

Österbottens förbunds syn på hur tillväxten kan främjas i Finlands regeringsprogram 2027–2031

21.10.2026

** Texterna har översatts till svenska med hjälp av artificiell intelligens.*

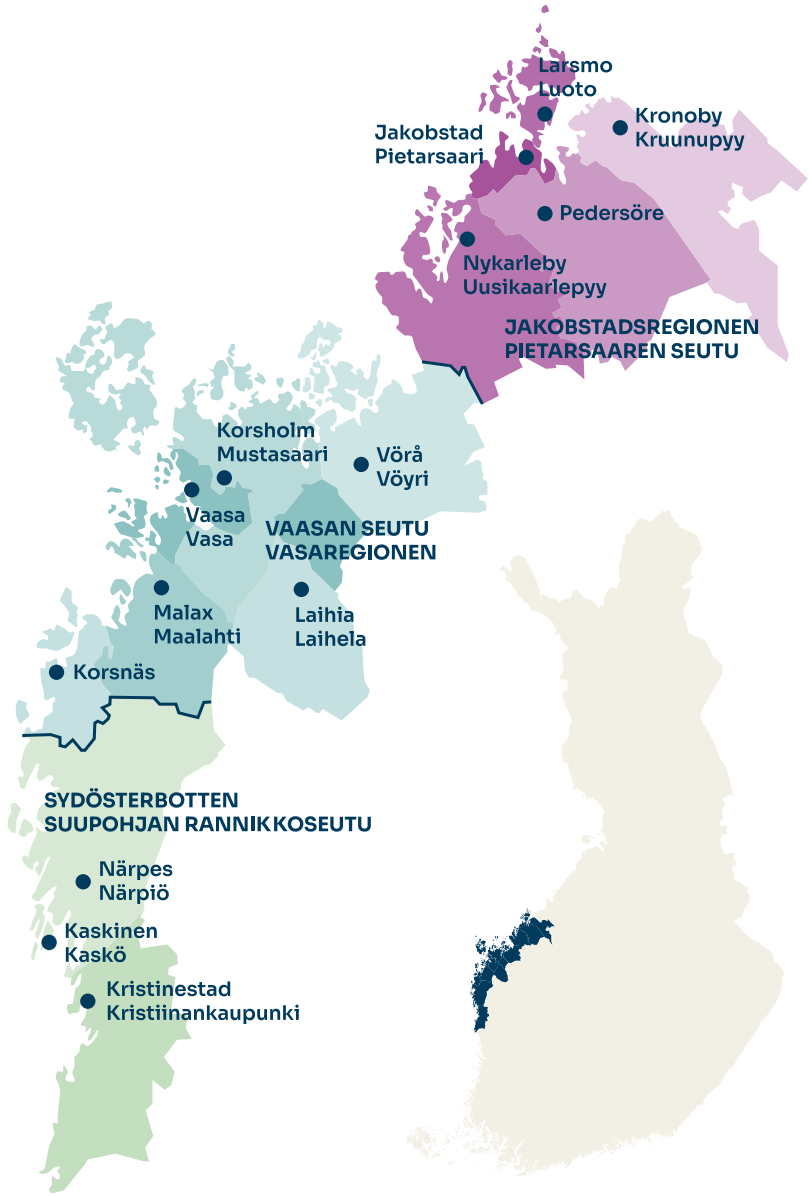
ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO



Pohjanmaan liiton näkemykset kasvun edistämiseksi Suomen hallitusohjelmaan 2027–2031

21.10.2026

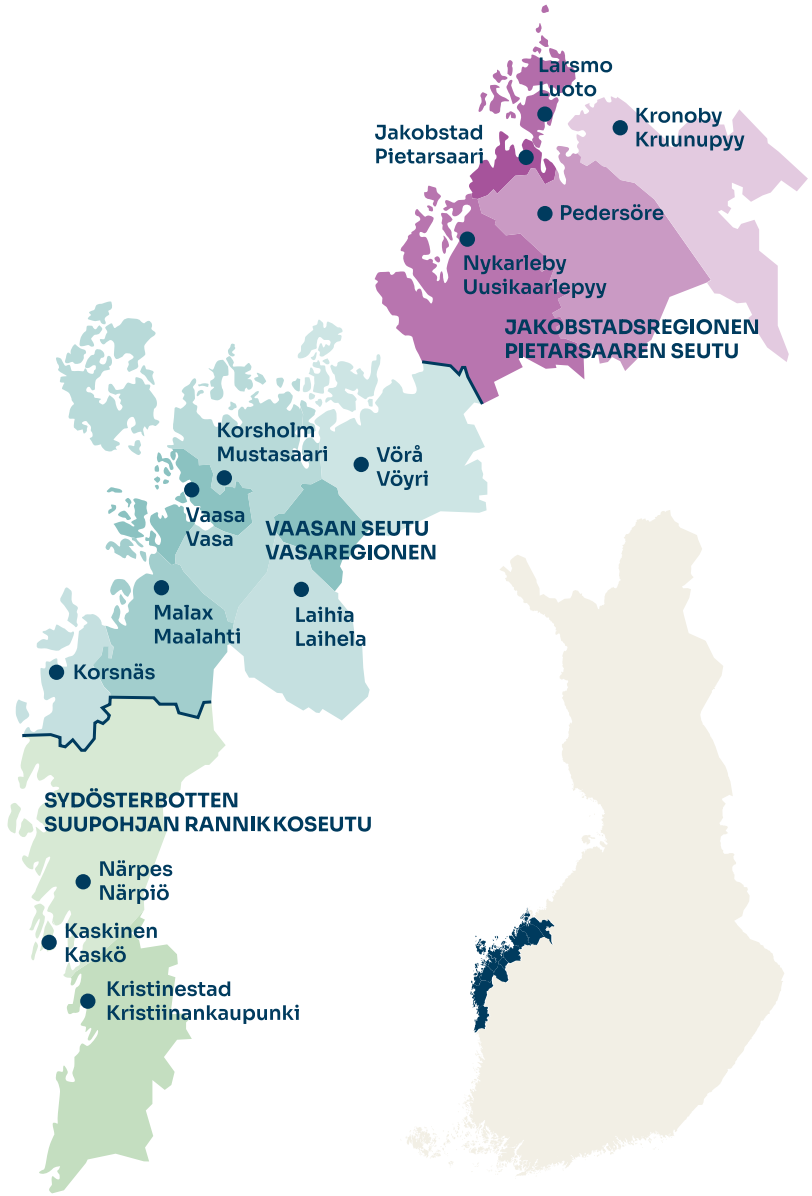
ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO



Österbotten skapar välfärd och försörjningsberedskap för hela Finland

- Österbotten, med sin industri med högt förädlingsvärde och sin primärproduktion, har stor betydelse för hela landets välfärd och försörjningsberedskap.
- I landskapet verkar ett betydande energiteknikkluster, som förutom ledande internationella företag omfattar ett stort antal SME-företag.
- I landskapet finns många SME-företag och startup-företag som bedriver export och siktar direkt på den internationella marknaden.
- Österbottens viktiga framgångsfaktorer har alltid varit en mångsidig näringsstruktur och tradition av entreprenörskap.
- Speciellt för Österbotten är det nära samarbetet mellan företag, högskolor och den offentliga sektorn, som redan länge utvecklats systematiskt.
- Österbotten är Finlands ledande landskap inom vindkraft. I Österbotten planeras ett flertal investeringar i den gröna omställningen, där tillgången till ren energi är ett centralt kriterium.

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO



Pohjanmaa tuottaa hyvinvointia ja huoltovarmuutta koko Suomelle

- Pohjanmaa korkean jalostusarvon teollisuudella ja alkutuotannolla on suuri merkitys koko maan hyvinvoinnille ja huoltovarmuudelle.
- Pohjanmaalla toimii merkittävä energiateknologiakeskittymä, johon kuuluu kansainvälisten veturiyritysten lisäksi lukuisia pk-yrityksiä
- Maakunnassa on paljon vientitoimintaa harjoittavia pk-yrityksiä ja aloittavia yrityksiä, jotka tähtäävät suoraan kansainvälisille markkinoille
- Pohjanmaan tärkeinä menestystekijöinä ovat aina olleet monipuolinen elinkeinorakenne ja yrittäjyyden perinne.
- Erityistä Pohjanmaalla on yritysten, korkeakoulujen ja julkisen sektorin tiivis yhteistyö, jota on järjestelmällisesti kehitetty jo pitkään
- Pohjanmaa on Suomen johtava tuulivoimamaakunta. Pohjanmaalle on suunnitteilla lukuisia vihreän siirtymän investointeja, joille puhtaan energian saatavuus on keskeinen kriteeri.

MADE IN POHJANMAA

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

Tyngdpunkter i Österbottens förbunds regeringsprogramförslag

2. Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt

4. Kompetensekonomin som tillväxtmotor

1. Innovationer och industrins förnyelse

3. Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar

5. Beaktande av regionernas särdrag och styrkor

Pohjanmaan liiton hallitusohjelmaesitysten painopisteet

2. Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajana

4. Osaamistalous kasvun moottorina

1. Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen

3. Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut

5. Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen

Österbottens förbunds förslag till regeringsprogrammet för åren 2027–2031

Innovationer och industrins förnyelse

- Tillväxtprogrammet för grön industri och teknologi i Finland
- Pilotering av konceptet för Net Zero Valley i Österbotten
- Energiövergångsdalen för att stärka regionens FoUI-verksamhet
- Regulatory sandbox-modell och testområde i Österbotten
- Små och medelstora företags tillgång till internationella underleverantörsnätverk ska stärkas
- Konkurrensutsatt EU-finansiering som drivkraft för tillväxt och förnyelse
- Österbottens rena energi som katalysator för grön tillväxt
- Immateriella investeringar – motorn för tillväxt och konkurrenskraft

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt

- Stärkandet av landskapens roll i genomförandet av industripolitiken och den regionala utvecklingen
- Platsbaserad utveckling som grund för Finlands regionalutvecklingspolitik
- Utvecklings- och investeringsavtal för att stärka en hållbar regionstruktur och tillväxtkorridorer
- Tryggande av verksamhetsförutsättningarna för organisationer och föreningar
- Ett riksomfattande kulturekosystem stärker och förenar Finland
- Mot en adaptiv samförvaltning av naturskyddet
- Leader-verksamhetens betydelse bör tryggas och stärkas som en del av EU:s fleråriga budgetram (MFF 2028–2034)

Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar

- Västra förbindelser och internationell tillgänglighet
- Strategisk förstärkning av ett utsläppsfritt bantrafiksystem
- En smidig och säker stamvägskorridor som stödjer tillväxt
- Kritiska logistikförbindelser för industriområden och hamnar

Kompetensekonomin som tillväxtmotor

- Stärkandet av arbetskraftstjänsterna
- Tillgången till yrkesutbildning och närundervisning av hög kvalitet ska tryggas
- Österbottens tillväxt förutsätter arbetskraftsinvandring och en lyckad tvåvägsintegration

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor

- Reformen av välfärdsområdenas finansieringsmodell
- Tryggande av statens tjänster på båda nationalspråken
- En ny incitamentsbaserad finansieringsmodell för att stödja jordbrukaren och klimatet
- Primärproduktionens och dess specialområdens framtid måste tryggas
- Ett nationellt program för att stärka vattenhushållningen i torvskogar och kustregioner
- Stärkta verksamhetsförutsättningar för kommunal hyresbostadsproduktion
- Tryggande av havsplaneringens kontinuitet och finansiering

Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar
Projektbeskrivningar

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

MADE IN ÖSTERBOTTEN

Pohjanmaan liiton esitykset Suomen hallitusohjelmaan vuosiksi 2027–2031

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen

- Suomeen vihreän teollisuuden ja teknologian kasvuohjelma
- Net Zero Valley konseptin pilotointi Pohjanmaalla
- Energiatransition laakso vahvistamaan alueen TKI-toimintaa
- Regulatory sandbox -toimintamalli ja testialue Pohjanmaalle
- Pk-yritysten pääsyä kansainvälisiin alihankintaverkostoihin on vahvistettava
- Kilpailtu EU-rahoitus kasvun ja uudistumisen vauhdittajana
- Pohjanmaan puhdas energia vihreän kasvun katalysaattorina
- Aineettomista investoinneista kasvun ja kilpailukyvyn moottori

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajana

- Maakuntien roolin vahvistaminen teollisuuspolitiikan ja aluekehittämisen toteutuksessa
- Paikkaperustainen kehittäminen Suomen aluekehityspolitiikan perustaksi
- Kehittämis- ja investointisopimukset kestävän aluerakenteen ja kasvukäytävien vahvistamiseksi
- Järjestöjen ja yhdistysten toimintaedellytysten turvaaminen
- Koko maan kattava kulttuuriekosysteemi vahvistaa ja yhdistää Suomea
- Kohti sopeutuvaa luonnonsuojelun yhteishallintaa
- Leader-toiminnan merkitys tulee turvata ja vahvistaa osana EU:n monivuotista rahoituskehystä (MFF 2028–2034)

Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut

- Läntiset yhteydet ja kansainvälinen saavutettavuus
- Päästöttömän raideliikenteen strateginen vahvistaminen
- Sujuva ja turvallinen päätieverkko kasvun tukena
- Satamien ja teollisuusalueiden kriittiset logistiikkayhteydet

Osaamistalous kasvun moottorina

- Työvoimapalveluiden vahvistaminen
- Ammatillisen koulutuksen saatavuus ja laadukas lähiopetus on turvattava
- Pohjanmaan kasvu edellyttää työperäistä maahanmuuttoa ja onnistunutta kaksisuuntaista kotoutumista

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen

- Hyvinvointialueiden rahoitusmallin uudistaminen
- Valtion palvelujen turvaaminen molemmilla kansalliskielillä
- Uusi kannustava rahoitusmalli tukemaan viljelijää ja ilmastoa
- Alkutuotannon ja sen erityisalojen tulevaisuus on turvattava
- Kansallinen ohjelma suometsien ja rannikkoalueiden vesitalouden vahvistamiseksi
- Kuntien vuokra-asuntotuotannon toimintaedellytysten vahvistaminen
- Merialuesuunnittelun jatkuvuuden ja rahoituksen turvaaminen

Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut
Hankekuvaukset

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

MADE IN POHJANMAA

Innovationer och industrins förnyelse

Tillväxt och konkurrenskraft bygger på innovationer och den förnyelse av strukturer, verksamhetssätt och affärsverksamheter som dessa möjliggör

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen

Kasvu ja kilpailukyky perustuu innovaatioihin ja niiden mahdollistamiin rakenteiden, toimintatapojen ja liiketoimintojen uudistumiseen.

Innovationer och industrins förnyelse (1)

- **Tillväxtprogrammet för grön industri och teknologi i Finland**. Målet för tillväxtprogrammet är att göra Finland till en föregångare inom hållbar industri och ren teknologi. Programmet bygger på regionala styrkor som tillsammans bildar ett nationellt innovationsnätverk med stark koppling till europeiska värdekedjor. I programmet fastställs strategiskt viktiga investeringshelheter och värdekedjor på nationell nivå, samtidigt som långsiktigheten och förutsägbarheten i investeringsmiljön stärks. FoUI-finansieringen riktas långsiktigt till områden som stöder den gröna omställningen genom en kombination av direkta stöd, skatteincitament och EU finansieringsinstrument. Ett kompetensprogram stärker utbildning, samarbete mellan forskning och företag samt attraktionen av internationell arbetskraft för den gröna industrins behov. I Österbotten planeras ett flertal storskaliga investeringar inom batteri-, vätgas-, aluminium- och metallindustrin som bygger på ren energi.

- **Pilotering av Net Zero Valley-konceptet i Österbotten**. Österbottens nettonolldal utgör ett industriellt kluster i enlighet med EU:s Net-Zero Industry Act (NZIA), som påskyndar den gröna omställningen, stärker industrins konkurrenskraft och pådriver genomförandet av stora investeringar. Dalen bygger på Österbottens centrala styrkor – förnybar energi, vätgasekonomi, batteriindustri och smarta nätlösningar – och sammanför industrin, energisystemet samt högskolornas forsknings- och innovationskapacitet. Planen för nettonolldalen omfattar de infrastrukturinvesteringar, kompetensvägar och investeringsfrämjande mekanismer som EU-förordningen förutsätter. Österbottens förbund samordnar helheten i nära samarbete med kommuner och näringsliv. Dalen utvecklas till en gränsöverskridande plattform, där samarbetet bland annat med Mellersta Österbotten och Satakunta stöder framväxten av expanderande värdekedjor. Sammantaget erbjuder nettonolldalen förutsägbara ramar för långsiktiga industriinvesteringar, stärker regionens internationella attraktionskraft och positionerar sig som en av Europas ledande tillväxtmiljöer för grön industri.

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen (1)

- **Suomeen vihreän teollisuuden ja teknologian kasvuohjelma**. Kasvuohjelman tavoitteena on tehdä maasta kestävän teollisuuden ja puhtaan teknologian edelläkävijä. Ohjelma rakentuu alueellisten vahvuuksien varaan, joiden pohjalta muodostetaan kansallinen innovaatioverkosto, joka kytkeytyy eurooppalaisiin arvoketjuihin. Ohjelmassa määritellään kansallisesti strategiset investointikokonaisuudet ja arvoketjut sekä vahvistetaan investointiympäristön pitkäjänteisyyttä ja ennakoitavuutta. TKI-rahoitus kohdennetaan pitkäjänteisesti vihreän siirtymän aloille yhdistämällä suorat tuet, verokannustimet ja EU rahoitusvälineet. Osaamisohjelmalla vahvistetaan koulutusta, tutkimus–yritysyhteistyötä ja kansainvälisen työvoiman houkuttelua vihreän teollisuuden tarpeisiin. Pohjanmaalle on suunnitteilla lukuisia puhtaaseen energiaan perustuvia akku-, vety-, alumiini- ja metalliteollisuuden suurinvestointeja.

- **Net Zero Valley -konseptin pilotointi Pohjanmaalla**. Pohjanmaan nettonollalaakso on EU:n Net-Zero Industry Act -asetuksen (NZIA) mukainen teollinen keskittymä, joka vauhdittaa vihreää siirtymää, vahvistaa teollisuuden kilpailukykyä ja nopeuttaa suurten investointien toteutumista. Laakso rakentuu Pohjanmaan keskeisille vahvuuksille – uusiutuvalle energialle, vetytaloudelle, akkuteollisuudelle ja älyverkkoratkaisuille – ja yhdistää teollisuuden, energiajärjestelmän ja korkeakoulujen tutkimus- ja innovaatiokyvykkyyden. Nettonollalaakson suunnitelma sisältää EU-asetuksen edellyttämät infrastruktuuri-investoinnit, osaajapolut ja investointeja vauhdittavat mekanismit. Pohjanmaan liitto koordinoi kokonaisuutta tiiviissä yhteistyössä kuntien ja elinkeinoelämän kanssa. Laakso kasvaa maakuntarajat ylittäväksi kehitysalustaksi, jossa yhteistyö muun muassa Keski-Pohjanmaan ja Satakunnan kanssa tukee laajenevien arvoketjujen muodostumista. Kokonaisuutena nettonollalaakso tarjoaa ennustettavat puitteet pitkäjänteisille teollisille investoinneille, vahvistaa alueen kansainvälistä vetovoimaa ja asemoituu yhdeksi Euroopan johtavista vihreän teollisuuden kasvualustoista.

