvoima

**Esityksen otsikko:**

Ammatillisen koulutuksen pitkäjänteinen kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Ammatilliseen koulutukseen tulevilla tulee olla riittävät tiedot, taidot ja opiskeluvalmiudet saavuttaa työelämän edellyttämä ammattitaito ja kyky jatkaa korkeakouluopintoihin. Tarvitaan muun muassa varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen pedagogista ja toiminnallista uudistamista sekä opiskelijahuollon palvelujen kehittämistä. Ammatillisen koulutuksen rahoituksen tulee olla riittävää ja sen pitää ennen kaikkea tukea ammatillisen koulutuksen pitkäjänteistä kehittämistä. Lisäksi ammatillisen koulutuksen TKI-toiminnan roolia tulee vahvistaa. Ammatilliset oppilaitokset tekevät merkittävää konkreettisen tason TKI-yhteistyötä pk-yritysten kanssa. Lainsäädännön tuleekin tunnistaa paremmin ammatillinen koulutus osana TKI-ekosysteemiä.

Tulevaa hallitusohjelmakautta ajatellen yksi tärkeimmistä tavoitteista on turvata ammatillisen koulutuksen saatavuus ja saavutettavuus alueellisesti väestörakenteen muuttuessa. Ammatillinen koulutus on yksi jatkuvan oppimisen kehittämisen peruspilareita. Huomiota on kiinnitettävä muun muassa ammatillisen koulutuksen, lukiokoulutuksen ja korkeasteen yhteistyöhön, digitaalisten oppimisympäristöjen ja -ratkaisujen kehittämiseen sekä ammatillisen koulutuksen täysimääräiseen hyödyntämiseen TE2024-uudistuksessa. Tutkintojen järjestämislupaprosessia tulee myös keventää vastaamaan muuttuvan toimintaympäristön tarpeita. Pohjanmaan näkökulmasta on tärkeää huomioida ruotsinkielisen opetuksen turvaaminen, vaikka sen volyymit ovat kansallisella tasolla suomenkielistä huomattavasti pienemmät.

Ammatillisella koulutuksella on tärkeä rooli myös työperusteisessa maahanmuutossa ja maahanmuuttajien kotouttamisessa. Suomeen tulevien maahanmuuttajien ja täällä jo olevan vieraskielisen väestön koulutus- ja työllistämispolkuja tulisikin sujuvoittaa. Sujuvuutta tarvitaan muun muassa vieraskielisen tutkintokoulutuksen lupakäsittelyihin, koulutusviennin käytäntöihin sekä kolmansien maiden opiskelijoiden oleskelulupiin. Kansainvälisten osaajien vetovoimatyössä tulee myös huomioida entistä paremmin myös ammattiosaajien tarve.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Kompetent arbetskraft

**Rubrik på förslaget:**

Förstärkt forsknings-, utvecklings- och innovationspolitik (FUI) med regionerna som starka partner

**Motivering till förslaget:**

Tudelingen av innovationsförmågan fortsätter att försvåras inom Europa och är bland annat en av utmaningarna som lyfts i den åttonde kohesionsrapporten. Finlands målsättning att höja FUI till 4 % av BNP 2030 är viktig. Samtidigt behöver regionerna bli starka partners i den nya FUI-politiken för att inte tudelingen av Europa ytterligare ska förvärras. Nya resurser kommer till den finländska FUI-politiken (från 2,9 % till 4 % av BNP 2030). 2/3 av medlen ska komma från den privata sektorn och därför måste näringslivssamarbetet ha en stark och tydlig roll. I Österbotten har vi redan ett näringslivsdominerat FUI-system och en resursintensitet över det nationella genomsnittet (3,3 % jfr. med 2,9 %). En nivåhöjning till 4 % av regionala BNP motsvarar en fördubbling av de rådande offentliga satsningarna (35–45 M€).

1. Landskapsprogrammen och strategierna för smart specialisering måste beaktas vid allokering av FUI-resurser och då Finlands långsiktiga plan för statlig finansiering av forsknings- och utvecklingsverksamhet görs upp.
2. I regeringsprogrammet dras det upp riktlinjer för att Finland behöver ett syskonprogram till Finlands Akademis flaggskepp för grundforskning, för att förstärka forskning i samarbete med näringslivet och som skapar fortsatta stigar för innovation.
3. Österbotten tar fram en regional vägkarta för hur man med intensifierat samarbete och i nätverk höjer FUI-intensiteten till 4 % enligt landskapsprogrammets redan 2025. En nationell forskningsatsning måste göras i regionen (främst energiteknologi) under riksdagsperioden för att höja årsnivån på FUI med 35–45 M€.
4. Forsknings-, utbildnings-, utvecklings- och innovationsverksamhet är ett av de viktiga målen för anordnande av en jämlik, högklassig och kostnadseffektiv social- och hälsovård. För att det målet ska kunna nås måste FUUI-strukturen förtydligas speciellt på olika nivåer av socialvården och lagstiftningen ändras så att den stöder detta. Också kontinuiteten för kompetenscenterverksamheten inom socialbranschen bör klargöras. För FUUI-verksamheten inom socialvården behövs en öronmärkt statsfinansiering och betydligt mer resurser än nu. FUUI-verksamheten inom socialvården bör vara långvarig och kunna idkas på båda nationalspråken.

**Kostnadskalkyl:**

35-45 M€

**Eesityksen teema:**

Osaava työvoima

**Eesityksen otsikko:**

Tutkimus-, kehitys- ja innovaatiopolitiikan (TKI) vahvistaminen maakunnat vahvoina kumppaneina

**Eesityksen perustelu:**

Innovaatiokyvyn kahtiajako syvenee edelleen Euroopassa, mikä myös mainitaan yhtenä haasteena EU-komission kahdeksannessa koheesioraportissa. Suomen tavoite nostaa TKI-toiminta 4 prosenttiin BKT:sta vuoteen 2030 mennessä on tärkeä. Samanaikaisesti alueiden tulee olla vahvoina kumppaneina mukana uudessa TKI-politiikassa, jotta Euroopan kahtiajako ei syvenisi entisestään. Suomen TKI-politiikkaan tulee uusia resursseja (2,9 %:sta 4 %:iin BKT:sta vuonna 2030). Kaksi kolmasosaa varoista on tarkoitus saada yksityiseltä sektorilta ja sen vuoksi yhteistyö elinkeinoelämän kanssa on nostettava selkeään ja tärkeään rooliin. Pohjanmaalla on jo elinkeinoelämäpainotteinen TKI-järjestelmä ja resurssi-intensiivisyys on maamme keskiarvoa korkeampi (3,3 % verrattuna 2,9 %). Tason nostaminen 4 prosenttiin alueellisesta BKT:sta vastaa nykyisten julkisten panosten kaksinkertaistamista (35–45 M€).

1. Maakuntaohjelmat ja älykkään erikoistumisen strategiat on otettava huomioon TKI-varoja kohdennettaessa ja Suomen pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämistoiminnan valtionrahoitussuunnitelmaa laadittaessa.
2. Hallitusohjelmassa laaditaan linjaukset Suomen tarvitsemalle Suomen Akatemian perustutkimuksen lippulaivan sisarohjelmalle tutkimuksen vahvistamiseksi yhdessä elinkeinoelämän kanssa ja tulevien innovaatiopolkujen luomiseksi.
3. Pohjanmaa laatii alueellisen tiekartan sille, miten maakuntaohjelman mukaisesti saadaan nostettua TKI-intensiivisyys 4 prosenttiin jo vuonna 2025 tiivistämällä yhteistyötä ja verkostoitumalla. Alueelle on vaalikauden aikana tehtävä kansallinen tutkimuspanos (lähinnä energiateknologiaan) TKI-rahoituksen vuositason nostamiseksi 35–45 M€.
4. Sosiaali- ja terveydenhuollon koulutus-, tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminta on yksi keskeisistä sosiaali- ja terveydenhuollon tavoitteista yhdenvertaisen, laadukkaan ja kustannusvaikuttaisen sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämiseksi. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää erityisesti sosiaalihuollon TKKI-rakenteen selkeyttämistä eri tasoilla ja tätä tukevia lainsäädännöllisiä muutoksia. Myös sosiaalialan osaamiskeskustoiminnan jatkuvuus on selkeytettävä. Sosiaalihuollon TKKI toimintaan tarvitaan valtion korvamerkitty rahoitus ja huomattavasti suurempi resursointi kuin nykyisin. Sosiaalihuollon TKKI-toiminnan tulee olla pitkäkestoista ja sitä tulee voida tehdä molemmilla kansalliskielillä.

**Eesityksen kustannusarvio:**

35-45 M€

**Förslagets tema:**

Resilient samhälle

**Rubrik på förslaget:**

Framtiden för finländsk livsmedelsproduktion måste säkras

**Motivering till förslaget:**

Finland har en hög självförsörjandegrad gällande livsmedel men den inhemska produktionen är trots allt beroende av många kritiska importinsatser som gödselmedel, växtskyddsmedel och energi. Rysslands invasion av Ukraina har trappat upp prisökningen på dessa insatsvaror. Tillgången på speciellt energi och gödselmedel har försämrats och priserna på världsmarknaden har stigit. Bland gödselmedel är läget mest kritiskt i fråga om kvävegödsel. Råvaran i kvävegödsel, ammoniak, är enbart en importvara. Ungefär 80 % av ammoniaken har importerats huvudsakligen som järnvägstransport från Ryssland.

Oljepriset steg kraftigt redan innan Ryssland attackerade Ukraina och prisstegringen har fortsatt stiga också efter det. Lantgårdarna klarar sig inte utan brännolja och el. I primärproduktionen är det en stor utmaning att ersätta oljan. Traktorer och andra arbetsmaskiner är dyra och det finns fortfarande bara få gas-, vätgas- eller eldrivna arbetsmaskiner. Trots att produktionskostnaderna har stigit kraftigt är producentpriserna fortfarande låga. Situationen är mycket bekymmersam. Svårast är det för husdjurslägenheter som får sitt foder utifrån (t.ex. svin- eller nötkreatursgårdar). För många gårdar är det inte ekonomiskt möjligt att fortsätta verksamheten.

Trots krisen investeras det i jordbruket i de österbottniska landskapen. Närings-, trafik- och miljöcentralerna i regionen fick i början av år 2022 in ett rekordantal ansökningar om investeringsstöd för jordbrukslägenheter. I det kommande regeringsprogrammet måste man därför upprätthålla denna framtidstro och investera i områden som har möjlighet och vilja att bidra till att motverka den kris som hotar den inhemska livsmedelsproduktionen. Först gäller det att reagera snabbt och agera målmedvetet för att den akuta kostnadskrisen ska kunna övervinnas. Riktade ändringar i livsmedelsmarknadslagen och konkurrenslagen ska till för att jämna ut förhandlingskraften mellan jordbruket och handeln. Den marknadsinformation som samlas in inom livsmedelskedjan borde bli lättare och snabbare tillgänglig. Fastighetsskattestödet för produktionsbyggnader inom jordbruket och tilläggsåterbäringen på energiskatt för jordbrukare borde få en fortsättning. Därefter borde det införas ytterligare satsningar på rådgivning, arbetsmotivation och välbefinnande för jordbruksföretagare.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Resilientti yhteiskunta

**Esityksen otsikko:**

Kotimaisen ruoantuotannon tulevaisuus on turvattava

**Esityksen perustelu:**

Ruoantuotannon omavaraisuus on Suomessa korkea, mutta kotimainen tuotanto kuitenkin riippuvainen monista kriittisistä tuontipanosista, kuten lannoitteista, kasvisuojeluaineista ja energiasta. Venäjän hyökkäys Ukrainaan kärjistänyt näiden tuotantopanosten hintojen nousua. Erityisesti energian ja lannoitteiden saatavuus on heikentynyt ja hinnat nousseet maailmanmarkkinoilla. Lannoitteiden osalta tilanne on kriittisin typpilannoitteissa. Typpilannoitteiden raaka aine, ammoniakki, täysin tuonnin varassa. Noin 80 % ammoniakista on tuotu maahan pääosin rautatiekuljetuksina Venäjältä.

Öljyn hinta oli noussut voimakkaasti jo ennen Venäjän hyökkäystä ja on jatkanut sen jälkeen nousuaan. Ilman polttoöljyä ja sähköä maatilat eivät pysty toimimaan. Alkutuotannossa öljyn korvaaminen on hyvin haastavaa. Traktorit ja muut työkoneet ovat kalliita ja käytössä on vielä hyvin vähän kaasulla, vedyllä tai sähköllä toimivia työkoneita. Vaikka tuotantokustannukset ovat nousseet voimakkaasti, tuottajahinnat ovat edelleen alhaiset. Tilanne on erittäin huolestuttava. Vaikeimmassa tilanteessa ovat ne kotieläintilat, jotka hankkivat rehunsa tilan ulkopuolelta (esim. sikatilat, nautatilat). Monen tilan kohdalla toiminnan jatkaminen ei ole taloudellisesti mahdollista.

Kriisistä huolimatta pohjalaismaakunnissa investoidaan maatalouteen. Maatilojen investointitukihakemuksia tuli alueen ELY-keskuksiin alkuvuonna 2022 ennätysmäärä. Tulevassa hallitusohjelmassa onkin pidettävä tätä tulevaisuudenuskoa yllä ja investoitava alueisiin, joilla on mahdollisuus ja tahtoa osallistua kotimaista ruoantuotantoa uhkaavan kriisin torjumiseen. Ensin on reagoitava nopeasti ja määrätietoisesti akuutista kustannuskriisistä selviytymiseen. Elintarvikemarkkinalakiin ja kilpailulakiin on tehtävä kohdennettuja muutoksia maatalouden ja kaupan neuvotteluvoiman tasaamiseksi. Ruokaketjun sisällä kerättävä markkinatieto tulisi olla nopeammin ja laajemmin saatavilla. Maatalouden tuotantorakennusten kiinteistöverotukea ja energiaverojen lisäpalautuksia tulisi jatkaa. Tämän jälkeen tulisi lisätä panostuksia myös maatalousyrittäjien neuvontaan, jaksamiseen ja hyvinvointiin.

