

Varsinais-Suomen hallitusohjelmatavoitteet 2027–2031

MH 18.5.2026



Varsinais-Suomi on yksi Suomen keskeisimmistä talous- ja kasvumaakunnista. Alueelle keskittyy merkittävä osa väestöstä, elinkeinoelämästä ja talouden arvonmuodostuksesta. Itämeren ytimessä sijaitsevana maakuntana Varsinais-Suomi toimii Suomen siltana länteen ja on olennainen osa pohjoisen Euroopan ydinverkkokäytävää.

Maakunnan merkitys huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuudelle on korostunut Euroopan turvallisuustilanteen muutoksen ja itärajan sulkeutumisen myötä. Länsirannikon toimivat yhteydet ovat Suomen ulkomaankaupalle ja kriisinkestävyydelle strateginen välttämättömyys.

Varsinais-Suomen vahvuuksia ovat monipuolinen elinkeinorakenne, korkea koulutus- ja tutkimuskapasiteetti, vahvat meri- ja terveystilukset, kehittyvä ruoka- ja biotalous sekä kansainvälisesti ainutlaatuinen Saaristomeri.

Seuraavalla hallituskaudella hallitusohjelman tulee tunnistaa Varsinais-Suomen rooli talouden kasvualustana, länsiyhteyksien turvaajana ja kestävän siirtymän toteuttajana sekä kohdentaa näitä vahvuuksia tukevia panostuksia liikenneinfraan, osaamiseen, TKI-rahoitukseen ja ympäristön tilan parantamiseen.

Varsinais-Suomen hallitusohjelmataavoitteet on valmisteltu Varsinais-Suomen edunvalvonnan yhteistyöryhmässä. Yhteisissä hallitusohjelmataavoitteissa ovat mukana **Varsinais-Suomen liitto, Turun kaupunki, Turun kauppakamari, Varsinais-Suomen Yrittäjät, Turun yliopisto, Turun ammattikorkeakoulu, Åbo Akademi, Business Turku ja Humanistinen ammattikorkeakoulu.**

HOT

Teemat

Saavutettavuus ja kytkeytyminen länteen

Saaristomeri ja vihreä siirtymä

Elinvoimainen Varsinais-Suomi



HOT
Teema 1

Saavutettavuus ja kytkeytyminen länteen

Saavutettavuus ja kytkeytyminen länteen

Varsinais-Suomi toimii siltana Pohjolaan ja Eurooppaan. Satamien ja Helsinki–Turku–Tukholma-käytävän kautta Suomi kytkeytyy pohjoismaiseen talousalueeseen ja eurooppalaisiin markkinoihin. Lounais-Suomen satamien ja niiden takamaayhteyksien kehittäminen on koko maan huoltovarmuuden kannalta kriittistä.

Suomen saavutettavuuden vahvistaminen edellyttää kasvukolmion (Helsinki–Tampere–Turku) yhtenäistä ja kapasiteetiltaan riittävää raidekokonaisuutta. Kasvavan Suomen raidehankkeet on tunnistettava yhtenä kokonaisuutena, joka parantaa työmarkkinoiden toimivuutta ja tuottavuutta, tukee yritysten investointeja sekä mahdollistaa EU:n liikenne-rahoituksen täysimääräisen hyödyntämisen. Kasvukolmion raidekokonaisuus tukee liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehtäviä toimia.

Valtio kantaa pääasiallisen vastuun kansallisesta väyläverkosta, eikä kuntien rahoitusosuuksia kasvateta väylä- ja rai-deliikennehankkeissa. Hallitus huolehtii riittävästä liikenteen kehittämisrahoituk-

sen tasosta erillisen Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusta vahvistavan ohjelman kautta. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneinvestoinneissa tulee noudata 30 prosentin periaatetta valtion rahoitusosuudesta. Samalla on pidettävä kiinni MAL-sopimusten tarkoitukselta: maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisesta kestävä kasvun välineenä. Kestävä liikunnan kulutapaosuuden kasvattamiseksi hallitus turvaa kävelyn ja pyöräilyn edellytykset osana liikennejärjestelmää.

Useat Varsinais-Suomen hankkeista sijoittuvat eurooppalaisen TEN-T-ydinverkon Skandinavia–Välimeri-ydinverkokäytävän varrelle, jonka statuksen hyödyntäminen on välttämätöntä. TEN-T-liikenneverkon ydinverkon hankkeet on toteutettava vuoteen 2030 mennessä ja laajennetun ydinverkon vuoteen 2040 mennessä.



Helsinki–Turku–Tukholma- liikennekäytävä osaksi pohjoismaista kasvukäytävää

Hallitus vahvistaa Suomen länsiyhteyksiä kehittämällä Helsinki–Turku–Tukholma-yhteyttä osana Osloon asti ulottuvaa pohjoismaista kasvukäytävää. Hallitus sitoutuu edistämään vuonna 2027 valmistuvan Väyläviraston esiselvityksen pohjalta tarkentavaa suunnitelua, taloudellisten vaikutusten arviointia ja hakemaan käytävälle yhteispohjoismaista statusta Ruotsin ja Norjan kanssa.

Turku–Tukholma-yhteys on tunnistettu yhdeksi Pohjoismaiden yhteisen varautumisen liikennejärjestelmästrategian neljästä keskeisestä siviili- ja sotilaskäyttöä palvelevasta yhteydestä. Yhteys tiivistää Suomen kytkeytymistä Ruotsiin ja muuhun Pohjolaan ja vahvistaa työmarkkinoiden, yritystoiminnan ja innovaatiokeskittymien vuorovaikutusta. Tavoitteena on yhtenäinen, noin 7 miljoonan asukkaan talousalue.

EU-tasolla Suomi tavoittelee kiinteän Turku–Tukholma-yhteyden nostamista osaksi TEN-T-ydinverkkoa vuoden 2028 asetusuudistuksessa, jotta hankkeen strateginen merkitys ja EU-rahoituksen mahdollisuudet voidaan täysimääräisesti hyödyntää.

Länsiradan toisen vaiheen investointipäätös ja toteuttaminen

Hallitus sitoutuu Länsirata-hankkeeseen ja tekee investointipäätöksen Länsiradan toisesta vaiheesta. Ensimmäisen vaiheen jatkona rakennetaan Salon ja Lohjan välinen oikorata sekä kaksoisraideosuudet Turun ja Salon välille.

