



Aika 24.08.2026, klo 10:00

Paikka Kokoushuone Tammi

Käsiteltävät asiat

- § 116 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**
- § 117 Pöytäkirjan tarkastaminen**
- § 118 Maakuntajohtajan ajankohtainen katsaus**
- § 119 Vuoden 2027 talousarvion ja vuosien 2027–2029 taloussuunnitelman valmistelu**
- § 120 Lausunto seutukuntajaon uudistuksesta 1.1.2027 alkaen**
- § 121 Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta**
- § 122 Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi Suomen perustuslain 25 §:n muuttamisesta (vaalipiirijako)**
- § 123 Lausunto eduskunnan ympäristövaliokunnalle koskien hallituksen esitystä uudeksi alueidenkäyttölaiksi**
- § 124 Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi**
- § 125 Lausunto Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta**
- § 126 Lausunto työryhmän loppuraportista koskien EU:n monivuotisen rahoituskehyn 2028–2034 kumppanuussuunnitelman hallintorakenteen valmistelua**
- § 127 Lausunto Suomen meriteollisuusstrategia – Kestävä ja kilpailukykyinen meriteollisuus 2035**
- § 128 Lausunto Varhan palveluverkkosuunnitelma 2027–2029 ja palveluverkkovisio 2027–2037 -luonnoksista**
- § 129 Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle matkailijaveroa koskevaksi lainsäädännöksi**
- § 130 Lausunto Grönkullan alueen lunastushakemuksesta (Oripään biojalostamo- ja kiertotaloushanke)**
- § 131 Lausunto ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta**
- § 132 Pyörämatkailun road show -hankkeen käynnistäminen**
- § 133 Varsinaissuomalaiset yritykset luonnon monimuotoisuuden tukijoina -hankkeen päättäminen**
- § 134 Palveludatan laadun parantaminen -hankkeen päättäminen**
- § 135 Aluesuunnittelujaoston 15.6.2026 antamat lausunnot ja käsittelemät asiat**
- § 136 Viranhaltijapäätökset**



§ 137

Tiedoksi annettavat asiat



Osallistujat

Ville Valkonen, puheenjohtaja
Saku Nikkanen, 1. varapuheenjohtaja
Pekka Kuusisto, 2. varapuheenjohtaja
Petra Määttänen, sihteeri
Mikko Aaltonen
Kimmo Aho
Teija Ek-Marjamäki
Timo Katajainen
Laura Kontu
Arttu Laaksonen
Emma Lindqvist
Sari Pesonen
Juhani Pilpola
Eija Raunio
Jaana Reijonsaari
Ville Roslakka
Elina Ruohonen
Konsta Weber
Nicke Wulff
Anna-Leena Yli-Jama
Kaija Hartiala, Mv:n I varapuheenjohtaja
Sara Koiranen, Mv:n III varapuheenjohtaja
Riikka Leskinen, toimialapäällikkö
Laura Lähteenmäki-Ojala, Mv:n II varapuheenjohtaja
Johanna Mattila, aluekehitysjohtaja
Malla Rannikko-Laine, edunvalvontajohtaja
Heidi Saaristo-Levin, suunnittelujohtaja
Kirsi Stjernberg, viestintäpäällikkö
Aliisa Wahlsten, Mv:n puheenjohtaja
Jyri Arponen



§ 116

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kutsu ja esityslista on lähetetty maakuntahallituksen jäsenille ja varajäsenille sekä maakuntavaltuuston puheenjohtajille.

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Puheenjohtaja toteaa kokouksen laillisesti koollekutsutuksi ja päätösvaltaiseksi.

Hyväksytään kokouksen käsittelyjärjestykseksi jäsenille toimitettu esityslista.



§ 117

Pöytäkirjan tarkastaminen

Pöytäkirjat hyväksytään ja tarkastetaan sähköisesti.

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus valitsee pöytäkirjantarkastajiksi Anna-Leena Yli-Jaman ja Mikko Aaltosen.

§ 118

Maakuntajohtajan ajankohtainen katsaus

Suomen NRP-kumppanuussuunnitelman valmistelu

EU:n määräaika: Jäsenvaltioiden on toimitettava kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman luonnos komissiolle 30.6.2027 mennessä.

Suomen valmistelu: Pääministeri Orpo asetti 26.6.2026 ministeriöiden välisen valmisteluryhmän, jonka tehtävänä on valmistella Suomen kansallinen ja alueellinen kumppanuussuunnitelma sekä sen edellyttämä hallintorakenne. Valmisteluryhmän toimikausi on 22.6.2026–31.12.2027.