**Esityksen kustannusarvio:**

## Förslagets tema:

Resilient samhälle

## Rubrik på förslaget:

Kontinuiteten inom pälsnäringen i Finland måste säkerställas

## Motivering till förslaget:

I Finland finns cirka 700 pälsfarmer. De är koncentrerade till de österbottniska landskapen Österbotten, Södra Österbotten och Mellersta Österbotten, där över 95 procent av de finländska pälsfarmerna finns. Branschen sysselsätter ungefär 4 000 personer och år 2021 var värdet på exporten 362 miljoner euro. Pälsdjursnäringen bidrog till samhället med 87 miljoner euro i skatteintäkter år 2021. Finland hör till de största producenterna av rävskind i världen. Utöver räv uppföds också mink och finnsjubb. Den finländska pälsnäringen är en global föregångare i fråga om hållbarhet.

För att pälsnäringen framöver ska kunna generera betydligt mer arbetstillfällen och skatteintäkter än nu bör följande frågor beaktas i regeringsprogrammet för åren 2023–2027:

- 1. Säkerställda verksamhetsbetingelser – lov att producera.** Den finländska lagstiftningen ska utvecklas på ett sätt som tillåter uppfödning av pälsdjur och pälshandel i Finland också i framtiden, och som ger företagen en förutsebar lagstiftningsmiljö.
- 2. Pressande, men realistisk lagstiftning.** Eventuella ändringar verkställs antingen med tillräckliga övergångstider eller i snabbare takt med hjälp av företagarstöd som möjliggör ändringarna.
- 3. Gödseln tas till heders.** Ett fullskaligt utnyttjande av fosfor i pälsdjursgödsel och nationell långvarig omdeponering av näringstillgångarna.
- 4. Biogasproduktionen är en del av normal gödselhantering.** Anläggningar ska kunna startas med låg tröskel och tillstånden ska ingå i gårdarnas miljötillstånd.
- 5. Pälsfarmernas skugghus och andra gårdsbyggnader har en enorm potential för produktion av solel.** Elförsäljningen till det allmänna nätet ska vara sporrande och smidigt för producenterna.

## Kostnadskalkyl:

## **Esityksen teema:**

Resilientti yhteiskunta

## **Esityksen otsikko:**

Kotimaisen turkisalan jatkuvuus on varmistettava

## **Esityksen perustelu:**

Suomessa on noin 700 turkistilaa ja ne keskittyvät pohjalaismaakuntiin niin, että Pohjanmaalla sekä Etelä- ja Keski-Pohjanmaalla sijaitsee yli 95 prosenttia suomalaisista turkistiloista. Ala työllistää noin 4 000 ihmistä ja viennin arvo oli vuonna 2021 362 M€. Turkiselinkeinon verotulot yhteiskunnalle olivat vuonna 2021 87 M€. Suomi on maailman suurimpia ketunnahkojen tuottajamaita. Ketun lisäksi Suomessa kasvatetaan minkkiä ja suomensupia. Suomalainen turkisala on globaali edelläkävijä vastuullisuudessa.

Jotta turkisala voisi tuottaa jatkossa merkittävästi nykyistä enemmän työpaikkoja ja verotuloja, seuraavat asiat olisi huomioitava hallitusohjelmassa vuosille 2023–2027:

- 1. Toimintaedellytysten turvaaminen - lupa tuottaa.** Suomalaista lainsäädäntöä kehitetään tavalla, joka sallii turkiseläinten kasvattamisen ja turkiskaupan Suomessa myös tulevaisuudessa, ja antaa yrittäjille ennustettavan lainsäädäntöympäristön.
- 2. Kirittävä, mutta realistinen lainsäädäntö.** Mahdolliset muutokset pannaan toimeen joko riittävillä siirtymäajoilla tai nopeutetusti tukemalla yrittäjiä niiden toteuttamisessa.
- 3. Lannat nousevat arvoonsa.** Turkiseläinlannan fosforin täysimittainen hyödyntäminen ja ravinnevarantojen kansallinen uudelleensijoitus pitkäjänteisesti
- 4. Biokaasun tuotanto on osa normaalia lannankäsittelyä.** Laitokset toimintaan matalalla kynnyksellä ja luvat osaksi tilojen ympäristölupia.
- 5. Turkistilojen varjotaloissa ja muiden maatilojen rakennuksissa on valtava aurinkosähkön tuotantopotentiaali.** Sähkön myynnin yleiseen verkkoon oltava tuottajille kannustavaa ja joustavaa.

## **Esityksen kustannusarvio:**



**Förslagets tema:**

Resilient samhälle

**Rubrik på förslaget:**

En slagkraftig landskapsförvaltning som främjar livskraft, kunnsande, välmående och god livsmiljö

**Motivering till förslaget:**

Den regionala förvaltningsnivån måste fortsätta att utvecklas efter att välfärdsområdena fått sin form. Staten måste se till att landskap och regioner har förutsättningar att förnya sig, att vara resilienta och motståndskraftiga för kriser samt att främja en hållbar utveckling.

Landskapsindelningen är en principiellt viktig måttstock för områdesindelningen på regional nivå. Det syntes också i stor utsträckning då man grundade välfärdsområdena. I linje med ett förstärkande av kommunernas uppdrag att främja livskraften, kunnsandet, välmåendet och en god livsmiljö ökar landskapsförvaltningens betydelse för att befrämja samarbetet mellan kommunerna.

Till landskapsförbunden borde därför koncentreras alla regionala uppgifter som stärker regionutvecklingen. Den statliga regionala förvaltningens organisering bedöms samtidigt, för att åstadkomma en slagkraftig helhet på den regionala nivån.

Utredningar:

[Valtion aluehallinnon virastorakenteen ja tehtävienjaon selvityshankkeen loppuraportti.](#)

[Valtiovarainministeriön julkaisuja 36/2022.](#)

**Kostnadskalkyl:**

35-45 M€

**Esityksen teema:**

Resilientti yhteiskunta

**Esityksen otsikko:**

Elinvoimaa, osaamista, hyvinvointia ja hyvää elinympäristöä edistävä toimintakykyinen maakuntahallinto

**Esityksen perustelu:**

Aluehallintotason kehittämistä täytyy jatkaa hyvinvointialueiden muodostamisen jälkeen. Valtion on huolehdittava maakuntien ja alueiden uudistusmahdollisuuksista, resilienssistä ja kriisikestävyydestä sekä edistettävä kestävä kehitystä.

Maakuntajako on aluetasolla periaatteellisesti tärkeä aluejaon mittapuu. Se kävi myös laajasti ilmi hyvinvointialueita perustettaessa. Kun elinvoiman, osaamisen, hyvinvoinnin ja hyvän elinympäristön edistäminen nähdään yhä enemmän kuntien tehtävänä, myös maakuntahallinnon merkitys kuntien välisen yhteistyön edistäjänä kasvaa.

Sen vuoksi kaikki aluekehitystä vahvistavat alueelliset tehtävät tulisi keskittää maakunnan liitoille. Samalla valtion aluehallinnon järjestäminen arvioidaan, jotta aluetasolle saadaan toimintakykyinen kokonaisuus.

Selvityksiä:

[Valtion aluehallinnon virastorakenteen ja tehtävienjaon selvityshankkeen loppuraportti.](#)

[Valtiovarainministeriön julkaisuja 36/2022.](#)

**Esityksen kustannusarvio:**

35-45 M€

## Förslagets tema:

Resilient samhälle

## Rubrik på förslaget:

Utveckling av klient- och patientsäkerhet

## Motivering till förslaget:

Visionen för social- och hälsovårdsministeriets klient- och patientsäkerhetsstrategi är att Finland ska vara ett modelland för klient- och patientsäkerhet år 2026. Inför följande regeringsprogram föreslår klient- och patientsäkerhetscentret vid Österbottens välfärdsområde fem viktiga teman för befrämjande av klient- och patientsäkerhet.

- 1. Resurser för kontinuerlig utveckling och planering av den nationella samordningen.** Kostnaderna för säkerhetsavvikelse inom hälso- och sjukvården uppgår till över en miljard euro per år. En bestående finansiering av klient- och patientsäkerhetscentret skulle möjliggöra en rikstäckande systematisk utveckling och uppföljning.
- 2. Anmälningförfarandet vid avvikelser och negativa händelser bör göras lagstadgat, kopplas till informationssystemen för social- och hälsovården och statens informationssystemprojekt, och informationen bör komma till nytta.** Inga enhetliga uppföljningsindikatorer har fastställts och information som är väsentlig för utvecklingen förblir dold. Inte heller får beslutsfattare eller invånare tillräcklig information om tjänsternas säkerhet och kvalitet.
- 3. Spridda bestämmelser måste samlas i klient- och patientsäkerhetslagen.** Bestämmelserna om klienters och patienters rättigheter och patientsäkerhet är spridda på minst 19 olika lagar. Rätten till säkra tjänster och tillgång till information efter negativa händelser tillgodoses inte. De nuvarande bestämmelserna är dessutom fragmenterade och svårtolkade.
- 4. Genomförande av klient- och patientsäkerhetsstrategin för att undvika skador och kostnader.** Målen i klient- och patientsäkerhetsstrategin måste införlivas i resultatavtalen för statliga institutioner, i styrningen av serviceanordnare samt i resurstilldelningen till välfärdsområdena och samarbetsområdena.
- 5. Personalens säkerhetskompetens och välbefinnande bör höjas till en god nivå, inkl. personaldimensioneringen.** Personalens arbetsförhållanden, säkerhetskompetens och resurstilldelningen för en säker verksamhet är inte alltid tillräcklig. Detta måste beaktas i grundutbildningen och fortbildningen av social- och hälsovårdspersonal, i handledningen av den och i digitala tjänster samt teknikanvändning.

## Kostnadskalkyl:

## Esityksen teema:

Resilientti yhteiskunta

## Esityksen otsikko:

Asiakas- ja potilasturvallisuuden edistäminen

## Esityksen perustelu:

Sosiaali- ja terveysministeriön asiakas- ja potilasturvallisuusstrategian visiona on, että Suomi on asiakas- ja potilasturvallisuuden mallimaa 2026. Pohjanmaan hyvinvointialueen Asiakas- ja potilasturvallisuuskeskus esittää tulevaan hallitusohjelmaan viittä tärkeää teemaa asiakas- ja potilasturvallisuuden edistämiseksi.

- 1. Kehittämisen ja suunnittelun kansallisen koordinaation jatkuvuuden resursointi.** Yli miljardi euroa vuodessa kuluu terveydenhuollon turvallisuuspoikkeamista aiheutuviin kustannuksiin. Asiakas- ja potilasturvallisuuskeskuksen pysyvä rahoitus mahdollistaisi järjestelmällisen kehittämisen ja seurannan valtakunnan laajuisesti.
- 2. Haitta- ja vaaratapahtumien ilmoitusmenettelyt lakisääteisiksi ja niiden kytkentä sote-tietojärjestelmiin ja valtion tietojärjestelmähankkeisiin sekä tieto hyötykäyttöön.** Yhtenäisiä seurantamittareita ei ole sovittu ja kehittämisen kannalta oleellista tietoa jää tällä hetkellä pimentoon, eivätkä päättäjät tai asukkaat saa riittävästi tietoa palvelujen turvallisuudesta ja laadusta.
- 3. Hajallaan olevat säädökset koottava yhteen asiakas- ja potilasturvallisuuslakiin.** Asiakkaiden ja potilaiden oikeuksia ja potilasturvallisuutta koskevat säädökset ovat hajallaan ainakin 19 eri laissa. Oikeus turvallisiin palveluihin ja tiedon saantiin haittatapahtumien jälkeen jäävät toteutumatta. Nykyiset säädökset ovat myös pirstaleisia ja vaikeatulkintaisia.
- 4. Asiakas- ja potilasturvallisuusstrategia toimeksi: vältetään haittoja ja kustannuksia.** Asiakas- ja potilasturvallisuusstrategiaan kirjatut tavoitteet on sisällytettävä valtionhallinnon laitosten tulossopimukseen, palvelunjärjestäjien ohjaukseen sekä hyvinvointialueiden ja yhteistyöalueiden resursointiin.
- 5. Henkilöstön turvallisuusosaaminen ja hyvinvointi kuntoon, ml. mitoitus.** Henkilöstön työolot, turvallisuusosaaminen ja turvallisen toiminnan resursointi eivät aina ole riittävällä tasolla. Tämä on huomioitava sote-ammattihenkilöiden perus- ja jatkokoulutuksessa, perehdytyksessä ja digitaalisissa palveluissa sekä teknologian hyödyntämisessä.

## Esityksen kustannusarvio:

**Förslagets tema:**

Resilient samhälle

**Rubrik på förslaget:**

Förutsättningarna för naturturism samt hållbar turism måste vidareutvecklas

**Motivering till förslaget:**

Naturturism och rekreation i närområdet har ökat kraftigt i popularitet under de senaste åren. Naturen är bevisligen en mångsidig källa till hälsa och välbefinnande. Forststyrelsens naturtjänster tar under miljöministeriets ledning hand om nästan alla naturskyddsområden i vårt land och ansvarar också för många kultur- och naturarvsobjekt. Det totala antalet besökare på de statliga skyddsområden och kundtjänster som Forststyrelsen sköter ökade under coronaåren med ungefär en fjärdedel till nästan 9,5 miljoner besök. Antalet besökare ökade också i Kvarkens skärgård, som är Finlands enda naturobjekt på Unescos världsarvslista. Under 2022 har besökarantalet jämnat ut sig efter, men naturturismen var fortfarande livligare än före pandemin. Som en platsbunden bransch stärker naturturismen också en balanserad regionstruktur. Besökarna genererar i genomsnitt över 10 euro i närområdet för varje euro som investerats i serviceutveckling. År 2021 gagnade besökarnas konsumtion den regionala ekonomin i närområdet med 460 miljoner euro.