Innovationer och industrins förnyelse (2)

- **Energiövergångsdalen för att stärka regionens FoUI-verksamhet**. I Österbotten samlar Energiövergångsdalen, ledd av Vasa universitet och regionens energiteknologikluster, forskning, utveckling och innovationsverksamhet kring smarta och rena energilösningar som bedrivs av regionens företag och högskolor. Energiövergångsdalen främjar lösningar baserade på forskning inom produktion, optimering och lagring av ren energi samt påskyndar deras kommersialisering. Förverkligandet av dalen förutsätter ett tilläggsinvesteringsprogram på 40 milj. euro under tre år för att stärka forskningsinfrastrukturer, doktorandutbildning och teknologitransfer. Investeringen kan inom tio år generera upp till 400 miljoner euro i ökad omsättning, stärka exporten och skapa nya arbetsplatser inom den gröna tillväxten.

- **Regulatory sandbox-modell och testområde i Österbotten**. Regulatoriska sandlådor har blivit en central del av EU:s framväxande innovations- och konkurrenskraftsagenda. I Finland har användningen av regulatoriska sandlådor och experimentell lagstiftning hittills varit begränsad. Initiativet “Ostrobothnia Green Hydrogen Sandbox” är ett banbrytande pilotprojekt som i praktiken stödjer nationella och EU ambitioner. Sandlådan främjar regulatorisk innovation, påskyndar utveckling och validering av Net Zero teknologier och stärker industrins konkurrenskraft genom att öppna nya marknader och attrahera investeringar i framväxande sektorer såsom vätgas, koldioxidinfångning och -användning (CCU) samt Power to X. Genomförandet av en regulatorisk sandlåda i Österbotten bygger på regionens starka innovationsekosystem och samverkan mellan industriellt ledarskap, akademisk spetskompetens och proaktivt regionalt styre. Implementeringen innefattar att ansöka om formell “testzonsstatus”, vilket fastställer de juridiska, miljömässiga och säkerhetsmässiga ramar inom vilka flera projekt kan genomföras mer flexibelt. Sandlådan bygger på ett offentlig privat partnerskap (PPP-modell) som inledningsvis etableras enligt en nätverksbaserad modell.

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen (2)

- **Energiatransition laakso vahvistamaan alueen TKI-toimintaa**. Pohjanmaalla Vaasan yliopiston ja alueen energiateknologiaklusterin vetämä Energiatransition laakso kokoaa yhteen alueen yritysten ja korkeakoulujen älykkäisiin ja puhtaisiin energiaratkaisuihin liittyvän tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan. Energiatransition laakso vauhdittaa puhtaan energian tuotannon, optimoinnin ja varastoinnin tutkimukseen perustuvia ratkaisuja ja niiden nopeaa kaupallistamista. Laakson toteuttaminen edellyttää 40 milj. euron lisäinvestointia kolmen vuoden aikana tutkimusinfrastruktuurien vahvistamiseen, tohtorikoulutukseen ja teknologiansiirtoon. Investointi voi tuottaa kymmenen vuoden kuluessa jopa 400 miljoonaa euroa lisää liikevaihtoa, vahvistaa vientiä ja luo uusia työpaikkoja vihreään kasvuun.

- **Regulatory sandbox -toimintamalli ja testialue Pohjanmaalle**. Regulatory sandbox -mallit ovat nousseet keskeiseksi osaksi EU:n kehittyvää innovaatio- ja kilpailukykyagendaa. Suomessa niiden ja kokeilevan lainsäädännön käyttö on toistaiseksi ollut rajallista.“Ostrobothnia Green Hydrogen Sandbox” -aloite on edelläkävijäluonteinen pilottihanke, joka käytännössä tukee sekä kansallisia että EU-tason tavoitteita. Regulatory sandbox edistää sääntelyinnovaatioita, nopeuttaa nettonollateknologioiden kehittämistä ja validointia sekä vahvistaa teollisuuden kilpailukykyä avaamalla uusia markkinoita ja houkuttelemalla investointeja kasvaville aloille, kuten vetyyn, hiilidioksidin talteenottoon ja hyödyntämiseen (CCU) sekä Power-to-X-ratkaisuihin. Regulatory sandboxin toteuttaminen Pohjanmaalla perustuu alueen vahvaan innovaatioekosysteemiin ja tiiviiseen yhteistyöhön teollisen edelläkävijyyden, akateemisen huippuosaamisen ja proaktiivisen alueellisen ohjauksen välillä. Toteutus sisältää virallisen “testialue-statuksen” hakemisen, mikä määrittelee ne oikeudelliset, ympäristölliset ja turvallisuutta koskevat puitteet, joiden sisällä useita hankkeita voidaan edistää tavanomaista joustavammin. Regulatory sandbox rakentuu julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmallin (PPP) pohjalle, joka alkuvaiheessa organisoidaan verkostomaisena kokonaisuutena.

Innovationer och industrins förnyelse (3)

- **Små och medelstora företags tillgång till internationella underleverantörsnätverk ska stärkas**. Finlands ekonomiska förnyelse kräver starka och flexibla små och medelstora företag som snabbt kan anpassa sig till en föränderlig handels- och geopolitisk omvärld. Små och medelstora företag har en större roll i uppkomsten av exporten än vad en granskning som enbart baseras på bruttoexport visar. De små och medelstora företagens andel av Finlands totala export uppgår till 18 procent, men de verkar som producenter i 30 procent av hela Finlands inhemska förädlingsvärde i exporten. Växande tullar, nya handelsavtal och regionalisering av leveranskedjor förändrar marknaderna men öppnar samtidigt nya möjligheter för finländska företag. Små och medelstora företag bör stödjas genom bättre tillgång till internationella nätverk och handelsavtal, utvecklade export- och finansieringstjänster, samt stärkt kompetens och samarbete med större företag och forskningsinstitut med särskild hänsyn till utvecklingsbehovet i hela underleverantörskedjan.

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen (3)

- **Pk-yritysten pääsyä kansainvälisiin alihankintaverkostoihin on vahvistettava**. Suomen talouden uudistuminen tarvitsee vahvoja ja joustavia pk-yrityksiä, jotka pystyvät sopeutumaan nopeasti muuttuvaan kaupan ja geopoliittiseen ympäristöön. Pk-yrityksillä on viennin syntymisessä suurempi rooli kuin mitä pelkkä bruttovientiin perustava tarkastelu osoittaa. Pk-yritysten osuus Suomen kokonaisviennistä on 18 prosenttia, mutta ne toimivat tuottajina 30 prosentissa koko Suomen kotimaisen arvonlisän viennistä. Nousevat tariffit, uudet kauppasopimukset ja toimitusketjujen alueellistuminen muokkaavat markkinoita ja avaavat samalla uusia mahdollisuuksia suomalaisille yrityksille. Pieniä ja keskisuuria yrityksiä tulee tukea parantamalla niiden pääsyä kansainvälisiin verkostoihin ja kauppasopimuksiin, kehittämällä vienti- ja rahoituspalveluja sekä vahvistamalla osaamista ja yhteistyötä suurten yritysten ja tutkimuslaitosten kanssa. Toimenpiteissä on kiinnitettävä erityistä huomiota koko alihankintaketjun kehittämistarpeisiin.

Innovationer och industrins förnyelse (4)

- **Konkurrensutsatt EU-finansiering som drivkraft för tillväxt och förnyelse**. Finland bör stärka sin förmåga att fullt ut utnyttja konkurrensutsatt EU-finansiering för forskning, innovationer och investeringar. Horisont Europa, den kommande europeiska konkurrenskraftsfonden samt andra EU-finansieringsinstrument erbjuder betydande möjligheter att främja forskning, innovationer, företagens tillväxt och investeringar kopplade till den gröna omställningen. Ett fullständigt utnyttjande av finansieringen förutsätter ett fungerande nationellt system för medfinansiering, som möjliggör ett fullvärdigt deltagande i EU-program även när de kräver nationell eller regional finansiering. Samtidigt behövs ett starkare stöd för projektberedning, deltagande i internationella nätverk och för att attrahera EU-finansiering till Finland.

  Regeringen bör stärka de regionala innovationsekosystemen genom att etablera nätverksbaserade resurscenter som samlar företag, högskolor, forskningsinstitut och offentliga aktörer. Resurscentren kan byggas upp kring den kommande europeiska konkurrenskraftsfondens prioriteringar, såsom den gröna omställningen, digital utveckling, hälsa och bioekonomi samt säkerhet och resiliens. Deras uppgift är att stödja projektberedning, skapa utvecklingskedjor från forskning till pilotverksamhet och kommersialisering samt stärka särskilt små och medelstora företags deltagande i EU:s innovations- och investeringsprogram. Samtidigt stärks de regionala styrkorna och det säkerställs att konkurrensutsatt EU-finansiering i högre grad bidrar till regional tillväxt och förnyelse.

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen (4)

- **Kilpailtu EU-rahoitus kasvun ja uudistumisen vauhdittajana.** Suomen tulee vahvistaa kykyään hyödyntää täysimääräisesti kilpailtua EU-rahoitusta tutkimuksen, innovaatioiden ja investointien edistämiseksi. Horisontti Eurooppa, tuleva Euroopan kilpailukykyrahasto sekä muut EU-rahoitusinstrumentit tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia tutkimuksen, innovaatioiden, yritysten kasvun ja vihreän siirtymän investointien vauhdittamiseen. Rahoituksen täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää toimivaa kansallista yhteisrahoitusjärjestelmää, joka mahdollistaa täysipainoisen osallistumisen EU:n ohjelmiin myös silloin, kun ne edellyttävät kansallista tai alueellista rahoitusosuutta. Samalla tarvitaan nykyistä vahvempaa tukea hankkeiden valmisteluun, kansainvälisiin verkostoihin osallistumiseen ja rahoituksen kotiuttamiseen.

  Hallituksen tulee vahvistaa alueellisia innovaatioekosysteemejä perustamalla verkostomaisia resurssikeskuksia, jotka kokoavat yhteen yrityksiä, korkeakouluja, tutkimuslaitoksia ja julkisia toimijoita. Resurssikeskukset voidaan rakentaa tulevan Euroopan kilpailukykyrahaston painopisteiden ympärille, kuten puhtaan siirtymän, digitaalisen kehityksen, terveys- ja biotalouden sekä turvallisuuden ja resilienssin aloille. Niiden tehtävänä on tukea hankkeiden valmistelua, rakentaa polkuja tutkimuksesta pilotointiin ja kaupallistamiseen sekä vahvistaa erityisesti pk-yritysten osallistumista EU:n innovaatio- ja investointiohjelmiin. Samalla vahvistetaan alueellisia vahvuuksia ja varmistetaan, että kilpailtu EU-rahoitus tukee nykyistä paremmin alueiden kasvua ja uudistumista.

Innovationer och industrins förnyelse (5)

- **Österbottens rena energi som katalysator för grön tillväxt**. Ren energi utgör grunden för grön tillväxt. Kärnan i den gröna tillväxten är industri och tjänster som baseras på ren el, vätgas och infångad koldioxid. Det omfattande behovet av ren el kan framför allt tillgodoses genom att utveckla land- och havsbaserad vindkraft, men även andra former av ren energiproduktion behöver ökas. Den nationella energi- och klimatstrategin är ett centralt verktyg för att stärka Finlands ställning som en föregångare inom ren energi i Europa.Den kommande regeringen bör utarbeta en långsiktig vision för utvecklingen av Finlands efterfrågan på el, produktionskapacitet samt el- och vätgasnät fram till år 2040. Industrins elektrifiering, produktionen av ren energi, vätgasekonomin samt energi- och nätinvesteringar bör integreras i en sammanhållen nationell industri- och energipolitik som stöder investeringar inom den gröna omställningen och stärker Finlands konkurrenskraft.

  Österbotten kan möta denna utmaning och fungera som motor för Finlands gröna tillväxt genom att utveckla en mångsidig produktion av ren energi samt främja industriella investeringar som baserar sig på denna energi. Hamnarna längs Österbottens kust är betydande aktörer i utbyggnaden av havsbaserad vindkraft och i främjandet av investeringar kopplade till denna. Energinäten måste byggas ut effektivt och förutseende för att industriella investeringar baserade på ren energi ska kunna gå framåt i Österbotten och andra kärnområden för grön industri. Staten ska säkerställa att utvecklingen av el- och vätgasnäten utgår från behoven i de regionala klustren för grön industri och svarar mot en snabbt växande energiefterfrågan.

- **Immateriella investeringar – motorn för tillväxt och konkurrenskraft**. Immateriella investeringar – kompetens, programvara, data, ledarskap och varumärken – utgör kärnan i Finlands framtida tillväxt. Deras värde uppstår genom samverkan och nätverk där kunskap och teknologi möts. Det behövs regionala ekosystem för immateriell tillväxt, där företag, högskolor och offentliga aktörer utvecklar kompetens och innovationer tillsammans. Detta stärker den höga totalfaktorproduktiviteten (TFP) och konkurrenskraften. Ekosystemen skapar en plattform där digitalisering, artificiell intelligens och kompetenskapital förenas och kan skalas upp. De uppmuntrar särskilt små och medelstora företag att ta i bruk ny teknologi.

Innovaatiot ja teollisuuden uudistuminen (5)

- **Pohjanmaan puhdas energia vihreän kasvun katalysaattorina**. Puhdas energia on vihreän kasvun perusta. Vihreän kasvun ytimessä ovat teollisuus ja palvelut, jotka perustuvat puhtaaseen sähköön, vetyyn ja talteen otettuun hiilidioksidiin. Puhtaan sähkön mittavaan tarpeeseen pystytään vastaamaan ennen kaikkea kehittämällä maa- ja merituulivoimaa, mutta myös muita puhtaan energian tuotantomuotoja on lisättävä. Kansallinen energia- ja ilmastostrategia on keskeinen työkalu vahvistettaessa Suomen asemaa puhtaan energian edelläkävijänä Euroopassa. Seuraavan hallituksen tulee laatia pitkän aikavälin näkemys Suomen sähkön kysynnän, tuotantokapasiteetin sekä sähkö- ja vetyverkkojen kehittämisestä vuoteen 2040 asti. Teollisuuden sähköistyminen, puhtaan energian tuotanto, vetytalous sekä energia- ja verkkoinvestoinnit tulee kytkeä osaksi yhtenäistä kansallista teollisuus- ja energiapolitiikkaa, joka tukee vihreän siirtymän investointien toteutumista ja Suomen kilpailukykyä.

  Pohjanmaa pystyy vastaamaan tähän haasteeseen ja toimimaan Suomen vihreän kasvun moottorina kehittämällä monipuolista puhtaan energian tuotantoa sekä edistämällä siihen perustuvia teollisia investointeja. Pohjanmaan rannikon satamat ovat merkittäviä toimijoita merituulivoiman rakentamisessa ja siihen liittyvien investointien edistämisessä. Energiaverkkoja on rakennettava tehokkaasti ja ennakoivasti, jotta puhtaaseen energiaan perustuvat teolliset investoinnit etenevät Pohjanmaalla ja muilla vihreän teollisuuden ydinalueilla. Valtion on varmistettava, että sähkö- ja vetyverkkojen kehittäminen perustuu alueellisten vihreän teollisuuden keskittymien tarpeisiin ja vastaa nopeasti kasvavaan energiakysyntään.

- **Aineettomista investoinneista kasvun ja kilpailukyvyn moottori**. Aineettomat investoinnit – osaaminen, ohjelmistot, data, johtaminen ja brändit – ovat Suomen tulevan kasvun ydin. Niiden arvo syntyy vuorovaikutuksesta ja verkostoista, joissa tieto ja teknologia kohtaavat. Tarvitaan alueellisia aineettoman kasvun ekosysteemejä, joissa yritykset, korkeakoulut ja julkiset toimijat kehittävät osaamista ja innovaatioita yhdessä. Tämä vahvistaa korkeaa kokonaistuottavuutta (TFP) ja kilpailukykyä. Ekosysteemit tarjoavat alustan, jolla digitalisaatio, tekoäly ja osaamispääoma yhdistyvät ja skaalautuvat. Niissä kannustetaan erityisesti pk-yrityksiä ottamaan käyttöön uusia teknologioita.

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt

Landskapsförbunden har en central roll i förnyelsen av regionernas näringsliv och i stärkandet av innovationsförmågan

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajana

Maakuntien liitoilla on keskeinen rooli alueiden elinkeinojen uudistumisessa ja innovaatiokyvykkyyden vahvistamisessa.

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt

- **Stärkandet av landskapens roll i genomförandet av industripolitiken som en del av och den regionala utvecklingen**. Ett framgångsrikt genomförande av industripolitiken förutsätter ett nära samarbete mellan staten, landskapen, kommunerna och regionens företag. Landskapen känner bäst till sina egna områdens behov och kan fungera som en effektiv länk mellan nationella mål och det lokala genomförandet. De regionala utvecklingsinstrumenten bör även framöver samordnas på landskapsnivå för att säkerställa åtgärdernas genomslag och att resurserna riktas till de verkliga behoven. Landskapsförbunden bör ha en betydande och konkret roll i beredningen och genomförandet av EU:s nationella och regionala partnerskapsplan (NRPP). Detta garanterar att regionernas röst hörs i det nationella beslutsfattandet och att användningen av EU:s strukturfonder och andra stödinstrument svarar mot de lokala utvecklingsutmaningarna. Mellan staten och landskapen bör det utvecklas ett systematiskt och interaktivt tillväxtavtalsförfarande, som kopplas till de regionala utvecklingsdiskussionerna. Genom tillväxtavtalen kan man enas om gemensamma mål, finansiering och åtgärder som stöder både nationella och regionala strategiska prioriteringar.

- **Platsbaserad utveckling som grund för Finlands regionalutvecklingspolitik**. Platsbaserad utveckling som grund för Finlands regionalutvecklingspolitik. OECD betonar att geografin har betydelse för den ekonomiska utvecklingen, och att en ”spatialt blind” politik räcker inte för att åstadkomma hållbar tillväxt. Platsbaserade metoder däremot bidrar till att förstärka utvecklingen. Demokrati som bygger på självstyre behövs när den ekonomiska tillväxten stagnerar, polariseringen ökar och missnöjet ytterligare göder stagnationen. I Finland genomförs regionalpolitiken i landskapen, och landskapsförbunden, som bygger på kommunal självstyrelse, ansvarar för planeringen av regionutvecklingen. I genomförandet av regionalpolitiken måste man säkerställa att den nuvarande regleringen består, så att landskapen fortsätter som regionutvecklingsmyndigheter och som förmedlande organ, och att de myndigheter som verkar inom landskapets område i sin verksamhet beaktar landskapsprogrammet och främjar dess genomförande.

