

Varsinais- Suomen hallitusohjelma- tavoitteet 2023–2027



1. Nopeat yhteydet

2. Puhdas houkutteleva saaristomeri

3. Kasvu ja osaava työvoima

Varsinais-Suomi on osa kasvavaa Etelä-Suomea. Väestöstä 48 % ja yrityksistä 51 % sijoittuu tänne. Suomen bruttokansantuotteesta 55 % ja ulkomaankaupan tavaraviennistä 52 % tulee alueelta. Etelä-Suomen merkitys koko maan kehityksen veturina tulee huomioida kaikessa päätöksenteossa.

Varsinais-Suomen erityispiirteitä ovat saaristoisuus, viljavuus, monipuolinen elinkeinorakenne, lukuisat sillat ja satamat sekä vilkas tavaraliikenne. Varsinais-Suomen tavoitteet hallitusohjelmaan 2023–2027 liittyvät erityispiirteisiimme. Kärkitavoitteitamme ovat Tunnin juna ja puhdas Saaristomeri.



**Varsinais-Suomen
hallitusohjelmatavoitteet 2023–2027**

Varsinais-Suomen liitto | PL 273, 20101 Turku | kirjaamo@varsinais-suomi.fi
www.varsinais-suomi.fi

1. Nopeat yhteydet

Hyvä saavutettavuus ja nopeat liikenneyhteydet parantavat talouden suorituskykyä ja vauhdittavat työvoiman liikkuvuutta. Suurten kaupunkiseutujen kytkeminen yhteen tunnin junayhteydellä, satamaliikenteen kapasiteetin kasvattaminen ja valtateiden 8 ja 9 liikenteen sujuvoittaminen mahdollistavat työpaikkojen ja työnhakijoiden kohtaamisen sekä tavarankuljetuksen.

Varsinais-Suomi on liikenneväylien osalta kaikkien liikennemuotojen risteyskohta – lento-, raide-, tie- ja meriliikenne. Venäjän hyökkäyssodan seurauksena liikennevirrat ovat muuttaneet, ja muuttuneessa maailmantilanteessa Varsinais-Suomi on huoltovarmuudenkin näkökulmasta luonnollinen väylä länteen.

Maakunnassa useat liikennehankkeet sijoittuvat Eurooppalaisen TEN-T-liikenneverkon Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävälle. Status mahdollistaa niukan kansallisen liikennehankkeiden täydentämisen EU-rahalla. TEN-T ydinverkon hankkeet on toteutettava vuoteen 2030 mennessä.

Tunnin junan rakentamispäätös

Turun ja Helsingin välinen nopea junayhteys luo laajan, 1,5 miljoonan ihmisen, yhtenäisen työssäkäynti- ja asiointialueen Etelä-Suomeen. Tunnin juna mahdollistaa liikkumisen kasvun kestävästi raiteilla sekä kaukoliikenteen ja paikallisliikenteen matkaketjujen kehittämisen.

Uusi oikorata Espoosta Vihdin ja Lohjan kautta Saloon lyhentää matkaa 26 kilometrillä. Yhdessä Salo–Turku-kaksoisraiteen kapasiteettilyhennyksen kanssa hankkeet lyhentävät matka-aikaa reiluun tuntiin Kupittaaan ja Pasilan välillä. Samalla kaksoisraide mahdollistaa paikallisjunaliikenteen käynnistämisen Turun ja Salon välillä ja oikorata Länsi-Uudellamaalla.

Tunnin junaa on suunniteltu yhteensä 14 vuoden ajan ja sen suunnittelua on rahoitettu 115 miljoonalla eurolla. Hankkeen kokonaisrahoitustarve on noin 3,4 miljardia euroa (Väylävirasto). Hankkeelle on tähän mennessä saatu noin 44 miljoonan euron EU-tuki. Rakentamiseen saatavissa oleva CEF-rahoitus on noin 30 % kustannuksista.