Antalet naturskyddsområden och kulturarvsobjekt som ska skötas ökar för varje år. Dessutom används samma anslag också till skötsel av privata naturskyddsområden i samarbete med markägarna och NTM-centralerna. Inom Helmi-programmet utförs restaurerings- och naturvårdsarbete bland annat med hjälp av lokala entreprenörer. Främjande av turism och rekreation kräver mer satsningar från samhället. Statliga budgetmedel borde riktas till olika slag av tillgänglighetsprojekt som gör det möjligt att röra sig obehindrat i naturen på naturens villkor. Om turismen utökas allt mer till året runt - turism förbättras lönsamheten och investeringsbenägenheten i branschen och det blir lättare att rekrytera arbetskraft.

I följande regeringsprogram borde Visit Finland tilldelas ytterligare 10 miljoner euro för sitt arbete med att göra Finland mer känt och öka turismefterfrågan. Dessutom borde Forststyrelsens basfinansiering höjas i enlighet med det ökade besökarantalet, dvs. till 45 miljoner euro, och resurstilldelningen till världsarvet Kvarkens skärgård borde höjas till samma nivå som för nationalparkerna. Höjningsbehovet bygger på tryggande av en hållbar nivå på rekreations- och turismtjänsterna, förbättrande av tjänsternas tillgänglighet samt underhållskostnader för nya objekt. Visit Finlands program Sustainable Travel Finland samt de lokala turistföretagens fortsatta arbete med hållbar turism ska stödjas.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Resilientti yhteiskunta

**Esityksen otsikko:**

Luontomatkailun sekä kestävän matkailun toimintaedellytyksiä on kehitettävä

**Esityksen perustelu:**

Luontomatkailun sekä lähivirkistystyksen suosio on ollut viime vuosien aikana voimakkaassa kasvussa. Luonto on tutkitusti monipuolinen terveyden ja hyvinvoinnin lähde. Metsähallituksen luontopalvelut hoitaa ympäristöministeriön ohjauksessa lähes kaikkia maamme luonnonsuojelualueita ja heillä on myös vastuu lukuisista kulttuuri- ja luontoperintökohteista. Suojelualueiden ja asiakaspalvelupisteiden kokonaiskäyntimäärä nousi koronavuosien aikana noin neljänneksen lähes 9,5 miljoonaan käyntiin. Kävijämäärät kasvoivat myös Merenkurkun saaristossa, mikä on Suomen ainoa luonnonperintökohde Unescon maailmanperintölistalla. Käyntimäärät tasaantuivat vuonna 2022, mutta kohteissa vierailtiin yhä vilkkaammin kuin pandemiaa edeltävänä aikana. Paikkasidonnaisena toimialana luontomatkailu vahvistaa myös tasapainoista aluerakennetta. Keskimäärin kävijöiden rahankäyttö tuo lähialueelle yli 10 euroa jokaista palvelujen kehittämiseen sijoitettua euroa kohti. Kävijöiden rahankäytön vaikutukset lähiseudun aluetaloudelle olivat vuonna 2021 460 milj. euroa.

Hoidettavien luonnonsuojelualueiden ja kulttuuriperintökohteiden määrä kasvaa vuosittain. Lisäksi samaa määrärahaa käytetään myös yksityisten luonnonsuojelualueiden hoitoon yhteistyössä maanomistajien ja ELY-keskusten kanssa. Ennallistamis- ja luonnonhoitotöitä toteutetaan Helmi-ohjelman puitteissa, muun muassa käyttämällä paikallisia urakoitsijoita. Matkailualan ja virkistystyksen edistäminen vaatii lisää yhteiskunnan panostuksia. Valtion budjettimäärärahoja tulisi kohdentaa erilaisiin saavutettavuushankkeisiin, joilla luodaan edellytyksiä liikkua mutkattomasti luonnossa luonnon ehdoilla. Matkailun ympärivuotisuuden lisääminen parantaa toimialan kannattavuutta ja antaa uskoa investointeihin sekä helpottaa työvoiman saamista.

Seuraavan hallitusohjelmaan tulisi tehdä 10 miljoonan euron lisäpanostus Visit Finlandiin toimintaan Suomen tunnettuuden kasvattamiseksi ja matkailukysynnän lisäämiseksi. Lisäksi Metsähallituksen perusrahoitus tulisi nostaa kasvaneen käyntimäärän mukaiselle tasolle eli 45 miljoonaan euroon ja Merenkurkun maailmanperintöalueen resursointi pitäisi nostaa kansallispuistojen tasolle. Korotustarve tulee virkistys- ja matkailupalvelujen kestävän tason turvaamisesta, esteettömien palvelujen lisäämisestä sekä uusien kohteiden ylläpitokuluista. Visit Finlandin Sustainable Travel Finland -ohjelmaa sekä paikallisten matkailuyritysten jatkuvaa työtä kestävän matkailun edistämiseksi on tuettava.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Resilient samhälle

**Rubrik på förslaget:**

Demokrati och delaktighet för att trygga förtroendet för gemensamma samhällsfrågor

**Motivering till förslaget:**

Utveckling av demokratins och delaktighetens former är viktigt för att trygga medborgarnas förtroende för den offentliga sektorn och välfärdssamhället som bygger på skattemedel. En sjunkande röstningsaktivitet kan vara ett tecken på att medborgarna behöver andra sätt att påverka än att bara få rösta i val. Det är viktigt att erbjuda nya, engagerande sätt att delta och påverka på olika förvaltningsnivåer. Vilja och möjlighet att på många sätt delta i utvecklingen av samhället kan samtidigt öka förtroendet och förmågan att genomföra nödvändiga förändringar i samhället.

En stark drivkraft för många är möjligheten att påverka sin egen livsmiljö. Trots strävan till större inflytande och påverkan är direkt delaktighet inte alltid möjligt. För att hantera olika intressen finns det i ett samhälle många olika regelverk som omgärdar gemensamma intressen, exempelvis till skydd för naturen. Då starka motsatsförhållanden och till och med intressekonflikter uppstår förlorar man som helhet i funktionsförmåga. Rätten att överklaga beslut är till för att trygga vars och ens fördel och rättigheter men kan i värsta fall bli ett verktyg som felaktigt används för att förlänga processer. Det är därför viktigt att hitta en balans mellan rättigheter och skyldigheter som berörda parter uppfattar som legitim.

Följande frågor bör beaktas i regeringsprogrammet för åren 2023–2027:

1. Lagstiftnings- och beslutsfattandeprocesserna bör bli mer öppna och lättare att följa upp än i nuläget. Dessutom ska det vara lätt för människor att påverka dem vid rätt tidpunkt.
2. Man tar fram och genomför ett utvecklingsprogram för delaktighet för att testa och använda direkta sätt för medborgardeltagande på olika förvaltningsnivåer.
3. En granskning av rätten att överklaga görs i enlighet med grundlagen och internationella överenskommelser. Snabba behandlingsprocesser för besvär och skyndsamma avgöranden av frågor om besvärsrätt är viktiga för att få processer att gå framåt.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Resilientti yhteiskunta

**Esityksen otsikko:**

Demokratia ja osallisuus lisää luottamusta yhteiskunnan yhteisiin asioihin

**Esityksen perustelu:**

Demokratian ja osallisuuden eri muotojen kehittäminen on tärkeää, kun halutaan lisätä kansalaisten luottamusta julkiseen sektoriin ja verovaroihin perustuvaan hyvinvointivaltioon. Laskeva äänestysvilkkkaus voi olla merkki siitä, että kansalaiset kaipaavat vaaleissa äänestämisen lisäksi myös muita vaikutusmahdollisuuksia. On tärkeää tarjota uusia, innostavia tapoja osallistua ja vaikuttaa hallinnon eri tasoilla. Halu ja mahdollisuus osallistua monin tavoin yhteiskunnan kehittämiseen voi samalla lisätä luottamusta ja kykyä toteuttaa välttämättömiä muutoksia yhteiskunnassa.

Mahdollisuus vaikuttaa omaan elinympäristöönsä on monille vahva motivaatiotekijä. Vaikka pyrkimyksenä on lisätä vaikutusmahdollisuuksia, suora osallisuus ei kuitenkaan ole aina mahdollista. Erilaisten pyrkimysten hallitsemiseksi yhteiskunnassamme on yhteisiä etuja varjelevia säännöstöjä, esimerkiksi luonnon suojelemiseksi. Kun vahvoja vastakkainasetteluja ja jopa eturistiriitoja syntyy, kokonaistoimintakyky heikkenee. Oikeus hakea muutosta päätöksiin varmistaa jokaisen edut ja oikeudet, mutta se voi väärin käytettynä pahimmillaan olla tapa hidastaa prosesseja. Sen vuoksi on tärkeä löytää osapuolten mielestä legitiimi oikeuksien ja velvollisuuksien välinen tasapaino.

Seuraavat asiat tulee huomioida vuosien 2023–2027 hallitusohjelmassa:

1. Lainsäädäntö- ja päätöksentekoprosessien on oltava avoimempia ja nykyistä helpompia seurata. Lisäksi ihmisten täytyy helposti voida vaikuttaa niihin oikeaan aikaan.
2. Laaditaan ja toteutetaan osallistumisen kehittämisohjelma, jossa testataan ja käytetään suoria kansalaisosallistumisen tapoja eri hallinnon tasoilla.
3. Muutoksenhakuoikeutta tarkastellaan perustuslain ja kansainvälisten sopimusten mukaisesti. Prosessien edistämiseksi on tärkeää, että muutoksenhakuprosessit ovat nopeita ja päätökset valitusoikeudesta saadaan nopeasti.

**Esityksen kustannusarvio:**



**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)

**Rubrik på förslaget:**

Rv8 Åbo-Vasa-Karleby-Uleåborg

**Motivering till förslaget:**

Riksväg 8 (E8) är västkustens viktigaste vägförbindelse och är en av Finlands huvudvägar i landsvägsnätet. Längs riksväg 8 från Åbo till Uleåborg bor nästan en miljon invånare och där ligger över 400 000 människors arbetsplatser. Vägen utvecklas som en högklassig huvudled. Rv8 förenar västkustens städer och hamnar och är viktig för inrikes- och utrikestransporter. Vägens anslutningar och geometri bör förbättras. Rv8 på sträckan Vasa–Uleåborg (290 km) är en del av stomförbindelsen mellan hamnstäderna på västkusten mellan Åbo och Uleåborg. Trafikmängden på vägen varierar på sträckan Vasa–Uleåborg mellan 3 200 och 14 600 fordon/dygn och den tunga trafiken mellan 400 och 1 300 fordon/dygn (genomsnittlig dygnstrafik 2019). Riksväg 8 ingår i EU:s TEN-T övergripande nät. Vägen har en stor betydelse för den tunga exportindustrin vid västkusten och för hamntransporter. Rv 8 är en blandtrafikled med bristfälliga anslutningsarrangemang. Utanför tätorterna försämras omkörningsmöjligheterna av bristen på omkörningsfält och en ställvis smal och krokig väggeometri.

På riksväg 8 Vasa–Karleby (130 km) är målet att förbättra vägens servicenivå i enlighet med förordningen om huvudleder. Riksvägen med två körfält mellan Kvevlax by (Korsholm) och Karleby förbättras med flera mitträcksförsedda omkörningsfält. På denna sträcka ska nya omkörningsfält byggas och de befintliga omkörningsfälten i Oravais förbättras. Dessutom ska nya planskilda anslutningar vid de livligast trafikerade korsningarna byggas, andra anslutnings- och parallellvägsarrangemang göras på grund av markanvändningsbehov, för smala genomskärningar ska breddas och ett flertal leder för lätt trafik, underfarter, anslutningar och broar ska byggas och förbättras. Kostnadskalkylen för hela förbindelseleden Vasa-Uleåborg beräknas uppgå till 150 miljoner euro och av det är andelen för avsnittet Vasa-Karleby ungefär 89 miljoner euro. Kostnaderna för utveckling av Vasa förbindelseväg (rv 8/lv 724) ingår inte i kostnadskalkylen. Vasa förbindelseväg fungerar som förbindelseled i stadsområdet och förmedlar riksomfattande och regional trafik förbi kärncentrum. Utvecklingsobjekt längs riksåttan söder om Vasa är bland annat korsningsområdet i Back by i Kristinestad, fyrfältsavsnitten mellan Björneborg och Raumo samt förnyelsen av Tuorila korsningsområde i Sastmola.

**Kostnadskalkyl:**

150 M€

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kasikäytävän kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Vt8 Turku-Vaasa-Kokkola-Oulu

**Esityksen perustelu:**

Valtatie 8 (E8) on länsirannikon tärkein tieyhteys ja se kuuluu Suomen maanteiden pääväyliin. Valtatien 8 varrella Turusta Ouluun asuu lähes miljoona asukasta ja sijaitsee yli 400 000 ihmisen työpaikka. Tietä kehitetään korkealuokkaisena pääväylänä. Vt8 yhdistää länsirannikon kaupunkeja ja satamia muodostaen tärkeän kuljetusreitit kotimaan sisäisille ja ulkomaille suuntautuville kuljetuksille. Tien liittymät ja geometria kaipaavat parantamista. Vt8 yhteysväli Vaasa–Oulu (290 km) on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkien runkoyhteyttä. Tien liikennemäärä vaihtelee välillä Vaasa–Oulu 3200–14 600 ajon./vrk ja raskaan liikenteen määrä 400–1300 ajon./vrk (KVL 2019). Valtatie 8 kuuluu EU:n TEN-T kattavaan verkkoon. Tiellä on suuri merkitys länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille. Vt8 on sekaliikenneväylä, jolla on puutteita liittymäjärjestelyissä. Taajamien ulkopuolella ohitusmahdollisuuksia heikentävät ohituskaistojen puute sekä paikoin kapea ja mutkainen tiegeometria.