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajina

- **Maakuntien roolin vahvistaminen teollisuuspolitiikan ja aluekehittämisen toteutuksessa.** Teollisuuspolitiikan onnistunut jalkauttaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä valtion, maakuntien, kuntien ja alueen yritysten välillä. Maakunnat tuntevat parhaiten oman alueensa tarpeet ja voivat toimia tehokkaana linkkinä kansallisten tavoitteiden ja paikallisen toimeenpanon välillä. Alueelliset kehittämisvälineet on jatkossakin yhteensovitettava maakuntatasolla, jotta toimenpiteiden vaikuttavuus varmistetaan ja resurssit kohdennetaan todellisiin tarpeisiin. Maakuntien liitoilla tulee olla merkittävä ja konkreettinen rooli EU:n kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman (NRPP) valmistelussa ja toimeenpanossa. Tämä varmistaa, että alueiden ääni kuuluu kansallisessa päätöksenteossa ja että EU:n rakennerahastojen ja muiden tukivälineiden käyttö vastaa paikallisiin kehittämishaasteisiin. Valtion ja maakuntien välille on kehitettävä systemaattinen ja vuorovaikutteinen kasvusopimusmenettely, joka kytketään alueellisiin kehittämiskeskusteluihin. Kasvusopimusten avulla voidaan sopia yhteisistä tavoitteista, rahoituksesta ja toimenpiteistä, jotka tukevat sekä kansallisia että alueellisia strategisia painopisteitä.

- **Paikkaperustainen kehittäminen Suomen aluekehityspolitiikan perustaksi.** OECD korostaa, että maantieteellä on merkittävä vaikutus taloudelliseen kehitykseen, eikä niin sanottu ”paikkasokea” politiikka riitä kestävän kasvun aikaansaamiseksi. Paikkaperustaiset toimintamallit sen sijaan vahvistavat kehitystä. Itsehallintoon perustuva demokratia on välttämätöntä tilanteessa, jossa talouskasvu hidastuu, alueellinen eriytyminen lisääntyy ja tyytymättömyys edelleen syventää kehityksen pysähtyneisyyttä. Suomessa aluepolitiikkaa toteutetaan maakunnissa, ja kunnalliseen itsehallintoon perustuvat maakuntien liitot vastaavat aluekehityksen suunnittelusta. Aluepolitiikan toimeenpanossa on varmistettava nykyisen sääntelyn jatkuvuus siten, että maakunnat säilyvät aluekehitysviranomaisina ja välittävinä toimieliminä sekä että maakunnan alueella toimivat viranomaiset ottavat toiminnassaan huomioon maakuntaohjelman ja edistävät sen toteuttamista.

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt (2)

- **Utvecklings- och investeringsavtal för att stärka en hållbar regionstruktur och tillväxtkorridorer**. För att motverka en alltmer differentierad regionstruktur och främja hållbar tillväxt bör utvecklings- och investeringsavtal för regionstruktur och tillväxtkorridorer (AKKS) införas mellan staten, landskapen och kommunerna. Avtalsmodellen kan bygga på samarbete mellan landskap på storområdesnivå och kopplas till den nationella trafiksystemplanen. I miljöministeriets publikation Utvecklingsbild för områdesanvändningen – Mot en hållbar region- och samhällsstruktur (s. 81) konstateras att möjligheterna att utvidga avtalsförfaranden utanför de sju största MAL-stadsregionerna bör utredas. Enligt publikationen kan lättare avtalsmodeller utvecklas för olika regioners och tillväxtkorridorers behov i nära samarbete mellan staten, landskapen och kommunerna. Samtidigt är det viktigt att vidareutveckla den nationella stads-, landsbygds- och metropolpolitiken samt främja en hållbar region- och samhällsstruktur. Tvärregionala utvecklingszoner erbjuder möjligheter att skapa ett nytt partnerskap mellan staten och regionerna samt att utveckla avtalsbaserat samarbete. Utvecklings- och investeringsavtalen bör dessutom samordnas med de kommande NRPP-planerna.

- **Tryggande av verksamhetsförutsättningarna för organisationer och föreningar**. Organisationerna och föreningarna spelar en stor roll i att främja människors välfärd, hälsa och delaktighet. Den lokala medborgarverksamheten bidrar dessutom till den övergripande säkerheten och den mentala krisberedskapen, eftersom gemensamt agerande bygger förtroende och beredskap att samarbeta även i störningssituationer. Som en följd av nedskärningarna i stöden till social- och hälsovårdsorganisationer har många organisationer tvingats minska sin verksamhet, i ett läge där befolkningens illamående och psykiska utmaningar ökar. Den verksamhetsmodell som bygger på samarbete mellan professionella och frivilliga inom organisationerna är mycket kostnadseffektiv, vilket innebär att försämrade verksamhetsförutsättningar för organisationer i värsta fall leder till ökade kostnader för välfärdsområden, kommuner och staten. Organisationernas och föreningarnas verksamhetsförutsättningar bör tryggas, och det är viktigt att satsa på att utveckla och förnya medborgarverksamheten så att Finland även i framtiden har ett livskraftigt civilsamhälle.

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajina (2)

- **Kehittämis- ja investointisopimukset kestävän aluerakenteen ja kasvukäytävien vahvistamiseksi**. Eriytyvän aluerakenteen ehkäisemiseksi ja kestävän kasvun edistämiseksi tulee ottaa käyttöön maakuntien, kuntien ja valtion välisiä aluerakenteen ja kasvukäytävien kehittämis- ja investointisopimuksia (AKKS). Sopimusmalli voi perustua muun muassa maakuntien väliseen suuraluetason yhteistyöhön ja valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Ympäristöministeriön julkaisussa Alueidenkäytön kehityskuva – Suuntaa kestävälle alue- ja yhdyskuntarakenteelle (s. 78) todetaan, että sopimusmenettelyjen laajentamista seitsemän suurimman MAL-kaupunkiseudun ulkopuolisille alueille on syytä selvittää. Julkaisun mukaan kevyempiä sopimusmenettelyjä voidaan kehittää erilaisten alueiden ja kasvukäytävien tarpeisiin tiiviissä yhteistyössä valtion, maakuntien ja kuntien kesken. Samalla on tärkeää jatkaa kansallisen kaupunki-, maaseutu- ja metropolipolitiikan kehittämistä sekä vahvistaa kestävää alue- ja yhdyskuntarakennetta. Ylimaakunnalliset kehitysvyöhykkeet tarjoavat mahdollisuuden rakentaa uudenlaista kumppanuutta valtion ja alueiden välille, ja niillä voidaan edistää myös sopimusperusteista yhteistyötä. Kehittämis- ja investointisopimukset tulee sovittaa yhteen tulevien NRPP-suunnitelmien kanssa.

- **Järjestöjen ja yhdistysten toimintaedellytysten turvaaminen**. Järjestöillä ja yhdistyksillä on suuri rooli ihmisten hyvinvoinnin, terveyden ja osallisuuden edistämisessä. Lisäksi paikallinen kansalaistoiminta luo pohjaa kokonaisturvallisuudelle ja henkiselle kriisinkestävyydelle, sillä yhdessä tekeminen rakentaa luottamusta ja valmiutta toimia yhdessä myös häiriötilanteessa. Sote-järjestöjen avustuksiin kohdistuneiden leikkausten seurauksena moni järjestö on joutunut supistamaan toimintaansa tilanteessa, jossa väestön pahoinvointi ja mielenterveyden haasteet ovat kasvussa. Järjestöjen ammattilaisten ja vapaaehtoisten yhteistyöhön perustuva toimintamalli on varsin kustannustehokas, joten pahimmillaan järjestöjen toimintaedellytysten heikkenemisestä seuraa hyvinvointialueiden, kuntien ja valtion menojen kasvua. Järjestöjen ja yhdistysten toimintaedellytykset tulee turvata ja panostaa kansalaistoiminnan kehittämiseen ja uudistamiseen, jotta Suomessa on elinvoimainen kansalaisyhteiskunta myös jatkossa.

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt (3)

- **Ett riksomfattande kulturekosystem stärker och förenar Finland.** Kulturtjänster främjar hälsa, välfärd, kreativitet och innovationer samt stärker demokratin, delaktigheten och samhällets mentala kristålighet. Kultur- och kreativa branscher är viktiga för sysselsättningen, turismen och exporten, och de stärker regionernas attraktionskraft, kvarhållningskraft och internationella konkurrenskraft. Utvecklingen av kultur och kreativa branscher bör ses som en del av regional utveckling, livskraftspolitik och hållbar ekonomisk tillväxt. Genom tväradministrativt arbete säkerställs en gemensam strategisk helhet mellan kultur, ekonomi, utbildning och regional utveckling, medan de kreativa branschernas tillväxt stärks genom ett exportprogram, utveckling av immaterialekonomin och regionala ekosystem för den kreativa ekonomin.

  Kulturens och de kreativa branschernas ställning stärks genom att höja kulturens andel av statsbudgeten till 1 procent och göra bidragssystemet flerårigt. Samtidigt tryggas finansieringen av kommunernas kulturverksamhet och regionala kulturstrukturer som en del av tillgången till kulturtjänster och regionernas livskraft. Socialskyddet för frilansare och egenanställda utvecklas till en modell som beaktar varierande inkomster, stipendier och gränsytan mot företagande. Möjligheterna för konstnärer och kulturbranschens yrkesutövare att verka i olika delar av Finland ska stärkas genom stöd till regionala verksamhetsmiljöer och nya arbetsformer. Regional jämlikhet främjas genom att förbättra tillgången till kulturtjänster, särskilt i glesbygden samt för unga och låginkomsttagare. Dessutom behövs renoveringar av kulturinfrastrukturen och en miljövänlig utveckling av kulturtjänsternas digitalisering.

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajina (3)

- **Koko maan kattava kulttuuriekosysteemi vahvistaa ja yhdistää Suomea**. Kulttuuripalvelut edistävät hyvinvointia, luovuutta ja innovaatioita sekä vahvistavat demokratiaa, osallisuutta ja yhteiskunnan henkistä kriisinkestävyyttä. Kulttuuri- ja luovat alat ovat tärkeitä työllisyydelle, matkailulle ja viennille, ja ne vahvistavat alueiden veto-, pito- ja lumovoimaa sekä kansainvälistä kilpailukykyä. Kulttuurin ja luovien alojen kehittäminen tulee nähdä osana aluekehittämistä, elinvoimapolitiikkaa ja kestävää talouskasvua. Poikkihallinnollisesti tulee varmistaa kulttuurin, talouden, koulutuksen ja aluekehityksen yhteinen strateginen kokonaisuus, ja luovien alojen kasvua vauhditetaan vientiohjelmalla, immateriaalitalouden kehittämisellä sekä vahvistamalla alueellisia luovan talouden ekosysteemejä.

  Kulttuurin ja luovien alojen asemaa vahvistetaan nostamalla kulttuurin osuus valtion budjetista 1 prosenttiin ja uudistamalla avustusjärjestelmä monivuotiseksi. Samalla turvataan kuntien kulttuuritoiminnan ja alueellisten kulttuurirakenteiden rahoitus osana kulttuuripalvelujen saavutettavuutta ja alueiden elinvoimaa. Freelancereiden ja itsensätyöllistäjien sosiaaliturvaa kehitetään malliksi, joka huomioi vaihtelevat tulot, apurahat ja yrittäjyyden rajapinnan. Taiteilijoiden ja kulttuurialan ammattilaisten mahdollisuuksia työskennellä eri puolilla Suomea tulee vahvistaa tukemalla alueellisia toimintaympäristöjä ja uusia työskentelymalleja. Alueellista tasa-arvoa tuetaan parantamalla kulttuuripalvelujen saavutettavuutta erityisesti syrjäseuduille, nuorille ja pienituloisille. Lisäksi tarvitaan kulttuuri-infrastruktuurin peruskorjauksia ja kulttuuripalvelujen digitalisaation ympäristöystävällistä edistämistä.

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt (4)

- **Mot en adaptiv samförvaltning av naturskyddet.** För att uppnå målen för naturskyddet behövs mer flexibla och inkluderande arbetssätt än i dag. Nästa regeringsprogram bör stödja en bredare användning av principerna för adaptiv förvaltning och samförvaltning inom naturskydd och markanvändningsplanering. Detta innebär modeller där effekterna följs upp systematiskt, beslut kan omprövas utifrån erfarenheter och lokala aktörer deltar i beredningen av lösningar tillsammans med myndigheterna. Målet är att stärka acceptansen för naturskyddet, öka förtroendet mellan olika aktörer samt förbättra beslutsfattandets genomslag och förutsägbarhet.

  Adaptiva förvaltnings- och samförvaltningsmodeller behövs särskilt i situationer där naturskydd, markanvändning, lokala näringar och investeringar kopplade till den gröna omställningen möts, samt vid utveckling av mångbruksinriktade skyddsområdes- och naturparksmodeller. Regeringsprogrammet bör initiera utrednings- och pilotprojekt för att utveckla dessa arbetssätt samt bedöma vilka lagstiftningsändringar som behövs. Samtidigt bör områdesspecifika skötsel- och användningsplaner främjas och mångbruksinriktade skyddsmodeller utvecklas, där tryggandet av den biologiska mångfalden, hållbart nyttjande av naturresurser och lokalt deltagande förenas. Dessutom bör möjligheterna med frivilliga skyddsmetoder, ekologisk kompensation och lokalt samarbete analyseras som en del av en långsiktig och effektiv naturvårdspolitik.

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajina (4)

- **Kohti sopeutuvaa luonnonsuojelun yhteishallintaa.** Luonnonsuojelun tavoitteiden saavuttaminen edellyttää nykyistä joustavampia ja osallistavampia toimintamalleja. Seuraavan hallitusohjelman tulisi tukea sopeutuvan hallinnan ja yhteishallinnan periaatteiden laajempaa hyödyntämistä luonnonsuojelussa ja maankäytön suunnittelussa. Tämä tarkoittaisi toimintamalleja, joissa vaikutuksia seurataan systemaattisesti, päätöksiä voidaan tarkistaa kokemusten perusteella ja paikalliset toimijat osallistuvat ratkaisujen valmisteluun yhdessä viranomaisten kanssa. Tavoitteena on vahvistaa luonnonsuojelun hyväksyttävyyttä, lisätä luottamusta eri toimijoiden välillä sekä parantaa päätöksenteon vaikuttavuutta ja ennakoitavuutta.

  Sopeutuvan hallinnan ja yhteishallinnan toimintamallit ovat tarpeen erityisesti tilanteissa, joissa luonnonsuojelu, maankäyttö, paikalliset elinkeinot ja vihreän siirtymän investoinnit kytkeytyvät toisiinsa sekä kehitettäessä monikäyttöisiä suojelualue- ja luonnonpuistomalleja. Hallitusohjelmassa tulisi käynnistää selvitys- ja kokeiluhankkeita näiden toimintamallien kehittämiseksi sekä arvioida tarvittavat lainsäädäntömuutokset. Samalla tulee edistää aluekohtaisia hoito- ja käyttösuunnitelmia sekä kehittää monikäyttöisiä suojelumalleja, joissa luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, kestävä luonnonvarojen käyttö ja paikallinen osallistuminen sovitetaan yhteen. Lisäksi tulee tarkastella vapaaehtoisten suojelukeinojen, ekologisen kompensaation ja paikallisen yhteistyön mahdollisuuksia osana pitkäjänteistä ja vaikuttavaa luonnonsuojelupolitiikkaa.

Partnerskap som drivkraft för ekonomisk tillväxt (5)

- **Leader-verksamhetens betydelse bör tryggas och stärkas som en del av EU:s fleråriga budgetram (MFF 2028–2034)**. Leader har i Finland visat sig vara ett effektivt och lokalt förankrat utvecklingsverktyg som stöder lokala tjänster, sysselsättning, kultur och delaktighet. I den nya budgetramen är dess ställning dock inte längre automatiskt säkrad, eftersom kommissionens förslag inte innehåller öronmärkt finansiering för Leader-verksamheten. Därför måste Finland säkerställa att Leader förblir en obligatorisk och tillräckligt resursstark del av den nationella NRP-fonden. Finansieringen för Leader bör fastställas på minst nuvarande nivå, helst högre – minst 50 miljoner euro per år – och bygga på en flerårig och förutsägbar finansieringsmodell som möjliggör långsiktig strategisk utveckling. Leader-verksamheten bör utvidgas till hela Finland och överskrida den traditionella gränsen mellan landsbygd och stad, eftersom dess lokalt förankrade och deltagande arbetssätt fungerar effektivt både på landsbygden och i städerna.

Kumppanuudet talouskasvun vauhdittajina (5)

- **Leader-toiminnan merkitys tulee turvata ja vahvistaa osana EU:n monivuotista rahoituskehystä (MFF 2028–2034).** Leader on Suomessa osoittanut olevansa vaikuttava ja yhteisölähtöinen kehittämisen väline, joka tukee paikallisia palveluja, työllisyyttä, kulttuuria ja osallisuutta. Uudessa rahoituskehyksessä sen asema ei kuitenkaan ole enää automaattisesti turvattu, sillä komission esitys ei sisällä Leader-toiminnan korvamerkittyä rahoitusta. Siksi Suomen on varmistettava, että Leader säilyy pakollisena ja riittävästi resursoituna osana kansallista NRP-rahastoa. Leader-toiminnan rahoitukselle tulee asettaa vähintään nykyistä vastaava, mieluiten vahvistettu taso – vähintään 50 miljoonaa euroa vuodessa – ja sen tulee perustua monivuotiseen, ennakoitavaan rahoitusmalliin, joka mahdollistaa pitkäjänteisen strategisen kehittämisen. Leader-toimintaa on laajennettava koko Suomeen ja sen on ylitettävä perinteinen maaseutu–kaupunki-raja, sillä sen yhteisölähtöinen ja osallistava toimintatapa toimii tehokkaasti niin maaseudulla kuin kaupungeissakin.

Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar

Global tillgänglighet och hållbara nationella trafiklösningar är förutsättningar för Österbottens exportdrivna industri och försörjningsberedskap

Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut

Globaali saavutettavuus ja kestävät kansalliset liikenneratkaisut ovat Pohjanmaan vientivetoisen teollisuuden ja huoltovarmuuden edellytyksiä.

Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar (1)

- **Västra förbindelser och internationell tillgänglighet**. Stärkandet av de västliga förbindelserna är avgörande för att trygga Österbottens exportdrivna industri och den nationella försörjningsberedskapen. Företagens konkurrenskraft förutsätter fungerande och förutsägbara flygförbindelser samt en smidig internationell logistisk tillgänglighet, vilket gör det nödvändigt att säkerställa kontinuiteten i flygtrafiken på lång sikt. Samtidigt är den fortsatta planeringen av en fast förbindelse över Kvarken en viktig del av den infrastrukturella integrationen mellan Finland och Sverige, som avsevärt förbättrar både gods- och persontrafikens funktionalitet samt stärker försörjningsberedskapen längs hela västkusten. Att inkludera Österbottens hamnar i TEN-T-nätverket stärker regionens roll i EU:s centrala transportkorridorer och skapar bättre förutsättningar för den växande logistiken inom havsbaserad vindkraft, industri och exporttransporter. Dessutom bör E12-korridorens roll som en nationellt betydelsefull gränsöverskridande utvecklingshelhet erkännas och dess ställning som en del av Europas transportnät främjas.