Länsirata on kasvu-Suomen merkittävin infrahanke, joka muodostaa luotettavan ja nopean yhteyden kahden suuren kasvukeskuksen välille ja laajentaa Etelä-Suomen työmarkkina-aluetta yli 1,5 miljoonalle ihmiselle. Hankkeen hyödyt voivat toteutua täysimääräisesti vasta, kun sen molemmat vaiheet on toteutettu.

Toisen vaiheen kustannusarvio on noin 1,7 miljardia euroa. Hankkeen toteuttamisessa hyödynnetään sen status TEN-T-liikenneverkon laajennetulla

**TEN-T
-liikenneverkon
hankkeet voivat
saada jopa 50%
rahoituksestaan
Verkojen Eurooppa
(CEF) -ohjelmasta**

ydinverkolla, jonka hankkeet voivat saada jopa 50 prosenttia rahoituksestaan Verkkojen Eurooppa (CEF) -ohjelmasta. Länsirata on osa Helsinki–Tukholma-yhteyskäytävää. Sen toteuttaminen vahvistaa koko länsisuuntaisen liikennejärjestelmän toimivuutta, huoltovarmuutta ja turvallisuutta.

Alueellisen lähijunaliikenteen käynnistäminen Varsinais-Suomessa

Hallituskaudella Varsinais-Suomessa käynnistetään lähijunaliikenne osana valtion vuonna 2031 uudistuvaa henkilöjunaliikenteen ostoliikennettä. Liikenne käynnistetään vaiheittain kaikilla neljällä ratasuunnalla Turusta Uuteenkaupunkiin, Loimaalle ja Tampereelle, Saloon sekä Naantaliin. Kaukojunayhteyttä Raisioon jatketaan ostopalveluliikenteenä vuosina 2028–2030 toteutetun pilotin jälkeen, mikäli liikenne ei jatku markkinaehtoisesti.

Varsinais-Suomi on Suomen kolmanneksi suurin maakunta ja Etelä-Suomen ainoa, jossa ei ole lainkaan valtion tukemaa alueellista henkilöjunaliikennettä. Hallitus korjaa tilanteen vuonna 2031 alkavaan ostoliikenteeseen ja valtion tuki alueellisen henkilöjunaliikenteen osiin laajennetaan Varsinais-Suomeen. Varsinais-Suomen kestävä liikennejärjestelmän kehittäminen perustuu maakunnan laajuiseen joukkoliikenteeseen,

joka yhdistää seutukeskukset Turkuun ja kaukojunayhteyksiin. Alueellinen junaliikenne tukee työssäkäyntialueiden laajenemista, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja vähäpäästöistä liikkumista.

Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjaus

Hallitus nostaa Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjauksen valtakunnalliseksi huoltovarmuuden kärkihankkeeksi. Rata kuuluu Väyläviraston priorisoimaan investointiohjelmaan, on tunnistettu yhdeksi rataverkon kiireellisimmistä korjauskohteista ja on suunnitteluvalmiudeltaan toteutettavissa. Peruskorjaus on toteutettava kiireellisesti radan turvallisuuden ja toimintakyvyn turvaamiseksi.

Uudenkaupungin rata palvelee merkittäviä teollisuus- ja satamatoimintoja sekä vaarallisten aineiden kuljetuksia. Erityisesti Uudenkaupungin lannoitetehdas ja satama muodostavat keskeisen solmu-

Länsiradalla
on potentiaali
tuoda Suomen
talouteen
5-6 mrd. €
positiivinen
vaikutus

kohdan kotimaiselle ruoantuotannolle ja huoltovarmuudelle. Radan toimintavarmuuden turvaaminen on poikkeusoloihin varautumisen ja kansallisen turvallisuuden kannalta välttämätöntä. Peruskorjaus vahvistaa lisäksi vihreän siirtymän investointien toteutumista sekä edellytyksiä henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi Turun ja Uudenkaupungin välillä. Hankkeen kustannusarvio on 162 miljoonaa euroa. Valtion tulee lisäksi osallistua yhteysvälin seisakkeiden yhteisrahoitukseen yhdessä radanvarren kuntien kanssa.

Naantalin radan kehittäminen

Osana Varsinais-Suomen rataverkon kehittämistä toteutetaan Naantalin radan peruskorjaus ja sähköistys. Naantalin satama on yksi Suomen keskeisimmistä tavaraliikenteen ja energiahuollon solmukohdista, ja radan kehittäminen on välttämätöntä satamaliikenteen, teollisuuden kuljetusten ja vihreän siirtymän investointien turvaamiseksi.

Naantalin radan kehittäminen mahdollistaa alueellisen junaliikenteen Naantali–Turku–Tampere-yhteysväliä sekä kaukojunaliikenteen jatkamisen Helsingistä Naantaliin MAL-sopimuksen mukaisesti. Investointi täydentää Turku–Uusikaupunki-radon peruskorjausta yhtenäisenä kokonaisuutena ja luo edellytykset henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi yhdellä Suomen

kannattavimmaksi arvioituista uusista yhteysväleistä (Salo–Turku–Naantali). Hanke on toteutusvalmiudessa ja sen kustannusarvio on 19 miljoonaa euroa.

E18 Turun kehätien kehittäminen välillä Naantali–Raisio

Turun kehätien (kantatie 40 / E18) yhteysväli Naantalista Raisioon vaatii nelikaistaistamisen ja liittymien sujuvoittamista. Hanke on osa Turun kehätien laajempaa kehittämistä ja jatkoa Raision keskustan kohdan parantamiselle. Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksymiskäsittelyssä ja se on toteutusvalmiudessa vuonna 2027. Hankkeen kustannusarvio on 269 miljoonaa euroa. Naantalin ja Raision keskustan välillä kulkee vuorokaudessa parhaimmillaan jopa 18 000 ajoneuvoa. Hanke kuuluu Euroopan laajuiseen TEN-T-ydinverkko-käytävään, jonka palvelutaso tulee parantaa vaatimusten mukaiseksi vuoteen 2030 mennessä.

Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain. Liikenteellisesti ja turvallisuuden kannalta kriittisimmät kohdat, kuten Ruonan yhdystien ja Armonlaaksontien eritasoliittymä, voidaan toteuttaa ensimmäisessä vaiheessa. Liittymän alustava, karkea kustannusarvio on 25–30 miljoonaa euroa.