Tunnin junan rakentaminen on käynnistynyt sen molemmista päistä. Kaupunki-seutujen ja valtion MAL-sopimuksissa on päätetty yhteisrahoituksella rakentaa Turun ratapiha, Turku–Kupittaa-kaksoisraide ja Espoon kaupunkirata. Tunnin junan suunnittelu Turku–Salo-kaksoisraiteen ja Salo–Espoo-oikoradan osalta valmistuu Turun Tunnin juna -yhtiössä vuonna 2023. Hanke on toteuttamisvalmis heti vaalikauden alussa ja tarvitsee eduskunnan investointipäätöksen. Jos päätös tehdään viipymättä, on rakentaminen valmis vuonna 2030.

Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen käynnistäminen

Maakunnan kattavalla paikallisjunaliikenteellä voidaan yhdistää keskuskaupunki Turku ja seutukeskukset yhtenäiseksi työssäkäyntialueeksi. Se mahdollistaa kestävästi liikkumisen ja liikenteen kasvun ohjaamisen joukkoliikenteeseen. Paikallisjunaliikenne on osa maakunnallista joukkoliikennettä, jonka muita tärkeitä osia ovat mm. Tunnin juna ja paikallisbussiliikenne. Paikallisjunaliikenteen kehittäminen Varsinais-Suomessa tarkoittaa Turku–Uusikaupunki, Turku–Loimaa, Turku–Salo sekä Turku–Naantali-henkilöjunaliikennettä.

Paikallisjunaliikenteen toteuttaminen vaatii lainsäädäntömuutoksen, sillä voimassa oleva laki liikenteen palveluista rajaa raideliikenteen toimivallan ainoastaan valtiolle sekä Helsingin seudun liikenteelle. Eduskunnan tulee päättää valtion raiteiden ostoliikenteen laajentamisesta läntiseen Etelä-Suomeen kasvattamalla momentin 31.20.55. rahoitusta. Lisäksi tarvitaan talousarvio-päätös väyläverkon investointiohjelman mukaisesta yhteensä 81 miljoonan euron Turku–Uusikaupunki-radon peruskorjauksesta, Raisio–Naantali-osuuden peruskorjauksesta ja sähköistyksestä sekä valtion osallistumisesta asemainfran rakentamisrahoitukseen.

Turun lentoaseman kehittäminen

Suomen kansainväliselle liikenteelle tärkeät Helsinki-Vantaan lentokenttä ja Turun lentoasema kuuluvat Euroopan laajuisen liikenneverkon, TEN-T, ydinverkkoon. Turun lentoasema on Helsinki-Vantaan jälkeen maan toiseksi suurin kansainvälisen liikenteen matkamäärissä mitattuna. Turun lentoaseman merkitys alueen elinkeinoelämälle korostuu kansainvälisten yhteyksien kautta. Suorat

ja toimivat yhteydet pohjoismaiden hubeihin ja edelleen Eurooppaan mahdollistavat kansainvälisen liiketoiminnan.

Lentokentän toimintaedellytysten kehittäminen ja verkostoperiaatteen ylläpito ovat edellytys alueen kansainväliselle saavutettavuudelle myös tulevaisuudessa. Toimintaedellytysten turvaaminen tarkoittaa mm. yöllisen lennonjohdon ylläpitämistä. Tulevaisuudessa Turun lentoasema on mahdollista kytkeä rata-verkkoon omalla paikallisjunaliikenteen asemalla Turku-Toijala-radalla.

Satamien yhteyksien ja kilpailukyvyn kehittäminen

Varsinais-Suomi toimii tärkeänä porttina länteen ja logistisena solmupisteenä Suomen merikuljetuksille. Turun ja Naantalın satamista liikennöi Ruotsiin päivittäin lähes kymmenen edestakaista laivavuoroa kuljettaen suuren osan Suomen ja Pohjoismaiden välisestä tavaraliikenteestä. Venäjän hyökkäyssodasta seuranneet pakotteet nostavat entisestään satamien merkitystä. Länsiyhteyksien kehittäminen on merkittävä huoltovarmuustekijä liikenteen virtojen muuttuessa mahdollisesti pysyvästi.