Valtatie 8 yhteysvälillä Vaasa–Kokkola (130 km) tavoitteena on tien palvelutason parantaminen pääväyläasetuksen mukaisesti. Koivulahden kylän (Mustasaari) ja Kokkolan välillä tietä parannetaan 2-kaistaisena valtatieksi, jossa on toistuvasti keskikaiteellisia ohituskaistoja. Yhteysvälille rakennetaan uusia ohituskaistoja ja parannetaan Oravaisten nykyistä ohituskaistaosuutta. Lisäksi rakennetaan uusia eritasoliittymiä vilkkaimpiin liittymiin, tehdään maankäytön tarpeista johtuvia muita liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjä, levennetään liian kapeita poikkileikkauksia sekä rakennetaan ja parannetaan useita kevyen liikenteen yhteyksiä, alikulkuja, liittymiä ja siltoja. Koko Vaasa-Oulu yhteysvälin kustannusarvio on 150 M€, josta Vaasa-Kokkola yhteysvälin osuus on noin 89 milj. euroa. Vaasan Yhdystien (Vt 8/st 724) kehittämiseen liittyviä kustannuksia ei ole sisällytetty kustannusarvioon. Vaasan Yhdystie toimii kaupunkialueen yhdysväylänä välittäen valtakunnallista ja seudullista liikennettä ydinkeskustan ohi. Vaasasta etelään kehitettäviä Vt8:n kohteita ovat muun muassa Kristiinankaupungin Pakankylän risteysalue, nelikaistaosuudet Porin ja Rauman välillä sekä Tuorilan risteysalueen uudistaminen Merikarvialla.

**Esityksen kustannusarvio:**

150 M€

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)

**Rubrik på förslaget:**

Vt8 Älyväylä-projektet (intelligent trafikled)

**Motivering till förslaget:**

Stråket längs riksväg 8 på västkusten är ett av Finlands starkaste exportindustriområden. Längs vägen finns en mängd olika industrier. Riksväg 8 är en bra miljö för utveckling av en exportindustribetonad väginfrastruktur och ett transportsystem som betjänar näringslivet i västra Finland på ett mångsidigt sätt. Rv 8 kan bli en ledstjärna för utvecklingen av vägnätet i hela Finland. Utvecklingen av intelligenta trafikleder är en mångfacetterad fråga som kräver utveckling av digital och fysisk infrastruktur samt samarbete mellan olika aktörer. Utgångspunkten är varuflödena vid västkustens exportindustrizon med logistiska knutpunkter, olika transportformer, såväl inrikes- som utrikestransporter samt logistikoperatörer.

Inom logistiken utgår allt från data som så effektivt som möjligt sammanställer kundbehov, transportresurser och de varor som ska transporteras. Genom att informationshanteringen ges en viktig roll möjliggörs planeringen och styrningen av ett dynamiskt logistiknätverk som utgår från kundernas behov. En ekosystemplattform som styr leveranskedjorna kan vara kopplad till alla transportformer och stödjer därmed utvecklingen av multimodalitet. Informationshanteringen har ett direkt samband med minskningen av utsläpp då 2/3 av varustransporternas utsläppsminskningspotential bygger på effektivitetsförbättring med hjälp av data.

Trafikprognostisering, utsläppsminskning, trafiksäkerhet och autonom trafik är centrala lösningar för smart väginfrastruktur och transporter. När den tunga trafiken börjar bli mer eldriven innebär det en styrande faktor till i planeringen av intelligenta trafikleder. Förmedlingen av stora mängder information samt informationshanteringen förutsätter att bl.a. smart infrastruktur längs vägen och sätten att överföra informationen på utvecklas. Målet är inte att skapa endast en testplattform i forskningssyfte, utan att utveckla en helhet av koncept och tekniska lösningar till stöd för näringslivets transporter och en smidigare och säkrare trafik som samtidigt förbättrar näringslivets logistiska konkurrenskraft och verkställer målen för utsläppsnålhet. Slutresultatet är Finlands smartaste trafikled med minst utsläpp år 2032.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kasikäytävän kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Vt8 Älyväylähanke

**Esityksen perustelu:**

Valtatien 8 vyöhyke länsirannikolla on Suomen vahvimpia vientiteollisuuden alueita. Vt8 varrelle sijoittuu monipuolisesti erilaista teollisuutta. Vt8 on otollinen ympäristö vientiteollisuuspainotteiseen tieinfrastruktuurin ja kuljetusjärjestelmän kehittämiseen, joka palvelee laajasti läntisen Suomen elinkeinoelämää. Vt8 voi toimia suunnannäyttäjänä koko Suomen tieverkon kehittämiseksi. Älyväyläkehitys on hyvin monitahoinen asia, joka vaatii digitaalisen ja fyysisen infran kehittämistä sekä toimijoiden välistä yhteistyötä. Lähtökohtana on länsirannikon vientiteollisuusvyöhykkeen tavaravirrat, joihin liittyy logistisia solmupisteitä, eri kuljetusmuotoja, kotimaan ja viennin kuljetuksia sekä logistiikkaoperaattoreita.

Logistiikassa kaikki lähtee datasta, jossa asiakastarpeet, kuljettamisen resurssit ja kuljetettavat tavarat yhdistetään mahdollisimman tehokkaasti. Tiedonhallinnan nostaminen keskeiseen rooliin mahdollistaa dynaamisen logistiikkaverkoston ja sen operoinnin suunnittelun, joka lähtee asiakastarpeista. Ekosysteeminen toimitusketjuja ohjaava alusta voi sisältää kytkennän kaikkiin kuljetusmuotoihin eli se tukee multimodaalisuuden kehitystä. Tiedonhallinnalla on suora yhteys päästöjen vähentämiseen, sillä 2/3 tavaraliikenteen päästövähennyspotentiaalista liittyy tietoon ja sen avulla tehokkuuden paranemiseen

Liikenteen ennakointi, päästöjen vähentäminen, liikenneturvallisuus ja liikenteen automaatio ovat keskeisiä älykkään tieinfran ja kuljetusten ratkaisuja. Raskaan liikenteen käyttövoimien siirtyminen kohti sähköistämistä tuo älyväylien suunnitteluun yhden ohjaavan tekijän lisää. Suurten tietomäärien välitys sekä tiedon käsittely edellyttää kehitystyötä mm. älykkäässä tienvarsi-infrastruktuurissa ja tiedonsiirron tavoissa. Tavoitteena ei ole muodostaa vain testialustaa tutkimuskäyttöön, vaan kehittää elinkeinoelämän kuljetuksia sekä liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta tukeva toimintamallien ja teknologisten ratkaisujen kokonaisuus, joka parantaa elinkeinoelämän logistista kilpailukykyä ja toteuttaa vähäpäästöisyyden tavoitteita. Lopputuloksena Suomen älykkäin ja vähäpäästöisin väylä vuonna 2032

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)

**Rubrik på förslaget:**

Byggande av industrispår och terminalområde på GigaVaasas industriområde

**Motivering till förslaget:**

Hållbara och konkurrenskraftiga trafikförbindelser är ett av de viktigaste kriterierna för företag inom batteriindustrins värdekedja som överväger att etablera sig på Vasa stads och Korsholms kommuns gemensamma industriområde GigaVaasa. Spårförbindelserna har fått en allt större betydelse i strävan efter koldioxidneutral trafik före år 2045. På GigaVaasas område planeras industrispår som betjänar hela industriområdet i enlighet med de behov som kommande batteriindustri och logistikaktörer har. Utöver aktörer på industri- och logistikområdet betjänar industrispåren även andra i närområdet. Vid planeringen beaktas också möjligheten att utvidga spåren i framtiden.

Enligt planen ska banan Seinäjoki–Vasa få en ny trafikplats vid GigaVaasa längs med den nuvarande järnvägen, där ett privatspår ska svänga in på GigaVaasa-området. Industrispåren består av två spår på lastnings- och lossningsområdet, två växlar samt ett kort spår på vilket loket kan köras för att komma runt en vagngrupp. Den nya trafikplatsen erbjuder samtidigt en ny mötesplats på banavsnittet Seinäjoki-Vasa där det är långt mellan trafikplatserna och det minskar därmed störningskänsligheten på hela banavsnittet. Dessutom skapar mötesplatsen möjligheter för utveckling av persontrafiken i området och till en ny hållplats för persontrafik som skulle tillgodose pendlingstrafikens behov.

De totala kostnaderna för byggande av industrispåren uppgår till cirka 4,5 miljoner euro exkl. moms. Beslut om kostnaderna för en ny trafikplats tas separat. Förplaneringen av industrispåren är klar och närmast ska ett avtal om samprojekt ingås med Trafikledsverket. En preliminär kostnadskalkyl för trafikplatsen är 10 miljoner euro. Efter olika planeringsskeden i projektet kan byggandet av industrispår inledas under 2024 och spåren tas i bruk i början av 2026 efter att säkerhetskontrollerna har gjorts. Industrispåren är en del av ett större terminalområde.

**Kostnadskalkyl:**

4,5 M€ (industrispår) + 10 M€ (trafikplats)

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kasikäytävän kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Teollisuusraiteiston ja terminaalialueen toteuttaminen GigaVaasa-teollisuusalueelle

**Esityksen perustelu:**

Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan yhteiselle GigaVaasa-teollisuusalueelle sijoittumista harkitseville akkuteollisuuden arvoketjun yritykselle kestävä ja kilpailukykyiset liikenneyhteydet on yksi keskeisistä valintakriteereistä. Raideyhteyksien merkitys on noussut entistä tärkeämpään asemaan tavoiteltaessa siirtymistä hiilineutraaliin liikenteeseen vuoteen 2045 mennessä. GigaVaasan alueelle suunniteltu teollisuusraiteisto palvelee koko teollisuusaluetta huomioiden sinne sijoittuvan akkuteollisuuden ja logistiikkatoimijoiden tarpeet. Raiteisto palvelee lähialueella samalla myös muita kuin vain teollisuus- ja logistiikka-alueen toimijoita. Suunnitelmissa huomioidaan myös mahdollisuus raiteiston laajentamiselle tulevaisuudessa.

Suunnitelmassa Seinäjoki–Vaasa-radalle rakennetaan uusi liikennepaikka GigaVaasan kohdalle nykyisen junaradan suuntaisesti, mistä kääntyy yksityisraide GigaVaasan alueelle. Teollisuusraiteisto koostuu kahdesta kuormaus- ja purkualueen raiteesta, kahdesta vaihteesta sekä lyhyestä vetoraiteesta, joka mahdollistaa veturin kierrättämisen vaunuryhmän ympäri. Uusi liikennepaikka tarjoaa samalla uuden kohtauspaikan Seinäjoki-Vaasa rataosuudelle ja pitkälle liikennepaikkavälille pienentäen näin samalla häiriöherkkyyttä koko rataosuudella. Lisäksi kohtauspaikka luo mahdollisuudet alueen henkilöliikenteen kehittämiseksi ja tarjoaa mahdollisuuden uudelle henkilöliikenteen seisakkeelle työmatkaliikenteen tarpeisiin.

Teollisuusraiteiston rakentamisen kokonaiskustannukset ilman arvonlisäveroa ovat noin 4,5 milj. euroa. Uuden liikennepaikan perustamiseen liittyvistä kustannuksista päätetään erikseen. Teollisuusraiteiston esisuunnittelu on valmistunut ja seuraavaksi laaditaan yhteishankesopimus Väylän kanssa. Liikennepaikan toteuttamisen alustava kustannusarvio on 10 milj. euroa. Hankkeen eri suunnitteluvaiheiden jälkeen teollisuusraiteiston rakentaminen voidaan aloittaa vuoden 2024 aikana, ja käyttöönotto tapahtuu turvallisuustarkastelujen jälkeen vuoden 2026 alkupuolella. Teollisuusraiteisto on osa suurempaa terminaali-aluetta.

**Esityksen kustannusarvio:**

4,5 M€ (teollisuusraiteisto) + 10 M€ (liikennepaikka)

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utvecklingen av hamnförbindelserna och samarbetet

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av hamnarna i Vasa och Kaskö

**Motivering till förslaget:**

Farleden in till Vasa borde fördjupas bland annat för effektivisering av industrins transporter och spannmålstransporter för långväga export. Då Wärtsilä Finland Ab har flyttat sin produktion till hamnens omedelbara närhet kommer transportmängden i hamnen att öka och därmed ökar också behovet att fördjupa farleden. Många fartyg som anlöper hamnen i full last behöver ett farledsdjup på 10 meter. Vasas 9 meter djupa farled har en total längd på ca 60 km. En underhållsmuddring gjordes i farleden år 2004.

Projektet omfattar muddring och deponering för att öka seglationsdjupet i farleden till 10,0 m samt ändring av märkningarna. De stora industriella investeringar som planeras för Vasa (t.ex. batteriindustrin) accentuerar vikten av att utveckla verksamhetsförutsättningarna för Vasa hamn. Utredningsplanen för projektet blev klar 2020 och kostnadskalkylen för åtgärderna är enligt den cirka 5 miljoner euro. I projektet ingår dessutom muddrings-, deponerings- och kajarbeten i Vasa hamn och kostnaderna för dem beräknas till cirka 2,7 miljoner euro. För dessa kostnader svarar Kvarken Ports Ltd. Dessutom finns det behov av att bredda de smalaste delarna av farlederna in till Vasa. Detta på grund av att den nya generationens ro-ro-fartyg med en bredd på 35 meter tagits i bruk i trafiken på Bottenviken. Vasa farled är alltså otillräckligt dimensionerad för dessa fartyg. Kostnadskalkylen för projektet är ca 3,5 miljoner euro och det ingår i projektkorg 1A i investeringsprogrammet för statens trafikledsnät.