Koordinointi: Valmistelua koordinoi valtiovarainministeriö (VM). Valmisteluryhmään kuuluvat kaikki ministeriöt, ja sen laajaan kokoonpanoon kutsutaan keskeiset sidosryhmät ja viranomaiset kumppanuusperiaatteen mukaisesti. Maakuntien liitoille ja elinvoimakeskuksille on tärkeää saada edustuksellinen osallistuminen.

Valmistelun seuraavat vaiheet: Ensimmäisiä tehtäviä ovat työsuunnitelman ja suunnitelman lukurakenteen laatiminen, joita käsitellään elo–syyskuussa 2026. Tämän jälkeen voidaan perustaa lukukohtaisia alatyöryhmiä, joihin osallistetaan keskeiset sidosryhmät.

Aluekehittämisen valmistelu: TEM järjesti 16.6.2026 maakuntien liittojen ja elinvoimakeskusten kanssa työpajan aluekehittämisen sisältöjen hahmottamiseksi. TEM tavoittelee 4–6 laajaa temaattista kulmakivi-investointia NRP-suunnitelman aluekehittämisen osuuteen. Työpajan ehdotukset ovat kuitenkin epävirallista ennakkovalmistelua eivätkä määritä lopullisen suunnitelman sisältöä.

Keskeinen viesti: Suomen NRP-valmistelu on nyt virallisesti käynnissä. VM koordinoi kokonaisuutta, mutta alueiden osallistuminen varmistetaan kumppanuusperiaatteen kautta. Aluekehittämisen sisältöjä on valmisteltu jo ennakkoon TEM:n johdolla, mutta lopulliset painopisteet ja toimenpiteet ratkaistaan vasta varsinaisessa kumppanuussuunnitelman valmistelussa.

Kansallisen aluekehittämisen toimintamallin ja lainsäädännön uudistaminen

Työ- ja elinkeinoministeriö asetti 11.6.2026 työryhmän tukemaan kansallisen aluekehittämisen toimintamallin ja tätä koskevan lainsäädännön uudistamista. Työryhmän tehtävänä on valmistella kansallisen aluekehittämisen uudistamisen tavoitteet ja toimintamalli sekä niitä koskeva lainsäädäntö. Aluekehittämisen uudistamisen tavoitteena on vastata toimintaympäristön ja 3 hallinnon muutoksiin, vahvistaa aluekehittämisen ja sitä edistävän rahoituksen vaikuttavuutta, virtaviivaistaa viranomaisten rooleja ja vahvistaa yhteistyötä sekä huomioida alueiden erilaistuminen. Työryhmän toimikausi on 30.6.2028 asti, mutta lakiesitys valmistellaan tiukalla aikataululla jo syksyn 2026 aikana.

EU:n Suomen maaraportti alleviivaa Länsiradan ja Saaristomeren merkitystä



Euroopan komissio on julkaissut vuosittaiset jäsenmaakohtaiset maaraportit ja suositukset. Suomen maaraportti on huomionnut talouden ja yhteiskunnan keskeiset haasteet sekä tekee suosituksia tarvittavista toimenpiteistä.

Raportissa arvioidaan, miten Suomi etenee Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) täytäntöönpanossa. Raportti nostaa ensisijaisiin liikennehankkeisiin Länsiradan, Helsinki-Tampere-radon ja Itäradan, joiden kaikkien on tarkoitus lisätä nopeutta ja kapasiteettia. Näiden rautatieinvestointien arvioidaan parantavan TEN-T-ydinverkkoyhteyksiä EU:n koillisreunalla sekä tekevän Suomen tärkeimpien kaupunki- ja satamasolmukohtien ja laajemman käytäväjärjestelmän välisestä matkustaja- ja tavaraliikenteestä entistä luotettavampaa. Hankkeet sujuvoittavat meriverkon kautta Itämeren alueelle ja edelleen Keski-Eurooppaan suuntautuvia virtoja ja auttavat EU:ta saavuttamaan tavoitteensa, jotka koskevat nykyistä yhdenmetympää, häiriönsietokykyisempää ja kestävämpää liikenneverkkoa.