Skandinavian ja Itämeren yhteyksille satamien tie- ja ratayhteyksien kehittäminen on tärkeä lähtökohta. Takamaayhteydet Turun ja Naantalın satamista tulee laittaa Euroopan laajuisen ydinverkon määrittelemälle tasolle, mm. parantamalla Turun kehätien Raision kohdan sekä Raision ja Naantalın välisen osuuden sujuvuutta. Yksistään Naantalın sataman uudet liikennöintiin tulevat alukset lisäävät rekkaliikennettä kehätiellä merkittävästi.

Merikuljetuksille syntyviä kustannuksia väylä- ja luotsausmaksuista on tasapuolistettava. Varsinais-Suomen satamien kilpailukykyä heikentää se, että väylämaksut ovat samalla tasolla kuin maan muissa satamissa, vaikka jäänmurron tarve on vähäinen. Lisäksi maakunnan satamissa käyvät laivat maksavat laajan saariston pitkistä luotsausmatkoista johtuvia korkeita luotsausmaksuja enemmän kuin luotsauksesta syntyy kustannuksia. Kilpailukyvyn tasapuolistamiseksi etäluotsaukseen siirtyminen tulee mahdollistaa.

Turun kehätie Raision keskustassa

E18 (kantatie 40) Turun kehätie on Suomen tärkeimpiä pääväyläyhteyksiä. Kehätie yhdistää valtatie 1, 10, 9 ja 8 sekä Turun ja Naantalin satamat. Noin 30 kilometrin mittainen kehätie kuuluu Euroopan laajuisen liikenneverkon, TEN-T Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytävään, jonka pullonkaulat on poistettava vuoteen 2030 mennessä.

Monin paikoin kuormittunut tie ruuhkautuu Raision keskustan kohdalla. Liikennemäärät ovat vuorokaudessa 19 000–36 000 ajoa ja etenkin raskasta liikennettä on paljon. Valo-ohjatut liittymät toimivat yhteyden pullonkauloina ruuhka-aikaan. Raision keskustaan on tarve rakentaa 3+3 kaistainen ja noin 450 metrin tunneli Raision keskustan ali.

TEN-T ydinverkkokäytävän vaatimusten saavuttaminen Raision kaupunkikeskuksen kohdalla edellyttää viipymättä 205 miljoonan euron rakentamispäätöstä eduskunnalta ja hankkeen toteuttamista vuoteen 2030 mennessä. Tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 2020 ja rakentaminen voi alkaa vuonna 2022.

Turun kehätie Naantali–Raisio

Turun kehätien Naantali–Raisio-yhteys vaatii nelikaistaistamisen ja liittymien sujuvoittamista. Hankkeen tiesuunnittelu on käynnissä ja rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2025. Kustannusarvio on 173 miljoonaa euroa. Hanke kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T- ydinverkkokäytävään, jonka vaatimukset tulee täyttää vuoteen 2030 mennessä. Hanke tulee toteuttaa heti Raision keskustan parannustöiden jälkeen.

Vt 8 Laitilan kiertoeritasoliittymä

Länsirannikon vilkkaan elinkeinoelämän yhteyden sujuvuus edellyttää nelihaa-raisen tasoliittymän poistamista Laitilan keskustassa. Turun ja Porin väliset viisi satamaa, ratayhteyden puuttuminen ja vilkas tavara- ja työmatkaliikenne nostavat tieyhteyden painoarvoa. Kasitien osuus koko maan tavaraviennin arvosta on 29 %.

Liikennemäärät ovat Laitilan keskustan kohdalla suuret 7000–8000 ajoa vuorokaudessa, mistä raskasta liikennettä on paljon. Valtatie 8 ja kantatie 43 risteykseen on tarve rakentaa kiertoeritasoliittymä. Tiesuunnitelma on valmis, ja hankkeen rakentaminen voitaisiin aloittaa vuonna 2022. Tarvittava rakentamisrahoitus on 42 miljoonaa euroa.