Kaskö hamn är en av landets viktigaste exporthamnar för sågade trävaror och cellulosa. Hamnen har också specialiserat sig på hantering av kemiindustri- och bulkfrakt. Från Kaskö exporteras massa och sågade trävaror ut i Europa och sågvaror ändra till Afrika. Trafikmängderna i Kaskö hamn har ökat med 25 % under de senaste fyra åren. Den årliga trafikmängden är för närvarande 1,26 miljoner ton. Kaskö djupfarled och hamnbassäng borde fördjupas till 11,0 meter. Detta skulle möjliggöra en fördubbling av fartygens last, vilket skulle öka kostnadseffektiviteten och minska trafikutsläppen. Kostnadskalkylen för projektet är 7,0 miljoner euro av vilket statens andel är högst 50 %. Eftersom betydande satsningar på vätgasproduktion planeras i Kristinestad/Björnö hamn bör en sannolik etablering av en LNG-terminal i hamnen samt de underhållskrav detta ställer på farled och annan infrastruktur infogas i planen.

**Kostnadskalkyl:**

12 M€

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Satamayhteyksien ja -yhteistyön kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Vaasan ja Kaskisten satamien kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Vaasan meriväylää tulisi syventää muun muassa teollisuuden kuljetusten ja viljan kaukoviennin kuljetusten tehostamiseksi. Wärtsilä Finland Oy:n tuotannon siirtyminen sataman välittömään läheisyyteen lisää jatkossa sataman kuljetusmääriä ja sitä kautta myös väylän syvennystarvetta. Useat täydessä lastissa satamaan tulevat laivat tarvitsevat kymmenen metrin väyläsyvyyden. Vaasan 9 metrin väylän kokonaispituus on n. 60 km. Väylällä on tehty kunnostusruoppaus vuonna 2004.

Hanke käsittää väylän syventämiseen 10,0 m kulkusyvyyteen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä merkinnän muutokset. Vaasan seudulle suunnitteilla olevat suuret teolliset investoinnit (esim. akkuteollisuus) korostavat Vaasan sataman toimintaedellytysten kehittämisen tärkeyttä. Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut 2020 ja sen mukainen kustannusarvio toimenpiteille on noin 5 milj. euroa. Lisäksi hankkeeseen liittyy Vaasan sataman ruoppaus-, läjitys- ja laiturityöt, joiden kustannusarvio on noin 2,7 milj. euroa. Näistä kustannuksista vastaa Kvarken Ports Ltd. Lisäksi on tarvetta Vaasan väylien kapeimpien osien leventämiseen. Tämä liittyy uuden polven ro-ro-alusten, joiden leveys on 35 metriä, käyttöönottoon Perämeren liikenteessä. Vaasan väylä on mitoitukseltaan lähtökohtaisesti riittämätön näiden alusten käyttöön. Hankkeen kustannusarvio on noin 3,5 milj. euroa ja se sisältyy Valtion väyläverkon investointiohjelman 2023–2030 koriin 1A.

Kaskisten satama on yksi maamme tärkeimmistä sahatavaran ja sellun viennin satamista, joka on erikoistunut myös kemianteollisuuden ja bulkrahdin käsittelyyn. Kaskisista viedään sellua ja sahatavaraa eri puolille Eurooppaa, ja sahatavaraa kuljetetaan aina Afrikkaan saakka. Kaskisten sataman liikennemäärät ovat kasvaneet 25 % neljän viimeisen vuoden aikana. Liikennemäärä on tällä hetkellä 1,26 miljoona tonnia vuodessa. Kaskisten syväväylää ja satama-allasta pitäisi syventää 11,0 metriin. Tämä mahdollistaa alusten lastikoon kaksinkertaistamisen lisäen kustannustehokkuutta ja vähentäen liikennepäästöjä. Hankkeen kustannusarvio on 7,0 M€, josta valtion osuus maksimissaan 50 %. Koska Kristiinankaupunkiin/Karhusaaren satamaan suunnitellaan huomattavia panostuksia vedyntuotantoon, on todennäköisen LNG-termiinalin perustaminen satamaan sekä siitä koituvat väylän ja muun infrastruktuurin kunnossapitovaatimukset lisättävä suunnitelmaan.

**Esityksen kustannusarvio:**

12 M€



### Förslaget tema:

Tillgänglighet / Utvecklingen av hamnförbindelserna och samarbetet

### Rubrik på förslaget:

Förbättring av förbindelserna till hamnarna i Österbotten

### Motivering till förslaget:

Målet med att utveckla **stamväg 68** är att göra trafiken smidigare för den tunga trafiken. Projektet förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för stamvägens influensområde, hamnen och den industri som verkar i hamnområdet. De åtgärder som behövs är bland annat förnyande och breddning av broar samt förbättring av anslutningsarrangemang. Dessutom måste plankorsningar ändras för att förbättra trafiksäkerheten och anslutningar till enskilda vägar avlägsnas och ersättas med nya parallella väglösningar. Kostnadskalkylen för projektet är cirka 6,8 miljoner euro.

Sydbottenbanans dåliga skick har gjort att transporter har överförs från järnväg till väg på **stamväg 67** och de riskfyllda plankorsningarna ökar risken för olyckor i banans och stamvägens gemensamma terrängkorridor. Målet med utvecklingen av stamväg 67 är att förbättra smidigheten i trafikflödet och säkerheten på den livligt trafikerade tvåfältsvägen genom att ersätta plankorsningar med planskilda anslutningar och bygga ett körfält till. Utarbetandet av en utredningsplan och miljökonsekvensbedömning för stamvägen påbörjades år 2020. En preliminär kostnadskalkyl för hela projektet ligger, beroende på vilket alternativ som förverkligas, mellan 140 och 195 miljoner euro.

**Stamväg 63:s** betydelse för trafiken mellan landskap och mellan olika delar av landet har ökat i takt med att vägen har förbättrats. I synnerhet de logistiska transporterna inom näringslivet använder rutten från Mellersta och Norra Österbotten till Södra Österbotten och därifrån vidare till hamnarna på västkusten. På avsnittet Ena-Kaustby (ca 12 km) är trafiksäkerheten fortfarande bristfällig. Planeringen av vägavsnittet har fortfarande inte påbörjats och borde inledas omedelbart. Kostnadsberäkningen för främjande av planeringen är cirka 300 000 euro.

Målet med projektet **Vasa hamnväg** är att finna en mer funktionell förbindelse till Vasklot hamn i Vasa och på det sättet utveckla det logistiska systemet i området. Avsikten är att skapa en vägförbindelse som effektivt förbinder Vasklot hamn, logistikcentret samt GigaVaasa industriområde med varandra och samtidigt med det riksomfattande huvudvägnätet. GigaVaasa storindustriområde vid gränsen mellan Vasa stad och Korsholms kommun kommer att medföra en betydande trafikökning i området.

### Kostnadskalkyl:

### **Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Satamayhteysien ja -yhteistyön kehittäminen

### **Esityksen otsikko:**

Pohjanmaan satamiin johtavien yhteyksien parantaminen

### **Esityksen perustelu:**

**Kantatie 68** kehittämisen tavoitteena on raskaan liikenteen sujuvuuden parantaminen. Hanke parantaa kantatien vaikutusalueen, sataman ja sataman alueella toimivan teollisuuden saavutettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Tarvittavia toimenpiteitä on muun muassa siltojen uusiminen ja leventäminen sekä liittymäjärjestelyjen parantaminen. Lisäksi tasoliittymiä on järjesteltävä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantamiseksi ja yksityisteliittymiä on poistettava uusilla rinnakkaistiejärjestelyillä. Hankkeen kustannusarvio on noin 6,8 milj. euroa.

Suupohjan radan heikko kunto on siirtänyt kuljetuksia radalta kumipyörille **kantatielle 67** ja radan turvattomat tasoristeykset lisäävät onnettomuusriskiä radan ja kantatien yhteisessä maastokäytävässä. Kt67 kehittämisessä tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vilkkaasti liikennöidyllä kaksikaistaisella tieosuudella korvaamalla tasoliittymiä eritasoliittymillä ja rakentamalla tielle toinen ajorata. Kantatien yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin laatiminen on aloitettu vuonna 2020. Koko hankkeen alustava kustannusarvio on toteutettavasta vaihtoehdosta riippuen noin 140–195 M€.

**Kantatie 63** merkitys maakuntien ja valtakunnanosien välisessä liikenteessä on lisääntynyt tien parantumisen myötä. Erityisesti elinkeinoelämän logistiset kuljetukset käyttävät reittiä Keski- ja Pohjois-Pohjanmaalta Etelä-Pohjanmaalle ja sieltä edelleen länsirannikon satamiin suuntautuvassa liikenteessä. Ina-Kaustinen välisellä osuudella (n. 12 km) liikenneturvallisuus on edelleen puutteellinen. Tieosuuden suunnittelu on vielä käynnistämättä ja se tulisi käynnistää välittömästi. Kustannusarvio suunnittelun edistämiseksi on noin 300 000 euroa.

**Vaasan satamatiehankkeen** tavoitteena on löytää nykyistä toimivampi yhteys Vaasan Vaskiluodon satamaan ja näin kehittää alueen logistista järjestelmää. Tarkoituksena on luoda tieyhteys, joka kytkee tehokkaasti Vaskiluodon sataman, logistiikkakeskuksen sekä GigaVaasa-teollisuusalueen toisiinsa ja samalla valtakunnan päätieverkkoon. Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan rajalle sijoittuva GigaVaasan suurteollisuusalue tulee lisäämään alueen liikennettä merkittävästi.

### **Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utvecklingen av hamnförbindelserna och samarbetet

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av Sydbottenbanan

**Motivering till förslaget:**

Sydbottenbanan (Seinäjoki–Kaskö) är 114 kilometer lång och har närmare 160 plankorsningar. Längs banan finns en koncentration av produktion inom skoglig bioekonomi, mekanisk träförädling samt maskin- och metallindustri. Lastnings- och lossningsplatsen för virke i Östermark blev klar år 2021. Sydbottenbanans ändstation är Kaskö hamn, genom vilken det fraktas över en miljon ton gods per år. Hamnen är en TEN-T-hamn som ingår i det transeuropeiska trafiknätet. Sydbottenbanan är en kritisk framgångsfaktor för Kaskö hamn.

Reparationen av Sydbottenbanan har försummats, överbyggnaden är redan 60 år gammal. Banan är alltså i omedelbart behov av istandsättning. Utvecklingen av Sydbottenbanan kan motiveras på många sätt. Banan är inte längre lågtrafikerad, då transportmängden var nästan 400 000 ton år 2021 . I Finland finns det 20 mer lågtrafikerade banor i bruk. Med tanke på försörjningsberedskapen garanterar banan de inhemska virkestransporterna från Sydösterbotten. Just nu är det ytterst viktigt att säkerställa tillgången till inhemskt virke. I september 2022 meddelade Metsä Board att man inleder planeringen av en ny kartongfabrik på industriområdet i Kaskö. Också med tanke på säkerhets- och försvarsaspekter är en logistisk förbindelse till Kaskö viktig. Också försvarsmakten förordar att banan förbättras.

En investering i grundläggande reparation av Sydbottenbanan skulle innebära en finansiering på sammanlagt cirka 45 miljoner euro, vilket är mindre än de alternativa kostnaderna skulle vara för avlägsnande av banan (47 M€). Kostnaderna för den grundläggande reparationen skulle kunna förläggas över en period på tre år (5+20+20 M€). Med denna investering skulle banan kunna vara trafikerbar i 20-30 år framöver.

**Kostnadskalkyl:**

45 M€

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Satamayhteysien ja -yhteistyön kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Suupohjan radan kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Suupohjan rata (Seinäjoki–Kaskinen) on pituudeltaan 114 kilometriä ja radalla lähes 160 tasoristeystä. Radan varteen on keskittynyt metsäbiotalouden tuotantoa, mekaanista puunjalostusta sekä kone- ja metalliteollisuutta. Teuvan puutavaran lastaus- ja kuormauspaikka valmistui vuonna 2021. Suupohjan rata päättyy Kaskisten satamaan, jonka kautta viedään yli miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa. Satama on TEN-T-satama kuului EU:n yhteiseen liikenneverkkoon. Suupohjan rata on Kaskisten satamalle kriittinen menestystekijä.

Suupohjan radan korjausta laiminlyöty, päällysrakenteen ikä on jo 60 vuotta. Rata onkin välittömän korjauksen tarpeessa. Suupohjan radan kehittämiseksi on useita perusteluja. Rata ei ole enää vähäliikenteinen, kuljetusmäärä oli vuonna 2021 jo lähes 400 000 tonnia. Suomessa on toiminnassa 20 vähäliikenteisempää rataa. Huoltovarmuuden näkökulmasta rata takaa kotimaisen puun kuljetukset Suupohjasta. Kotimaisen puun saatavuuden varmistaminen on tällä hetkellä keskeisessä asemassa. Syyskuussa 2022 Metsä Board tiedotti käynnistävänsä uuden kartonkitehtaan rakentamisen esisuunnittelun Kaskisten tehdasalueelle. Myös turvallisuuden ja puolustuksen näkökulmasta logistinen yhteys Kaskisiin on tärkeä. Puolustusvoimat puoltaakin radan parantamista.