Lisäksi osana Suomen hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamista vuoteen 2035 mennessä huomioidaan Suomen poikkeuksellisen monimuotoinen luonto ja elinympäristöjen heikentyminen. Raportti kirjaa Suomen merkittäväksi ongelmaksi maataloustoiminnasta johtuvan rannikkovesien rehevöitymisen, joka koskee erityisesti Saaristomerta etupäässä runsaiden maatalouden valumavesien vuoksi.

VM:n selvitys maakuntien liittojen roolista ja tehtävistä muuttuneessa toimintaympäristössä

Kunta- ja alueministeri Ikonen asetti 23.6.2026 selvityshenkilö Kari Häkämiehen valmistelemaan kokonaisarvion maakuntien liittojen roolista ja tehtävistä. Tavoitteena on tuottaa vaihtoehtoisia ratkaisuja tehtävien järjestämiseksi muuttuneessa toimintaympäristössä. Selvityksessä tarkastellaan maakuntien liittojen lakisäätöisiä ja muita tehtäviä sekä niiden suhdetta kuntiin, valtion aluehallintoon ja alueellisen demokratian rakenteisiin.

Yritysten liikevaihto ja tavaravienti kasvoivat vahvasti Varsinais-Suomessa

Varsinais-Suomen yritysten liikevaihdon kehitys oli vahvassa kasvussa vuoden 2026 alussa. Maakunnan kaikkien yritysten liikevaihto oli vuoden ensimmäisellä neljänneksellä 5,8 % korkeampi kuin vuotta aiemmin, ja liikevaihdon trendikehitys oli selvässä kasvussa. Nopeimmin liikevaihto kasvoi lääkekehityksen alalla. Suurista päätoimialoista liikevaihdon kasvua kannatteli keskimääräistä nopeammin kasvanut teollisuus. Seuratuista aloista vain ICT-alan liikevaihto laski vuoden alussa, ja silläkin liikevaihdon trendikehitys oli kasvussa. Myös Varsinais-Suomen tavaravienti kasvoi nopeasti ja oli vuonna 2025 selvästi maan toiseksi korkeimmalla tasolla Uudenmaan jälkeen. Tarkempi analyysi ja kuvat tavaraviennin ja liikevaihdon kehityksestä löytyy Lounaistiedon sivuilta: lounaistieto.fi/yritysten-liikevaihto-ja-tavaravienti-kasvoivat-vahvasti

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja



Maakuntahallitus päättää merkitä ajankohtaisen katsauksen tiedoksi.



§ 119

Vuoden 2027 talousarvion ja vuosien 2027–2029 taloussuunnitelman valmistelu

VSLDno-2026-273

Liitteet

1 Alustava talousarvio 2027

Maakuntahallitus 24.8.2025 käsittelee alustavan talousarvion ja taloussuunnitelmaluonnoksen sekä varaa jäsenkunnille mahdollisuuden esityksien tekemiseen kuntayhtymän toiminnan kehittämiseksi.

Varsinais-Suomen liiton perussopimuksen 20 § mukaan: "Taloussuunnitelmaa valmisteltaessa jäsenkunnille on varattava tilaisuus esityksen tekemiseen kuntayhtymän toiminnan kehittämiseksi. Talousarvio ja -suunnitelma tulee käyttötalouden osalta eritellä tehtävittäin ja investointien osalta hankkeittain." Kuntien esitykset sekä lopullinen talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys käsitellään maakuntahallituksessa 16.11.2026 ja viedään 7.12.2026 maakuntavaltuuston päätettäväksi. Varsinais-Suomen liiton yhteistyökomitea käsittelee talousarvion ja toimintasuunnitelmaluonnoksen syksyllä 2026.

Maakuntavaltuusto on vahvistanut vuoden 2025 tilikauden tulokseksi 60 280 euroa ylijäämää ja kuluvan vuoden 2026 arvioiduksi alijäämäksi yhteensä 100 633 euroa. Nykyisillä toimintatuotoilla vuodesta 2027 arvioidaan tulevan alijäämäinen 130 462 euroa. Alijäämä suunnitellaan katettavaksi edellisten tilikausien ylijäämätililtä. Liiton toimintatuotot koostuvat pääosin kuntien maksuosuuksista, joihin ei ole suunniteltu korotuksia.

Valmistelijat/lisätiedot

Jyri Arponen, maakuntajohtaja
Petra Määttänen, hallintojohtaja
Elena Pekonen, talouspäälikkö
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus hyväksyy Varsinais-Suomen liiton alustavan talousarvion 2027 ja taloussuunnitelmaluonnoksen 2027–2029 sekä päättää toimittaa sen jäsenkunnille ja varata kunnille tilaisuuden esityksien tekemiseen kuntayhtymän toiminnan kehittämiseksi.