Vt 9 nelikaistaistus, ohituskaistat ja Auran eritasoliittymä

Valtatie 9 on merkittävä sisämaan tieyhteys ja vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Yhteysväli Lieto–Aura on yksi huonokuntoisempia osia kasvukolmiossa ja muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Valtatiellä 9 tulee toteuttaa Liedon aseman ja Auran välisen leveäkaistatien nelikaistaistus, kolme ohituskaistaparia ja Auran eritasoliittymä.

Tiesuunnitelma leveäkaistatien muuttamisesta nelikaistaiseksi Liedon aseman ja Auran välillä on valmis, ohituskaistaparien tiesuunnitelmat valmistumassa vuonna 2022 ja Auran eritasoliittymän suunnittelu käynnistymässä. Nelikaistaisamisen rahoitustarve on arviolta 58,5 miljoonaa euroa.

Salon itäisen ohikulkutien toinen vaihe

Salon itäisen ohikulkutien eli kantatie 52 parantamishankkeen tarkoituksena on kaupungin läpikulkevan liikenteen ohjaaminen pois Salon keskustan katuverkolta ja elinkeinoelämän yhteyksien parantaminen. Hankkeen ensimmäinen vaihe Perniöntie–maantie 110 valmistui vuonna 2016. Toinen vaihe koostuu Somerontien ja 110-tien välisestä osuudesta. Tiesuunnitelma tulee käynnistää 1,2 miljoonan euron rahoituksella. Hankkeen toteuttaminen vaatii 41 miljoonan euron rahoituksen.

Maatiahankkeiden kustannusarviot ilmoitettu indeksitasossa MAKU 130 (2015=100).



2. Puhdas houkutteleva Saaristomeri

Varsinais-Suomen saaristo on saarten määrässä mitattuna maailman suurin. Saariston saavutettavuus, ympärivuotinen hyödyntäminen ja asuttuna pitäminen edellyttävät sujuvaa saaristoliikennettä ja tietoverkkoyhteyksiä. Ainutlaatuisen Saaristomeren kestävä kehitys edellyttää merkittäviä muutoksia kansalliselta päätöksenteolta ja tukipolitiikalta. Saaristosta on kehitettävissä Suomen vetovoimaisin matkailukohde, mikäli onnistumme pysäyttämään meren rehevöitymisen. Myös ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja tehokas ilmastotyö on tärkeää, sillä ilmastonmuutoksen seuraukset aiheuttavat merkittäviä haasteita vesiensuojelulle ja elinkeinoille.

Puhdas Saaristomeri

Saaristomeri on Suomen rannikon huonokuntoisin merialue ja valuma-alue Itämeren suojelukomission pahimpien kuormittajien listalla. Meren rehevöitymistä ei ole päätöksistä huolimatta saatu pysäytettyä. Hallitusohjelman tavoitteeksi tulee asettaa Saaristomeren ravinnevalumien pysäyttäminen ja meren parempi tila vuoteen 2027 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää ympäristöministeriön, maa- ja metsätalousministeriön sekä työ- ja elinkeinoministeriön vastuuttamista. Toimenpiteiden tehokas kohdentaminen edellyttää korvamerkittyä rahoitusta Saaristomerelle.

Sanna Marinin hallitus käynnisti vuonna 2021 Saaristomeri-ohjelman, jonka tavoitteena on vähentää Saaristomeren ravinnekuormitusta kestäväälle tasolle vuoteen 2027 mennessä. Tarkoituksena on riittävillä toimenpiteillä poistaa Saaristomeri HELCOM:n hot spot -listalta. Saaristomeriohjelman jatkaminen tulee kirjjata hallitusohjelmaan ja Saaristomeri-rahoitus osoittaa valtion budjetista. Vesien ekologisen tilan parantamiseen tarkoitettu rahoitus (esim. Vesiensuojelun tehostamisohjelma ja Helmi-ohjelma) tulee turvata ja kohdistaa Saaristomerelle.

