

# Egentliga Finlands mål för regerings- programmet 2023–2027



### **1. Snabba förbindelser**

### **2. Ett rent och lockande Skärgårdshav**

### **3. Tillväxt och kompetent arbetskraft**

Egentliga Finland är en del av det växande Södra Finland. Här befinner sig 48 % av befolkningen och 51 % av företagen. Från denna region kommer 55 % av Finlands bruttonationalprodukt och 52 % av utrikeshandelns varuexport. Södra Finlands betydelse som en drivkraft för landets utveckling bör beaktas i all beslutsfattande.

Egentliga Finland utmärks av sin skärgårdskaraktär och bördighet, sin mångsidiga näringsstruktur, sina många broar och hamnar samt den livliga godstrafiken. Egentliga Finlands mål för regeringsprogrammet 2023–2027 är kopplade till våra särdrag. Våra huvudmål är Entimmeståget och ett rent Skärgårdshav.



**Egentliga Finlands mål för  
regeringsprogrammet 2023–2027**

Egentliga Finlands förbund | PB 273, 20101 Åbo | kirjaamo@varsinais-suomi.fi  
[www.varsinais-suomi.fi](http://www.varsinais-suomi.fi)

# 1. Snabba förbindelser

En bra tillgänglighet och snabba trafikförbindelser stärker ekonomins prestationsförmåga och främjar arbetskraftens rörlighet. När det gäller trafikleder är Egentliga Finland en knutpunkt för alla transportsätt – flyg-, spår-, väg- och sjötrafik. Rysslands angreppskrig mot Ukraina har medfört förändringar i trafikflöden och i det förändrade världsläget är Egentliga Finland en naturlig led västerut även med tanke på försörjningsberedskap.

Flera trafikprojekt i landskapet ingår i den europeiska TEN-T-stomnätsförbindelsen mellan Skandinavien och Medelhavet. Status som TEN-T-projekt innebär att den knappt tilltagna statliga finansieringen kan kompletteras med EU-medel. Projekt inom TEN-T-stomnätet ska förverkligas senast år 2030.

## Beslut om att bygga Entimmeståget

En snabb tågförbindelse mellan Åbo och Helsingfors skapar en stor och enhetlig pendlings- och serviceregion i Södra Finland med 1,5 miljoner människor. Entimmeståget möjliggör en hållbar tillväxt av rörlighet och utveckling av fjärr- och lokaltrafikens transportkedjor.

Byggarbetet har redan inletts i båda ändarna av banan. Planerna för Åbo–Salo-dubbelspåret och Esbo–Salo-direktbanan färdigställs år 2023 av bolaget Entimmeståget till Åbo Ab. Projektet är redo för genomförande genast i början av valperioden och behöver ett investeringsbeslut av riksdagen. Om beslutet fattas omedelbart, är bygget färdigt år 2030.

## Inledande av lokaltågstrafik i Egentliga Finland

Landskapsomfattande lokaltågstrafik kan sammanbinda huvudorten Åbo med regionala centra till en enhetlig pendlingsregion. På detta sätt möjliggörs den hållbara mobiliteten, och trafikens tillväxt kan styras till kollektivtrafik.

Utvecklingen av lokaltågstrafiken i Egentliga Finland innebär persontågstrafik på sträckorna Åbo–Nystad, Åbo–Loimaa, Åbo–Salo och Åbo–Nådendal.

Förverkligandet av lokaltågstrafiken kräver en lagförändring, eftersom den nuvarande lagen om transportservice begränsar befogenheten inom spårtrafiken endast för staten och Helsingforsregionens trafik. Riksdagen bör fatta ett beslut om utvidgning av upphandlad trafik på statens spår till västra Södra Finland genom att öka finansieringen under moment 31.20.55. Därtill behövs det ett budgetbeslut för projekt som ingår i investeringsprogrammet för trafikledsnät, värda sammanlagt 81 miljoner euro: grundrenovering av Åbo–Nystad-banan, grundrenovering och elektrifiering av sträckan Reso–Nådendal samt statens deltagande i finansieringen för byggande av stationsinfrastruktur.

## Utveckling av Åbo flygplats

Helsingfors-Vanda flygplats och Åbo flygplats är viktiga för den internationella trafiken och hör till stomnätet av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. Åbo flygplats är den näst största i landet efter Helsingfors-Vanda sett till antalet internationella flygresor. Den betydelse som Åbo flygplats har för regionens näringsliv blir framhävd speciellt i internationella förbindelser. Direkta och smidiga förbindelser till nordiska knutpunkter och vidare till andra delar av Europa möjliggör den internationella affärsverksamheten.