§ 120

Lausunto seutukuntajaon uudistuksesta 1.1.2027 alkaen

VSLDno-2026-208

Tilastokeskus on pyytänyt Varsinais-Suomen liitolta lausuntoa seutukuntajaon muuttamisesta. Lausunto on pyydetty toimittamaan Tilastokeskukselle 16.7.2026 mennessä.

Seutukuntajaolla ei ole asemaa virallisena aluejakona, vaan kyseessä on tilastollinen aluejako. Tilastokeskus ylläpitää seutukuntajakoa tilastointitarkoituksissa aluerakenteen ja alueellisten vaihteluiden kuvaamiseen. Seutukuntajakoa muutetaan harvoin ja perustellusti. Muutoksia tehdään viiden vuoden välein tai harvemmin Tilastokeskuksen päätöksellä. Seuraava muutos astuu voimaan vuoden 2027 alussa.

Varsinais-Suomessa neljä kuntaa on esittänyt Tilastokeskukselle seutukunnan muutosta. Paraisten ja Kemiönsaaren kunnat ovat toimittaneet Tilastokeskukselle ehdotuksensa liittyä Turun seutukuntaan. Tällöin Turunmaan seutukunta lakkautettaisiin. Lisäksi Marttilan kunta on lähettänyt esityksensä siirtyä Loimaan seutukunnasta Salon seutukuntaan ja Auran kunta Loimaan seutukunnasta Turun seutukuntaan. Loimaan kaupunki on tuonut esiin omassa lausunnossaan Tilastokeskukselle toiveen, että Loimaan seutu säilyy jatkossakin tilastollisesti tunnistettuna seutukuntana.

Kuntien esityksissä seutukunnan vaihtamista perustellaan ensisijaisesti sillä, että nykyinen seutukuntajako ei enää vastaa kuntien todellisia työssäkäynti-, asiointi- ja yhteistyösuhteita, vaan toiminnallinen suuntautuminen kohdistuu selkeästi toiseen seutukuntaan. Muutoksella pyritään parantamaan tilastollisen alueluokituksen tarkoituksenmukaisuutta ja kuvaamaan paremmin alueen nykyistä rakennetta sekä kuntien roolia osana laajempaa toiminnallista aluetta. Lisäksi korostetaan vaikutusmahdollisuuksien, yhteistyöedellytysten ja elinvoiman vahvistamista sekä tarvetta linjata seutukuntajako kunnan strategiseen suuntautumiseen ja käytännön yhteistyörakenteisiin.

Valmistelija/lisätiedot

Malla Rannikko-Laine, edunvalvontajohtaja
Antti Vasanen, tietopalvelupäällikkö
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi seuraavan asiantuntijalausuntona 23.6.2026 annetun lausunnon:

Varsinais-Suomen liitto pitää voimassa olevaa seutukuntajakoa maakunnassa pääsääntöisesti toimivana ja tarkoituksenmukaisena. Seutukuntajako muodostuu viidestä seutukunnasta, joilla jokaisella on selkeänä seudullisena keskuksena toimiva

keskuskaupunki. Poikkeuksen tästä tekee Turunmaan seutukunta, jossa seudullinen kokonaisuus rakentuu ennemmin ruotsinkielisyyden ja saaristo-olosuhteiden kuin toiminnallisen suuntautuneisuuden kautta.

Seutukuntajaon rajausten tarkastelussa Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että maakunnan seutukuntajakko muodostaa myös jatkossa toiminnallisesti tarkoituksenmukaisen kokonaisuuden, jonka kautta maakunnan eri osien erot ja ominaispiirteet tulevat havainnollisesti esiin. Seutukuntien tulee muodostaa taloudellisia ja toiminnallisia vaikutusalueita, jotka vahvistavat keskuskaupunkinsa asemaa seudullisina keskuksina ja jotka tukevat maakunnan eri osien vahvuuksia ja elinvoimaa. Seutukuntajaon tulee huomioida myös sosiaaliset ja kulttuuriset tekijät, kuten kieliolosuhteiden tai paikallisidentiteetin merkityksen.