Suupohjan radan peruskorjausinvestointi edellyttäisi yhteensä noin 45 M€ rahoitusta, mikä on vähemmän kuin radan poistosta aiheutuvat vaihtoehtoiskustannukset (47 M€). Peruskorjausinvestoinnin kustannukset voitaisiin ajoittaa kolmen vuoden ajanjaksolle (5+20+20 M€). Tällä peruskorjausinvestoinnilla rata pysyisi liikennöintikunnossa seuraavat 20-30 vuotta.

**Esityksen kustannusarvio:**

45 M€

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Stärkande av flygtrafikens konkurrenskraft

**Rubrik på förslaget:**

Förbindelser från flygplatserna i landskapet till internationella hubbar för att säkra exportföretagens konkurrenskraft

**Motivering till förslaget:**

Företagen inom exportindustrin har rentav en större betydelse för Finlands samhällsekonomi än man tidigare trott. Enligt en utredning från 2018 genererar företagen inom exportindustrin direkt och indirekt över 46 procent av Finlands bruttonationalprodukt. Nästan 1,1 miljoner finländare kan tacka exportindustrin för sin arbetsplats. Tio arbetstillfällen inom exportindustrin skapar 13 arbetstillfällen inom andra branscher. Exportindustrin ger dessutom årligen landet skatteintäkter på nästan 30 miljarder euro.

För exporten är det ytterst viktigt att förbindelserna från Finland till de globala marknaderna är smidiga. En god tillgänglighet bidrar till en fungerande internationell handel, tryggar affärsverksamheten, förbättrar områdets image i den internationella affärsverksamheten och påverkar företagens etablerings- och investeringsbeslut. Numera är smidiga flygförbindelser till och från regionen ett livsvillkor för god tillgänglighet och en framgångsrik exportindustri.

I Österbotten är exportens andel av företagens omsättning ungefär 75 %, dvs. cirka 5 miljarder euro. Det finns två flygplatser i Österbotten och de är båda nödvändiga för den internationella affärsverksamheten. Vasa flygplats är den femte största i Finland och valdes av Finavia till årets flygplats år 2017. Karleby-Jakobstads flygplats har en stor betydelse för de många internationella företagen i området. Båda flygplatserna har verkningar också utanför landskapsgränserna.

I följande regeringsprogram måste det finnas en fungerande och bestående lösning för att upprätthålla och utveckla ett flygplatsnät som täcker hela landet. Ett funktionellt flygplatsnätverk är som ett blodkärssystem som får Exportfinlands hjärta att slå.

**Kostnads kalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kilpailukykyisen lentoliikenteen vahvistaminen

**Esityksen otsikko:**

Vientiyritysten kilpailukykyyn varmistavat yhteydet maakunnan kentiltä kansainvälisiin hubeihin

**Esityksen perustelu:**

Vientiteollisuuden yrityksillä on jopa suurempi vaikutus Suomen kansantalouteen kuin on aiemmin arvioitu. Vuonna 2018 tehdyn selvityksen mukaan vientiteollisuuden yritykset luovat suoraan ja välillisesti yli 46 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta. Lähes 1,1 miljoonalla suomalaisella on työpaikka vientiteollisuuden ansiosta. Kymmenen työpaikkaa vientiteollisuudessa luo 13 työpaikkaa muilla toimialoilla. Verotuloja vientiteollisuus tuo Suomeen vuosittain lähes 30 miljardia euroa.

Vienti-Suomen toimintaedellytyksien kannalta on erittäin tärkeää, että Suomesta on sujuvat yhteydet globaaleille markkinoille. Hyvä saavutettavuus vaikuttaa kansainvälisen kaupan toimivuuteen ja liiketoiminnan varmuuteen, alueen imagoon kansainvälisessä liiketoiminnassa sekä yritysten sijoittumis- ja investointipäätöksiin. Tänä päivänä sujuvat lentoyhteydet alueelta ja alueelle ovat hyvän saavutettavuuden ja menestyvän vientiteollisuuden elinehto.

Pohjanmaalla viennin osuus yritysten liikevaihdosta on noin 75 % eli noin 5 mrd. euroa. Pohjanmaalla on kaksi lentoasemaa ja ne ovat välttämättömyys alueen kansainväliselle liiketoiminnalle. Vaasan lentoasema on Suomen viidenneksi suurin lentoasema, ja se valittiin Finavian vuoden lentoasemaksi vuonna 2017. Kokkola-Pietarsaaren lentoasemalla on suuri merkitys sen toiminta-alueen lukuisille kansainvälisille yrityksille. Molempien lentoasemien vaikutukset ulottuvat myös maakuntarajojen ulkopuolelle.

Tulevan hallitusohjelmassa täytyy löytää toimiva ja pysyvä ratkaisu koko maan kattavan lentoasemaverkoston ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Toimiva lentoasemaverkosto on verisuonisto, jonka ansiosta vienti-Suomen sydän sykkii voimakkaasti.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Stärkande av flygtrafikens konkurrenskraft

**Rubrik på förslaget:**

Främjande av förutsättningarna för elflyg

**Motivering till förslaget:**

Den snabba tekniska utvecklingen inom luftfarten gör framtidens flygtrafik mer kundorienterad, kostnadseffektiv och ren. Eldriven flygtrafik är en viktig del av det regionala flygets framtid. Ett regionalt elflyg är den nya tidens transportmedel som kan utgöra ett komplement mellan privat och offentlig trafik. Det lämpar sig för små passagerarmängder och kan bedrivas lönsamt på kortare sträckor jämfört med traditionell kommersiell flygtrafik. Eldriven flygtrafik kan ersätta andra transportmedel på vissa sträckor men oftast utgör den en del av en ny slags resekedjor. Elflyget bidrar till den regionala flygtrafiken med ett nytt utbud som hittills har varit rätt begränsat.

En mycket betydelsefull fördel med elflyg är att det är utsläppsfritt under flygningen. Elproduktionen i Norden är huvudsakligen koldioxidneutral så den regionala flygtrafikens klimatpåverkan kommer att minska betydligt. Kännetecknande för den eldrivna flygtrafiken är att den betjänar ett mindre passagerarantal, 10–20 personer, på flygresor upp till 400 km. Den nuvarande flygtrafiken bygger på volymbusiness och lämnar därmed en lucka som elflygtrafiken kan fylla. Finland och Sverige är till arealen stora länder med låg befolkningstäthet. I båda länderna finns exportindustri på olika håll i landet, i betydande omfattning också i Kvarkenområdet. Det ger upphov till ett nödvändigt behov av flygtrafik som inte kan tillgodoses på bästa sätt med dagens flygutbud. Därför bör ibruktagandet av elflyg främjas så snabbt som möjligt.

I följande regeringsprogram vore det skäl att inse att det nu är rätt tid att utveckla nya koncept för flygtrafiken. Det kan vara bra att till en början utveckla utbudet för mindre volymer med en traditionell flygplansflotta som lämpar sig för efterfrågan och sedan stegvis gå över till elflyg när de nya flygmaskinerna kommit ut på marknaden.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kilpailukykyisen lentoliikenteen vahvistaminen

**Esityksen otsikko:**

Sähköisen lentoliikenteen edellytysten edistäminen

**Esityksen perustelu:**

Ilmaliikenteen nopea teknologinen kehitys tekee tulevaisuuden ilmaliikenteestä asiakaslähtoisempää, kustannustehokkaampaa ja puhtaampaa. Sähköinen ilmaliikenne on tärkeä osa alueellisen lentämisen tulevaisuutta. Sähköinen alueellinen ilmaliikenne on uuden ajan liikennemuoto, joka sopii täydentäjäksi yksityisen ja julkisen liikenteen välimaastoon. Se soveltuu pienehköille matkustajamäärille ja sillä voidaan operoida kannattavasti lyhyehköjä matkoja verrattuna perinteiseen kaupalliseen ilmaliikenteeseen. Sähköinen ilmaliikenne korvaa muita liikennemuotoja joillakin matkoilla, mutta useimmin se on osana uudenlaisia matkaketjuja. Alueelliseen ilmaliikenteeseen syntyy uutta tarjontaa, kun tähän asti se on ollut hyvin rajallista.

Erittäin merkittävä etu sähköisellä ilmaliikenteellä on sen päästöttömyys lennon aikana. Pohjoismaiden sähköntuotanto on valtaosin hiilineutraalia, jolloin alueellisten lentojen ilmastovaikutukset tulevat vähenemään merkittävästi. Tyypillistä sähköiselle ilmaliikenteelle on sen soveltuvuus palvella pienehköjä, 10–20 hengen matkustajamääriä, noin 400 km:iin ulottuvilla lentomatkoilla. Se tulee täyttämään sen aukon, jonka nykyinen volyymibisnekseen perustuva lentoliikenne jättää. Suomi ja Ruotsi ovat pinta-alaltaan suuria maita, joissa on alhainen väestötiheys. Molemmissa on vientiteollisuutta eri puolilla maita, merkittävästi myös Merenkurkun alueella. Se generoi välttämättömiä lentämisen tarpeita, joita ei tämän hetken lentotarjonnalla pystytä tyydyttämään parhaalla tavalla. Sen takia sähköisen ilmaliikenteen käyttöönottoa olisi edistettävä mahdollisimman nopeasti.

Tulevassa hallitusohjelmassa olisikin syytä tunnistaa, että nyt on oikea aika kehittää ilmaliikenteeseen uusia toimintamalleja. Tarjonnan kehittäminen pienehköille volyymeille kannattaa aloittaa jo perinteisellä kysyntään sopivalla lentokalustolla ja siirtyä vaiheittain sähköiseen lentämiseen uuden ajan koneiden tultua markkinoille.

**Esityksen kustannusarvio:**



**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utveckling av förbindelserna till tillväxtcentra

**Rubrik på förslaget:**

Åtgärder på utvecklingskorridoren Vasa-Seinäjoki-Jyväskylä (banan och rv 18)

**Motivering till förslaget:**

Förbindelseleden består av riksväg 18 samt en spårförbindelse från Vasa till Seinäjoki och därifrån via Etseri och Haapamäki till Jyväskylä. Förbindelseleden går genom sex pendlingsområden vars kommuner har cirka 350 000 invånare. Universiteten finns i båda ändarna av leden, i Vasa och i Jyväskylä, och dessutom finns det ett universitetscenter för fyra partnerskapsuniversitet i Seinäjoki.

En stor andel av trafiken mellan dessa landskapscentrum sker mellan Vasa och Seinäjoki. Tågtrafiken utgör också en betydande andel av färdställen på sträckan. Av vägtransporterna är det handels transporter, jordbruks-, skogs- och metalltransporter samt transporter för den tekniska industrin som dominerar. Mellan landskapscentrumen finns nationellt kända resmål, som Kyrö Distillery i Storkyro, bybutiken i Tuuri och Etseri djurpark. Också färjeförbindelsen mellan Vasa och Umeå och flygförbindelsen mellan Vasa och Stockholm lockar passagerare från ett större influensområde.

Trafiksäkerheten försämras av infrastrukturens skick, anslutningstätheten och plankorsningarna. Åtgärdsprogrammet för förbindelseleden består av tre åtgärdshelheter. 1) Åtgärder som förbättrar tillgängligheten mellan landskapscentrumen och förkortar restiderna samt förbättrar kollektivtrafikens servicenivå, 2) åtgärder som gör vägtrafiken smidigare, säkrare och mer hållbar samt ökar möjligheterna till jämn fart för vägtransporter samt 3) åtgärder som gör sträckan till en tydligare del av mer omfattande tvärkorridorer.

Åtgärder som ska prioriteras är utvecklingen av sträckan Seinäjoki–Jyväskylä, förbättringsåtgärder på banavsnittet Vasa–Seinäjoki samt elektrifiering av banan Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki. Åtgärderna ger bättre servicenivå för kollektivtrafiken, kortare restider och bättre trafiksäkerhet.

**Kostnads kalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kasvukeskusyhteyksien kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä –kehityskäytävän toimenpiteet (rata ja vt18)

**Esityksen perustelu:**

Yhteysväli koostuu valtatiestä 18 sekä ratayhteydestä Vaasasta Seinäjoelle ja sieltä Ähtärin ja Haapamäen kautta Jyväskylään. Yhteysväli kulkee kuuden työssäkäyntialueen kautta ja sen kunnissa asuu noin 350 000 asukasta. Yliopistot sijaitsevat yhteysvälin päissä Vaasassa ja Jyväskylässä, minkä lisäksi Seinäjoella on neljän kumppaniyliopiston muodostama yliopistokeskus.

Merkittävä osuus yhteysvälin maakuntakeskusten välisestä liikenteestä sijoittuu Vaasan ja Seinäjoen välille. Junaliikenteellä on myös merkittävä kulkutapaosuus tällä yhteysvälinällä. Tiekuljetuksissa yhteysvälinällä korostuvat kaupan, maatalouden, metsä-, metalli- ja teknologiateollisuuden kuljetukset. Maakuntakeskusten välillä on valtakunnallisesti tunnettuja matkailukohteita, kuten Kyrö Distillery Isossakyrössä, Tuurin kyläkauppa ja Ähtärin eläinpuisto. Lisäksi laivayhteys Vaasasta Uumajaan ja lentoyhteys Vaasasta Tukholmaan houkuttelevat matkustajia laajemmalla vaikutusalueella.

Yhteysvälinällä liikenneturvallisuutta heikentävät infrastruktuurin kunto, liittymätiheys ja tasoristeykset. Yhteysvälin toimenpideohjelma koostuu kolmesta toimenpidekokonaisuudesta. 1) Toimenpiteet, jotka parantavat maakuntakeskusten välistä saavutettavuutta ja lyhentävät matka-aikoja sekä parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa, 2) Toimenpiteet, jotka parantavat tieliikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja kestävyyttä sekä lisäävät tiekuljetusten mahdollisuutta tasaiseen nopeuteen sekä 3) Toimenpiteet, joiden avulla yhteysvälistä muodostuu nykyistä selkeämmin osa laajempia poikittaiskäytäviä.