Valtatien 8 turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen

Länsirannikon satamat yhdistävän vilkkaan yhteyden sujuvuus edellyttää valtatie 8 ja kantatien 43 välisen tasoliittymän korvaamista kiertoeritasoliittymällä Laitilan keskustassa. Turun ja Porin väliset viisi satamaa, ratayhteyden puuttuminen ja vilkas tavara- ja työmatkaliikenne nostavat hankkeen kiireellisyyttä. Liikennemäärä on Laitilan keskustan kohdalla 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskaan liikenteen osuus on suuri. Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 2025 ja se on toteutusvalmiudessa. Hankkeen kustannusarvio on noin 48 miljoonaa euroa ja se on hyöty-kustannussuhteeltaan kannattava. Lisäksi valtatie 8 liikennöitävyyden parantaminen edellyttää suunnitelmien etenemistä Mynämäen kohdan ja Mynämäki–Nousiainen-välin osalta vaalikauden aikana.

Valtatien 9 parantaminen kasvukolmion sisäisenä päätieyhteytenä

Valtatie 9 on merkittävä sisämaan tieyhteys ja vientiteollisuuden kuljetusväylä Turun alueen satamiin. Yhteysväli Lieto–Aura on yksi kasvukolmion päätieverkon huonokuntoisimmista osuuksista ja muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Valtatiellä 9 tulee toteuttaa priorisoidussa toteutusjärjestyksessä Liedon aseman

ja Auran välisen leveäkaistatien nelikaistaistus, kolme ohituskaistaparia Auran ja Loimaan välille (Humppilan raja) sekä Auran eritasoliittymä.

Tiesuunnitelmat nelikaistaistuksesta sekä ohituskaistapareista ovat valmiit. Auran eritasoliittymän tiesuunnitelma valmistuu syksyllä 2027. Nelikaistaistamisen kustannusarvio on 67 miljoonaa euroa. Ohituskaistaparit ovat toteutavissa vaiheittain, yksittäisten parien kustannusarviot ovat 16,3, 23,0 ja 32,0 miljoonaa euroa.

Salon itäisen ohikulkutien toisen vaiheen toteuttaminen

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 Sommerontien ja 110-tien välisestä osuudesta. Tiesuunnitelma on valmistunut vuonna 2025 ja hanke on toteutusvalmiudessa. Hankkeen kustannusarvio on noin 85 miljoonaa euroa.

Valtatien 10 kapasiteetin ja turvallisuuden parantaminen

Valtatie 10 on merkittävä Lounais- ja Etelä-Suomen liikenneverkon osa ja

kahden maakunnan välinen yhteys. Valtatien liikennemäärät ovat korkeat erityisesti Turun ja Liedon välillä. Turun kehätien ja Liedon keskustan välillä kulkee keskimäärin noin 14 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Tien kapasiteettipuutteet ruuhkauttavat liikennettä ja aiheuttavat turvallisuuspuutteita.

Valtatien nelikaistaistamisesta on käynnissä aluevaraus suunnitelma kantatien 40 (Turun kehätie) ja Liedon Loukinaitien välillä. Hankkeen tiesuunnitelma ja tarvittaessa yleissuunnitelma on aloitettavissa vuonna 2027. Tiesuunnitelman kustannus on noin miljoona euroa.

Saaristoliikenteen ja Saariston rengastien kehittäminen

Saaristoliikenne on valtion rahoittamaa ja järjestämää valtakunnallisesti merkittävää peruspalvelua. Toimivat yhteydet ovat edellytys saariston asuttuna pitämiseksi, elinkeinojen jatkuvuudelle ja matkailun hallitulle kasvulle. Valtaosa Suomen lauttapaikoista sijaitsee Turun saaristossa, ja Saaristomerellä toimii laaja yhteysalusverkosto. Saaristoliikenteen rahoitustason turvaaminen on välttämätöntä, jotta palvelutaso voidaan säilyttää ja vastata kysynnän kasvuun erityisesti matkailusesonkien aikana.

Varsinais-Suomessa kävely ja pyöräily ovat keskeinen osa kestävästä liikennejärjestelmästä ja kestävästä matkailusta.

Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää seudullisten pyöräteiden rahoitusta ja Saariston rengastien ja Pienen rengastien kehittämistä. Rengastiet ovat valtakunnallisesti merkittäviä matkailureittejä, joiden kehittäminen vahvistaa saariston ympärivuotista matkailua, paikallista elinkeino toimintaa ja kestävästä liikkumisesta. Paraisilla ja Naantalissa rengastien hankkeet ovat toteutusvalmiudessa ja niiden kokonaisrahoitustarve on noin kymmenen miljoonaa euroa.

Paraisilla Houtskarlin ja Kivimon välinen lossi on kustannustehokasta korvata sillalla. Lyhyen lossiyhteyden korvaaminen sillalla parantaa liikenteen sujuvuutta, turvallisuutta ja huoltovarmuutta sekä vähentää käyttökustannuksia. Hankkeen tiesuunnitelma on toteutusvalmis ja sen kustannusarvio on 11 miljoonaa euroa. Hanke sisältyy Väyläviraston investointiohjelmaan ja on hyöty-kustannussuhteeltaan kannattava.

Satamien kilpailukykyyn ja saavutettavuuden vahvistaminen

Uudistetaan väylämaksujärjestelmä kokonaisuutena siten, että maksujen perusteet vastaavat todellista väylien ja jäänmurron käyttöä. Vaihtoehtoisesti hallitus selvittää jäänmurron kustannusten irrottamisen väylämaksusta ja niiden kohdentamisen aiheuttamisperiaatteen

mukaisesti. Etäluotsauksen käyttöönotto mahdollistetaan. Uudistuksilla varmistetaan satamien reilu kilpailu ja Suomen keskeisten länsiyhteyksien toimivuus.

Varsinais-Suomen satamat muodostavat Suomen ulkomaankaupan kannalta kriittisen länsiyhteyksien solmukohdan. Nykyinen väylämaksujärjestelmä asettaa kuitenkin alueen satamat epäreiluun kilpailuasetelmaan: jäänmurron kustannukset muodostavat yli puolet alusten maksamasta väylämaksusta, vaikka Varsinais-Suomen satamissa jäänmurron tarve on hyvin vähäinen. Samalla satamissa vierailevat alukset maksavat pitkästä saaristoluotsauksesta matkan pituuteen perustuvia kustannuksia, jotka eivät vastaa palvelutuotannon kustannuksia.

Lisäksi hallitus tavoittelee TEN-T-ydinverkon ulottamista satamiin saakka, ei vain kaupunkikeskuksiin. Hallitus varmistaa, että EU:n sotilaallisen liikkuvuuden kriteerien seuraavassa päivityksessä otetaan huomioon Itämeren alueen olosuhteet, jotta väyläsyvyys- ja laituripituuskriteerit eivät sulje satamia EU-rahoituksen ulkopuolelle.