Tarkoituksenmukainen seutukuntajakko on mahdollisimman yhtenäinen myös muiden seudullisten aluejakojen kanssa. Tällaisia ovat esimerkiksi työllisyysalueet tai maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -alueet. Mahdollisimman yhtenäiset hallinnolliset ja tilastolliset aluerajat selkeyttävät tilastointia ja tekevät hallinnolliset jaot ymmärrettävämmiksi asukkaille. Seutukuntajakkoa käytetään tilastollisen luokituksen lisäksi myös monissa ylikunnallista edustavuutta koskevissa tilanteissa, joissa yhteistyöelimeen valitaan tietty määrä edustajia kultakin seutukunnalta. Seutukuntajaon mahdolliset muutokset tulee jatkossa huomioida myös näissä tilanteissa, jotta alueiden edustuksellisuus säilyy.

Varsinais-Suomessa kunnat esittävät seutukuntajakoon muutoksia, joissa Turunmaa ja Kemiönsaari siirtyisivät Turun seutukuntaan, jolloin Turunmaan seutukunta poistuisi tilastojakona. Lisäksi merkittäviä muutoksia tulisi Loimaan seutukuntaan, josta Aura siirtyisi Turun seutukuntaan ja Marttila Salon seutukuntaan. Loimaan kaupunki on omassa kannanotossaan esittänyt toiveen, että Loimaan seutu säilyy jatkossakin tilastollisesti tunnistettuna seutukuntana. Varsinais-Suomen liitto pitää kuntien perusteluja seutukuntajaon muuttamisesta ymmärrettävinä ja hyvin perusteltuina.

Uudistuksen suurin vaikutus on Turunmaan seutukunnan häviämisellä, sillä Varsinais-Suomen liitto hyödyntää seutukuntajakkoa laajasti maakunnan eri osien ominaispiirteiden tilastolliseen kuvaamiseen. Mikäli Turunmaan seutukunta liitetään Turun seutukuntaan, vähentyy seudullisten tarkastelujen alueellinen edustavuus ja saaristoalueiden ominaispiirteet liudentuvat osaksi Turun seutua. Tämä vähentää seudullisten tarkastelujen ja siihen perustuvien argumenttien tarkkuutta. On kuitenkin totta, että Paraisten ydinalueet suuntautuvat toiminnallisesti voimakkaasti Turun seudulle. Lisäksi Parainen on osa Turun seudun MAL-aluetta, mikä puoltaa Paraisten siirtymistä osaksi Turun seutukuntaa. Tässä tilanteessa Kemiönsaaren jääminen yksin Turunmaan seutukunnaksi ei olisi perusteltua.

Auran kunnan osalta perusteet Turun seutukuntaan siirtymiseen ovat Varsinais-Suomen liiton mielestä selkeitä. Vaikka Auranmaan alueen yhteistyösuhteet ovat perinteisesti olleet vahvoja, suuntautuu Aura toiminnallisesti selvästi voimakkaimmin Turun seudulle. Auran kunta kuuluu myös osaksi Turun seudun MAL-aluetta, mikä edelleen tukee seutukuntamuutosta. Marttilan kunnan toiminnallinen suuntautuminen ei ole yhtä yksiselitteistä kuin Aurassa. Suomen ympäristökeskuksen Keskukset ja toiminnalliset vaikutusalueet -tarkastelussa Marttila suuntautuu



työssäkäynnin osalta Turkuun, mutta arkiliikkuminen kunnasta suuntautuu Saloon. Marttila kuuluu myös Salon työllisyysalueeseen, mikä tukee kunnan esittämää seutukuntamuutosta.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että Loimaan seutu säilyy omana seutukuntanaan seutukuntajaossa mahdollisista Auran ja Marttilan seutukuntamuutoksista huolimatta. Loimaa on omalla alueellaan vahva ja merkittävä keskuskaupunki, jonka vaikutusalue ulottuu osin myös Kanta-Hämeen ja Satakunnan puolelle. Loimaan kaupunki on alueensa palvelukeskittymä, ja Loimaanseudulla on vahvat yhteistyöverkostot eri aloilla. Esitettyjen muutosten jälkeen Loimaan seutukunnan asukasluku laskisi noin 26 400 asukkaaseen, mikä on lähellä kaikkien Suomen seutukuntien mediaaniasukaslukua ja siten täysin riittävä seutukunta-aseman säilyttämiseen myös tulevaisuudessa.