- **Strategisk förstärkning av ett utsläppsfritt bantrafiksystem**. Utvecklingen av bantrafiken stöder både industrins logistiska behov och omställningen mot mer utsläppsfria och energieffektiva transportlösningar. Grundlig upprustning och hastighetsökning på banavsnittet Vasa–Seinäjoki förbättrar persontrafikens smidighet och arbetsmarknadsregionens funktionalitet, samtidigt som industrins tidskritiska transporter blir mer tillförlitliga. Elektrifieringen av järnvägsförbindelsen från Vasa centrum till hamnen undanröjer en betydande flaskhals för exporttransporter och stärker hamnens roll som en central nod för försörjningsberedskapen. Grundrenoveringen av banan i Suupohja tryggar i sin tur en viktig industri- och hamnförbindelse till Kaskö och öppnar på längre sikt möjligheter för transporter kopplade till vätekonomi och investeringar inom energisektorn.

Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut (1)

- **Läntiset yhteydet ja kansainvälinen saavutettavuus**. Läntisten yhteyksien vahvistaminen on välttämätöntä Pohjanmaan vientivetoisen teollisuuden ja huoltovarmuuden turvaamiseksi. Alueen yritysten kilpailukyky edellyttää toimivia ja ennakoitavia lentoyhteyksiä sekä sujuvaa kansainvälistä logistista saavutettavuutta, minkä vuoksi lentoliikenteen jatkuvuus on turvattava pitkäjänteisesti. Samalla Merenkurkun kiinteän yhteyden jatkosuunnittelu on tärkeä osa Suomen ja Ruotsin välistä infrastruktuurista integraatiota, joka parantaa merkittävästi tavara- ja henkilöliikenteen toimivuutta ja koko länsirannikon huoltovarmuutta. Pohjanmaan satamien sisällyttäminen TEN-T-verkkoon vahvistaa alueen asemaa osana EU:n keskeisiä liikennekäytäviä ja luo paremmat edellytykset merituulivoiman, teollisuuden ja vientikuljetusten kasvavalle logistiikalle. Lisäksi tulee tunnistaa E12-käytävän rooli kansallisesti merkittävänä rajat ylittävänä kehittämiskokonaisuutena ja edistää sen asemaa osana Euroopan liikenneverkkoja.

- **Päästöttömän raideliikenteen strateginen vahvistaminen**. Raideliikenteen kehittäminen tukee sekä alueen teollisuuden logistisia tarpeita että siirtymää kohti vähäpäästöisiä ja energiatehokkaita kuljetusmuotoja. Vaasa–Seinäjoki-radan perusparannus ja nopeutus parantavat henkilöliikenteen sujuvuutta ja työssäkäyntialueen toimivuutta sekä vahvistavat teollisuuden aikatauluvarmuutta. Vaasan radan sähköistäminen satamaan asti poistaa merkittävän pullonkaulan vientikuljetuksilta ja vahvistaa sataman asemaa huoltovarmuuden kannalta keskeisenä solmuna. Suupohjan radan peruskorjaus puolestaan varmistaa tärkeän teollisuus- ja satamaliikenteen yhteyden Kaskisiin ja avaa pitkällä aikavälillä mahdollisuuksia myös vetytalouden ja energia-alan investointien kuljetuksille.

Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar (2)

- **En smidig och säker stamvägskorridor som stödjer tillväxt**. Utvecklingen av stamvägnätet är avgörande för regionens tillväxt, företagens verksamhetsförutsättningar och en hög nivå av trafiksäkerhet. Förbättringen av riksväg 3 mellan Helsingby och Laihela samt den andra etappen av Vasa förbindelseväg säkerställer ett välfungerande vägnät som betjänar både den växande Vasaregionen och förbindelserna till riksvägarna 3 och 8. Utvecklingen av riksväg 8 genom omkörningsfiler och den planskilda anslutningen i Kvevlax stärker framkomligheten för tung trafik och specialtransporter samt förbättrar trafiksäkerheten längs den viktiga kustkorridoren. Den nya vägförbindelsen Vikby–Martois stärker tillgängligheten till GigaVaasa-området och kopplar effektivt samman området med riksvägarna 3 och 8. Utvecklingen av stamväg 63 mellan Ina och Kaustby förbättrar de tvärregionala förbindelserna samt framkomligheten och trafiksäkerheten för näringslivets transporter.

- **Kritiska logistikförbindelser för industriområden och hamnar**. För att industrins tillväxt och den gröna omställningen ska lyckas krävs att infrastrukturen mellan hamnar och industriområden motsvarar investeringarnas omfattning. Fördjupningen av farleden till Vasa hamn till 10 meter samt byggandet av en ny RoRo-ramp stärker hamnens kapacitet att betjäna både tunga projekttransporter och den växande logistiken inom havsbaserad vindkraft. Vasa hamnväg skapar en direkt och smidig förbindelse mellan hamnen, flygplatsen och industriområdena, samtidigt som den minskar tung trafik i stadskärnan. Innan Vasa hamnväg står klar måste en temporär lösning genomföras för att säkerställa de tunga specialtransporter och exporttransporter som de industriella investeringarna i Vasaregionen förutsätter. Utveckling av trafikförbindelserna till Kronoporten kompletterar helheten genom att säkerställa att regionens nya industriinvesteringar kopplas sömlöst till det nationella huvudvägnätet. Kristinestads hamn på Björnön och industriområdet i Björnösund främjar etableringen av industriell verksamhet i området som stöder den gröna omställningen. Från industriområdet ska smidiga trafikförbindelser till riksväg 8 säkerställas, och man ska förbereda sig för att i framtiden bygga en järnvägsförbindelse.

Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut (2)

- **Sujuva ja turvallinen päätieverkko kasvun tukena**. Päätieverkoston kehittäminen on välttämätöntä alueen kasvun, yritystoiminnan edellytysten ja liikenneturvallisuuden kannalta. Valtatien 3 parantaminen Helsingbyn ja Laihian välillä sekä Vaasan yhdystien toinen vaihe varmistavat Vaasan seudun kasvun edellyttämän liikenneverkon toimivuuden ja sujuvat yhteydet valtateille 3 ja 8. Valtatie 8 kehittäminen ohituskaistoilla ja Koivulahden eritasoliittymällä vahvistaa raskaan liikenteen ja erikoiskuljetusten sujuvuutta sekä liikenneturvallisuutta länsirannikon keskeisellä kuljetuskäytävällä. Uusi tieyhteys Vikby–Martoinen vahvistaa GigaVaasan teollisuusalueen saavutettavuutta ja kytkee alueen tehokkaasti päätieverkkoon. Kantatie 63 kehittäminen Ina–Kaustinen-välillä puolestaan parantaa maakuntien välisiä yhteyksiä sekä elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta ja turvallisuutta.

- **Satamien ja teollisuusalueiden kriittiset logistiikkayhteydet**. Teollisuuden kasvun ja vihreän siirtymän onnistuminen edellyttävät, että satamien ja teollisuusalueiden välinen infrastruktuuri vastaa investointien mittaluokkaa. Vaasan satamaväylän syventäminen 10 metriin ja uuden RoRo-rampin rakentaminen parantavat sataman kykyä palvella sekä raskaita projektikuljetuksia että merituulivoiman kasvavia logistisia tarpeita. Vaasan satamatie puolestaan luo suoran ja sujuvan yhteyden sataman, lentoaseman ja teollisuusalueiden välille, vähentäen samalla raskaan liikenteen kuormitusta keskustassa. Ennen Vaasan satamatien valmistumista on toteutettava väliaikainen ratkaisu, jotta Vaasan seudun teollisten investointien edellyttämät raskaat erikoiskuljetukset ja vientikuljetukset voidaan turvata. Kruunuportin liikenneyhteyksien kehittäminen täydentää kokonaisuutta varmistamalla, että alueen uudet teolliset investoinnit kytkeytyvät saumattomasti kansalliseen pääväyläverkkoon. Kristiinankaupungin Karhusaaren satama ja Karhusalmen teollisuusalue edistävät vihreää siirtymää tukevan teollisen toiminnan sijoittumista alueelle. Teollisuusalueelta on varmistettava sujuvat liikenneyhteydet valtatie 8:lle ja varauduttava ratayhteyden rakentamiseen tulevaisuudessa.

Kompetensekonomin som tillväxtmotor

Kompetens och tillgången på kompetent arbetskraft samt fungerande arbetskraftstjänster är centrala faktorer för att främja ekonomisk tillväxt och industriella investeringar.

Osaamistalous kasvun moottorina

Osaaminen ja osaavan työvoiman saatavuus sekä toimivat työvoimapalvelut ovat keskeisiä tekijöitä talouskasvun ja teollisten investointien edistämisessä.

Kompetensekonomin som tillväxtmotor

- **Stärkandet av arbetskraftstjänsterna**. Överföringen av arbetskraftstjänsterna från staten till kommunsektorn var en betydande förändring i Finlands arbetskraftspolitik. En väsentlig del av reformens framgång är den lokala förvaltningens förmåga att effektivisera det tidigare systemet som baserades på regionala TE-centraler eller att utveckla bättre sysselsättningstjänster. När arbetskraftstjänsterna överfördes till kommunerna är det motiverat att också överväga att överföra prioriteringen och förvaltningen av ESF-medlen till landskapsförbund som verkar på kommunal basis. Därtill kan bättre synergier byggas mellan utvecklingsprojekt finansierade via ERUF och kompetensfrämjande åtgärder via ESF om bägge sköts av landskapsförbunden.

- **Tillgången till yrkesutbildning och närundervisning av hög kvalitet ska tryggas**. Den yrkesinriktade utbildningen har under det senaste årtiondet genomgått stora reformer och nedskärningar. År 2018 genomfördes den så kallade yrkesreformen ("amisreformen"), och förlängningen av läroplikten trädde i kraft år 2021. Målen för reformerna har varit goda och motiverade, men eftersom resurserna för den yrkesinriktade utbildningen samtidigt har minskats, har effekterna inte varit de önskade. Nedskärningarna syns i form av minskad undervisning och stöd för unga. Lärare har sagts upp, undervisningsgrupperna har blivit större och studier genomförs självständigt på nätet. Nedskärningarna äventyrar också tillgången till utbildning i olika regioner och begränsar möjligheterna till kontinuerligt lärande. Den yrkesinriktade utbildningen bör ges tillräckliga resurser för högklassisk närundervisning och ett ömsesidigt samarbete med arbetslivet, vilket garanterar alla studerande bättre och mer jämlika förutsättningar för arbetslivet. Försöket med verksamhetsstyrning inom yrkesutbildningen fortsätter enligt plan under nästa regeringsperiod, och de deltagande läroanstalterna ges genuint fria möjligheter att optimera sin utbildning utifrån regionala behov.

Osaamistalous kasvun moottorina

- **Työvoimapalveluiden vahvistaminen**. Työvoimapalvelujen siirtäminen valtiolta kuntasektorille oli merkittävä muutos Suomen työvoimapolitiikassa. Uudistuksen onnistumisen kannalta olennainen osa on paikallishallinnon kyky tehostaa aiempaa, alueellisiin TE-keskuksiin perustunutta järjestelmää tai kehittää entistä parempia työllisyyspalveluja. Kun työvoimapalvelut siirrettiin kunnille, on perusteltua harkita myös ESR-varojen priorisoinnin ja hallinnoinnin siirtämistä kunnallispohjaisesti toimiville maakuntaliitoille. Lisäksi EAKR:n rahoittamien kehittämishankkeiden ja ESR:n osaamisen kehittämiseen liittyvien toimenpiteiden välille voidaan rakentaa parempia synergioita, jos molempia hoitavat maakuntaliitot.

- **Ammatillisen koulutuksen saatavuus ja laadukas lähiopetus on turvattava**. Ammatilliseen koulutukseen on viimeisen vuosikymmenen aikana kohdistettu suuria uudistuksia ja leikkauksia. Vuonna 2018 toteutettiin niin sanottu amisreformi ja oppivelvollisuuden pidennys astui voimaan vuonna 2021. Uudistusten tavoitteet ovat olleet hyviä ja perusteltuja, mutta kun samaan aikaan on vähennetty ammatillisen koulutuksen resursseja, vaikutukset eivät ole olleet toivottuja. Leikkaukset näkyvät nuorten saaman opetuksen ja tuen vähenemisenä. Opettajia on irtisanottu, opetusryhmät ovat kasvaneet, ja opintoja suoritetaan itsenäisesti verkossa. Leikkaukset vaarantavat myös alueellisen koulutustarjonnan riittävyyden ja kaventavat jatkuvan oppimisen mahdollisuuksia. Ammatilliselle koulutukselle tulisi varata riittävät resurssit laadukkaaseen lähiopetukseen ja kaksisuuntaiseen työelämäyhteistyöhön, mikä takaa kaikille opiskelijoille paremmat ja tasa-arvoisemmat lähtökohdat työelämään. Ammatillisen koulutuksen toiminnanohjauksen kokeilua jatketaan seuraavan hallituskauden aikana suunnitelmien mukaisesti ja mukana oleville oppilaitoksille annetaan aidosti vapaat mahdollisuudet optimoida koulutustaan alueellisten tarpeiden mukaisesti.

Kompetensekonomin som tillväxtmotor (2)

- **Österbottens tillväxt förutsätter arbetskraftsinvandring och en lyckad tvåvägsintegration**. Österbottens tillväxt förutsätter internationella kompetenser. Österbottens befolkningstillväxt baserar sig helt på ökningen av personer med utländsk bakgrund. Antalet personer med utländsk bakgrund har mer än femfaldigats under 2000-talet. Till skillnad från i de flesta landskap har antalet sysselsatta inte minskat i Österbotten, eftersom befolkningen med utländsk bakgrund har balanserat situationen. Redan nu arbetar över 7 000 personer med utländsk bakgrund på arbetsmarknaden i Österbotten, vilket motsvarar cirka 9 procent av de sysselsatta. Personer med utländsk bakgrund är centrala inom såväl primärproduktion som tjänstesektor och industri. Stora investeringar och företagens satsningar ökar arbetskraftsbehovet ytterligare.

  De framtida arbetskraftsbehoven i Österbotten kan inte täckas enbart med inhemsk arbetskraft, och därför måste arbets- och utbildningsbaserad invandring samt tvåvägsintegrationen främjas med alla till buds stående medel. Särskilt internationella studerandes möjligheter att få arbete och stanna kvar i regionen efter examen bör stödjas genom ett stärkt samarbete mellan läroanstalter och företag samt genom att underlätta övergången från studier till arbetsliv. Språket är en central nyckel till arbete, utbildning och samhälleligt deltagande, därför behövs mer och flexiblare undervisning i finska och svenska för olika behov. En stark tvåvägsintegration gynnar hela regionen genom att säkra arbetskraft, stärka kommunernas livskraft och bidra till ett tryggt och inkluderande samhälle.

Osaamistalous kasvun moottorina (2)

- **Pohjanmaan kasvu edellyttää työperäistä maahanmuuttoa ja onnistunutta kaksisuuntaista kotoutumista**. Pohjanmaan kasvu edellyttää kansainvälisiä osaajia. Pohjanmaan väestönkasvu perustuu täysin ulkomaalaistaustaisten määrän kasvuun. Ulkomaalaistaustaisen väestön määrä on 2000-luvulla yli viisinkertaistunut. Toisin kuin suurimmassa osassa maakuntia työllisten määrä ei ole Pohjanmaalla laskenut, sillä ulkomaalaistaustainen väestö on paikannut tilannetta. Jo nyt Pohjanmaan työmarkkinoilla työskentelee yli 7 000 ulkomaalaistaustaista henkilöä eli noin 9 prosenttia työllisistä. Ulkomaalaistaustaiset työntekijät ovat keskeisiä sekä alkutuotannossa että palvelu- ja teollisuusaloilla. Suurinvestoinnit ja yritysten kasvu lisäävät työvoiman kysyntää entisestään.

  Pohjanmaan tulevia työvoimatarpeita ei pystytä täyttämään pelkästään kotimaisella työvoimalla, joten työ- ja koulutusperusteista maahanmuuttoa sekä kaksisuuntaista kotoutumista tulee kaikin keinoin edistää. Erityisesti kansainvälisten opiskelijoiden työllistymistä ja alueelle jäämistä valmistumisen jälkeen tulee tukea vahvistamalla oppilaitosten ja yritysten yhteistyötä sekä sujuvoittamalla siirtymistä opinnoista työelämään. Kieli on keskeinen avain työhön, koulutukseen ja yhteiskunnalliseen osallistumiseen, joten tarvitaan enemmän ja joustavampaa suomen ja ruotsin kielen opetusta eri tarpeisiin. Vahva kaksisuuntainen kotoutuminen hyödyttää koko aluetta turvaamalla työvoiman saatavuuden, vahvistamalla kuntien elinvoimaa ja edistämällä turvallista ja osallistavaa yhteiskuntaa.

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor

I platsbaserad regionutveckling identifieras de regionala särdragen och styrkorna, och området utvecklas tväradministrativt i ett brett partnerskap med regionens aktörer.

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen

Paikkaperustaisessa aluekehittämisessä tunnistetaan alueelliset erityispiirteet ja vahvuudet, ja kehitetään aluetta poikkihallinnollisesti laajassa kumppanuudessa alueen toimijoiden kanssa.

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor (1)

- **Reform av finansieringsmodellen för välfärdsområdena.** Finansieringen av välfärdsområdena ska säkerställa att invånarnas grundlagsenliga rättigheter tillgodoses och följa finansieringsprincipen, så att välfärdsområdena har tillräckliga resurser i förhållande till de skyldigheter som ålagts dem i grundlagen och annan lagstiftning. Den nuvarande diagnosbaserade finansieringsmodellen för välfärdsområdena är riskfylld ur flera perspektiv, särskilt eftersom den inte reagerar tillräckligt på förändringar i kostnadsnivå och servicebehov. Modellen betonar diagnostiserad sjuklighet. Avsikten har varit god: att beakta befolkningens behov i finansieringen. I praktiken beaktar modellen dock inte alla behov i tillräcklig utsträckning. Exempelvis beaktas funktionsförmåga, symtombaserat servicebehov och förebyggande insatser i begränsad omfattning. Den datagrund som finansieringen bygger på är dessutom delvis beroende av registreringspraxis och informationssystem, vilket gör att behovsbaseringen inte alltid fungerar på ett tillförlitligt sätt. Finansieringsmodellen fungerar enligt en nollsummelogik, där en ökning av det kalkylerade behovet i ett område minskar finansieringen för ett annat område, även om dess faktiska servicebehov inte minskar. Detta kan inte anses vara förenligt med finansieringsprincipen, särskilt eftersom det försvagar finansieringens förutsägbarhet.