Turun lentoaseman strategisen aseman turvaaminen

Turun lentoasema on Helsinki-Vantaan lisäksi toinen Suomen TEN-T-ydinverkon

kentistä. Lentoasema on kansainvälisten lentojen matkustajamäärässä mitattuna Suomen 4. suurin. Kaikki kentän kaupallinen liikenne on markkinaehtoista. Tunnin matkan päässä kentän vaikutuspiiristä asuu yli puoli miljoonaa ihmistä ja lentoaseman kautta kulkee lähes 300 000 matkustajaa vuosittain. Turun lentoasemalla on merkittävä aluetaloudellinen vaikutus.

Hallitus turvaa Turun lentoaseman aseman strategisesti tärkeänä kenttänä osana valtakunnallisen lentoasemaverkostoston uudistusta. Turun lentoaseman strateginen asema perustuu alueen elinkeinoelämän, matkailun ja kansainvälisen saavutettavuuden lisäksi viranomaistoimintoihin ja kokonaisturvallisuuteen. Lentoasemalla on keskeinen rooli rajaturvallisuuudessa, meripelastuksessa ja viranomaisyhteistyössä, ja sen ympärivuorokautinen käytettävyyden on välttämätöntä sekä normaali- että poikkeusoloissa.

Hyvä lentosaavutettavuus on myös edellytys matkailun kasvulle. Maakunnassa vierailee yli kaksi miljoonaa matkailijaa vuosittain. Noin puolen miljardin euron matkailutulo on tarkoitus yli kaksinkertaistaa seuraavien 10 vuoden aikana. Turku toimii Helsinki-Vantaan lentoaseman varalentokenttänä ja on olennainen osa koko maan lentoliikenteen toimintavarmuutta.



HOT
Teema 2

Saaristomeri ja vihreä siirtymä

Saaristomeri ja vihreä siirtymä

Varsinais-Suomen saaristo on saarten määrällä mitattuna maailman suurin, ja Saaristomeri on ekologisesti, taloudellisesti ja kulttuurisesti koko Suomelle poikkeuksellisen arvokas alue. Saariston elinvoima edellyttää Saaristomeren tilan parantamista. Puhdas Saaristomeri mahdollistaa matkailun elinkeinojen uudistumisen, vahvistaa vedenalaisia luontoarvoja, parantaa kalastuksen mahdollisuuksia ja luo pohjan vihreälle siirtymälle.

Saaristomeri on Suomen rannikon huonokuntoisin merialue ja Suomen ainoa niin sanottu hot spot –kohde Itämeren suojelukomissio Helcomin listalla. Valuma-alueeseen kohdistuva maatalouden hajakuormitus on meren pahimpia kuormittajia. Vesien tilan parantaminen ja rehevöitymiskehityksen kääntäminen edellyttävät skaalattavia ratkaisuja ja rahoituksen kustannustehokasta kohdentamista riskialueille.

Saaristomeren tilan parantaminen on kansallinen ympäristö- ja elinvoimatehtävä. Vesiensuojelu on myös ilmaston-suojelua ja työ tukee vihreän siirtymän murrosta erityisesti ruokajärjestelmän kestävyuden ja ravinnekierron tehostumisen kautta. Yhteisinä kestävyystavoitteina ovat suljettu ravinnekierto ja maatalouden kannattavuus.

Vihreä siirtymä on Varsinais-Suomessa koko maakuntaa koskeva teollinen, energia- ja elinkeinorakenteen murros. Maakunnalla on keskeinen rooli Suomen siirtymässä kohti päästötöntä tulevaisuutta, vetytaloutta ja huoltovarmempaa teollisuutta. Siirtymän toteutuminen edellyttää investointien edellytysten turvaamista ja sähkönsiirron pullonkaulojen ratkomista. Varsinais-Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali maakunta vuoteen 2035 mennessä. Ilmastotavoitteiden saavuttaminen vaatii valtion, alueiden ja kuntien pitkäjänteistä yhteistyötä, yhteistä sitoutumista ja vaikuttavien toimien priorisoimista.

Maailman suurin
saaristo **40 000**
saarellaan ja
Unescon
biosfäärialue

HOT

Saaristomeri-ohjelman jatkaminen yli hallituskausien

Hallitus sitoutuu Saaristomeri-ohjelman jatkamiseen ja rahoituksen turvaamiseen yli hallituskausien. Ravinnekuormituksen vähentäminen kestäväälle tasolle edellyttää vaikuttavampaa ohjausta ja resurssien kohdentamista kustannustehokkaasti.

Saaristomeren tilan parantaminen ja maatalouden hajakuormituksen poistaminen Itämeren suurimpien kuormittajien listalta ovat Suomen keskeiset tavoitteet Itämeren pelastamiseksi. Valtiontalouden tarkastusviraston mukaan vesien- ja merenhoidon tähänastinen ohjaus ja rahoitus eivät ole tuottaneet toivottuja tuloksia ravinnekuormituksen vähentämisessä.

Hallitus varmistaa, että Saaristomeri-ohjelmassa jo pilotoidut ja toimiviksi osoitetut toimenpiteet vakiinnutetaan ja skaalataan laajempaan käyttöön. Hallituksen tulee tulevalle kaudella korvamerkitä ja kaksinkertaistaa ohjelman rahoitus. Lisäksi tulee vahvistaa Saaristomeren tutkimusinfrastruktuuria ja mahdollistaa yritysten osallistuminen.

Osana Saaristomeri-ohjelmaa hallitus jatkaa ja vakiinnuttaa kipsikäsittelyn rahoituksen myös vuodesta 2028 eteenpäin Saaristomeren valuma-alueella. Lisäksi kipsikäsittely tulee mahdollistaa

luomupelloilla sekä rakennekalkin ja puukuidun osarahitusmalli tuoda tuen piiriin sellaisille peltolohkoille, joille kipsi ei sovellu.

Saaristomeren valuma-alueen nostaminen strategiseksi erityisalueeksi Suomen NRP-ohjelmassa

Hallitus sisällyttää Saaristomeren valuma-alueen strategiseksi erityisalueeksi Suomen kansalliseen ja alueelliseen kumppanuussuunnitelmaan vuosille 2028–2034 (NRP-ohjelma). Maatalouden ympäristökorvauksia korotetaan ja kohdennetaan tietopohjaisesti kuormittavimmille peltolohkoille (15 prosenttia peltopinta-alasta), jotta rahoitus kohdistuu kustannustehokkaasti sinne, missä ympäristövaikutus on suurin. Tukien kohdentaminen perustuu olemassa oleviin riskiaineistoihin, kuten eroosioherkkyyteen, kasvipeitteisyyden kohdentamismalleihin ja vaihteittain laajennettavaan ravinnetietoon.