Utvecklingen av flygplatsens verksamhetsförutsättningar och uppehållande av nätverksprincipen är förutsättningar för regionens internationella tillgänglighet även i framtiden.

## Utveckling av hamnarnas förbindelser och konkurrenskraft

Egentliga Finland är en viktig port till väst och en logistisk knutpunkt för Finlands sjötransporter. Sanktioner mot Ryssland på grund av anfallskriget i Ukraina framhäver hamnarnas betydelse ännu mer.

Utvecklingen av västliga förbindelser är en central del av försörjningsberedskapen i och med den möjliga permanenta förändringen i trafikflöden.

En viktig utgångspunkt för förbindelser i Skandinavien och via Östersjön är utvecklingen av hamnarnas väg- och banförbindelser. Tillfarter till upptagningsområdet från hamnar i Åbo och Nådendal bör anpassas med den fastställda nivån av det transeuropeiska stomnätet, bland annat genom att förbättra Åbo ringväg i Reso och öka smidigheten på sträckan mellan Reso och Nådendal.

Sjötransporters kostnader för farleds- och lotsningsavgifter bör utjämnas. För att jämna ut konkurrenskraften bör övergången till distanslotsning möjliggöras.

## Åbo ringväg i Reso centrum

E18 Åbo ringväg (stamväg 40) är en av de viktigaste huvudledsförbindelserna i Finland. Ringvägen förbinder riksvägarna 1, 10, 9 och 8 samt hamnarna i Åbo och Nådendal. Den cirka 30 kilometer långa ringvägen hör till Skandinavien–Mellanhavets stomnätskorridoren av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, vars flaskhalsar måste avlägsnas senast år 2030.

För att uppfylla TEN-T-stomnätskorridorens krav i Reso centrum krävs det omedelbart ett 205 miljoner euros byggbeslut av riksdagen och projektet måste genomföras senast år 2030.

## Åbo ringväg Nådendal-Reso

Åbo ringvägs förbindelse mellan Nådendal och Reso måste ändras till en fyrfilig väg och anslutningarna måste göras smidigare. Projektets vägplanering är på gång och byggandet kan inledas år 2025. Kostnadsförslaget är 173 miljoner euro. Projektet bör genomföras genast efter förbättringsarbeten i Reso centrum.

## Rv 8, Letala planskilda rondellanslutning

Smidiga förbindelser för västkustens livliga näringsliv förutsätter att fyrvägs korsningen i Letala centrum avlägsnas. Fem hamnar mellan Åbo och Björneborg, avsaknad av en banförbindelse och livlig gods- och pendeltrafik höjer vägförbindelsens värde. I korsningen av riksväg 8 och stamväg 43 behövs en planskild rondellanslutning. Vägplanen är redan färdig och byggandet kan inledas år 2022. Projektets finansieringsbehov är 42 miljoner euro.

## Rv 9, fyrfiligt körfält, omkörningsfiler, Aura planskilda anslutning

Riksväg 9 är exportindustrins transportled till Åboregionens hamnar och en viktig vägförbindelse mellan kusten och inlandet. Sträckan Lundo-Aura är en av de värsta vägarna i tillväxttriangeln, farligare än det övriga huvudledsnätet. Riksväg 9 bör ha ett fyrfiligt körfält på vägen med breda körfält mellan Lundo station och Aura, tre par av omkörningsfiler och Aura planskilda anslutning. Finansieringsbehovet för det fyrfiliga körfältet är cirka 58,5 miljoner euro.

## Salö östra förbifartsled, andra fasen

Syftet med förbättringsprojektet för Salö östra förbifartsled (stamväg 52) är att styra genomfartstrafiken bort från gatunätet i Salö centrum och att förbättra förbindelserna för näringslivet. Den andra fasen består av sträckan mellan Somerovägen och väg 110.

Vägplanen bör inledas med en finansiering på 1,2 miljoner euro. Genomförandet av hela projektet kräver en finansiering på 41 miljoner euro.

---

Kostnadsförslag för landsvägsprojekt har angivits enligt indexnivån MAKU 130 (2015=100).



## 2. Ett rent och lockande Skärgårdshav

Egentliga Finlands skärgård är världens största sett till antalet öar. För att göra skärgården tillgänglig och för att det ska vara möjligt att använda den och hålla den bebodd året runt behövs smidig skärgårdstrafik och dataförbindelser. För att det unika Skärgårdshavet ska utvecklas i en hållbar riktning krävs betydande förändringar i det nationella beslutsfattandet och den nationella stödpolitiken. Skärgården kan utvecklas så att den blir Finlands mest attraktiva resmål, om vi lyckas sätta stopp för övergödningen av havet.