Gällande utvecklingen av social- och hälsovårdskostnaderna framträder en egenskap framför de andra: Bästa indikatorerna för framtida kostnader och serviceanvändning är kostnaderna och användningen under föregående period. Eftersom de största kostnaderna orsakas av långvariga sjukdomar och deras vårdprocesser, förutsäger nyligen genomförda vårdinsatser ofta även det fortsatta vårdbehovet. Ökningen av servicebehovet återspeglas inte heller fullt ut i finansieringen. Detta har i viss mån uppmuntrat välfärdsområdena att effektivisera sin verksamhet. Lösningen kan dock visa sig vara problematisk, särskilt ur perspektivet av grundläggande rättigheter och finansieringsprincipen. Finansieringsmodellen bör reformeras parlamentariskt i samarbete med välfärdsområdena. Reformen ska säkerställa att de grundläggande rättigheterna och den därav följande finansieringsprincipen tillgodoses samt stärka finansieringens förutsägbarhet och transparens. Samtidigt bör osäkerheten kopplad till registreringspraxis minskas, användningen av sjuklighetsdata i fördelningen av finansiering mellan områdena omprövas och behovsbedömningen i högre grad baseras på befolkningsstruktur och centrala socioekonomiska faktorer. Dessutom ska finansieringsmodellen stödja förebyggande och effektiva tjänster.

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen (1)

- **Hyvinvointialueiden rahoitusmallin uudistaminen**. Hyvinvointialueiden rahoituksen tulee varmistaa asukkaiden perustuslaillisten oikeuksien toteutuminen ja noudattaa rahoitusperiaatetta, jotta hyvinvointialueilla on riittävät voimavarat suhteessa niihin velvoitteisiin, jotka niille on annettu perustuslaissa ja muissa laeissa. Hyvinvointialueiden nykyinen diagnoosiperusteinen rahoitusmalli on riskialtis monesta näkökulmasta, erityisesti siksi, että se ei reagoi riittävästi kustannustason ja palvelutarpeen muutoksiin. Malli painottaa diagnosoitua sairastavuutta. Tahtotila on ollut hyvä: väestön tarpeet halutaan huomioida rahoituksessa. Valitettavasti tämäkään malli ei käytännössä riittävästi huomioi kaikkia tarpeita. Esimerkiksi toimintakykyä, oireperusteista palvelutarvetta tai ennaltaehkäiseviä toimia ei huomioida riittävästi. Rahoituksen määräytymisen pohjana oleva tietopohja on osin riippuvainen kirjaamiskäytännöistä ja tietojärjestelmistä, eikä tarveperusteisuus kaikilta osin toteudu luotettavasti. Malli toimii nollasummaperiaatteella, jolloin yhden alueen laskennallisen tarpeen kasvu pienentää toisen alueen rahoitusta, vaikka sen todellinen palvelutarve ei vähenisi. Tätä ei voida pitää rahoitusperiaatteen mukaisena, erityisesti koska se heikentää rahoituksen ennustettavuutta.

Sosiaali- ja terveydenhuollon kustannusten kehityksessä korostuu yksi ominaisuus yli muiden: lähitulevaisuuden kustannuksia ja palvelujen käyttöä ennustavat parhaiten edellisen kauden kustannukset ja käyttö. Koska suurimmat kulut johtuvat pitkäaikaissairauksista ja niiden hoitopoluista, viimeaikaiset hoitotapahtumat ennustavat usein myös jatkohoitoa. Palvelutarpeen kasvu ei myöskään näy rahoituksessa täysimääräisesti. Tämä on osaltaan kannustanut hyvinvointialueita toiminnan tehostamiseen. Ratkaisu voi kuitenkin osoittautua ongelmalliseksi erityisesti perusoikeuksien ja rahoitusperiaatteen näkökulmasta. Rahoitusmalli tulisi uudistaa parlamentaarisesti yhteistyössä hyvinvointialueiden kanssa. Uudistuksessa tulee huolehtia perusoikeuksien ja niistä johdetun rahoitusperiaatteen toteutumisesta sekä vahvistaa rahoituksen ennustettavuutta ja läpinäkyvyyttä. Samalla tulee vähentää kirjaamiskäytäntöihin liittyvää epävarmuutta, arvioida sairastavuustietojen käytöstä luopumista alueiden välisessä rahanjaossa sekä painottaa väestörakenteeseen ja keskeisiin sosioekonomisiin tekijöihin perustuvaa tarvearviointia. Lisäksi on varmistettava, että rahoitusmalli tukee ennaltaehkäiseviä ja vaikuttavia palveluja.

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor (2)

- **Tryggande av statens tjänster på båda nationalspråken**. Staten håller på att förnya sitt service- och lokalnät. Utgångspunkten är heltäckande elektroniska tjänster som kompletteras med personlig betjäning. Genom att bygga gemensamma kundservicepunkter för statsförvaltningen i samarbete med kommuner, sysselsättningsområden och välfärdsområden kan man trygga en omfattande tillgång till personlig service och utveckla servicenivån, samtidigt som man uppnår kostnadsbesparingar. Statsrådet fattade i mars 2024 beslut om en nationell plan för tillgången till statens tjänster och lokaliseringen av verksamheter för åren 2024–2027. Enligt planen är målet att statens personliga kundservice ska samlas i gemensamma servicepunkter senast år 2030, så att dessa har en tillräcklig befolkningsbas och att invånarna i regel har högst en timmes restid till en gemensam servicepunkt via vägnätet. Utöver dessa kriterier måste man vid uppbyggnaden av servicenätet säkerställa att tjänsterna fungerar smidigt på båda nationalspråken.

- **En ny incitamentsbaserad finansieringsmodell för att stödja jordbrukaren och klimatet**. Vi går från ett byråkratiskt stödsystem till en frivillig och incitamentsbaserad modell, som belönar jord- och skogsbruksföretagare för mätbara miljö- och klimatåtgärder. Modellen kombinerar offentlig och marknadsbaserad finansiering, där staten, företag, kommuner och finanssektorn tillsammans kan finansiera biologisk mångfald, koldioxidbindning och vattenskydd. Lantbrukare och skogsägare deltar frivilligt och får ersättning för åtgärder vars effekter verifieras vetenskapligt. Systemet bygger på tydliga regler, certifiering och resultat, vilket ökar intresset för privat finansiering och minskar byråkratin. I den gemensamma finansieringsmodellen tillhandahåller den offentliga sektorn ramarna och tillsynen, medan företag och investerare kan fungera som finansiärer, till exempel genom klimatkompensations- och biodiversitetsprojekt. Reformen stöder samtidigt lantbrukets lönsamhet och uppnåendet av klimatmålen – med incitament och samarbete i stället för sanktioner.

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen (2)

- **Valtion palvelujen turvaaminen molemmilla kansalliskielillä**. Valtio on uudistamassa palvelu- ja toimitilaverkkoaan. Lähtökohtana on kattavat sähköiset asiointipalvelut, joita käyntiasiointi täydentää. Rakentamalla valtiohallinnon yhteisiä asiakaspalvelupisteitä yhteistyössä kuntien, työllisyysalueiden ja hyvinvointialueiden kanssa voidaan turvata käyntiasioinnin kattava saavutettavuus ja kehittää nykyistä palvelutasoa, mutta samalla myös saavuttaa kustannussäästöjä. Valtioneuvosto teki maaliskuussa 2024 päätöksen valtion palveluiden saatavuuden ja toimintojen sijoittamisen valtakunnalliseksi suunnitelmaksi 2024–2027. Suunnitelman mukaan tavoitteena on, että valtion käyntiasiointi on koottu yhteisiin palvelupisteisiin vuoteen 2030 mennessä siten, että palvelupisteillä on riittävä väestöpohja ja että väestöllä on pääsääntöisesti enintään tunnin etäisyys yhteisiin palvelupisteisiin tieverkkoa pitkin. Näiden kriteerien lisäksi palveluverkkoa rakennettaessa on varmistettava aidosti sujuvat palvelut molemmilla kansalliskielillä.

- **Uusi kannustava rahoitusmalli tukemaan viljelijää ja ilmastoa**. Siirrytään byrokraattisesta tukijärjestelmästä kohti vapaaehtoista ja kannustavaa mallia, joka palkitsee maa- ja metsätalousyrittäjiä mitattavista ympäristö- ja ilmastotoimista. Malli yhdistää julkisen ja markkinaehtoisen rahoituksen, jolloin valtio, yritykset, kunnat ja rahoitussektori voivat yhdessä rahoittaa luonnon monimuotoisuutta, hiilensidontaa ja vesistöjen suojelua. Viljelijät ja metsänomistajat osallistuvat vapaaehtoisesti ja saavat korvauksen toimenpiteistä, joiden vaikutukset todennetaan tieteellisesti. Järjestelmä perustuu selkeisiin sääntöihin, sertifiointiin ja tuloksiin, mikä lisää yksityisen rahoituksen kiinnostusta ja vähentää byrokratiaa. Yhteisrahoitusmallissa julkinen sektori tarjoaa puitteet ja valvonnan, kun taas yritykset ja sijoittajat voivat toimia rahoittajina esimerkiksi päästökompensaatio- ja biodiversiteettihankkeissa. Uudistus tukee yhtä aikaa viljelijöiden kannattavuutta ja ilmastotavoitteiden saavuttamista – sanktioiden sijaan kannustimilla ja yhteistyöllä.

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor (3)

- **Primärproduktionens och dess specialområdens framtid måste tryggas.** Det finländska jordbruket har hamnat i en allvarlig kris där lönsamheten i produktionen snabbt försvagas och produktionskostnaderna stiger okontrollerat. När stödnivåerna och producentpriserna sjunker täcker intäkterna från verksamheten ofta inte ens produktionskostnaderna. För att rätta till situationen krävs tidigareläggning av utbetalningen av stöd, en betydande höjning av grundinkomststödet samt en fördubbling av ersättningarna för specialgrödor. Därtill ska gårdarnas investeringar stödjas genom statligt garanterade långfristiga lån. Riktade ändringar i livsmedelsmarknadslagen och konkurrenslagen behövs för att balansera förhandlingsstyrkan mellan jordbruket och handeln. Pälsnäringens förutsättningar att fortsätta som en del av finländsk primärproduktion och landsbygd tryggas, särskilt med hänvisning till näringslivsfriheten, som är en grundrättighet, och en ansvarstagande produktion. Vidare måste verksamhetsförutsättningarna för det kommersiella fisket tryggas och fiskerinäringen inkluderas som en del av den nationella försörjningsberedskapen. Fiskerinäringen är en viktig del av den nationella livsmedelstryggheten och dess sidoströmmar har potential inom bioekonomin och den industriella förädlingen. Det behövs också ökade satsningar på rådgivning, ork och välbefinnande för jordbruksföretagare, pälsdjursuppfödare och fiskare. Utan snabba och strukturella åtgärder är kontinuiteten i den finländska livsmedelsproduktionen, försörjningsberedskapen och landsbygdens livskraft allvarligt hotade.

- **Ett nationellt program för att stärka vattenhushållningen i torvskogar och kustregioner**. Österbottens skogar kännetecknas av omfattande torvmarker, sulfatjordarnas särskilda känslighet för vattenpåverkan, landhöjningsområdenas avrinningsförhållanden och kustzoner som är utsatta för översvämningsrisker. Dessa faktorer höjer vattenhushållnings-, klimat- och avverkningsriskerna i skogsbruket jämfört med övriga landet. De samlade utmaningarna kräver en enhetlig och långsiktig lösning. Regeringen bör inleda ett nationellt program för att stärka vattenhushållningen i torvskogar och kustområden, vilket effektiviserar planeringen av vattenhushållningen i torvmarker och styrningen på avrinningsområdesnivå samt stöder ett klimatresilient skogsbruk. Programmet ska införa förebyggande vattenvårdande åtgärder, såsom skyddszoner, våtmarker och metoder som minskar näringsbelastningen. Åtgärderna stärker skogarnas produktionsförmåga, minskar belastningen på Östersjön, ökar mångfalden i ekonomiskogar och förbättrar kustområdenas beredskap inför ökande klimat- och översvämningsrisker.

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen (3)

- **Alkutuotannon ja sen erityisalojen tulevaisuus on turvattava**. Suomalainen maatalous on ajautunut vakavaan kriisiin, jossa tuotannon kannattavuus heikkenee nopeasti ja tuotantokustannukset nousevat hallitsemattomasti. Tukitasojen ja tuottajahintojen laskiessa toiminnan tuotot eivät usein kata edes tuotannon kuluja. Tilanteen korjaaminen edellyttää tukien maksun aikaistamista, perustulotuen huomattavaa korotusta ja erikoiskasvien korvausten kaksinkertaistamista. Lisäksi tilojen investointeja on tuettava valtion takaamilla pitkäaikaisilla lainoilla. Elintarvikemarkkinalakiin ja kilpailulakiin on tehtävä kohdennettuja muutoksia maatalouden ja kaupan neuvotteluvoiman tasaamiseksi. Turkiselinkeinon edellytykset jatkaa osana suomalaista alkutuotantoa ja maaseutua varmistetaan, erityisesti elinkeinovapaus-perusoikeuden ja vastuullisen tuotannon perusteella. Lisäksi kaupallisen kalastuksen toimintaedellytykset on turvattava ja kalatalous on sisällytettävä osaksi kansallista huoltovarmuustoimintaa. Kalatalous on tärkeä osa kansallista ruokaturvaa ja sen sivuvirtoihin liittyy biotaloudellista ja teollisen jalostuksen potentiaalia. On myös panostettava enemmän maatalousyrittäjien, turkistarhaajien ja kalastajien neuvontaan, jaksamiseen ja hyvinvointiin. Ilman ripeitä ja rakenteellisia toimenpiteitä suomalaisen ruoantuotannon jatkuvuus, huoltovarmuus ja maaseudun elinvoima ovat vakavasti uhattuna.

- **Kansallinen ohjelma suometsien ja rannikkoalueiden vesitalouden vahvistamiseksi**. Pohjanmaan metsille ovat ominaisia laajat turvemaat, sulfaattimaiden vesistöhaavoittuvuudet, maankohoamisen muovaamat valuma-alueet ja tulvariskeille alttiit rannikkovyöhykkeet, mikä nostaa metsätalouden vesitalous-, ilmasto- ja korjuuriskejä muuta maata korkeammiksi. Näiden olosuhteiden aiheuttamat haasteet edellyttävät yhtenäistä ja pitkäjänteistä ratkaisua. Hallituksen tulisi käynnistää valtakunnallinen suometsien ja rannikkoalueiden vesitalouden vahvistamisohjelma, joka tehostaa suometsien vesitalouden suunnittelua ja valuma-aluekohtaista ohjausta sekä tukee ilmastokestävää metsätaloutta. Ohjelmassa otetaan käyttöön ennakoivia vesiensuojelutoimia, kuten suojavyöhykkeitä, kosteikkoja ja ravinnekuormitusta vähentäviä menetelmiä. Toimenpiteet parantavat metsien tuottokykyä, vähentävät Itämereen kohdistuvaa kuormitusta, vahvistavat talousmetsien monimuotoisuutta ja tukevat rannikkoalueiden varautumista ilmasto- ja tulvariskien kasvuun.

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor (4)

Stärkta verksamhetsförutsättningar för kommunal hyresbostadsproduktion. Industriella investeringar ökar efterfrågan på hyresbostäder, särskilt i växande regioner. I Jakobstads- och Karlebyregionen råder i praktiken full sysselsättning, och företagen rekryterar arbetskraft både från övriga Finland och från utlandet. Bristen på hyresbostäder har blivit en central flaskhals för tillväxten, som begränsar tillgången på arbetskraft och genomförandet av investeringar samt försvårar regionens möjligheter att konkurrera om investeringar och arbetskraft, särskilt med Sverige. Kommunernas och deras bolags roll i att möjliggöra en tillräcklig och prisvärd hyresbostadsproduktion är central, men nuvarande reglerings- och finansieringssystem samt tillhörande tolknings- och tillämpningspraxis begränsar denna uppgift, särskilt på grund av statsstödsreglerna och kraven på marknadsmässighet.

Kommunernas möjligheter att finansiera hyresbostadsproduktion bör stärkas, eftersom byggandet av nya hyresbostäder i nuläget är utmanande både för den privata och den offentliga sektorn. Särskilt kommunkoncernernas möjligheter att finansiera, göra kapitalinsättningar i och genomföra projekt är begränsade. Detta bör åtgärdas genom att precisera 129 § i kommunallagen och tillhörande tillämpningspraxis så att en ny bestämmelse införs, som tillåter kommuner att bevilja borgen eller annan säkerhet till bolag inom kommunkoncernen som bygger, äger eller hyr ut allmännyttiga hyresbostäder, även när verksamheten delvis sker i en konkurrensutsatt marknad. Samtidigt bör det säkerställas att kommunerna har möjlighet att göra kapitalinsättningar i bostadsbolag inom kommunkoncernen för att stödja allmännyttig hyresbostadsproduktion. Den nuvarande tolkningen av statsstödsreglerna är i Finland exceptionellt strikt och försämrar kommunernas konkurrenskraft i förhållande till andra länder, särskilt Sverige.

Samtidigt bör modellen för det allmänna bostadsbidraget reformeras genom att ändra lagen om allmänt bostadsbidrag (10 §) så att systemet med tre kommungrupper ersätts med två grupper, där huvudstadsregionen utgör en egen grupp och övriga kommuner en annan. Dessutom måste det säkerställas att de godtagbara boendeutgifterna ligger på en nivå som möjliggör både nyproduktion och uthyrning av hyresbostäder även i växande regioner. De föreslagna åtgärderna förbättrar bostadsutbudet, stärker tillgången på arbetskraft, främjar investeringars lokalisering och stärker regionernas konkurrenskraft.

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen (4)

Kuntien vuokra-asuntotuotannon toimintaedellytysten vahvistaminen. Teolliset investoinnit lisäävät vuokra-asuntojen kysyntää erityisesti kasvavilla alueilla. Pietarsaaren ja Kokkolan seudun kuntien alueella vallitsee käytännössä täystyöllisyys, ja yritykset rekrytoivat työvoimaa sekä muualta Suomesta että ulkomailta. Vuokra-asuntojen puute on muodostunut keskeiseksi kasvun pullonkaulaksi, joka rajoittaa työvoiman saatavuutta ja investointien toteutumista sekä heikentää alueen kykyä kilpailla investoinneista ja työvoimasta erityisesti Ruotsin kanssa. Kuntien ja niiden yhtiöiden rooli kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon mahdollistajina on keskeinen, mutta nykyinen sääntely- ja rahoitusjärjestelmä sekä siihen liittyvä tulkinta- ja soveltamiskäytäntö rajoittavat tätä tehtävää erityisesti valtiontukisääntelyn ja markkinaehtoisuusvaatimusten vuoksi.