§ 121

Lausunto Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta

VSLDno-2026-276

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoa valtion väyläverkon ohjelmakokonaisuudesta vuosille 2026–2034. Ohjelmakokonaisuus koostuu investointiohjelmasta, suunnitteluohjelmasta ja perusväylänpidon suunnitelmasta, ja se toteuttaa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa (Liikenne 12). Lausunto pyydetään toimittamaan Lausuntopalvelun kautta 31.8.2026 mennessä.

Ohjelmakokonaisuuden tavoitteena on lisätä väyläverkon suunnittelun ja rahoituksen läpinäkyvyyttä sekä tukea pitkäjänteistä liikennejärjestelmätyötä. Ohjelmat on laadittu Liikenne 12 -suunnitelman linjausten mukaisesti sekä julkisen talouden kehyksessä, mikä tarkoittaa, että tunnistetut kehittämistarpeet ylittävät käytettävissä olevat resurssit.

Väyläverkon investointiohjelma konkretisoi ja toimeenpanee valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kehittämishankkeiden osalta kahdeksan vuoden aikajänteellä. Investointiohjelma on Väyläviraston asiantuntijanäkemyksien lähivuosien tärkeimmistä rata-, maantie- ja vesiväylähankkeista sekä niiden toteuttamisjärjestyksestä. Ohjelma sisältää sekä kehittämishankkeita että isoja peruskorjaushankkeita ja pienempiä parantamistoimenpiteitä.

Hankkeiden valinta perustuu väyläverkon strategiseen tilannekuvaan sekä vaikutusarviointiin, jossa korostuvat saavutettavuus, turvallisuus, kestävyys ja yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Hankeyhtiöiden kautta rahoitettavat ja jo päätetyt kehittämishankkeet sekä merkittävä osa perusväylänpidon momentilta rahoitettavista hankkeista eivät sisälly investointiohjelmaan. Investointiohjelman rahoituskehys vuosille 2026–2034 on yhteensä noin 1,6 miljardia euroa sisältäen kaikki väylämuodot. Hallituksen määräaikainen investointiohjelma on nostanut kehittämisrahoitusta vuositasona noin 600–700 miljoonaan euroon vuoteen 2028 asti, mutta suunnittelukauden loppupuolella taso laskee alle 400 miljoonaan euroon vuodessa.

Suunnitteluohjelman keskeisenä tavoitteena on edistää investointiohjelman toteutusvalmiutta strategisen tilannekuvan pohjalta. Suunnitteluohjelma kokoaa valtakunnallisesti merkittävät tie-, rata- ja vesiväylähankkeiden suunnittelukohteet ja varmistaa riittävän suunnitelmavarannon tulevia investointipäätöksiä varten.

Perusväylänpidon suunnitelma kuvaa, kuinka perusväylänpidon määrärahat kohdennetaan väylien palvelutason ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelma painottuu olemassa olevan väyläverkon kunnossapitoon, korjausvelan hallintaan sekä päivittäisen liikennöitävyyden turvaamiseen. Ohjelmakokonaisuus valmistellaan ja päivitetään vuosittain.

Perusväylänpidon suunnitelman osalta sille osoitettu rahoitus on vuonna 2026 noin 1,4 miljardia euroa, mutta laskee erittäin niukalle tasolle, noin 1,28 miljardiin euroon vuodessa vuosina 2027–2029. Liikenne 12 -suunnitelman mukainen perusväylänpidon

tasokorotus (460–580 M€/v) on ohjelmoitu vasta vuosille 2030–2037, ja sen toteutuminen on ohjelmakokonaisuudessa tunnistettu keskeiseksi epävarmuustekijäksi.

Lausuntopyynnössä pyydetään kannanottoa kuuteen kysymykseen, jotka koskevat ohjelmakokonaisuuden tavoitteiden toteutumista, perusväylänpidon suunnitelmaa, suunnitteluohjelmaa, investointiohjelmaa sekä ohjelmakokonaisuuden rakennetta ja muita kehittämistarpeita.

Valmistelija/lisätiedot

Malla Rannikko-Laine, edunvalvontajohtaja

Salla Murmann, erikoissuunnittelija

Miika Tiainen, edunvalvonnan erikoissuunnittelija

etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää antaa Väyläviraston ohjelmakokonaisuudesta seuraavan lausunnon:

1. Toteuttaako ohjelmakokonaisuus mielestänne parhaalla mahdollisella tavalla Liikenne 12 - suunnitelmassa sille asetettuja tavoitteita ja linjauksia?