### Ett rent Skärgårdshav

Skärgårdshavet är det havsområde i Finland som är i sämst skick och dess avrinningsområde finns med på Östersjökommissionens lista över de värsta belastarna. Trots flera beslut har man inte kunnat sätta stopp för övergödningen av havet.

Ett mål i regeringsprogrammet måste vara att stoppa avrinningen av näringsämnen till Skärgårdshavet och förbättra havets tillstånd fram till år 2027. Uppnåendet av målet förutsätter att miljöministeriet, jord- och skogsbruksministeriet samt arbets- och näringsministeriet tar ansvar för ärendet. För att rikta åtgärderna effektivt krävs det öronmärkt finansiering för Skärgårdshavet.

Under valperioden 2023–2027 bör åtgärderna inriktas på att minska näringsbelastningen på avrinningsområdet och att utnyttja den redan existerande belastningen i havet.

## Utveckling av skärgårdstrafiken

Skärgårdstrafiken finansieras och organiseras av staten. Den största delen av Finlands 41 färjplatser är belägna i Åbo skärgård och därtill finns det 10 förbindelsebåtsrutter på Skärgårdshavet. För finansieringen av skärgårdstrafiken har årligen reserverats cirka 18 miljoner i statens budget. Genom att bibehålla finansieringsnivån säkerställs den nuvarande nivån av trafik och tjänster. Uppnåendet av Finlands trafikpolitiska miljömål och digitalisering kräver ytterligare satsningar på inköp inom skärgårdstrafiken.

## Byggande av Pargasleden

Förverkligandet av Pargasleden, det vill säga S:t Karins västra omfartsväg (Lv 180 Kurkela–Kustö), är en del av utvecklingen av skärgårdens förbindelser tillsammans med förnyelsen av broar, som redan tidigare har fastställts. Syftet är att förbättra förbindelserna i Åbolands skärgård och utveckla trafiken i S:t Karins centrum genom att minska trafikmängder och köbildning. Förbindelsen från landsväg 180 till skärgården bör förbättras genom att bygga en ny vägförbindelse mellan Kurkela och Kustö. Projektet förutsätter också att en ny bro byggs i Auvaisberg. Projektet har ett mycket bra nytto-kostnadsförhållande och finansieringsbehovet är 61 miljoner euro.

## Förnyelse av Skärgårdslagen

Den nuvarande Skärgårdslagen härstammar från år 1981. Uppdatering av lagen bör skrivas in i regeringsprogrammet under den kommande valperioden. I förnyelsen av Skärgårdslagen måste definitionen för skärgårdskommuner och -delkommuner förtydligas och kommunernas finansiering säkerställas. Skärgårdskommunerna i Egentliga Finland är Pargas, Kimitoön och Gustavs. S:t Karins, Nådendal, Salo, Tövsala och Nystad är skärgårdsdelkommuner.



Skärgården kännetecknas av förhållanden som skapade av gles bebyggelse och geografisk isolering. En fast bosättning i skärgårdskommunerna och -delkommunerna i Egentliga Finland bör möjliggöras med hänsyn till trafikförbindelser, dataförbindelser, näringar, tjänster och miljö. Även fritidsboende, multilokalitet och utveckling av turism måste inkluderas i Skärgårdslagen.

Vissa statens uppgifter, såsom bibehållande av Gränsbevakningsväsendets baser i skärgårdsregionen är en strategisk satsning som måste hållas fast vid. Närvaron garanterar samtidigt en grundtrygghet för skärgårdsbor, bland annat i form av handräckning till akutvården, polisen eller räddningsverket.

## Främjande av multilokalitet

Coronapandemin visade att det finns efterfrågan för multilokalt boende. Under undantagsförhållanden hade arbetsgivare och arbetare en möjlighet för distans- och hybridarbete, vilket ökade arbetskvaliteten och trivseln på jobbet.

Boende i skärgården och landsbygden förutsätter tillräckliga dataförbindelser. Utöver fasta bredbandsnätverk bör även byggandet av trådlösa nätverk stödas. Likaså väsentliga är utvecklande av platsoberoende rekryteringskultur, tillgänglighet av statsförvaltningens kundservice och bland annat säkerställande av postutdelning.

## Skärgårdsturism som nationellt varumärke

Skärgårdshavets skärgård, som är världens största, har potential att utvecklas till ett internationellt känt varumärke. Med hjälp av den unika naturen, kulturen, de hållbara tjänsterna och tryggheten kan skärgården locka resenärer till Finland året runt.