**Suomen ainoa
HELCOMin hot
spot -kohde
ja rannikon
huonokuntoisin
merialue**

Lohkokohtaisten ravinnetietojen luovuttaminen on edellytys korotetulle tukitasolle. Korotettujen tukien toimenpiteitä ovat esimerkiksi luomuviljely, aito talviaikainen kasvipeite, suojaväyhykkeet, kerääjäkasvit, viljelykierto, orgaanisen aineksen lisääminen peltoon, peltojen vesitalouden parantaminen, ravinteiden kierrätys ja lannan siirron sekä prosessoinnin edistäminen. Maataloustukijärjestelmää ja ympäristötukia kehitetään jatkossa tulosperusteisuuden periaatteen mukaisesti.

Luonnonarvomarkkinapilotin käynnistäminen Saaristomeren valuma-alueella

Hallitus päättää toteuttaa Saaristomeren valuma-alueella kokeilun, jossa kuormittavimpia maatalousalueita tunnistetaan ja ennallistetaan vapaaehtoisuuden pohjalta ja hankintaan ne määräaikaiseen tai pysyvään vesiensuojelu- ja luontokäyttöön. Pilotti perustuu Tanskan malliin, jossa ravinnekuormitusta vähennetään maankäytön muutoksilla erityisesti rannikko- ja valuma-alueilla, joilla ympäristöhyöty on suurin.

Pilotti toteutetaan valuma-aluekohtaisen kuormitus- ja riskitiedon perusteella, ja sen tavoitteena on saavuttaa pysyviä vähennyksiä ravinnekuormituksessa, vahvistaa luonnon monimuotoisuutta ja tukea ilmastonmuutokseen

Suomen 1. maa- ja kalatalouden tuottajamaakunta

sopeutumista. Valtio osoittaa pilotille erillisen rahoituksen ja vastaa mallin valtakunnallisesta ohjauksesta yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa. Valtion pilottirahoitus toimii siemenrahoituksena jatkokehittävälle pääosin yksityiseen rahoitukseen perustuvalle rahastolle. Pilotin tuloksia hyödynnetään toimintamallin laajentamisessa muille kuormittuneille rannikkoalueille sekä muihin elinympäristöihin.

Luonnon monimuotoisuuden ja perinnebiotooppien hoidon vahvistaminen

Hallitus vahvistaa luonnon monimuotoisuutta jatkamalla ja rahoittamalla pitkäjänteisesti Helmi-elinympäristöohjelmaa ja Kunta-Helmi-avustushakua sekä METSO-ohjelmaa osana valmistella olevaa kansallista ennallistamissuunnitelmaa. Pitkän aikavälin tavoitteena on luontokadon pysäyttäminen ja elinympäristöjen tilan parantaminen vuoteen

2050 mennessä. Saaristomerelle ja sen valuma-alueelle on keskittynyt maamme mittakaavassa merkittävä joukko uhanalaisia luontotyypppejä ja lajeja, joiden tilaa tulisi parantaa välittömästi.

Hallitus oikaisee aiemman politiikan uhanalaisille perinnebiotoopeille aiheuttamat kielteiset vaikutukset vahvistamalla niiden hoitoa ja jatkuvuutta, mahdollistamalla pitkäkestoisemmat hoitosopimukset muun muassa laidunukseen ja joustavamman tukijärjestelmän. Hoidettujen perinnebiotooppien pinta-ala on vähentynyt jyrkästi viime vuosina, koska nykyinen kansallinen maatalouden tukijärjestelmä ei riittäväällä tavalla tue luonnon monimuotoisuusarvoja. NRP-ohjelman myötä tähän on mahdollista saada muutos.

**Suomen suurin
peltopinta-
alaltaan.**

15 prosentilla
maatalousmaasta
syntyy suurin
kuormitus
vesistöihin

Etelä-Suomen sähkösaannin ja siirtoverkon vahvistaminen

Hallitus varmistaa Etelä-Suomen sähkösaannin ja vihreän siirtymän investointien edellytykset painottamalla kantaverkon kehittämistä Lounais- ja Etelä-Suomeen ja sujuvoittamalla siirtoverkkoinvestointien lupamenettelyjä. Sääntelyn tulee varmistaa ennakoitava ja taloudellisesti kannattava investointi- ja toimintaympäristö. Varsinais-Suomi on keskeinen investointialue teollisuudelle, vetytaloudelle ja dataintensiivisille ratkaisuille, mutta kantaverkon kapasiteetti rajoittaa kasvua. Kantaverkon kehittämisenä on priorisoitava yhteyksiä, jotka kytkevät länsirannikon sähköntuotannon Etelä-Suomen kasvukeskuksiin. Varsinais-Suomessa ajankohtainen ja kiireellinen kehityshanke on Lieto–Raisio-kantaverkkoyhteys. Seuraavat suuret kehitystarpeet ovat kantaverkkoyhteyksillä Rauma–Uusikaupunki–Raisio ja Lieto–Salo–Virkkala.

Hallitus selvittää ja päivittää myös sähkömarkkinoiden lainsäädäntökehikon siten, että Ahvenanmaan aluevesillä tuotettu merituulisähkö voidaan liittää manner-Suomen kantaverkkoon. Tämä on erittäin tärkeää Varsinais-Suomen ja muiden Etelä-Suomen korkean kulutuksen alueiden sähkösaannin turvaamiseksi.

Suomen sitoutuminen vihreän vedyn ja ammoniakkin tuotantoon

Suomi sitoutuu hallittuun ja vaiheittaiseen siirtymään tuontiammoniakista vihreään, kotimaiseen ammoniakkiin. Siirtymällä vahvistetaan ruoantuotannon, teollisuuden ja liikenteen huoltovarmuutta. Kotimainen ammoniakki parantaa ruoantuotannon omavaraisuutta lannoitteiden osalta.