Kuntien mahdollisuuksia rahoittaa vuokra-asuntotuotantoa tulee vahvistaa, sillä uusien vuokra-asuntojen rakentaminen on nykytilanteessa haastavaa sekä yksityiselle että julkiselle sektorille. Erityisesti kuntakonsernien mahdollisuudet rahoittaa, pääomittaa ja toteuttaa hankkeita ovat rajalliset. Tätä tulee korjata tarkentamalla kuntalain 129 §:ää ja siihen liittyvää soveltamiskäytäntöä siten, että pykälään lisätään uusi momentti, joka sallii kunnille takauksen tai muun vakuuden myöntämisen kuntakonserniin kuuluvalle yhtiölle, joka rakentaa, omistaa tai vuokraa yleishyödyllisiä vuokra-asuntoja, vaikka toiminta tapahtuisi osin kilpailutilanteessa markkinoilla. Samalla tulee varmistaa, että kunnilla on mahdollisuus tehdä yleishyödyllistä vuokra-asuntotuotantoa tukevia pääomasijoituksia kuntakonserniin kuuluviin asuntoyhtiöihin. Nykyinen tulkinta valtiontukisäännöistä on Suomessa poikkeuksellisen tiukka ja heikentää kuntien kilpailukykyä suhteessa muihin maihin, erityisesti Ruotsiin.

Samalla yleisen asumistuen mallia tulee uudistaa muuttamalla lain yleisestä asumistuesta (10 §) kuntaryhmäjakoa siten, että nykyisestä kolmen kuntaryhmän mallista siirrytään kahteen ryhmään, joissa pääkaupunkiseutu muodostaa oman ryhmänsä ja muut kunnat toisen. Lisäksi tulee varmistaa, että hyväksyttävät asumismenot säilyvät tasolla, joka mahdollistaa uusien vuokra-asuntojen toteuttamisen ja vuokraamisen myös kasvavilla alueilla. Esitetyt muutokset parantavat asuntotarjontaa, tukevat työvoiman saatavuutta, edistävät investointien kotiutumista ja vahvistavat alueiden kilpailukykyä.

Beaktande av regionernas särdrag och styrkor (5)

- **Tryggande av havsplaneringens kontinuitet och finansiering**. Finlands havsplanering är ett växande nationellt och EU-baserat åtagande, men den nuvarande finansieringen räcker endast till havsplaneringsarbetet för 2026–2027. Landskapsförbunden har inte de ekonomiska eller personella resurser som krävs för att fortsätta arbetet utan långsiktigt statligt stöd. Havsplaneringen är ett centralt verktyg för att samordna blå ekonomi, förnybar energi, marin säkerhet och biologisk mångfald. Betydelsen ökar genom Ocean Act, som betonar gränsöverskridande samarbete och kan kräva en gemensam plan för hela Östersjön. Kustlandskapsförbunden ansvarar tillsammans med miljöministeriet idag för havsplaneringen, men Ocean Act innebär att ansvar och resurser måste ses över. Finland behöver säkerställa kontinuitet och tillräcklig finansiering för att uppfylla EU-kraven och trygga nationella intressen.

Alueiden erityispiirteiden ja vahvuuksien huomioiminen (5)

- **Merialuesuunnittelun jatkuvuuden ja rahoituksen turvaaminen**. Suomen merialuesuunnittelu on kasvava kansallinen ja EU-velvoite, mutta nykyinen rahoitus riittää vain vuosien 2026–2027 merialuesuunnitelman laadintatyöhön. Alueiden liitoilla ei ole taloudellisia tai henkilöstöresursseja jatkaa työtä ilman pitkäjänteistä valtion tukea. Merialuesuunnittelu on välttämätön väline sinisen talouden, uusiutuvan energiantuotannon, meriturvallisuuden ja luonnon monimuotoisuuden yhteensovittamiseen. Sen merkitys kasvaa Ocean Act -lainsäädännön myötä, joka korostaa valtioiden rajat ylittävää yhteistyötä ja voi edellyttää koko Itämeren kattavaa yhteistä suunnitelmaa. Nykyinen vastuu on rannikkomaakuntaliitoilla yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa, mutta Ocean Act edellyttää vastuiden ja resurssien tarkistamista. Suomen tulee varmistaa merialuesuunnittelun jatkuvuus ja riittävä rahoitus, jotta EU-velvoitteet täyttyvät ja kansalliset intressit turvataan.

Tack! Kiitos!

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

Global tillgänglighet och hållbara trafiklösningar
Projektbeskrivningar

Västra förbindelser och internationell tillgänglighet
- Tryggande av flygförbindelser som behövs för export- och storskalig industri
- Planeringen av en fast förbindelse över Kvarken bör fortsättas
- Österbottens hamnar som en del av TEN-T-nätverket och Vasaregionen som TEN-T-stadsnod
- E12-korridoren stärker Finlands internationella tillgänglighet, försörjningsberedskap och säkerhet

Strategisk förstärkning av ett utsläppsfritt bantrafiksystem
- Förbättring och hastighetsökning av järnvägen Vasa–Seinäjoki
- Elektrifiering av Vasabanan till hamnen
- Grundrenoveringen av Suupohja-banan

En smidig och säker stamvägskorridor som stödjer tillväxt
- Riksväg 3 Helsingby–Laihela
- Riksväg 8 och lv 724, Vasa förbindelseväg etapp 2 (Smedsbyvägen–Metvik)
- Riksväg 8 Vasa–Karleby – omkörningsfiler
- Ny vägförbindelse Vikby–Martois
- Planskilda anslutning i Kvevlax
- Stamväg 63 Ina–Kaustby
- Landsväg 663, förbättring av Stadsbron och brobanken i Kristinestad

Kritiska logistikförbindelser för industriområden och hamnar
- Fördjupning av Vasa hamnfarled till 10 meter och byggande av en ny RoRo-ramp.
- Vasa hamnväg
- Säkerställande av fungerande specialtransporter som en förutsättning för industriella investeringar
- Utveckling av trafikförbindelserna till Kronoporten
- Utveckling av Kristinestads hamn på Björnön och industriområdet i Björnösund

Globaali saavutettavuus ja kestävät liikenneratkaisut
Hankekuvaukset

Läntiset yhteydet ja kansainvälinen saavutettavuus
- Vienti- ja suurteollisuuden tarvitsemien lentoyhteyksien turvaaminen
- Merenkurkun kiinteän yhteyden suunnittelua on jatkettava
- Pohjanmaan satamat osaksi TEN-T-verkkoa ja Vaasan seutu TEN-T-kaupunkisolmuksi
- E12-käytävä vahvistamaan Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, huoltovarmuutta ja turvallisuutta

Päästöttömän raideliikenteen strateginen vahvistaminen
- Vaasa-Seinäjoki radan parantaminen ja nopeutus
- Vaasan radan sähköistys satamaan
- Suupohjan radan peruskorjaus

Sujuva ja turvallinen päätieverkko kasvun tukena
- Valtatie 3 Helsingby-Laihia
- Valtatie 8 ja mt 724 Vaasan yhdystie 2. vaihe (Sepänkyläntie–Onkilahti)
- Valtatie 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat
- Uusi tieyhteys Vikby-Martoinen
- Koivulahden eritasoliittymä
- Kantatie 63 Ina – Kaustinen
- Maantie 663 Kaupungin sillan ja siltapenkereen parantaminen, Kristiinankaupunki

Satamien ja teollisuusalueiden kriittiset logistiikkayhteydet
- Vaasan satamaväylän syvennys 10 metriin ja uuden RoRo-rampin rakentaminen
- Vaasan satamatie
- Toimivien erikoiskuljetusten varmistaminen teollisten investointien edellytyksenä
- Kruunuportin liikenneyhteyksien kehittäminen
- Kristiinankaupungin Karhusaaren sataman ja Karhusalmen teollisuusalueen kehittäminen

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND
POHJANMAAN LIITTO

Västra förbindelser och internationell tillgänglighet

- **Tryggande av flygförbindelser som behövs för export- och storskalig industri**. Företag inom exportindustrin har en betydande inverkan på Finlands nationalekonomi. I Österbotten finns en mycket stark exportindustri i nationellt perspektiv, vilket gör flygförbindelser till och från regionen nödvändiga för att säkerställa konkurrenskraften. I Österbotten finns två flygplatser – Vasa och Karleby-Jakobstad – som är avgörande för landskapets internationella affärsverksamhet. Båda flygplatsernas inverkan sträcker sig även utanför landskapsgränserna. Det kommande regeringsprogrammet måste innehålla en fungerande och varaktig lösning för att upprätthålla och utveckla ett landsomfattande nätverk av flygplatser. Vid upprätthållandet och finansieringen av flygplatsnätverket bör man tydligare övergå till en uppgiftsbaserad modell, där flygplatsernas betydelse bedöms utifrån deras regionala, ekonomiska och försörjningsberedskapsrelaterade roll snarare än enbart utifrån passagerarantal. I bedömningen bör särskilt beaktas tillgänglighet, näringslivets behov, fungerande resekedjor samt flygplatsernas betydelse för hälso- och sjukvård, myndighetsverksamhet och militär beredskap, och modellen bör bygga på nationella kriterier samt kopplas till en sammanhållen strategi för luftfarten. Samtidigt bör det säkerställas att nätverket utvecklas i linje med framtida behov, såsom utsläppssnål luftfart, syntetiska bränslen och elektrisk luftfart.

- **Planeringen av en fast förbindelse över Kvarken bör fortsättas**. Enligt Trafikledsverkets förstudie är en fast förbindelse mellan Vasa och Umeå tekniskt möjlig. Byggkostnaderna skulle, beroende på genomförandesätt, uppgå till mellan 5 och 29 miljarder euro. Nordiska rådet rekommenderade i oktober 2025 att Finlands regering utser en projektgrupp för att bereda och genomföra en fast logistisk förbindelse från Norges Atlantkust till sydöstra Finland, samt säkerställa nödvändig finansiering för projektet – vare sig den är privat, offentlig eller i hybridform. Den fortsatta planeringen av projektet förutsätter politiska beslut i både Finland och Sverige samt ett omfattande internationellt och regionalt samarbete. I nästa fas bör olika finansieringsalternativ kartläggas och förbindelsens bredare ekonomiska effekter utvärderas. En fast förbindelse över Kvarken skulle stärka Finlands försörjningsberedskap, exportverksamhet och nordiska samarbete. Mot bakgrund av det aktuella globala läget bör främjandet av denna strategiskt betydelsefulla västliga förbindelse därför inkluderas även i nästa regeringsprogram.

Västra förbindelser och internationell tillgänglighet (2)

- **Österbottens hamnar som en del av TEN-T-nätverket och Vasaregionen som TEN-T-stadsnod**. Österbottens hamnar som en del av TEN-T-nätverket. Enligt den TEN-T-förordning som Europeiska rådet antog i juni 2024 är det möjligt att bli en del av nätverket om en av hamnens huvudsakliga funktioner är att främja en diversifiering av EU:s energiförsörjning och påskynda införandet av förnybar energi. I förordningen lyfts även fram hur den nya geopolitiska situationen påverkar TEN-T-politiken samt betydelsen av stadsnoder som en del av TEN-T-nätverket. Uppdateringen av TEN-T-förordningen skapar förutsättningar för att hamnarna i Jakobstad och Vasa ska lyftas till hamnar i TEN-T:s övergripande nät, samt för att Vasaregionen ska lyftas till en stadsnod i TEN-T-nätverket.

- **E12-korridoren stärker Finlands internationella tillgänglighet, försörjningsberedskap och säkerhet**. E12-korridoren utgör en strategisk öst–västlig förbindelse mellan Atlantens hamnar i Norge, Västerbotten i Sverige och Finlands västkust. Genom Mo i Rana, Umeå och Vasa knyter korridoren samman Finlands stambana och landets viktigaste befolknings- och ekonomiska centra med det nordiska transport- och logistiksystemet. Det förändrade säkerhetsläget, Finlands och Sveriges medlemskap i Nato samt den växande mängden investeringar kopplade till den gröna omställningen understryker E12-korridorens betydelse för Finlands internationella tillgänglighet, försörjningsberedskap, konkurrenskraft och militära mobilitet.

  Nästa regering bör erkänna E12-korridoren som en nationellt betydelsefull gränsöverskridande utvecklingshelhet och främja dess ställning som en del av Europas transportnät. Detta förutsätter utveckling av gränsöverskridande förbindelser, stärkta Kvarkenförbindelser mellan Vasa och Umeå samt utveckling av hamnar och logistiknoder. Därtill bör väg-, järnvägs- och sjötrafikförbindelserna längs E12-korridoren förbättras långsiktigt. Samtidigt bör det säkerställas att E12-korridoren beaktas inom EU:s transportpolitik, utvecklingen av militär mobilitet samt investeringsprogram som stärker försörjningsberedskap och krisberedskap.

Strategisk förstärkning av ett utsläppsfritt bantrafiksystem

- **Förbättring och hastighetsökning av järnvägen Vasa–Seinäjoki**. Banan Vasa–Seinäjoki är en cirka 78 kilometer lång förbindelse som kopplar Vasaregionen till det nationella bannätet och stambanan. Den utgör en central del av Österbottens utvecklingskorridor och är ett av landskapets prioriterade infrastrukturprojekt. Dess betydelse är särskilt stor för arbets- och pendlingsresor samt för regionens tillgänglighet och konkurrenskraft. Trafikledsverket publicerade i februari 2026 en uppdaterad banplan med målet att förbättra persontrafikens restider och säkerheten på sträckan. Banan har nått slutet av sin livscykel och kräver en omfattande upprustning. Det strukturella skicket är svagt på flera delsträckor: stabiliteten uppfyller inte kraven, banan påverkas i stor utsträckning av tjälproblem och sättningar, och överbyggnaden är underdimensionerad. Detta har lett till återkommande hastighetsbegränsningar och ökade underhållsbehov. Även överbyggnaden, underbyggnaden, dräneringen samt broar och trummor kräver betydande åtgärder. Grundrenoveringen är en tekniskt och funktionellt nödvändig åtgärd för att säkerställa bansträckans användbarhet även i framtiden. Hastighetshöjande åtgärder ger samtidigt en förhållandevis stor nytta i förhållande till de relativt måttliga kostnaderna.

  De planerade åtgärderna omfattar bland annat planskildningar och säkerhetsåtgärder vid plankorsningar, korrigering av banans geometri, reparation och förnyelse av broar och trummor samt utveckling av stationsområden. Projektet förbättrar trafiksäkerheten, punktligheten och reskomforten samt förkortar restiderna. Samtidigt stärker det funktionaliteten i utvecklingskorridoren Vasa–Seinäjoki och stöder målen för hållbar mobilitet. Projektets kostnadsnivå uppgår till cirka 156 miljoner euro. Det handlar i första hand om en nödvändig basupprustning för att säkerställa banans funktion, säkerhet och servicenivå på lång sikt. Utan åtgärder försämras banans skick ytterligare, vilket ökar underhållskostnaderna, försämrar tillförlitligheten och ökar risken för trafikavbrott. Banan Vasa–Seinäjoki skapar förutsättningar för utveckling av godstrafiken och stöder industriella investeringar samt arbetsmarknadsregionens funktion. Helheten stärks av den finansiering som beviljades i regeringens rambeslut i april 2026 för elektrifiering av Vasklot hamnbana, vilket förbättrar kopplingarna mellan hamnen, industrin och bannätet samt stärker västkustens förbindelser i ett förändrat säkerhetsläge.

Strategisk förstärkning av ett utsläppsfritt bantrafiksystem (2)

- **Elektrifiering av Vasabanan till hamnen**. Från Vasa centrum till Vasklot hamn finns en enkelspårig, 3,5 kilometer lång, icke-elektrifierad järnvägsförbindelse som kan användas för både person- och godstrafik. Banan renoverades år 2016 och tål tunga transporter samt möjliggör en exportförbindelse till världen via Vasas hamn. Vasklot hamn är en av Finlands försörjningsberedskapshamnar, och avsaknaden av elektrifiering utgör en flaskhals även ur försörjningsberedskapssynpunkt. I den kompletterande budgeten i juni 2026 föreslogs en bevillningsfullmakt på 8 miljoner euro och ett anslag på 0,8 miljoner euro för elektrifieringen av Vasa hamnbana.

- **Grundrenoveringen av Suupohja-banan**. Suupohja-banan är en 113 km lång förbindelse med en central roll för industrins och hamntrafikens transporter i regionen. Den kopplar Kaskö hamn, som ingår i TEN-T:s övergripande nät, till det nationella bannätet i Finland. Banan är i behov av omedelbar upprustning, och Trafikledsverket förbjöd trafiken på sträckan i september 2024 av säkerhetsskäl. Banans betydelse begränsas inte till nuvarande transporter, utan den är en förutsättning för nya industriella investeringar. I industriområdet kring Kaskö och Kristinestad finns en betydande potential, särskilt inom projekt kopplade till energiomställningen och vätgasekonomin, vars genomförande förutsätter fungerande järnvägsförbindelser till hamnarna och det nationella bannätet. Avsaknaden av järnvägsförbindelse utgör i praktiken ett hinder för att investeringarna ska kunna realiseras.

  En upprustning av banan stärker försörjningsberedskapen och västförbindelserna i ett förändrat geopolitiskt läge samt stöder militär rörlighet. Samtidigt kompletterar den bannätet längs västkusten och förbättrar trafiksystemets funktionssäkerhet genom att erbjuda alternativa transportleder samt möjliggör överföring av betydande råvirkestransporter från väg till järnväg. Begränsad planeringsfinansiering har anvisats för projektet, men finansiering för att återställa hela banan i trafik saknas fortfarande. Grundrenoveringen förutsätter en finansiering på cirka 60 miljoner euro och kan genomföras stegvis så att banan först tas i bruk och därefter utvecklas för att möta industrins långsiktiga behov. Dessutom behövs en sidobana till Kristinestad, vilket möjliggör transporter kopplade till investeringar inom vätgasekonomin. Projektet är i linje med beteckningen för Suupohja utvecklingskorridor i Österbottens landskapsplan.

En smidig och säker stamvägskorridor som stödjer tillväxt (1)

- **Riksväg 3 Helsingby–Laihela**. Riksväg 3 är en av Finlands viktigaste huvudvägsförbindelser och ingår både i det europeiska vägnätet (E12) och i det transeuropeiska transportnätet TEN-T, där väghållaren ska säkerställa smidig och säker trafik. Den aktuella förbättringssträckan på 14 kilometer ligger mellan Helsingby i Korsholm och Laihelas centrum. Vägsnittet har en betydande roll för både kort- och långväga trafik, och den nuvarande trafikmängden uppgår till 9 000–11 500 fordon per dygn. De nuvarande trafikarrangemangen motsvarar inte kraven på trafikmängderna eller den servicenivå som kan förväntas av en riksväg. Målet med förbättringsprojektet är en fyrfilig, högklassig och trafiksäker riksvägsförbindelse mellan Laihela och Vasa. Projektets allmänna plan har färdigställts men har ännu inte vunnit laga kraft. Kostnaderna för framtagandet av vägplanen uppgår till cirka 1,5 miljoner euro och de totala byggkostnaderna till cirka 152 miljoner euro.