Väyläviraston ohjelmakokonaisuus toteuttaa rakenteeltaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja parantaa liikennejärjestelmän kehittämisen kokonais kuvaa. Ohjelmien kokoaminen yhdeksi kokonaisuudeksi lisää läpinäkyvyyttä ja tukee pitkäjänteistä suunnittelua.

Keskeinen haaste liittyy kuitenkin rahoituksen riittävyyteen. Väyläverkon tunnistetut kehittämistarpeet ylittävät käytettävissä olevat resurssit moninkertaisesti, mikä heikentää mahdollisuuksia saavuttaa suunnitelmassa asetettuja tavoitteita.

Varsinais-Suomen näkökulmasta on tärkeää, että ohjelmakokonaisuuden toimeenpanossa painotetaan kansainvälisen saavutettavuuden, läntisten satamayhteyksien ja TEN-T-ydinverkon kehittämistä. TEN-T-verkon kehittämisen loppuunsaattaminen tavoitevuosiin mennessä ja pääväyläasetuksen palvelutasopuutteiden korjaaminen edellyttävät väylänpidon rahoitustason nostoa. TEN-T-verkon kehittäminen asetetussa tavoiteaikataulussa edellyttää riittävää rahoitustasoa eikä siitä tule poiketa.

Kansallisen rahoituksen niukkuus huomioiden TEN-T-verkon hankkeiden toteuttaminen edellyttää Suomelta aiempaa aktiivisempaa otetta saannon maksimointiin Verkkojen Eurooppa (CEF) -ohjelman rahoitushauissa potentiaalisten hankkeiden tunnistamista. CEF-ohjelman rahoitus on tulevalle rahoituskaudelle kasvamassa ja painopisteet siirtymässä rajat ylittävien yhteyksien ja sotilaallisen liikkuvuuden tukemiseen. Valtion tulee kohdentaa kansallista rahoitusta niin, että se mahdollistaa EU-rahoituksen täysimääräisen hyödyntämisen kansallista rahoitusta täydentävänä. Tämä edellyttää nykyistä strategisempaa liikennepolitiikkaa.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että Suomen tulee muodostaa selkeä kansallinen näkemys kansainvälisten liikennekäytävien kehittämisestä. Tähän

suunnitelmakokonaisuus ei tarjoa riittävää strategista visiota. Yhteyskäytävä Helsinki–Turku–Tukholma on Suomen kansainvälisen kytkeytymisen vahvistamisessa keskeisessä roolissa. Se sisältyy komission tunnistamiin rajat ylittäviin liikennekäytäviin ja mahdollistaa sitä kautta yhteisrahoitteisen kehittämisen, jos kansallinen tahtotila on riittävä. Yhteys on Suomen läntisen saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja Euroopan sisämarkkinayhteyksien näkökulmasta kriittinen strateginen kokonaisuus, jonka edistäminen edellyttää pitkäjänteistä valtakunnallista sitoutumista ja yhtenäistä EU-vaikuttamista.

Varsinais-Suomi on väestöltään ja liikennesuoritteeltaan merkittävä maakunta, jonka väyläverkolle kohdistuu samanaikaisesti sekä kansainvälisiä satamakuljetuksia että kasvavan kaupunkiseudun pendelöintiä. Alueelle on kasautunut useita tie- ja rataverkon pullonkaloja, jotka heikentävät sekä valtakunnallisten kuljetusketjujen toimivuutta että arjen liikkumista. Näiden pullonkalojen poistaminen edellyttää investointiohjelmassa nykyistä vahvempaa panostusta Varsinais-Suomeen vastaavalla tavalla kuin suunnitteluvaiheessa tarpeet on tunnistettu. Suunnitteluvalmiudeltaan investointikypsiksi edenneitä hankkeita ei tule päästää vanhenemaan.

2. Perusväylänpidon suunnitelma: onko perusväylänpitoon osoitettu rahoitus kohdennettu perustellusti ja vaikutukset kuvattu ymmärrettävästi?

Perusväylänpidon suunnitelma kuvaa rahoituksen kohdentamisen ja sen vaikutukset pääosin selkeästi. Suunnitelma tuo realistisesti esiin rahoituksen niukkuuden vaikutukset väyläverkon kuntoon ja palvelutasoon.

Rahoitustason lasku suunnitelmakaudella johtaa väyläverkon kunnon heikkenemiseen ja korjausvelan kasvuun erityisesti pääväyläverkon ulkopuolella. Tämä koskettaa myös Varsinais-Suomea, jossa alueellinen saavutettavuus ja elinkeinoelämän kuljetukset ovat vahvasti riippuvaisia koko tieverkon toimivuudesta.