Priorisoitavia toimenpiteitä ovat Seinäjoki–Jyväskylä–välin tieyhteyden kehittäminen, Vaasa–Seinäjoki-radan parantamistoimenpiteet sekä Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki-ratayhteyden sähköistäminen. Toimenpiteet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa, lyhentävät matka-aikoja ja parantavat liikenneturvallisuutta.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Utveckling av förbindelserna till tillväxtcentra

**Rubrik på förslaget:**

Utveckling av huvudbanan och dess anslutningsförbindelser

**Motivering till förslaget:**

I juli 2021 godkände riksdagen den första trafiksystemplanen för 12 år (Trafik 12) och i januari 2022 offentliggjorde Trafikledsverket investeringsprogrammet för statens trafikledsnät för åren 2022–2029. Trafikledsverkets investeringsprogram ger de politiska beslutsfattarna en investeringsordning som bygger på kritiska transportbehov. Hälften av finländarna bor längs huvudbanan och dess betydelse för Finlands ekonomi är sällsynt stor. Huvudbanan har landets livligast trafikerade banavsnitt för person- och godstrafik. För huvudbanans del innehåller investeringsprogrammets projektkorg 1A den tredje fasen av Helsingfors/Böle-Riihimäki längs huvudbanan och investeringen i Tammerfors personbangård. I projektkorg 1B finns dessutom en grundlig förbättring av huvudbanan på sträckan Helsingfors-Tammerfors.

En brist i investeringsprogrammet är att huvudbanans avsnitt Tammerfors-Uleåborg saknas i projektkorgarna. På bansträckan finns problem med framkomlighet i synnerhet mellan Tammerfors och Seinäjoki och i Uleåborgsregionen. Bansträckan saknas i programmet trots att både nationell och EU-finansiering redan har anvisats för utvecklingsplanering av den. Grunden för genomförande av spårinvesteringar bör vara en långsiktig trafiksystemplan, där projektens stora internationella slagkraft beaktas. Vår trafikpolitik är fortfarande för mycket inriktad på huvudstadsregionen.

Österbottens förbund anser att utvecklingen av TEN-T-nätet är av största vikt för landskapen. TEN-T-förordningen kommer att få en indelning i tre kategorier: stomnätet 2030, det utvidgade stomnätet 2040, det övergripande nätet 2050. Stomnätskorridoren Nordsjön–Baltikum förlängs via Finland till Luleå stomhamn i Sverige. Då blir Finlands huvudbana nätets stomnätskorridor i norr. Utvecklingsprojekt längs stomnätskorridorerna bör prioriteras nationellt. Projekt i det utvidgade nätet får inte gå före stomnätsprojekt eller bromsa förverkligandet av stomnätet 2030. Denna synvinkel bör beaktas bättre också vid uppdateringen av Trafik 12-planens investeringsprogram. Som en del av utvecklingen av huvudbanan måste också banavsnitt som får trafik från och matar trafik till huvudbanan beaktas och utvecklas, t.ex. banavsnittet Tammerfors-Björneborg/Raumo, Vasa-Seinäjoki samt Jyväskylä.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kasvukeskusyhteyksien kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Pääradan ja sen liityntäyhteyksien kehittäminen

**Esityksen perustelu:**

Heinäkuussa 2021 eduskunta hyväksyi ensimmäisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) ja tammikuussa 2022 Väylävirasto julkisti valtion väyläverkon investointiohjelman vuosille 2022–2029. Väyläviraston investointiohjelma antaa vahvan kriittisiin liikennetarpeisiin perustuvan investointijärjestyksen poliittiseen päätöksentekoon. Puolet suomalaisista asuu pääradan varrella, ja sen merkitys Suomen taloudelle on ainutlaatuisen suuri. Pääradalta löytyvät maan vilkkaimmat henkilö- ja tavaraliikenteen rataosuudet. Pääradan osalta investointiohjelman 1A-korissa ovat rataverkolla pääradan Helsinki/Pasila-Riihimäki 3. vaihe ja Tampereen henkilöratapihan investointi. Korissa 1B on puolestaan pääradan Helsinki-Tampere-peruskorjaus.

Investointiohjelman puutteena on pääradan Tampere-Oulu-yhteysvälin puuttuminen koreihin sijoitetuista kohteista. Ratayhteydellä on välityskykyongelmia erityisesti Tampere-Seinäjoki - välillä ja Oulun seudulla. Se puuttuu ohjelmasta, vaikka sen kehittämissuunnitteluun on jo osoitettu sekä kansallista että EU-rahoitusta. Raideinvestointien toteutuksen perustana tulee pitää pitkäjänteistä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, missä otetaan huomioon hankkeiden laaja kansallinen vaikuttavuus. Liikennepolitiikkamme on yhä liian pääkaupunkiseutupainotteista.

Pohjanmaan liitto pitää TEN-T-verkon kehittämistä maakuntien kannalta ensiarvoisen tärkeänä. TEN-T-asetukseen on tulossa jako kolmeen kategoriaan: ydinverkko 2030, laajennettu ydinverkko 2040, kattava verkko 2050. Pohjanmeri–Baltia-ydinverkkokäytävää jatketaan Suomen kautta Ruotsin Luulajan ydinsatamaan. Näin pääradasta on tulossa verkon pohjoinen ydinverkkokäytävä. Ydinverkkokäytävillä olevilla hankkeilla tulee olla prioriteetti kansallisessa kehittämisessä. Laajennetun ydinverkon hankkeet eivät saa mennä ydinverkkohankkeiden edelle eivätkä hidastaa ydinverkon 2030 toteuttamista. Tämä näkökulma on huomioitava vahvemmin myös Liikenne12-suunnitelman investointiohjelman päivittämisessä. Pääradan kehittämisen osana pitää myös huomioida ja kehittää pääradasta liikennettä saavia ja liikennettä syöttäviä rataosuuksia kuten Tampere-Pori/ Rauma -ratayhteys, Vaasa-Seinäjoki-ratayhteys sekä Jyväskylän ratayhteys.

**Esityksen kustannusarvio:**

**Förslaget tema:**

Tillgänglighet / Utveckling av förbindelserna till tillväxtcentra

**Rubrik på förslaget:**

Utvecklingsåtgärder på rv 3 Tammerfors-Vasa

**Motivering till förslaget:**

Riksväg 3 Tammerfors–Vasa har en viktig nationell och landskapsöverskridande roll som förmedlare av trafik i syd-nordlig riktning. På vägvägnittet är problemen med trafiksäkerhet, smidighet och generell kvalitet avsevärda. Vägen är 250 km lång och en del av det övergripande TEN-T-nätet. Trafikmängderna är störst i Vasa och Ylöjärvi (10 000–17 000 fordon/dygn). Vägen har problematiska trafikförhållanden i synnerhet mellan Tammerfors och Ikalis, vid Ikalis samt mellan Laihela och Vasa.

Smidigheten lider av att hastighetsnivåerna varierar. Orsaken till detta är tätorter, krokig väg, avsaknad av filarrangemang vid anslutningar samt det stora antalet anslutningar till enskilda vägar. På vägvägnittet sker det årligen ungefär 30 olyckor som leder till personskador: cirka 3 personer dör och ett 30-tal personer skadar sig. Målet med att utveckla avsnittet är att bidra till kostnadseffektiva och mer punktliga transporter för näringslivet, minimera restiderna och göra dem förutsebara samt att minska antalet allvarliga trafikolyckor. Under den första fasen av förbindelseledens utveckling ska omkörningsfälten få mitträcken, nya mitträcksförsedda omkörningsfält byggas, antalet anslutningar till enskilda vägar minskas genom parallella vägarangemang samt anslutningsarrangemang och planskilda anslutningar förbättras vid rv 19- och rv 18-korsningarna.

Planeringsberedskapen för projektets första fas är god och många av delprojekten skulle det vara möjligt att börja bygga direkt. För närvarande pågår byggande av en omfartsväg i Tavastkyro. Största delen av vägplanerna har godkänts eller väntar på godkännande. Genomförandet projektet ger näringslivets arbets-, ärende-, varu- och turismtrafik bättre förhållanden och undanröjer flaskhalsarna vid Jalasjärvi och Laihela. Dessutom förbättrar anslutnings- och omkörningsfältarrangemangen trafikens smidighet och trafiksäkerheten förbättras med ungefär 20 %. Kostnadskalkylen för projektets första fas är cirka 65 miljoner euro.

**Kostnadskalkyl:**

65 M€

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Kasvukeskusyhteyksien kehittäminen

**Esityksen otsikko:**

Vt3 yhteysvälin Tampere-Vaasa kehittämistoimenpiteet

**Esityksen perustelu:**

Valtatiellä 3 Tampere–Vaasa on tärkeä valtakunnallinen ja ylimaakunnallinen rooli etelä-pohjoissuuntaisen liikenteen välittäjänä. Tieosuudella on merkittäviä ongelmia liikenneturvallisuudessa, liikenteen sujuvuudessa ja yleisessä laatussa. Tieosuuden pituus on 250 km ja se on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Liikennemäärät ovat suurimpia Vaasassa ja Ylöjärvellä (10 000–17 000 autoa/vrk). Tiellä on liikennöitävyyso ongelmia erityisesti Tampereen ja Ikaalisten välillä, Ikaalisten kohdalla sekä Laihian ja Vaasan välillä.

Liikennöitävyyttä haittaavat nopeustason vaihtelut. Syynä ovat taajamat, tien mutkaisuus, liittymistä puuttuvat kaistajärjestelyt sekä yksityistieliittymien suuri määrä. Tieosuudella tapahtuu joka vuosi noin 30 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee noin 3 ja loukkaantuu noin 30 ihmistä. Yhteysvälin kehittämisen tavoitteena on elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja täsmällisyyden tukeminen, matka-ajan minimointi ja sen hyvä ennakoitavuus sekä vakavien liikenneonnettomuuksien vähentäminen. Yhteysvälin kehittämisen 1. vaiheen aikana muutettaisiin ohituskaistoja keskikaiteellisiksi, rakennettaisiin uusia keskikaiteellisia ohituskaistoja, vähennettäisiin yksityistieliittymien määrää rinnakkaistiejärjestelyin sekä parannettaisiin liittymäjärjestelyjä ja eritasoliittymiä vt19 ja vt8 risteyksissä.

Hankkeen 1. vaiheen suunnitelmavalmius on hyvä ja rakentaminen olisi mahdollista käynnistää välittömästi useiden osahankkeiden osalta. Parhailaan yhteysvälillä on käynnissä Hämeenkyrön ohitustien rakentaminen. Tiesuunnitelmista suurin osa on hyväksytty tai hyväksyttävänä. Hankkeen toteuttaminen parantaa elinkeinoelämän työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteita ja poistaa Jalasjärven ja Laihian kohtien pullonkaulat. Lisäksi liittymä- ja ohituskaistajärjestelyt edistävät liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuus paranee noin 20 %. Yhteysvälihanke 1. vaiheen kustannusarvio on noin 65 milj. euroa.

**Esityksen kustannusarvio:**

65 M€

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet

**Rubrik på förslaget:**

Logistik och trafikförbindelser utgör kärnan i försörjningsberedskap

**Motivering till förslaget:**

Vår omvärld och vår vardag har omskakats av två på varandra följande kriser. Coronapandemin och Rysslands invasion av Ukraina har båda förändrat vårt säkerhetstänkande och gett frågor om säkerhet, beredskap och försörjningsberedskap mer tyngd. Ett centralt element i försörjningsberedskapen är fungerande logistik och trafikförbindelser. Varor ska transporteras och människor färdas också under undantagsförhållanden. I den färskva säkerhetspolitiska redogörelsen lyfts trafiken rimligen till en del av den kritiska infrastrukturen.

Definitionen av utgångspunkterna för Trafikledsverkets investeringsprogram 2023–2030 och den strategiska lägesbilden av trafiknätet bör justeras och uppdateras. Det trafikpolitiska tänkandet i Finland bör övergå från att utveckla trafikförbindelserna med Ryssland till att utveckla trafikförbindelserna i väst. Det här bör göras både nationellt och gränsöverskridande på de europeiska förbindelserna till Sverige och Norge. Detta för att såväl säkerställa trafikens underhållskorridorer som för att förbättra den militära rörligheten. Finlands huvudbana har som en del av stomnätskorridoren Nordsjön–Östersjön klart lyfts fram som en av de mest betydelsefulla europeiska trafikkorridorerna. De viktigaste import- och exportflödena koncentrerar sig till västra Finland och till den strategiska helhet som huvudbanan bildar såväl i fråga om spår- som vägförbindelser. Hamnarna i Västra Finland är en port ut i världen för våra exportprodukter i synnerhet nu när t.ex. Saima kanal inte är i bruk.

Framöver bör staten i sin fördelning av finansiering för huvudledsnätet betona trafikprestationens roll och förverkliga större utvecklingsprogram för enhetliga ban- och vägförbindelser och inte lappa ihop brister objekt för objekt med särskild finansiering. I Finland måste vi se till att vår relativt bra logistiska placering inte försvinner allt längre bort från världsmarknaden i och med allt högre energipriser och en infrastruktur som förfaller.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus

**Esityksen otsikko:**

Logistiikka ja liikenneyhteydet ovat huoltovarmuuden ytimessä

**Esityksen perustelu:**

Toimintaympäristöämme ja arkeamme on ravistellut kaksi keskenään erilaista kriisiä. Ensin koronapandemia ja sittemmin Venäjän hyökkäys Ukrainaan ovat muuttaneet turvallisuusajatteluamme ja nostaneet turvallisuuden, varautumisen ja valmiuden sekä huoltovarmuuden kysymykset uuteen painoarvoon. Huoltovarmuuden keskeinen elementti on toimiva logistiikka ja liikenneyhteydet. Tavaroiden ja ihmisten pitää kulkea poikkeustilassakin. Tuoreessa turvallisuuspoliittisessa selonteossa liikenne nostetaan ansaitusti osaksi kriittistä infrastruktuuria.