- **Riksväg 8 och lv 724, Vasa förbindelseväg etapp 2 (Smedsbyvägen–Metvik)**. Vasa förbindelseväg är en viktig trafikled mellan Vasamotorvägen och Gerby som leder nationell och regional trafik förbi stadskärnan. Den växande markanvändningen i Vasaregionen ökar trafikmängderna betydligt, och de nuvarande plankorsningarna är redan hårt belastade samtidigt som trafiken orsakar buller- och trivselolägenheter. Projektet omfattar en ombyggnad till en 2+2-filig väg med mitträcke, omvandling av plankorsningar till planskilda anslutningar samt förbättringar av gång- och cykelförbindelserna. Genomförandet av den första etappen mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen inleds år 2027. För den andra etappen mellan Smedsbyvägen och Metvik pågår en granskning av vägplanens aktualitet, varefter planen läggs fram offentligt. Kostnadsberäkningen för projektet uppgår till 38 miljoner euro.

- **Riksväg 8 Vasa–Karleby – omkörningsfiler**. Vägavsnittet Vasa–Karleby på riksväg 8 utgör en del av stamförbindelsen mellan Åbo och Uleåborg längs västkustens hamnstäder. Riksvägen har stor betydelse för västkustens tunga exportindustri och hamntransporter. Utanför tätorterna försämras trafikens smidighet och trafiksäkerhet av bristen på omkörningsfiler. Dessutom behöver den infrastruktur som krävs av företag och industriella investeringar i närheten av riksväg 8 utvecklas. För vägförbindelsen föreslås byggandet av omkörningsfiler på två delsträckor: mellan kommungränserna Kronoby och Karleby samt på sträckan Ytterjeppo–Sorvist i Nykarleby. Utöver omkörningsfilerna omfattar projekten även anslutningsarrangemang och andra åtgärder som förbättrar trafikens smidighet och säkerhet. Kostnadsberäkningen för sträckan Kronoby–Karleby uppgår till 18,7 miljoner euro, varav Livskraftscentralens andel är 10,6 miljoner euro. Kostnadsberäkningen för sträckan Ytterjeppo–Sorvist uppgår till 7,3 miljoner euro. Dessutom bör omkörningsfilen i Oravais kompletteras till ett omkörningsfilspar, och omkörningsfilen mellan Vassor och Ölis bör förlängas till Kärklax. Vägplanen för vägavsnittet Ölis–Kärklax färdigställs för godkännande under 2026. Kostnadsberäkningen för projektet uppgår till 8,23 miljoner euro.

En smidig och säker stamvägskorridor som stödjer tillväxt (2)

- **Ny vägförbindelse Vikby–Martois**. Vägförbindelsen Vikby–Martois är planerad intill Vasa flygplats, söder om det kommande storskaliga industriområdet GigaVaasa, mellan motorvägarnas 8 och 3 planskilda anslutning (Vikby trafikplats) och Vähäkyröntie. Den cirka sju kilometer långa landsvägen, som till största delen byggs i en ny terrängkorridor, kopplar samman GigaVaasa industriområde med det nationella huvudvägnätet. För vägförbindelsen byggs två nya planskilda anslutningar – en vid anslutningen till landsväg 715 och en vid GigaVaasa industriområde. I målsituationen fungerar den nya vägförbindelsen som en ny sträckning av riksväg 8 norrut från Vikby, där den ansluter till den nuvarande sträckningen av riksväg 8 i närheten av byn Kuni. Projektets vägplan har färdigställts och varit offentligt framlagd under våren 2026. Projektets kostnadsberäkning uppgår till cirka 78 miljoner euro.

- **Planskilda anslutning i Kvevlax**. Trafikmängderna på riksväg 8 har ökat i Österbotten under flera år. På avsnittet i Kvevlax i Korsholm färdas för närvarande cirka 10 000 fordon per dygn, och flera olyckor har inträffat på sträckan. I Kvevlax planeras en planskild anslutning, där den nuvarande fyrvägskorsningen vid Kvevlaxvägen tas bort och ersätts med en underfart för lokal trafik. Detta åtgärdar en standardbrist i stamvägnätet och förbättrar både trafikens smidighet och säkerhet. Nästa skede i projektet är utarbetandet av vägplanen, som inleds under 2026. Kostnadsberäkningen för den planskilda anslutningen preciseras när vägplanen har färdigställts.

En smidig och säker stamvägskorridor som stödjer tillväxt (3)

- **Stamväg 63 Ina–Kaustby**. Stamväg 63 är en viktig förbindelse för näringslivet, men uppfyller i nuläget inte den standard som kan förväntas av en stamväg. Vägavsnittet har betydande brister i både framkomlighet och trafiksäkerhet, vilka beror på bristfällig geometri och en stor andel tung trafik. Projektet förbättrar trafikens framkomlighet, restider och säkerhet samt minskar bullerolägenheter och främjar förhållandena för gång- och cykeltrafik. Generalplanen beräknas vara färdig för godkännande hösten 2026. Den preliminära kostnadsberäkningen uppgår till 28,4 miljoner euro, och för utarbetandet av vägplanen behövs en finansiering på 500 000 euro.

- **Landsväg 663 förbättring av Stadsbron och brobanken i Kristinestad**. Stadsbron med tillhörande brobank på landsväg 663 i Kristinestad är en trafikmässigt och kulturhistoriskt betydelsefull helhet. Brobankens strukturella skick är dåligt, och därför har en viktbegränsning på 8 ton införts på bron och körbanan har smalnats av. Viktbegränsningen försvårar näringslivets transporter och annan tung trafik samt medför behov av omvägar bland annat för skolskjutsar. En förbättring av bron och brobanken är nödvändig för att säkerställa trafiksäkerheten och en fungerande trafikförbindelse samt för att bevara den historiska brohelheten. Väg- och byggnadsplaneringen för projektet inleds 2026. Målet är att genomföra förbättringsprojektet efter att planeringen slutförts, avlägsna de nuvarande trafikbegränsningarna och säkerställa en fungerande trafikförbindelse på lång sikt. Kostnadsberäkningen för projektet preciseras i samband med väg- och byggnadsplaneringen.

Kritiska logistikförbindelser för industriområden och hamnar (1)

- **Fördjupning av Vasa hamnfarled till 10 meter och byggande av en ny RoRo-ramp**. Syftet med fördjupningen av Vasa hamnfarled är att förbättra importen och exporten av jordbruksprodukter, styckegods och projektlaster via Vasa hamn. Projektet omfattar muddrings- och tippningsarbeten samt ändringar i utmärkningen som hänför sig till fördjupningen av farleden. Enligt generalplanen uppgår projektets kostnadsberäkning till cirka 15 miljoner euro. Kvarken Ports Ltd ansvarar för kostnaderna som gäller muddrings-, tippnings- och kajarbeten i Vasa hamn. I den kompletterande budgeten i juni 2026 föreslogs en bevillningsfullmakt på 15 miljoner euro och ett anslag på 1 miljon euro för fördjupningen av farleden till Vasa. Dessutom planeras byggandet av en ny RoRo-ramp, som ska vara större än de nuvarande tre ramperna. I samband med byggandet av rampen genomförs även en grundrenovering av konstruktionerna på det befintliga kajområdet. Projektets totala kostnader beräknas uppgå till cirka 20 miljoner euro.

- **Vasa hamnväg**. Syftet med projektet är att skapa en vägförbindelse som effektivt kopplar samman Vasa hamn och det industriområde som byggs i närheten av flygplatsen, samt att ansluta dessa till det nationella huvudvägnätet, riksvägarna 3 och 8.Ett ytterligare mål är att minska trafiken, särskilt den tunga trafiken, mellan hamnen och riksvägarna genom Vasa centrum. Utifrån MKB-processen och projektutvärderingen har en sträckning valts för fortsatt planering, som går från södra stadsfjärden i Vasa till Vikby. Vägavsnittet, som ligger inom Vasa stads och Korsholms kommuns områden, är cirka 14,5 kilometer långt, varav omkring 12 kilometer utgörs av ny vägsträckning. Projektets genomförande förutsätter en uppdatering av delgeneralplanerna i Korsholm. Finansiering för utarbetandet av vägplanen har beviljats. De totala byggkostnaderna beräknas uppgå till cirka 50 miljoner euro.

- **Säkerställande av fungerande specialtransporter som en förutsättning för industriella investeringar**. De planerade investeringarna inom energi- och teknologisektorn i Vasaregionen ökar behovet av tunga specialtransporter avsevärt. Vasa hamnväg kommer på lång sikt att förbättra transportförbindelserna, men de tunga specialtransporter som de industriella investeringarna förutsätter behöver en fungerande förbindelse redan innan den nya vägförbindelsen står klar. Fram till dess att hamnvägen färdigställs är transporterna från Vasaregionen till Vasklot hamn hänvisade till tillfälliga rutter. Den nuvarande Sundombron utgör en kritisk flaskhals som inte möjliggör transporter av de allra tyngsta industri- och energikomponenterna. Staten bör påskynda förnyelsen av Sundombron som en del av arbetet för att säkerställa förutsättningarna för industriella investeringar och exporttransporter. En investering på cirka sex miljoner euro möjliggör tunga specialtransporter till Vasa hamn redan innan hamnvägen färdigställs och stärker samtidigt regionens konkurrenskraft, investeringarnas genomförande och den exportdrivna tillväxten.

Kritiska logistikförbindelser för industriområden och hamnar (2)

- **Utveckling av trafikförbindelserna till Kronoporten**. Den över 200 hektar stora industriområdeshelheten i Kronoporten är belägen på gränsen mellan Karleby och Kronoby, intill riksväg 8, på en logistiskt utmärkt plats i knutpunkten mellan hamnen, järnvägsförbindelserna och det nationella vägnätet. Arctial Midstream Oy planerar en stor produktionsanläggning för primäraluminium i regionen, vilket skulle stärka områdets industriella struktur och avsevärt öka antalet arbetsplatser och investeringspotentialen. Utvecklingen av Kronoporten förutsätter smidiga och säkra förbindelser till riksvägarna 8 och 13 samt fungerande lösningar för det växande trafikbehovet i området. De planerade omkörningsfilerna och anslutningsarrangemangen längs riksväg 8 förbättrar avsevärt tunga trafikens framkomlighet. Kostnadsuppskattningen för omkörningsfilerna är cirka 12 miljoner euro. Dessutom planeras en cirka 4 kilometer lång industrispåranslutning från Karleby till Kronoporten. Genomförandet av denna skulle överföra en del av transporterna mellan hamnen och industriområdet till järnväg och därmed minska mängden tung trafik på riksvägarna. Kostnadsuppskattningen för industrispåret är cirka 5 miljoner euro. En viktig del av helheten är också byggandet av en cirka 18 kilometer lång cykelled mellan Pedersöre, Karleby och Kronoby samt stärkandet av förutsättningarna för kollektivtrafiken. Dessa åtgärder förbättrar områdets tillgänglighet, ökar trafiksäkerheten och stöder smidigt pendlande. Kostnadsuppskattningen för cykelleden är cirka 16 miljoner euro.

- **Utveckling av Kristinestads hamn på Björnön och industriområdet i Björnösund**. Området kring djuphamnen på Björnö i Kristinestad utgör ett potentiellt område för utbyggnad av havsbaserad vindkraft och tillhörande investeringar. Det industriområde i Björnösund som planläggs i direkt anslutning till hamnen främjar etableringen av industriell verksamhet som stöder den gröna omställningen i området. Industriområdet omfattar 87 hektar och möjliggör placering av verksamheter inom bland annat cirkulär ekonomi, kemisk industri, lagerhållning och logistik. Söder om planområdet planeras en anläggning för produktion av förnybar syntetisk metan. Från industriområdet ska smidiga trafikförbindelser till riksväg 8 säkerställas. Området förbereds även för en framtida järnvägsförbindelse.

Läntiset yhteydet ja kansainvälinen saavutettavuus

- **Vienti- ja suurteollisuuden tarvitsemien lentoyhteyksien turvaaminen**. Vientiteollisuuden yrityksillä merkittävä vaikutus Suomen kansantalouteen. Pohjanmaalla on Suomen mittakaavassa erittäin vahvaa vientiteollisuutta, joten lentoyhteydet alueelta ja alueelle ovat välttämättömät kilpailukyvyn kannalta. Pohjanmaalla sijaitsee kaksi lentoasemaa – Vaasan ja Kokkola-Pietarsaaren lentoasemat – ja ne ovat välttämättömyys maakunnan kansainväliselle liiketoiminnalle. Molempien lentoasemien vaikutukset ulottuvat myös maakuntarajojen ulkopuolelle. Tulevasta hallitusohjelmasta täytyy löytyä toimiva ja pysyvä ratkaisu koko maan kattavan lentoasemaverkoston ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Lentoasemaverkoston ylläpidossa ja rahoituksessa tulee siirtyä nykyistä selkeämmin tehtäväperusteiseen malliin, jossa lentoasemien merkitystä arvioidaan matkustajamäärien sijaan niiden alueellisen, taloudellisen ja huoltovarmuuteen liittyvän roolin perusteella. Arvioinnissa tulee huomioida erityisesti saavutettavuus, elinkeinoelämän tarpeet, matkaketjut sekä lentoasemien merkitys terveydenhuollon, viranomaistoiminnan ja sotilaallisen varautumisen näkökulmasta, ja mallin tulee perustua valtakunnallisiin kriteereihin sekä kytkeytyä osaksi lentoliikenteen strategista kokonaisuutta. Samalla tulee varmistaa, että verkkoa kehitetään vastaamaan tulevaisuuden tarpeita, kuten vähäpäästöistä lentoliikennettä, synteettisiä polttoaineita ja sähköisen lentoliikenteen mahdollisuuksia.

- **Merenkurkun kiinteän yhteyden suunnittelua on jatkettava**. Merenkurkun Vaasan ja Uumajan välinen kiinteä yhteys on Väyläviraston esiselvityksen mukaan teknisesti mahdollinen toteuttaa Rakentamiskustannukset olisivat toteutustavasta riippuen 5–29 miljardia euroa. Pohjoismaiden neuvosto antoi lokakuussa 2025 suosituksen, että Suomen hallitus nimeäisi projektiryhmän valmistelemaan ja toteuttamaan kiinteää logistiikkayhteyttä Norjan Atlantin rannikolta Kaakkois-Suomeen, sekä varmistaisi hankkeelle tarvittavan yksityisen, julkisen tai hybridimuotoisen rahoituksen. Hankkeen jatkosuunnittelu edellyttää poliittista päätöstä Suomessa ja Ruotsissa sekä laajaa kansainvälistä ja alueellista yhteistyötä. Seuraavassa vaiheessa tulisi kartoittaa erilaisia rahoitusvaihtoehtoja ja arvioida yhteyden laajempia taloudellisia vaikutuksia. Merenkurkun kiinteä yhteys edistäisi Suomen huoltovarmuutta, vientitoimintaa ja pohjoismaista yhteistyötä, joten tässä maailmantilanteessa globaalisesti merkittävän läntisen yhteyden edistämisen tulisi sisältyä myös seuraavan hallituksen ohjelmaan.

Läntiset yhteydet ja kansainvälinen saavutettavuus (2)

- **Pohjanmaan satamat osaksi TEN-T-verkkoa ja Vaasan seutu TEN-T-kaupunkisolmuksi**. Euroopan neuvoston kesäkuussa 2024 hyväksymän TEN-T-asetuksen mukaan verkkoon on mahdollista päästä, jos yksi sataman pääasiallisista toiminnoista on edistää EU:n energiantarjonnan monipuolistamista ja uusiutuvan energian käyttöönoton nopeuttamista. Asetuksessa tuodaan esille myös uuden geopoliittisen tilanteen vaikutus TEN-T-politiikkaan sekä kaupunkisolmukohtien merkitys osana TEN-T-verkkoa. TEN-T asetuksen päivitys luo edellytyksiä Pietarsaaren ja Vaasan satamamien nostamiselle TEN-T:n kattavan verkon satamiksi ja Vaasanseudun nostamiselle TEN-T verkon kaupunkisolmukohdaksi.

- **E12-käytävä vahvistamaan Suomen kansainvälistä saavutettavuutta, huoltovarmuutta ja turvallisuutta**. E12-käytävä muodostaa strategisen itä–länsisuuntaisen yhteyden Norjan Atlantin satamien, Ruotsin Västerbottenin ja Suomen länsirannikon välillä. Käytävä yhdistää Mo i Ranan, Uumajan ja Vaasan kautta Suomen pääradan sekä maan tärkeimmät väestö- ja talouskeskukset osaksi pohjoismaista liikenne- ja logistiikkajärjestelmää. Muuttunut turvallisuusympäristö, Suomen ja Ruotsin Nato-jäsenyys sekä vihreän siirtymän investointien kasvu korostavat E12-käytävän merkitystä Suomen kansainvälisen saavutettavuuden, huoltovarmuuden, kilpailukyvyn ja sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta.

  Seuraavan hallituksen tulee tunnistaa E12-käytävä kansallisesti merkittävänä rajat ylittävänä kehittämiskokonaisuutena ja edistää sen asemaa osana Euroopan liikenneverkkoja. Tämä edellyttää rajat ylittävien yhteyksien kehittämistä, Vaasan ja Uumajan välisen Merenkurkun yhteyden vahvistamista sekä satamien ja logistiikkasolmujen kehittämistä. Lisäksi E12-käytävään liittyviä tie-, rata- ja meriliikenneyhteyksiä tulee parantaa pitkäjänteisesti. Samalla tulee varmistaa, että E12-käytävä huomioidaan EU:n liikennepolitiikassa, sotilaallisen liikkuvuuden kehittämisessä sekä huoltovarmuutta ja kriisinkestävyyttä vahvistavissa investointiohjelmissa.

Päästöttömän raideliikenteen strateginen vahvistaminen

- **Vaasa-Seinäjoki radan parantaminen ja nopeutus**. Vaasa–Seinäjoki-rata on noin 78 kilometrin pituinen yhteys, joka yhdistää Vaasan seudun valtakunnalliseen rataverkkoon ja pääratаan. Rata on keskeinen osa Pohjanmaan kehityskäytävää ja yksi maakunnan kärkihankkeista. Sen merkitys korostuu erityisesti työssäkäynti- ja asiointiliikenteessä sekä alueen saavutettavuuden ja kilpailukyvyn näkökulmasta. Väylävirasto julkaisi helmikuussa 2026 tarkennetun ratasuunnitelman, jonka tavoitteena on parantaa rataosan henkilöliikenteen matkanopeutta ja turvallisuutta. Rataosa on elinkaarensa päässä ja edellyttää laajaa peruskorjausta. Radan rakenteellinen kunto on useilla osuuksilla heikko: stabiliteetti ei täytä vaatimuksia, rata kärsii laajasti routimisesta ja painumisesta, ja rakennekerrokset ovat alimitoitettuja. Tämä on johtanut toistuviin nopeusrajoituksiin ja kasvaneeseen kunnossapitotarpeeseen. Myös tukikerroksen, alus- ja pohjarakenteiden, kuivatuksen sekä siltojen ja rumpujen kunto edellyttää merkittäviä korjaustoimenpiteitä. Peruskorjaus on teknisesti ja toiminnallisesti välttämätön toimenpide rataosuuden käytettävyyden varmistamiseksi tulevaisuudessa. Nopeuttamistoimenpiteet puolestaan tuottavat suhteellisesti suuren hyödyn verrattuna niiden melko maltillisiin kustannuksiin.