Vaalikaudella 2023–2027 toimenpiteiden tulee keskittyä valuma-alueen ravinnekuormituksen vähentämiseen ja meressä olevan kuormituksen hyödyntämiseen. Ravinteiden käyttö ja erityisesti kotieläintilojen ylijäämälannan hyödyntäminen tulee ratkaista Saaristomeren valuma-alueella viljelijää kannustavalla kierrätystuella. Kierrätyslannoitteen hyödyntäminen on sidottava riittävän

alhaiseen peltomaan p-lukuun, minkä edellytyksenä on maataloushallinnon viljavuusanalyysien avaaminen kehittämistyöhön. Lannan fosforiperusteisen kierrätystuen rahoitustarve Lounais-Suomen alueella on noin 6 miljoonaa euroa vuodessa.

Suomessa tuotettu orgaaninen lanta sisältää riittävästi fosforia kaikkeen viljelyyn, joten lantafosforin optimoidulla käytöllä voidaan poistaa tuotavan mineraalifosforin tarpeet ja samalla parantaa maatalouden omavaraisuutta. Myös vesistöissä jo oleva ravinneylijäämä tulee hyödyntää korjaamalla ravinteet talteen. Ravinnepoistoon tehokkaaksi osoittautunutta järviviruoikon niittoa tulee edistää vesilain muutoksella, jossa teollisen mittakaavan niitto voidaan suorittaa valtion myöntämän luvan perustella.

Nopeaksi ravinteiden sitomiskeinoksi osoittautunut eroosioherkän savimaan kipsikäsitteily tulee turvata vuosittaisella 5,5–6,5 miljoonaa euron rahoituksella Saaristomeren valuma-alueella. Rinnalla tulee ottaa käyttöön myös rakennekal-kin ja ravinnekuidun levitys.

Saaristoliikenteen kehittäminen

Saaristoliikenne on valtion rahoittamaa ja järjestämää. Suurin osa Suomen 41 lauttapaikasta sijaitsee Turun saaristossa, minkä lisäksi Saaristomerellä on 10 yhteysalusreittiä. Saaristoliikenteen rahoitukseen on varattu valtion budjetissa vuosittain noin 18 miljoonaa euroa. Rahoitustason ylläpitäminen varmistaa nykyisen tasoisen liikenteen ja palvelutason. Suomen liikennepoliittisten ympäristötavoitteiden saavuttaminen sekä digitalisaatio edellyttävät lisäpanostusta saaristoliikenteen ostoihin.

Saaristoliikenteen aluskanta on keski-ikältään lähes 40-vuotiaista ja edellyttää uusimista. Kaluston uusiminen tarkoittaa nykyistä pidempiä vähintään 10 vuoden sopimuskausia esimerkiksi viiden vuoden optiokaudella. Talousarvioon myönnettävän erillisen sopimusvaltuuden lisäksi tarvitaan noin 5–7 miljoonan euron vuosittainen rahoituslisäys yhteysalusliikenteen ostoihin.

Paraisten väylän rakentaminen

Paraisten väylän toisin sanoen Kaarinan läntisen ohitustien (Mt 180 Kurkela–Kuusisto) toteuttaminen on osa saariston yhteyksien kehittämistä yhdessä jo aiemmin päätettyjen siltojen uusimisen kanssa. Tavoitteena on Turunmaan saariston yhteyksien parantaminen ja Kaarinan keskustaliikenteen kehittäminen vähentämällä liikennemääriä ja ruuhkautumista. Maatien 180 yhteyttä tulee parantaa saaristoon rakentamalla uusi tieyhteys Kurkelan ja Kuusiston välillä. Hanke edellyttää myös uuden Auvaisbergin sillan rakentamista. Hankkeen tiesuunnittelu valmistuu vuonna 2022. Hanke on hyöty-kustannussuhteeltaan erittäin kannattava ja rahoitustarve on 61 miljoonaa euroa.