Väyläviraston investointiohjelman 2023–2030 lähtökohtien määrittely ja liikenneverkon strateginen tilannekuva tulee tarkistaa ja saattaa ajan tasalle. Suomen liikennepolitiikan strategisessa ajattelussa tulee siirtyä Venäjän liikenteen yhteyksien kehittämisestä läntisten liikenneyhteyksien kehittämiseen. Tämä tulee tehdä sekä kansallisesti että yli rajan Ruotsiin ja Norjaan kulkevissa eurooppalaisissa yhteyksissä. Tätä edellyttävät niin liikenteen huoltokäytävien varmistaminen kuin sotilaallisen liikkuvuuden kohteiden parantaminen. Suomen päärata on osana Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävää selkeästi nostettu osaksi merkittävimpiä eurooppalaisia liikennekäytäviä. Keskeisten vienti- ja tuontivirtojen kulku painottuu läntiseen Suomeen ja pääradan muodostamaan strategiseen kokonaisuuteen niin raide- kuin tieyhteyksissä. Länsi-Suomen satamat ovat vientituotteillemme portti maailmalle eritoten nyt, kun esimerkiksi Saimaan kanava ei ole käytössä.

Jatkossa valtion rahoituskohdennuksessa tulee pääväyläverkon osalta painottaa liikennesuoritteiden roolia sekä toteuttaa isompia yhtenäisten rata- ja tieosuuksien kehittämisohjelmia, eikä kohde kohteelta erillisrahoituksin toteutettavaa puutteiden parsintaa. Suomessa on pidettävä huolta siitä, että suhteellinen logistinen sijaintimme ei karkaa yhä kauemmas maailman markkinoilta kohoavien energiahintojen ja rapistuvan infran myötä.

**Esityksen kustannusarvio:**



**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Säkrad försörjningsberedskap

**Rubrik på förslaget:**

Utvecklingszon över Kvarken för konkurrenskraftiga förbindelser och tryggad försörjningsberedskap

**Motivering till förslaget:**

Som en följd av pandemier och krig har behovet av försörjnings- och försvarsberedskap förstärkts. Med Finlands position vid Östersjön och eftersom stor del av utrikeshandeln går sjöfartsvägen finns det behov av alternativa rutter. [Om trafiken i Östersjön försvåras är kommunikationerna till bland annat hamnarna i norra Norge](#), centrala för hela Finlands behov. Förutom ruten över Torneå-Haparanda är sjövägen via Umeå och Vasa en central förbindelse, särskilt för att trygga tillräcklig förbindelsekapacitet mellan länderna och med omvärlden.

Samtidigt görs enorma industriinvesteringar för den digitala och gröna omställningen, inte minst i det nordiska batteribältet, i hela Kvarkenregionen i förnyelsebar energi. Utvecklingen av off-shore vindkraft, sammankopplandet av elnäten och vätgasnätverk mellan Sverige och Finland är aktuella. Förutsättningar skapas tack vare den existerande färjeförbindelsen mellan Vasa och Umeå och en fast förbindelse skulle ytterligare trygga kommunikationerna. En förbättrad förbindelse har även påverkan på kompetensförsörjningsfrågan och fria rörligheten och ligger i linje med Nordiska ministerrådets ambition att göra Norden till världens mest integrerade region före 2030. En fast förbindelse mellan Vasa och Umeå skulle också koppla ihop Finlands huvudstadsregion med isfria Natohamnar i Norge. Utvecklingen av Kvarkenförbindelserna försvåras av några speciella omständigheter. Den österbottniska sidan har inte samma TEN-T –status som hamnen i Umeå och det påverkar samtidigt finansieringsmöjligheterna för gemensamma infrastrukturprojekt.

För att försörjningsberedskapen ska tryggas och utvecklas bör följande frågor beaktas i regeringsprogrammet för åren 2023–2027:

1. De österbottniska hamnarnas ställning i TEN-T måste säkerställas.
2. En finansieringsmekanism måste tryggas så att vi i Österbotten kan genomföra gemensamma infrastruktursatsningar i Kvarken på motsvarande villkor som samarbetsparterna i Västerbotten och beaktande EU-finansiering (CEF).
3. Finland vidtar åtgärder för en gemensam havsplan/havsområdesstrategi mellan Finland och Sverige i Kvarkenområdet. Syftet är att sammanjämka olika intressen i området, särskilt behov av framtida förbindelser.
4. Finland vidtar åtgärder tillsammans med Sverige för att fortsätta utredningar för en fast förbindelse i Kvarken. Syftet är särskilt att utreda betydelsen för framtida försörjningsberedskap.

**Kostnadskalkyl:**

## **Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Huoltovarmuuden varmistaminen

## **Esityksen otsikko:**

Merenkurkun kehitysvyöhyke kilpailukykyisten yhteyksien ja huoltovarmuuden turvaamiseksi

## **Esityksen perustelu:**

Pandemian ja sodan seurauksena huoltovarmuuden ja puolustusvalmiuden tarve on lisääntynyt. Suomen sijainti Itämerellä ja suuren osan ulkomaankaupasta tapahtuessa meriteitse tarvitaan vaihtoehtoisia reittejä. [Jos Itämeren liikenne vaikeutuu, ovat yhteydet mm. Pohjois-Norjan satamiin](#) keskeisiä koko Suomelle. Tornio-Haaparanta -reitin lisäksi meritie Uumajan ja Vaasan kautta on keskeinen yhteysväli, varsinkin kun halutaan turvata riittävä yhteyskapasiteetti maiden välille ja muualle maailmaan.

Samalla koko Merenkurkun alueella, erityisesti pohjoismaisessa akkuvyöhykkeessä, tehdään valtavia teollisuusinvestointeja uusiutuvaan energiaan digitaalisen ja vihreän siirtymän edistämiseksi. Merituulivoiman kehittäminen, sähköverkkojen ja vetyverkostojen yhteen liittäminen Ruotsin ja Suomen välillä on ajankohtaista. Toimiva laivayhteys Vaasan ja Uumajan välillä luo hyvät edellytykset ja kiinteä yhteys parantaisi yhteyksiä entisestään. Parempi liikenneyhteys vaikuttaa myös osaajien saatavuuteen ja vapaaseen liikkuvuuteen, ja sopii Pohjoismaiden ministerineuvoston pyrkimykseen tehdä Pohjolasta maailman integroitunein alue vuoteen 2030 mennessä. Kiinteä yhteys Vaasan ja Uumajan välillä yhdistäisi myös Suomen pääkaupunkiseudun Norjan ympärivuotisesti suljiin Natosatamiin. Merenkurkun yhteyksien kehittämistä vaikeuttavat tietyt erityisheit. Pohjanmaan puolen satamilla ei ole sama TEN-T-status kuin Uumajan satamalla, mikä vaikuttaa yhteisten infrastruktuurihankkeiden rahoitusmahdollisuuksiin.

Huoltovarmuuden turvaamiseksi ja kehittämiseksi seuraavat seikat on otettava huomioon vuosien 2023–2027 hallitusohjelmassa:

1. Pohjanmaan satamien asema TEN-T-verkostossa on varmistettava.
2. On turvattava rahoitusmekanismi, jotta Pohjanmaalla voidaan toteuttaa yhteisiä infrastruktuuripanostuksia Västerbottenin yhteistyökumppanimme kanssa Merenkurkun alueella vastaavin ehdoin ja EU-rahoitus huomioiden (CEF).
3. Suomi ryhtyy toimenpiteisiin Suomen ja Ruotsin välisen yhteisen merialuesuunnitelman/merialuestrategian laatimiseksi Merenkurkun alueelle. Tarkoituksena yhteensovittaa alueen eri intressit, erityisesti tulevaisuuden yhteystarpeet.
4. Suomi ryhtyy toimenpiteisiin yhdessä Ruotsin kanssa jatkaakseen Merenkurkun kiinteän yhteyden selvityksiä. Tarkoituksena erityisesti selvittää yhteyden merkitystä huoltovarmuudelle tulevaisuudessa.

## **Esityksen kustannusarvio:**

**Förslagets tema:**

Tillgänglighet / Säkrad försörjningsberedskap

**Rubrik på förslaget:**

Reparationsskulden på det lägre vägnätet måste sluta växa

**Motivering till förslaget:**

Reparationsskulden på landsvägarna fortsätter sin höga tillväxttakt på grund av en lägre finansieringsnivå och kraftigt ökade kostnader. Den ligger nu på cirka 1,6 miljarder euro. Årligen borde ungefär 4 000 km av landsvägarna få beläggning för att reparationsskulden inte ska växa. År 2022 beläggs cirka 2 300 km, vilket leder till att vägnätet försämras i allt snabbare takt. Dessutom kommer en stor del av de broar som byggdes på 1970–1980-talen att under de närmaste åren nå en ålder som kräver en grundlig förbättring, vilket ytterligare höjer finansieringsbehovet för underhåll. Också de numera milda och blöta vintrarna påskyndar vägnätets förfall, både på grusvägnätet och de asfalterade vägarna.

Inom Södra Österbottens närings-, trafik- och miljöcentrals område finns det 8 000 km statliga vägar, av vilka ungefär 6 000 km är belagda. Finansieringen räckte sommaren 2022 till beläggning av cirka 190 kilometer, då behovet skulle ha varit minst det dubbla. Antalet belagda vägar som är i dåligt skick i de österbottniska landskapen uppgår till nästan 1 000 kilometer före utgången av 2022. På vägar som är i dåligt skick kan endast nödvändiga arbeten utföras. Man strävar efter att preliminärt lappa djupa gropar som utgör en trafikfara och tvingas sänka hastighetsbegränsningarna.

Ett lågtrafikerat vägnät möjliggör många samhällsfunktioner och transporter som är livsviktiga för försörjningsberedskapen. Upprätthållandet av elnätet, den inhemska livsmedelsproduktionen, produktionen av förnybar energi, räddningsverksamheten samt försvarsmakten använder kontinuerligt det lågtrafikerade vägnätet. För att t.ex. den inhemska livsmedelsproduktionen och energisjälvförsörjningen ska kunna ökas krävs att vägnätet är i gott skick.

I det nya regeringsprogrammet bör det därmed skrivas in ett konkret räddningsprogram genom vilket reparationsskulden på vägnätet kan fås att sluta växa. De mest brådskande och kostnadseffektiva projekten från landskapen borde samlas i detta åtgärdsprogram. På nationell nivå behövs minst 100 miljoner euro i årlig tilläggsfinansiering för att stoppa ökningen av reparationsskulden. Den offentliga sektorns satsningar på infrastruktur skapar förutsättningar för privata investeringar som för sin del ökar samhällsekonomin på både kort och lång sikt.

**Kostnadskalkyl:**

**Esityksen teema:**

Saavutettavuus / Huoltovarmuuden varmistaminen

**Esityksen otsikko:**

Alemman tieverkon korjausvelan kasvaminen on pysäytettävä

**Esityksen perustelu:**

Maanteiden korjausvelka jatkaa kiihtyvää kasvuaan alhaisemman rahoitustason ja voimakkaasti nousseen kustannustason johdosta ja on nyt noin 1,6 miljardia euroa. Maanteiden vuosittainen päällystysmäärä pitäisi olla noin 4 000 km vuodessa, jotta korjausvelka ei kasvaisi. Vuonna 2022 päällystetään noin 2300 km, mikä johtaa tieverkon kunnon kiihtyvään heikkenemiseen. Lisäksi merkittävä osa 1970–1980-luvulla rakennetuista silloista on tulossa lähivuosina peruskorjausikään, mikä nostaa kunnossapidon rahoitustarvetta. Myös nykyiset leudot ja märät talvet kiihdyttävät tiestön heikkenemistä niin soratieverkolla kuin päällystetyillä teilläkin.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella on yli 8 000 km valtion teitä, joista noin 6 000 km on päällystetty. Rahoitus riitti kesällä 2022 noin 190 kilometrin päällystämiseen, kun tarve olisi ollut vähintään kaksinkertainen. Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä pohjalaismaakunnissa nouseekin lähes 1 000 kilometriin vuoden 2022 loppuun mennessä. Huonokuntoisilla teillä voidaan tehdä vain välttämättömät työt. Liikennettä vaarantavat syvät kuopat pyritään väliaikaisesti paikkaamaan ja nopeusrajoituksia joudutaan alentamaan.

Vähäliikenteinen tieverkko mahdollistaa monia huoltovarmuuden kannalta elintärkeitä yhteiskunnan toimintoja ja kuljetuksia. Sähköverkon ylläpito, kotimainen ruoantuotanto, uusiutuvan energian tuotanto, pelastustoiminta sekä puolustusvoimat käyttävät jatkuvasti vähäliikenteistä tieverkkoa. Esimerkiksi kotimaisen ruoantuotannon ja energiaomavaraisuuden kasvattaminen edellyttävät kunnossa olevaa tieverkkoa.

Uuteen hallitusohjelmaan tulisikin kirjata konkreettinen pelastusohjelma, jolla Suomen tiestön korjausvelan kasvaminen saataisiin pysähtymään. Toimenpideohjelmaan tulisi koota kiireellisimmät ja kustannustehokkaimmat hankkeet maakunnista. Kansallisella tasolla tarvitaan vähintään 100 milj. euron vuosittaista lisärahoitusta korjausvelan kasvun pysäyttämiseen. Julkisen sektorin panostukset infrastruktuuriin luovat edellytyksiä yksityisille investoinneille, jotka puolestaan kasvattavat kansantaloutta sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.

**Esityksen kustannusarvio:**