Kotimaisen vihreän ammoniakkin tuotannon kehittäminen on keskeistä Suomen irrottautumisessa tuontiriippuvuudesta sotaa käyville tai geopolitiisesti epävakailta alueilta. Naantaliin suunnitellun Suomen ainoan vihreän ammoniakkin tuotantolaitoksen strateginen merkitys siirtymässä tulee tunnistaa. Valtion tuen ja riskinjakomekanismien tulee kohdistua energiainvestointien lisäksi ammoniakkin hyödyntämiseen lannoitteena. Tukipolitiikan ja sääntelyn on mahdollistettava vihreän ammoniakkin markkinoiden syntyminen siirtymävaiheessa, jolloin raaka-aine ei vielä ole kustannuksiltaan kilpailukykyinen fossiilisten vaihtoehtojen kanssa.

Merialuesuunnittelun pysyvän rahoituksen turvaaminen rannikkomaakunnissa

Alueidenkäyttölain perusteella rannikkomaakuntien liitoille on osoitettu lakisääteinen merialuesuunnittelutehtävä ilman budjettirahoitusta. Kahdeksan rannikkomaakunnan merialuesuunnittelua koordinoi Varsinais-Suomen liitto. Toiminta rahoitetaan hankerahoituksella. Merialuesuunnittelun merkittävyys korostuu selvästi EU:n uuden meripolitiikan linjauksissa, ja EU tulee asettamaan uusia haasteita ja vaatimuksia merialuesuunnittelulle. Valtion tulee osoittaa rannikkomaakuntien liitoille riittävä rahoitus merialuesuunnittelutyön toteuttamiseen. Lisäksi merialueiden öljy- ja kemikaalivahinkoihin varautumisessa ja jälkitorjunnan järjestämisessä on varmistettava riittävä kansallinen resurssointi suunnitteluun ja varautumiseen.

Vihreä ammoniakki on huoltovarmuusteko, joka vähentää Suomen riippuvuutta epävakaaista tuontialueista



HOT
Teema 3

Elinvoimainen Varsinais-Suomi

Elinvoimainen Varsinais-Suomi

Varsinais-Suomen kasvu perustuu teollisten ekosysteemien, korkean osaamisen, tutkimus- ja innovaatiotoiminnan sekä kansainvälisen kytkeytymisen vahvistamiseen. Maakunta on muuttovoitoinen ja nopeasti kasvava alue, jossa elinkeinoelämän investoinnit, korkeatasoinen koulutus ja toimivat työmarkkinat tukevat koko Suomen talouskasvua, kilpailukykyä ja uudistumiskykyä.

Varsinais-Suomessa teollisuus kasvaa muuta maata nopeammin, yritysten TKI-panostukset ovat vahvassa nousussa ja meriteollisuus, terveysteknologia, tekoäly, älykäs valmistaminen sekä ruokajärjestelmä muodostavat kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäviä osaamiskeskittymiä. Varsinais-Suomen vahvuudet kytkeytyvät myös kokonaisuuturvallisuuteen, vahvistuvaan puolustus- ja kaksikäyttöteollisuuteen, huoltovarmuuteen ja vihreään siirtymään.

Keskeinen avain hyvän kehityksen jatkamiseen on, että koulutus-, tutkimus- ja innovaatiopolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa sekä aluekehityksen rahoitus- ja tukijärjestelmiä tarkastellaan vahvemmin vaikuttavuus edellä. Resurssien kohdentamisen tulee perustua työmarkkinoihin, innovaatiotoiminnan edellytyksiin sekä alueiden todelliseen kehitysvaiheeseen. Kasvun vahvistaminen edellyttää toimivia korkeakoulu- ja TKI-ratkaisuja, osaajapolkuja ammatillisesta koulutuksesta korkeakouluihin sekä jatkuvan oppimisen kehittämistä, kuntien ja työllisyysalueiden taloudellisen kantokyvyn vahvistamista, kansainvälisten osaajien parempaa kiinnittymistä Suomeen ja aluekehityspolitiikkaa, joka tukee kasvua, investointeja ja rakennemuutoksen hallintaa myös Etelä- ja Länsi-Suomessa.

Turun telakan
tilauskanta on
7,5 mrd. €
(sisältää optiot)

HOT

Kasvun kannalta vaikuttava korkeakoulutus- ja TKI-politiikka

Kasvavissa maakunnissa osaamiseen tehtävät investoinnit tukevat tehokaimmin koulutustason nousua, osaavan työvoiman saatavuutta, yritysveitoista innovaatiotoimintaa ja teknologioiden kaupallistumista. Korkeakoulutuksen aloituspaikkojen, perusrahoituksen ja TKI-panostusten kohdentamisen on vastattava kasvavien alueiden opiskelijakysyntään, työmarkkinoiden tarpeisiin, elinkeinorakenteen kehitykseen ja osaa- miskeskittymien vahvistumiseen.

Hallitus vahvistaa korkeakoulutuksen ja TKI-toiminnan roolia Suomen talouskasvun, kilpailukyvyn ja uudistumiskyvyn pohjana. Hallitus pitää kiinni parlamentaarisesta TKI-tavoitteesta sekä korkeakoulujen perusrahoituksen indeksidonnaisuudesta. Kasvun kannalta ratkaisevaa on, että korkeakoulu- ja TKI-politiikkaa ohjaavan korkeakouluvi- sion toimeenpano perustuu resurssien ohjaamiseen osaamistarpeiden, tulok- sellisuuden ja vaikuttavuuden perus- teella.

Korkeakoulujärjestelmää kehitetään siten, että painopisteenä ovat koulu- tustason nousu ja tutkimuksen laatu ja vaikuttavuus, eikä resursseja sido- ta turhaan hallinnollisiin uudistuksiin. Tutkimuksen ja liiketoiminnan välis-

Suomen **2.** suurin
vientimaakunta
(10 % kokonais-
viennistä)

tä arvoketjua vahvistetaan niin, että TKI-panostukset johtavat nykyistä järjestelmällisemmin kaupallistettaviin ja skaalattaviin ratkaisuihin.

Korkeakoulujen rahoitusjärjestelmää yksinkertaistetaan ja sen ohjausvaiku- tuksia selkeytetään. Samalla hallitus vahvistaa korkeakoulujen ja alueellisten TKI-toimijoiden edellytyksiä hyödyntää EU:n kilpailtua tutkimus- ja innovaati- orahoitusta osana Suomen kasvua ja kansainvälistä vaikuttavuutta.