Saaristolain uudistaminen

Nykyinen saaristolaki on peräisin vuodelta 1981. Valmistava työ lain päivittämissä on käynnistynyt vuonna 2021. Lain päivittäminen alkavalla vaalikaudella tulee kirjata hallitusohjelmaan. Saaristolain uudistuksessa on selkeytettävä saaristokuntien ja osakuntien määrittely ja taattava niiden rahoitus. Varsinais-Suomessa saaristokuntia ovat Parainen, Kemiönsaari ja Kustavi sekä saaristo-osakuntia Kaarina, Naantali, Salo, Taivassalo ja Uusikaupunki.

Saariston erityisolosuhteet johtuvat harvasta asutuksesta ja maantieteellisestä eristyneisyydestä. Varsinais-Suomessa rannikolla sijaitsevien saaristokuntien ja osakuntien vakituinen asuminen tulee mahdollistaa liikenneyhteydet, tietoliikenneyhteydet, elinkeinot, palvelut ja ympäristö huomioiden. Vapaa-ajan asuminen, monipaikkaisuus ja matkailun kehittäminen on tuotava osaksi lakia.

Tiettyjen valtion tehtävien kuten Rajavartiolaitoksen tukikohtien pysyttäminen saaristoalueella on strateginen panostus, josta on pidettävä kiinni. Samalla läsnäolo mahdollistaa saaristoasumisen perusturvan mm. kriittistä virka-apua ensihoidon, poliisin tai pelastuslaitoksen tehtävissä.

Monipaikkaisuuden edistäminen

Koronapandemia osoitti, että monipaikkaiselle asumiselle on kysyntää. Poikkeusolot tarjosivat työnantajille ja työntekijöille mahdollisuuden etä- ja hybridityöskentelyyn, mikä lisäsi työn laatua ja työssä viihtymistä. Paikkariippumaton

työ vähentää tarvetta kodin ja työpaikan välisille matkoille, mikä tukee ilmastotavoitteiden saavuttamista. Samalla se luo uusia työmahdollisuuksia mm. osatyökykyisille, lisää kausiasukkaiden kiinnittymistä ja alueiden kehittymismahdollisuuksia.

Sanna Marinin hallitus teki periaatepäätöksen monipaikkaisen työn vahvistamisesta ja vakiinnuttamisesta. Tavoitteeksi asetettiin muun muassa viestintäverkkoinfrastruktuurin kehittäminen ja nopeiden viestintäyhteyksien rakentaminen alueille, joille se ei rakennu markkinaehtoisesti. Saaristo- ja maaseutuasuminen edellyttävät riittäviä tietoliikenneyhteyksiä. Kiinteiden laajakaistaverkkojen lisäksi on tuettava langattomien verkkojen rakentumista. Samalla olennaisia ovat paikkariippumattoman rekrytointikulttuurin kehittyminen, valtionhallinnon asiakaspalvelun saavutettavuus ja muun muassa postin jakelun turvaaminen.

Saaristomatkailu kansalliseksi brändiksi

Saaristomeren maailman suurimmalla saaristolla on potentiaalia kehittyä kansainvälisesti tunnetuksi brändiksi. Saaristo voi houkutella ainutlaatuisen luonnon, kulttuurin, kestävien palveluiden ja turvallisuuden kautta ympärivuotisesti matkailijoita Suomeen.

Saariston kävijämäärä kasvaa nopeasti, mutta haasteena on auttaa yrityksiä kehittämään tuotteitaan ympärivuotiselle sesongille. Merkittävä ongelma on myös työvoiman saatavuus. Saaristomatkailu kytkeytyy yhteen Saaristomeren ekologisen kestävyystavoitteen kanssa. Vain elinvoimainen Saaristomeri voi virkistää ja houkutella tulijoita Suomen luontoon.

Saaristomatkailua kehitetään työ- ja elinkeinoministeriön matkailustrategian ja Visit Finlandin strategian linjausten mukaisesti. Hallitusohjelmassa tulee nostaa saaristomatkailu kansalliseksi matkailun kärjeksi Lapin matkailun rinnalle. Saaristomatkailun skaalaaminen koronan jälkeisessä ajassa ympärivuotiseksi on merkittävä mahdollisuus alan työllisyydelle ja Suomen imagoille.