Antalet besökare i skärgården ökar snabbt, men utmaningen är att hjälpa företag att utveckla sina produkter för en säsong som varar hela året. Också tillgång till arbetskraft är ett betydande problem.

Skärgårdsturismen sammanhänger med Skärgårdshavets ekologiska hållbarhetsmål. Bara ett livskraftigt Skärgårdshav kan vara uppfriskande och locka besökare till naturen i Finland.

I regeringsprogrammet bör skärgårdsturismen stå i spetsen för den inhemska turismen tillsammans med Lapplandsturismen. Att skala skärgårdsturismen till en bransch som fungerar året runt nu efter coronapandemin, är en viktig möjlighet med tanke på sysselsättningen inom branschen och bilden av Finland.



# 3. Tillväxt och kompetent arbetskraft

Under coronaperioden har tillväxten försvårats av komponentbrist, särskilt i maskin- och teknikbranschen samt husbyggnadsbranschen. Kriget i Ukraina påverkar företagen främst genom ökade energi- och råvarupriser samt genom förlust av beställningar, vilket medför tilltagande osäkerhet. Den största faktorn som försvårar tillväxt och utveckling är dock bristen på kompetent arbetskraft: bland företagen i Egentliga Finland upplever 60 % brist eller stor brist.

## Utvidgning av utbildningsansvaret

Tillgång till kompetent arbetskraft kan främjas genom att utvidga utbildningsansvaret som svarar mot behov av regionens näringsliv och genom att garantera en tillräcklig finansiering för det.

Utbildning av byggnadsarkitekter: Åbo yrkeshögskola strävar efter att starta en utbildningslinje för byggnadsarkitekter.

Skogsmaskinförarutbildning: Utbildningssamkommunen Peimarin koulutuskuntayhtymä siktar på att få ett tillstånd för Yrkesinstitut Livia för organisering av skogsmaskinförarutbildning.

En särskild utbildningsuppgift som gymnasium med fokus på naturvetenskaper: Gymnasiet Novida i Loimaa har en särskild utbildningsuppgift med fokus på naturvetenskaper.

## Engelskspråkigt gymnasium och studentexamen

För att locka kompetent arbetskraft krävs det förutom intressanta arbetsmöjligheter också beaktande av hela familjens behov. I Egentliga Finland saknas det ett engelskspråkigt gymnasium som skulle fungera som en utbildningsväg för de grundskoleelever som har gått på en internationell skola. En förutsättning för lockandet av internationella experter är att det erbjuds även en engelskspråkig studentexamen.

I regeringsprogrammet måste skrivas in en utredning för en engelskspråkig studentexamen som en del av lockandet av internationella experter.

## Effektivisering av arbetskraftsinvandring

I Finland finns det en svår brist på kompetent arbetskraft och experter, vilket försvårar verksamheten av företag och hotar även ekonomins tillväxt om situationen fortsätter. En central lösning är att effektivisera invandringen av experter. Ankomsten till landet bör göras snabbare genom smidigare processer, automatisering av behandling, elektronisk identifiering och med tillräckliga resurser för processen för uppehållstillstånd.

## Finansiering av ett nationellt center för läkemedelsutveckling

Nationella Centret för Läkemedelsutveckling Ab grundades i början av 2022 för att främja konkurrenskraftig läkemedelsutveckling och tillväxt i branschen. Centret för läkemedelsutveckling har Åbo som placeringsort på grund av att det finns kunskaper i branschen och flera företag har redan etablerade sig i regionen. Centret fungerar som aktiebolag och de medicinska universiteterna kommer att vara med i verksamheten. För att inleda verksamheten krävs det en finansiering på 20 miljoner euro.

## EU-politik som stöder hela landets tillväxt

Europeiska unionens kohesionspolitik har föråldrats. Den nuvarande strukturfondsfinansieringen tar inte hänsyn till skillnader i regionutvecklingen inom storregioner och stöder inte mobiliseringen av investeringar som främjar tillväxt i Södra och Västra Finland. Strukturfondsfinansieringen (ERUF och ESF) är starkt betonad till Östra och Norra Finland oberoende av utvecklingsskillnaderna inom varje landskap.

Betoningen av strukturfondsmedel till Östra och Norra Finland bör kompenseras i regionala utdelningar av nationella utvecklingspengar. Därtill bör det skrivas in i regeringsprogrammet att fördelningen av pengar från finansieringsinstrument för EU:s regionalpolitik ska balanseras och de regionala utvecklingskillnaderna inom landskapen ska uppmärksammas bättre.