Meriteollisuuden osaamistason nosto

Hallitus vahvistaa Turun alueen tek- nillistä koulutusta ja tutkimusta sekä korkeakoulujen muodostamaa alan tut- kimuskokonaisuutta. Hallitus lisää aloi- tuspaikkoja ja nopeita koulutuspolkuja meriteollisuuden kriittisillä osaamis- aloilla, mahdollistaa joustavat koulutus- mallit työssäkäyville ja alanvaihtajille ja vahvistaa korkeakoulujen, ammatillisen koulutuksen ja yritysten yhteisiä koulu- tusohjelmia. Hallitus varmistaa merite-

ollisuuteen kohdistuvan TKI-rahoituksen jatkuvuuden ja tukee vahvojen ekosysteemien rakentamista kestävässä meriliikenteen, älykkään tuotannon ja arktisen meriteknologian aloilla.

Meriteollisuuden kilpailukykyyn säilyttäminen ja tuotannon pitäminen Suomessa edellyttävät pitkäjänteisiä panostuksia osaamiseen, TKI-toimintaan sekä työvoiman saatavuuteen. Alan vahva tilauskanta, mukaan lukien Turun telakan pitkäaikaiset raamisopimukset, Rauman telakan jäänmurtajahankkeet sekä Teijon ja Uudenkaupungin telakoiden vahva kasvu, osoittavat meriteollisuuden kansainvälisen kilpailuaseman ja tarpeen varmistaa myönteisen kehityksen jatkuvuus Suomessa. Hallitus vahvistaa koko Lounais-Suomen kattavaa merellistä osaamiskeskittymää ja käynnistää merellisen kokonaisturvallisuuden ja matalan ilmatilan talouden kehittämisohjelmat, joissa vahvistetaan tutkimus- ja koeympäristöjä ja poistetaan lainsäädännöllisiä esteitä.

Lääketutkimuksen ja naisterveyden innovaatiokeskittymän vahvistaminen

Perustutkimuksen rahoituksen ja kliinisten lääketutkimusten määrän väheneminen viime vuosina on heikentänyt terveysalan tutkimus- ja innovaatiotoiminnan vaikuttavuutta, kansainvälistä kilpailukykyä ja Suomen houkuttele-

vuutta investointiympäristönä sekä potilaiden mahdollisuutta päästä uusien hoitojen piiriin. Tilanteen korjaamiseksi hallitus vahvistaa perustutkimuksen ja soveltavan tutkimuksen rahoitusta, arvioi uudelleen nykyisten rahoitusinstrumenttien ja kannustinten toimivuutta sekä lisää kliinisten lääketutkimusten määrää ja laatua. Julkisen T&K-rahoituksen allokaatiossa painotetaan tutkimus- ja innovaationeuvoston tunnistamia strategisia painopisteitä.

Hallitus parantaa lupamenettelyjen sujuvuutta ja ennakoitavuutta vauhdittamalla EU:n kliinisten lääketutkimusten asetuksen kansallista toimeenpanoa, varmistaa terveys- ja biopankkiaineistojen tutkimuskäytön tietoturvallisesti sekä vahvistaa lääkäri-tutkijakoulutusta. Tutkimuksen ja hoidon integraatiota vahvistetaan syventämällä yliopistojen ja yliopistollisten sairaaloiden välistä yhteistyötä ja hyvinvointialueiden täysimääräistä roolia tutkimuksen mahdollistajina kehitetään kasvattamalla erillistä tutkimusrahoitusta yliopistollisille hyvinvointialueille.

**Varsinais-Suomessa
on yli 50%
Suomen
lääketuotannosta**

Hallitus tunnistaa naisten terveyden edistämisen yhdeksi Suomen tulevaisuuden kasvu- ja ventialoista. Women's Health Hub Finland -aloitteen ympärille rakennetaan kansainvälisen tason tutkimuksen, diagnostiikan ja terveysteknologian osaamiskeskittymä, jolle osoitetaan toiminnan edellyttämät resurssit. Keskittymä hyödyntää Turun alueen vahvaa olemassa olevaa ekosysteemiä ja globaaleja ankkuriyrityksiä. Naisten terveys on globaalisti täyttämätön tarve, johon Suomi voi vastata innovaatiopolitiikan, vienninedistämisen ja esimerkiksi kehityspolitiikan keinoin.

Saaristo ja tapahtumat kaksinkertaistavat matkailutulon

Hallitus tukee kestävän saaristomatkailun ja matkailuinfrastruktuurin kehittämistä, vauhdittaa matkailuyritysten investointeja ja parantaa saaristoalueiden saavutettavuutta. Kehittämisen painopisteinä ovat ympärivuotisen matkailun edistäminen ja saariston tunnettuuden vahvistaminen, tavoitteena matkailutulon kaksinkertaistuminen ja vahva asema osana Suomen matkailuvientiä.

Hallitus laatii kansallisen matkailustrategian jatkoksi konkreettisen kasvuohjelman, joka vahvistaa matkailuinvestointeja, kansainvälistä saavutettavuutta ja kestäväää kasvua. Ohjelma kohdennetaan Suomen matkailumarkkinoinnissa tunnistettuihin kasvukärkiin,

tärkeimpänä Turun saaristoon. Kasvuohjelman keskeisimmät tavoitteet ovat ympärivuotisen matkailun edistäminen sekä sujuvien matkaketjujen mahdollistaminen. Saaristomatkailun vauhdittamisessa hyödynnetään yritysten korotettuja investointitukitasoja pitkien etäisyyksien, kuljetusten, logistiikan, kausiluonteisuuden ja infrastruktuurin hajanaisuuden vuoksi.

Saariston ohella Varsinais-Suomen kansainvälistä vetovoimaa vahvistavat merkittävät kulttuuri-, urheilu- ja arkkitehtuurikohteet sekä Turun asema historiallisena ja eurooppalaisena kulttuurikaupunkina. Hallitus tunnistaa Turun kulttuurikohteet ja kansainväliset tapahtumat, kuten Paavo Nurmi Gamesin ja Ruisrockin ja muut alueen keskeiset kohteet, kuten Paimion parantolan, matkailutulon, kansainvälisen näkyvyyden ja alueellisen elinvoiman kannalta keskeisinä vetovoimatekijöinä.

Maahanmuutto ja kotoutuminen työvoiman saatavuuden tukena

Varsinais-Suomen talouskasvu, huoltovarmuus ja elinvoima edellyttävät riittävää työvoiman saatavuutta. Kansainvälisyys on Varsinais-Suomelle keskeinen kilpailutekijä, ja maahanmuuttopolitiikan tulee tukea osaajien ja työntekijöiden kiinnittymistä Suomeen sekä nopeaa integroitumista työelämään ja yhteiskuntaan.