Ratasuunnitelman mukaiset toimenpiteet sisältävät muun muassa tasoristeysjärjestelyjä, radan geometrian korjauksia, silta- ja rumpukorjauksia sekä asema-alueiden kehittämistä. Hanke parantaa liikenneturvallisuutta, täsmällisyyttä ja matkustusmukavuutta sekä lyhentää matka-aikoja. Samalla se vahvistaa Vaasa–Seinäjoki-kehityskäytävän toimivuutta ja tukee kestävän liikkumisen tavoitteita. Hankkeen kustannusarvio on noin 156 miljoonaa euroa. Kyse on ensisijaisesti välttämättömästä peruskorjauksesta, jolla turvataan rataosan käytettävyys, turvallisuus ja palvelutaso pitkällä aikavälillä. Ilman peruskorjausta radan kunto heikkenee edelleen, mikä kasvattaa kunnossapitokustannuksia, heikentää liikenteen luotettavuutta ja lisää liikennekatkosten riskiä. Vaasa–Seinäjoki-rata luo edellytyksiä tavaraliikenteen kehittämiselle ja tukee alueen teollisia investointeja sekä työmarkkina-alueen toimivuutta. Kokonaisuutta vahvistaa hallituksen huhtikuun 2026 kehysriihessä myöntämä rahoitus Vaskiluodon satamaradan sähköistämiseen, mikä parantaa sataman, teollisuuden ja rataverkon välisiä yhteyksiä ja vahvistaa länsirannikon yhteyksiä muuttuneessa turvallisuusympäristössä.

Päästöttömän raideliikenteen strateginen vahvistaminen (2)

- **Vaasan radan sähköistys satamaan**. Vaasan keskustasta Vaskiluodon satamaan on yksiraiteinen 3,5 km pitkä sähköistämätön raideyhteys, jolla on mahdollista kuljettaa sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Rata remontoitiin vuonna 2016 ja se kestää raskaita kuljetuksia sekä mahdollistaa vientiyhteyden maailmalle Vaasan sataman kautta. Vaskiluodon satama on yksi Suomen huoltovarmuussatamista, ja sähköistyksen puute on pullonkaula myös huoltovarmuutta ajatellen. Kesäkuun 2026 lisätalousarviossa Vaasan satamaradan sähköistykseen ehdotettiin 8 miljoonan euron valtuutta ja 0,8 miljoonan euron määrärahaa.

- **Suupohjan radan peruskorjaus**. Suupohjan rata on 113 km pituinen yhteys, jolla on keskeinen rooli alueen teollisuuden ja satamaliikenteen kuljetuksissa. Se yhdistää Kaskisten TEN-T-kattavaan verkkoon kuuluvan sataman Suomen rataverkkoon. Rata on välittömän korjauksen tarpeessa, ja Väylävirasto kielsi turvallisuussyistä liikennöinnin syyskuussa 2024. Radan merkitys ei rajoitu nykyisiin kuljetuksiin, vaan se on keskeinen edellytys uusille teollisille investoinneille. Kaskisten ja Kristiinankaupungin teollisuusvyöhykkeellä on merkittävää potentiaalia erityisesti energiasiirtymään ja vetytalouteen liittyvissä hankkeissa, joiden toteutuminen edellyttää toimivaa rautatieyhteyttä satamiin ja valtakunnalliseen rataverkkoon. Rautatieyhteyden puute muodostaa käytännössä esteen investointien toteutumiselle.

  Radan kunnostaminen vahvistaa huoltovarmuutta ja länsiyhteyksiä muuttuneessa geopoliittisessa tilanteessa sekä tukee sotilaallista liikkuvuutta. Samalla se täydentää länsirannikon rataverkkoa ja parantaa liikennejärjestelmän toimintavarmuutta tarjoamalla vaihtoehtoisia kuljetusreittejä sekä mahdollistaa merkittävien raakapuukuljetusten siirtämisen maanteiltä rautateille. Hankkeeseen on osoitettu rajattua suunnittelurahoitusta, mutta koko radan käyttöönottoon tarvittava rahoitus puuttuu. Peruskorjaus edellyttää noin 60 miljoonan euron rahoitusta ja voidaan toteuttaa vaiheittain siten, että rata saatetaan ensin käyttökuntoon ja myöhemmin kehitetään vastaamaan teollisuuden pitkän aikavälin tarpeita. Lisäksi tarvitaan pistoraide Kristiinankaupunkiin, joka mahdollistaa vetytalouteen liittyvien investointien kuljetukset. Hanke on linjassa Pohjanmaan maakuntakaavan Suupohjan kehityskäytävä -merkinnän kanssa.

Sujuvan ja turvallisen päätieverkoston kehittäminen (1)

- **Valtatie 3 Helsingby-Laihia**. Valtatie 3 on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä ja kuuluu eurooppatieverkkoon (E12) sekä Euroopan laajuiseen TEN-T-liikenneverkkoon, jolla tienpitäjän on turvattava sujuva ja turvallinen liikenne. Parannettava 14 kilometrin tiejakso sijoittuu Mustasaaren Helsingbyn ja Laihian keskustan väliselle alueelle. Tieosuudella on merkittävä rooli sekä lyhyt- että pitkämatkaiselle liikenteelle ja sen tämänhetkiset liikennemäärät ovat 9 000–11 500 ajon./vrk. Nykyiset liikennejärjestelyt eivät vastaa liikennemäärien ja valtatien palvelutason vaatimuksia. Parantamishankkeen tavoitteena on nelikaistainen, korkeatasoinen ja turvallinen valtatieyhteys Laihian ja Vaasan välille. Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut, muttei ole vielä lainvoimainen. Tiesuunnitelman laadinnan kustannukset ovat noin 1,5 milj. euroa ja rakentamisen kokonaiskustannukset noin 152 milj. euroa.

- **Valtatie 8 ja mt 724 Vaasan yhdystie 2. vaihe (Sepänkyläntie–Onkilahti)**. Vaasan yhdystie on Vaasan moottoritien ja Gerbyn välinen kaupunkialueen pääväylä, joka välittää valtakunnallista ja seudullista liikennettä ydinkeskustan ohi. Vaasan seudun kasvava maankäyttö lisää liikennemääriä merkittävästi, ja nykyiset tasoliittymät ruuhkautuvat jo nykyisellään aiheuttaen myös melu- ja viihtyvyyshaittoja. Hankkeessa tie parannetaan 2+2-kaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi, tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi ja jalankulun sekä pyöräilyn yhteyksiä parannetaan. Tieosuuden kehittämisen ensimmäisen vaiheen toteutus välillä vt 3–Sepänkyläntie käynnistyy vuonna 2027. Toisen vaiheen Sepänkyläntie–Onkilahti-osuuden tiesuunnitelman ajantasaisuus on parhaillaan tarkistettavana, minkä jälkeen suunnitelma asetetaan nähtäville. Hankkeen kustannusarvio on 38 miljoonaa euroa.

- **Valtatie 8 Vaasa - Kokkola ohituskaistat**. Valtatien 8 yhteysväli Vaasa–Kokkola on osa Turun ja Oulun välistä länsirannikon satamakaupunkien runkoyhteyttä. Valtatiellä on suuri merkitys länsirannikon raskaalle vientiteollisuudelle ja satamakuljetuksille. Taajamien ulkopuolella liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta heikentää ohituskaistojen puute. Lisäksi valtatie 8:n läheisyyteen sijoittuvien yritysten ja teollisten investointien tarvitsemaa infrastruktuuria on kehitettävä. Yhteysvälille esitetään ohituskaistojen rakentamista kahdelle tieosuudelle. Kruunupyyn ja Kokkolan kuntarajojen väliselle osuudelle sekä Ytterjeppo – Sorvist osuudelle Uudessakaarlepyyssä. Ohituskaistaosuuksien lisäksi hankkeissa toteutetaan liittymäjärjestelyjä ja muita liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Kruunupyy – Kokkola välin kustannusarvio on 18,7 milj. euroa, josta Elinvoimakeskuksen osuus on 10,6 milj. euroa. Ytterjeppo-Sorvist välin kustannusarvio on 7,3 milj. euroa. Lisäksi Oravaisten ohituskaista tulisi täydentää ohituskaistapariksi ja Vassor-Öliksen ohituskaista tulisi jatkaa Kärklaxiin asti. Ölis–Kärklax-tieosuuden tiesuunnitelma valmistuu hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2026 aikana. Hankkeen kustannusarvion on 8,23 milj. euroa.

Sujuvan ja turvallisen päätieverkoston kehittäminen (2)

- **Uusi tieyhteys Vikby-Martoinen**. Vikby–Martoinen -maantieyhteys sijoittuu Vaasan lentokentän viereen tulevan GigaVaasa suurteollisuusalueen eteläpuolelle valtateiden 8 ja 3 eritasoliittymän (Vikbyn eritasoliittymä) ja Vähäkyröntien välille. Pääosin uuteen maastokäytävään toteutettava noin seitsemän kilometriä pitkä maantie kytkee GigaVaasa suurteollisuusalueen valtatieverkkoon. Tieyhteydelle toteutetaan kaksi uutta eritasoliittymää, jotka rakennetaan maantien 715 liittymään ja GigaVaasa suurteollisuusalueen kohdalle. Tavoitetilanteessa rakennettava tieyhteys toimii valtatien 8 uutena linjauksena Vikbystä pohjoiseen liittyen nykyiseen valtatien 8 linjaukseen Kunin kylän lähistöllä. Hankkeen tiesuunnitelma on valmistunut ja se on ollut nähtävillä keväällä 2026. Hankkeen kustannusarvio on noin 78 milj. euroa.

- **Koivulahden eritasoliittymä**. Valtatie 8:lla liikennemäärät ovat kasvaneet Pohjanmaalla jo usean vuoden ajan. Mustasaaren Koivulahdessa liikennettä on tällä hetkellä 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja tieosuudella on sattunut useita onnettomuuksia. Koivulahteen kaavaillaan eritasoliittymää, jonka toteutuessa Koivulahdentien nelihaaraliittymä poistuu ja tilalle rakennetaan paikallisliikenteen alikulku. Tämä poistaa pääväyläverkon standardipuutteen sekä parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Hankkeen seuraava vaihe on tiesuunnitelman laatiminen, jonka on tarkoitus käynnistyä vuoden 2026 aikana. Eritasoliittymän kustannusarvio täsmentyy tiesuunnitelman valmistuttua.

Sujuvan ja turvallisen päätieverkoston kehittäminen (3)

- **Kantatie 63 Ina–Kaustinen**. Kantatie 63 on elinkeinoelämän kannalta tärkeä yhteys, joka ei nykyisellään vastaa kantatietasoa. Tieosuudella on merkittäviä sujuvuus- ja liikenneturvallisuuspuutteita, jotka johtuvat puutteellisesta geometriasta ja suuresta raskaan liikenteen osuudesta. Hankkeella parannetaan liikenteen sujuvuutta, matka-aikoja ja turvallisuutta sekä vähennetään meluhaittoja ja edistetään jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Yleissuunnitelma valmistuu hyväksyttäväksi syksyllä 2026. Hankkeen alustava kustannusarvio on 28,4 miljoonaa euroa, ja tiesuunnitelman laatimiseen tarvitaan 500 000 euron rahoitus.

- **Maantie 663 Kaupungin sillan ja siltapenkereen parantaminen, Kristiinankaupunki**. Kristiinankaupungissa maantiellä 663 sijaitseva Kaupungin silta siltapenkereineen on liikenteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä kokonaisuus. Siltapenkereiden rakenteellinen kunto on heikko, minkä vuoksi sillalle on asetettu 8 tonnin painorajoitus ja ajorataa on kavennettu. Painorajoitus haittaa elinkeinoelämän kuljetuksia ja muuta raskasta liikennettä sekä aiheuttaa kiertotietarvetta muun muassa koulukuljetuksille. Sillan ja siltapenkereen parantaminen on tarpeen liikenneturvallisuuden ja yhteyden toimivuuden turvaamiseksi sekä historiallisen siltakokonaisuuden säilyttämiseksi. Hankkeen tie- ja rakentamissuunnittelu käynnistyy vuonna 2026. Tavoitteena on toteuttaa parantamishanke suunnittelun valmistuttua, poistaa nykyiset liikennerajoitukset ja turvata yhteyden toimivuus pitkällä aikavälillä. Hankkeen kustannusarvio tarkentuu tie- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä.

Satamien ja teollisuusalueiden kriittiset yhteydet (1)

- **Vaasan satamaväylän syvennys 10 metriin ja uuden RoRo-rampin rakentaminen**. Satamaväylän syventämisen tavoitteena on parantaa Vaasan sataman kautta tapahtuvaa maataloustuotteiden, kappaletavaran ja projektilastien tuontia ja vientiä. Hanke käsittää Vaasan satamaväylän syventämiseen liittyvät ruoppaus- ja läjitystyöt sekä merkinnän muutokset. Hankkeen yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio on noin 15 milj. euroa. Hankkeeseen liittyvistä Vaasan sataman ruoppaus-, läjitys- ja laituritöiden kustannuksista vastaa Kvarken Ports Ltd. Kesäkuun 2026 lisätalousarviossa Vaasan meriväylän syventämiseen ehdotettiin 15 miljoonan euron valtuutta ja 1 miljoonan euron määrärahaa. Lisäksi suunnitteilla on uuden roro-rampin rakentaminen, joka on suurempi kuin nykyiset kolme roro-ramppia. Rampin rakentamisen yhteydessä tehdään myös nykyisen laiturialueen rakenteen peruskorjausta. Hankkeen kokonaiskustannukset ovat noin 20 milj. euroa.

- **Vaasan satamatie**. Hankkeen tavoitteena on luoda uusi tieyhteys, joka kytkee tehokkaasti toisiinsa Vaasan sataman, radan ja lentoaseman tuntumaan rakentuvan teollisuusalueen sekä yhdistää ne valtakunnan päätieverkkoon, valtateihin 3 ja 8. Lisäksi tavoitteena on sataman ja valtateiden välisen, erityisesti raskaan liikenteen, vähentäminen Vaasan keskustasta. YVA-prosessin ja hankearvioinnin perusteella jatkosuunnitteluun valittiin linjaus, joka kulkee Vaasan Eteläiseltä Kaupunginselältä Vikbyhyn asti. Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan alueille sijoittuvan tieosuuden pituus on noin 14,5 km, josta uutta tieosuutta on noin 12 km. Hankkeen eteneminen edellyttää Mustasaaren yleiskaavojen päivittämistä. Rahoitus tiesuunnitelman laatimiseen on myönnetty. Rakentamisen kokonaiskustannukset ovat noin 50 milj. euroa.

- **Toimivien erikoiskuljetusten varmistaminen teollisten investointien edellytyksenä**. Vaasan seudulle suunnitellut energia- ja teknologiateollisuuden investoinnit lisäävät merkittävästi raskaiden erikoiskuljetusten tarvetta. Vaasan satamatie ratkaisee yhteystarpeita pitkällä aikavälillä, mutta teollisten investointien edellyttämät raskaat erikoiskuljetukset tarvitsevat toimivan yhteyden jo ennen uuden väylän valmistumista. Ennen satamatien valmistumista kuljetukset Vaasan seudulta Vaskiluodon satamaan tukeutuvat väliaikaisiin reitteihin. Nykyinen Sundomin silta muodostaa kriittisen pullonkaulan, joka ei mahdollista kaikkein raskaimpien teollisuus- ja energiakuljetusten liikennöintiä. Valtion tulee kiirehtiä Sundomin sillan uusimista osana teollisten investointien ja vientikuljetusten toimintaedellytysten turvaamista. Noin 7-8 miljoonan euron investointi mahdollistaa raskaat erikoiskuljetukset Vaasan satamaan jo ennen satamatien valmistumista sekä vahvistaa alueen kilpailukykyä, investointien toteutumista ja vientivetoista kasvua.

Satamien ja teollisuusalueiden kriittiset yhteydet (2)

- **Kruunuportin liikenneyhteyksien kehittäminen**. Kruunuportin yli 200 hehtaarin teollisuusaluekokonaisuus sijaitsee Kokkolan ja Kruunupyyn rajalla valtatie 8:n varressa, logistisesti erinomaisella paikalla sataman, rautatieyhteyksien ja valtakunnallisen tieverkon solmukohdassa. Arctial Midstream Oy suunnittelee alueelle suurta primäärialumiinin tuotantolaitosta, mikä vahvistaisi seudun teollista rakennetta ja lisäisi merkittävästi työpaikkoja ja investointipotentiaalia. Kruunuportin kehittäminen edellyttää sujuvia ja turvallisia yhteyksiä valtateille 8 ja 13 sekä toimivia ratkaisuja alueen kasvavaan liikennetarpeeseen. Valtatie 8:lle suunnitellut ohituskaistat ja liittymäjärjestelyt parantavat merkittävästi raskaan liikenteen kulkua. Ohituskaistojen kustannusarvio on noin 12 milj. euroa. Lisäksi Kokkolasta Kruunuportin alueelle suunnitellaan pistoraidetta (n. 4 km), jonka toteutuminen siirtäisi osan sataman ja teollisuusalueen välisestä kuljetuksesta raiteille ja vähentäisi vastaavasti raskaan liikenteen määrää valtateillä. Pistoraiteen kustannusarvio on noin 5 milj. euroa. Tärkeä osa kokonaisuutta on myös 18 km pitkän pyörätien rakentaminen Pedersören, Kokkolan ja Kruunupyyn välille sekä joukkoliikenteen edellytysten vahvistaminen. Nämä toimenpiteet parantavat alueen saavutettavuutta, lisäävät liikenneturvallisuutta ja tukevat sujuvaa pendelöintiä. Pyörätien rakentamisen kustannusarvio on noin 16 milj. euroa.

- **Kristiinankaupungin Karhusaaren sataman ja Karhusalmen teollisuusalueen kehittäminen**. Kristiinankaupungin Karhusaaren syväsataman alue on potentiaalinen alue merituulivoiman ja siihen liittyvien investointien rakentamiseen. Sataman välittömään läheisyyteen kaavoitettava Karhusalmen teollisuusalue edistää vihreää siirtymää tukevan teollisen toiminnan sijoittumista alueelle. Teollisuusalue on 87 hehtaarin kokoinen, ja sinne on mahdollista sijoittaa muun muassa kiertotalouden, kemianteollisuuden, varastoinnin ja logistiikan vaatimia toimintoja. Kaava-alueen eteläpuolelle suunnitellaan uusiutuvan synteettisen metaania tuotantolaitosta. Teollisuusalueelta on varmistettava sujuvat liikenneyhteydet valtatie 8:lle. Alueella varaudutaan myös ratayhteyden rakentamiseen tulevaisuudessa.