3. Kasvu ja osaava työvoima

Korona-aikana kasvua ovat haastaneet komponenttipula erityisesti kone- ja teknologia- sekä talonrakennusaloilla. Sota Ukrainassa vaikuttaa yrityksiin erityisesti energian ja raaka-aineiden hinnan nousun kautta sekä epävarmuuden kasvaessa tilausten menetyksinä. Keskeisin kasvua ja kehitystä hankaloittava päätekijä on kuitenkin osaajapula. Varsinaissuomalaisista yrityksistä 60 % kokee pulaa tai paljon pulaa osaavasta työvoimasta. Elinkeinoelämää palvelevien koulutuspaikkapuutteiden lisäksi kasvualojen haasteena ovat vähäiset hakijamäärät ja siitä aiheutuva kohtaanto-ongelma. Keskeiset osaajapulasta kärsivät toimialat ovat kone- ja tuotantotekniikka, sosiaali- ja terveysala, ravintola- ja catering-ala sekä talonrakennus ja kiinteistönhoito sekä kausityövoima-alat maataloudessa ja puutarha-alalla. Opetusalalla on pulaa lastentarhanopettajista ja erityisopettajista. Lisäksi maakunnan kestävä kasvun varmistamiseksi tarvitaan lisää panostuksia tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimintaan.

Koulutusvastuiden laajentaminen

Osaavan työvoiman saatavuutta voidaan edistää laajentamalla alueen elinkeinoelämän osaajatarpeita palvelevia koulutusvastuita ja takaamalla niille riittävä rahoitus.

Rakennusarkkitehtikoulutus: Erityinen maakunnan ongelma on rakennusarkkitehtikoulutuksen puute. Puute näkyy alueen teollisuudessa ja elinkeinoelämässä, mutta myös paikallisten rakennusviranomaisten työssä, koska kelpoisuuden täyttäviä ammattilaisia ei ole tarjolla. Turun ammattikorkeakoulun tavoitteena on rakennusarkkitehtikoulutuksen käynnistäminen.

Metsäkoneenkuljettajan koulutus: Varsinais-Suomeen on tarve saada metsäkoneenkuljettajan järjestämislupa. Nykyisten metsäkonekoulujen maantieteellinen sijainti ei vastaa metsäkoneenkuljettajien koulutustarvetta eikä tue nuorten hakeutumista Lounais-Suomessa alalle. Peimarin koulutuskuntayhtymän tavoitteena on saada Ammattiopisto Livialle järjestämislupa.

Luonnontieteitä painottavan lukion erityistehtävä: Maakunnan toimialarakenne ja osaajatarve erityisesti teknologia-, kemian ja logistiikan aloilla edellyttää

luonnontieteiden opetuksen vahvistamista ja jatko-opintoihin hakeutuvien määrän nostamista. Loimaalla Novidan lukion tavoitteena on luonnontieteitä painottavan lukion erityistehtävä.

Englanninkielinen lukio ja ylioppilastutkinto

Osaavan työvoiman houkuttelu vaatii kiinnostavien työmahdollisuuksien lisäksi koko muuttavan perheen tarpeiden huomiointia. Varsinais-Suomesta puuttuu englanninkielinen lukio, joka toimisi väylänä kansainvälisen koulun käyneille peruskoululaisille. IB-lukio ei kovatasoisuudessaan vastaa peruslukiokoulutuksen tarvetta. Kansainvälisten osaajien houkuttelu edellyttää myös englanninkielisen ylioppilastutkinnon tarjoamista. Hallitusohjelmaan on kirjattava englanninkielisen ylioppilastutkinnon selvittäminen osana kansainvälisten osaajien houkuttelua.