Hallitus korjaa pysyvän oleskeluluvan poikkeussäännöstä koskemaan ylemmän korkeakoulututkinnon ohella myös Suomessa ammattikorkeakoulututkinnon suorittaneita. Osaajien integroitumista työmarkkinoille vahvistetaan tukemalla korkeakoulujen uraohjausta ja työnantajayhteistyötä, mahdollistamalla kansainvälisille osaajille kieliopintojen aloittaminen jo ennen maahantuloa sekä kehittämällä yritysille suunnattuja rekrytointi- ja harjoittelutukimalleja. Hallitus kohdentaa kotoutumiskoulutuksen rahoitusta työelämäintegroituneisiin koulutusmalleihin ja mahdollistaa työllisyysalueiden, kuntien ja korkeakoulujen rahoituksen joustavamman yhdistämisen.

Hallitus arvioi ja korjaa perheen yhdistämisen tulorajojen vaikutuksia työvoiman saatavuuteen. Liian korkeat tulorajat vaikeuttavat pysyvää asettumista ja lisäävät työvoiman vaihtuvuutta erityisesti aloilla, joilla palkkataso on matalin mutta työvoiman tarve kriittinen, kuten maataloudessa ja elintarviketeollisuudessa.

Kuntatalouden kantokyvyn ja investointikyvyn vahvistaminen

Hallitus uudistaa valtionosuusjärjestelmän kokonaisuutena siten, että se turvaa kuntien rahoituksen suhteessa niille säädettyihin tehtäviin ja väestörakenteen muutoksiin. Hallitus

vahvistaa kuntien investointikykyä ja taloudellista kantokykyä, jotta elinvoimaa, infrastruktuuria ja kasvua tukevat investoinnit voidaan toteuttaa myös matalasuhdanteessa. Valtion tulee huolehtia, että uudet tehtävät rahoitetaan täysimääräisesti ja että kuntien talouteen vaikuttavat päätökset arvioidaan kokonaisuutena. Hallitus selkeyttää rahoitusjärjestelmää siten, että kuntien vastuiden, valtion ohjauksen ja hyvinvointialueiden velvoitteiden välinen työnjako on selkeä.

Osa valtionosuuksien laskennallisista kustannuksista määräytyy kunnan saaristoisuuden perusteella. Saaristolain uudistus on päivittänyt lain vastaamaan muuttunutta toimintaympäristöä, mutta jää valtionosuusuudistuksen kaatumisen takia keskeneräiseksi. Hallitus varmistaa, että saaristolaki ja sen mukainen saaristoisuuden luokittelu otetaan täysimääräisesti huomioon valtionosuusjärjestelmässä, ja että rahoitus kohdentuu läpinäkyvästi niille kunnille ja alueille, joissa saaristoisuus aiheuttaa todellisia ja pysyviä lisäkustannuksia palvelujen järjestämiseen.

Aluekehitysrahoituksen ja aluetukikartan uudistaminen

Hallitus uudistaa aluekehittämisen kansallisen rahoitusjärjestelmän ja yritysten investointien aluetuet. Hallitus vaikuttaa EU:n aluetukipolitiikkaan siten, että rahoituksen vaikuttavuus kasvaa, eikä alueiden välille synny kilpailuvääristy-

mää. Alueiden kehitystä ja tukitarpeita on arvioitava todellisten taloudellisten ja työmarkkinaolosuhteiden perusteella, ei ainoastaan harvan asutuksen tai suuralueisiin lukittujen NUTS-rajausten pohjalta, jotka eivät vastaa alueiden sisäisiä kehitys- ja väestötiheyseroja. Painottamalla rakennerahastojen tuloksellisuutta niistä saadaan kansantaloudelle suurempi hyöty. Alueilla on paras näkemys alueellisesta tilannekuvasta ja vaikuttavista toimenpiteistä. Alueilla tulee olla vahva rooli aluekehitysrahoituksen kohdentamisessa. Rahoitusta tulee kohdentaa suoraan maakuntien liitoille, joilla on lakisääteinen vastuu aluekehityksestä.

Nykyisistä, muun muassa harvaan asutukseen ja maantieteelliseen sijaintiin pohjautuvista erisuuruista yritysten investointitukitasoista tulee luopua. Ne vääristävät yritysten välistä kilpailua. Mikäli alueellisesti kohdennettuja tukiprosentteja käytetään myös jatkossa, tulee korkeammat tukiprosentit mahdollistaa myös Etelä- ja Länsi-Suomen rakennemuutosalueilla. Erikseen pitää huomioida saariston erityisolosuhteet. Hallitus vahvistaa kansallista mandaattia kohdentaa ja päivittää tukialueita myös ohjelmakauden aikana äkillisissä rakennemuutostilanteissa sekä vaikuttaa EU:n valtioneuvoston päätöksiin ja sen tulkintoihin, jotta aluetukien käyttö tukee tasapainoista aluekehitystä koko maassa.

Työllisyyspalvelujärjestelmän korjaussarja

Työttömyysetuuksien rahoitusmalli, palvelujärjestelmän kaavamaisuus ja heikoimmassa työmarkkina-asemassa olevien palvelujen heikko saatavuus ovat aiheuttaneet kunnille ongelmia työllisyyspalvelu-uudistuksen toimeenpanossa. Työttömyysetuuksien niin sanottu kannustava rahoitusmalli koettelee kuntien taloudellista kantokykyä. Lakisääteisiä palveluja koskeva lainsäädäntö ei riittävästi tue paikallisten ratkaisujen kehittämistä ja palvelujen kohdentamista kustannusvaikuttavasti. Kunnilla ei myöskään ole riittävästi työkaluja pitkään työttömänä olleiden työnhakijoiden tukemiseen. Nykyiset järjestämislain mukaiset työllistymistä edistävät palvelut ovat liian suppeita kaikkein heikoimmassa asemassa olevien työllistämiseen.

Hallitusohjelmaan kirjataan työllisyyspalvelujärjestelmän korjaussarja. Työttömyysetuuksien rahoitusmallia muutetaan suhdanneriskien ja työttömyyden rakenteellisten tekijöiden kannalta oikeudenmukaisemmaksi. Kunnille mahdollistetaan nykyistä laajempi liikumavara palvelutuotannossa ja palvelujen kohdentamisessa niistä hyötyville työnhakijoille. Haastavassa työmarkkina-asemassa olevien työllisyyspalvelujen asiakkaiden palvelut turvataan.


Varsinais-Suomen liitto
Egentliga Finlands förbund



TURUN
KAUPPAKAMARI


Yrittäjät
VARSINAIS-SUOMI



TURKU AMK 



BUSINESS
TURKU

HUMAK®