Työperäisen maahanmuuton sujuvoittaminen

Suomea vaivaa vakava osaajapulana, joka haittaa yritysten toimintaa ja jatkuesaan uhkaa talouden kasvua. Yksi keskeisistä ratkaisuisista on osaajien maahanmuuton sujuvoittaminen. Työperusteisella maahanmuutolla turvataan yritysten henkilöstön riittävyys ja osaaminen sekä tuetaan hyvinvointivaltion rahoitusta.

Maahantulon kokonaiskestoja pitää lyhentää sujuvilla prosesseilla, käsittelyn automatisoinnilla, sähköisellä tunnistautumisella ja oleskelulupaprosessin riittäväällä resurssoinnilla. Oleskelulupamenettelyn tavoitekesto tulee asettaa enimmillään kuukauteen. Työhön perustuvaan maahanmuuttoon liittyvä saatavuusharkinta tulee poistaa. Myös kansallinen viisumi on keskeinen keino osaajien maahanmuuton vauhdittamiseen, ja se tulisi laajentaa koskemaan kaikkia työn perusteella oleskelulupaa hakevia.

Kansallisen lääkekehityskeskus rahoitus

Kansallinen lääkekehityskeskus Oy perustettiin alkuvuonna 2022 edistämään kilpailukykyistä lääkekehitystä ja alan kasvua. Lääkekehityskeskus kotipaikkana on alan osaamisen ja yritysten sijoittumisen vuoksi Turku. Osakeyhtiömallisen keskuksen toiminnassa on tarkoitus olla mukana lääketieteelliset yliopistot.

Toiminnan käynnistyminen edellyttää 20 miljoonan euron rahoitusta. Hallitus on aiemmin myöntänyt lääkekehityskeskukseen 11 miljoonan euron rahoituksen. Puuttuva rahoitus toiminnan käynnistämiseen tulee osoittaa valtion budjetista.

Koko maan kasvua tukeva EU-politiikka

Euroopan unionin koheesiopolitiikka on vanhentunut. Nykyinen rakennerahastorahoitus ei huomioi aluekehityseroja suuralueiden sisällä, eikä tue kasvua edistävien investointien liikkeelle lähtöä Etelä- ja Länsi-Suomessa. Rakennerahastorahoitus (EAKR ja ESR) on voimakkaasti painottunut Itä- ja Pohjois-Suomeen huolimatta kehityseroista jokaisen maakunnan sisällä.

Kaikki alueet tarvitsevat työkaluja ja rahoitusinstrumentteja kehityserojen tasaamiseen. Rakennerahastovarojen kansallisesti päätettävä osuus jakautuu alkaneella kaudella 2021–2027 hieman edelliskautta tasaisemmin, muttei tue kasvua ja tuottavuutta tasaisesti. Rakennerahastovarojen painottuminen Itä- ja Pohjois-Suomeen tulee kompensoida kansallisten kehittämisrahojen alueellisissa jaoissa. Hallitusohjelmaan tulee lisäksi kirjata EU:n aluepolitiikan rahoitusvälineiden rahanjaon tasapuolistaminen ja maakuntien sisäisten aluekehityserojen parempi huomiointi.

Myös yritystukien maantieteellinen kohdentaminen vääristää kilpailua ja jättää potentiaalisia kasvun ja kehityksen alueita tuetta. Uusi aluetukikartta astuu voimaan vuonna 2022. Itä- ja Pohjois-Suomi kuuluvat harvan asutuksen perusteella korkeimpaan I-tukiluokkaan, jossa voidaan tukea kaikenkokoisia yrityksiä. Pääasiassa muu Suomi kuuluu aluetukikartan ulkopuolelle (III-alue), jossa tuki on matalampi tai ei ollenkaan mahdollinen.

Koheesiopolitiikasta pitää siirtyä kasvun ja kehityksen tukemiseen sekä panostaa rahoituksen vaikuttavuuteen. EU-rahoituksella tulisi tukea talouden kestävässä uudistumisessa sekä investointeja, jotka parantavat kilpailukykyä. Rahoituksen painopistettä on siirrettävä alueille, jossa rahoitus voi tuottaa eniten määrällisiä muutoksia.