Yleisenä huomiona Varsinais-Suomen liitto katsoo, että perusväylänpidon rahoitustasoa tulee nostaa ja kohdentaa siten, että, elinkeinoelämälle keskeisten väylien palvelutaso turvataan, korjausvelan kasvu voidaan hillitä ja myös matkailullisesti merkittävien reittien, kuten saariston yhteyksien, ylläpito turvataan.

Perusväylänpidon suunnitelmassa Turku–Uusikaupunki-rataosan peruskorjaus on tunnistettu kiireelliseksi kohteeksi, jota nykyrahoitus ei kuitenkaan mahdollista. Uudenkaupungin rata palvelee merkittävää vientiteollisuutta, ja sillä on keskeinen rooli Yaran lannoitetuotannon kuljetusketjussa Kokkola–Siilinjärvi–Uusikaupunki. Uudessakaupungissa tapahtuva tuotanto on osa noin 500 miljoonan euron vientikokonaisuutta, ja kuljetusketjun toimivuus on edellytys tuotannon jatkuvuudelle.

Perusväylänpidon suunnitelmassa rataosan peruskorjaustarpeeksi on arvioitu noin 115 miljoonaa euroa. Lisäksi kehittämistoimenpiteiden, kuten tasoristeysten parantamisen, osuus on noin 30 miljoonaa euroa. Luvut eivät sisällä henkilöjunaliikenteen tarvitsemia asemapaikkainvestointeja. Kansallisen huoltovarmuuden ja alueen elinvoiman kannalta on ehdottoman tärkeää, että peruskorjaus rahoitetaan investointiohjelmasta, jos se ei perusväylänpidon rahoituksen puitteissa ole mahdollista.

Maantieverkon parantamishankkeiden tarvelistaan sisältyy raskaan liikenteen taukopaikat (2–3 kpl) Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella, jotka olisi mahdollista toteuttaa perusväylänpidon lisärahoituksella. Raskaan liikenteen taukopaikoille on Varsinais-Suomessa kova tarve, sillä nykyisin riittämättömän taukopaikkaverkoston parantaminen on edellytys alueen logistiselle kilpailukyvyille.

3. Suunnitteluohjelma: mitä suunnittelukohteita tulisi edistää lähivuosina? Mitä perusteluja näiden edistämiseksi on?

Suunnitteluohjelma toimii tärkeänä välineenä investointiohjelman toteutusvalmiuden varmistamisessa ja suunnitelmavarannon ylläpitämisessä. Suunnitteluohjelman puitteissa Varsinais-Suomen alueella käynnissä ovat valtatie 8 Mynäjoen sillan tiesuunnitelman sekä valtatie 9 Auran keskustan eritasoliittymän tiesuunnitelman toteutus.

Rautateiden osalta uutena esitetyn Turku–Toijala-yhteysvälin tarveselvityksen ja hankearvioinnin käynnistäminen on perusteltua ja kannatettavaa. Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että Turku–Toijala-rataa koskeva tarveselvitys ei jää yksittäiseksi selvitykseksi, vaan luo pohjan alueellisen junaliikenteen edellytyksiä koskevalle jatkosuunnittelulle, joka kattaa maakunnan kolme ratasuuntaa: Turku–Salo, Turku–Loimaa–Toijala sekä Turku–Raisio–Naantali/Uusikaupunki. Kaikilla näillä yhteysväleillä on tunnistettuja infrastruktuuritarpeita, mukaan lukien seisakkeiden kehittäminen, liityntäyhteyksien parantaminen ja ratakapasiteetin varmistaminen.

Maanteiden osalta uusina kohteina ohjelmassa esitetään valtatie 8 Mynämäen kohdan aluevaraussuunnitelmaa ja kantatie 52 parantamisen esiselvitystä välillä Salo–Jokioinen. Suunnitteluohjelmassa on Varsinais-Suomen osalta lisäksi arvioitu valtatie 8 nelikaistaistusta välillä Nousiainen–Mynämäki, Turun kehätien (kt 40) yleissuunnitelmaa valtateiden 8 ja 10 välillä, maantien 185 Turku–Naantali esiselvitystä ja yleissuunnitelmaa sekä yleissuunnitelmia Mossalan ja Saverkeitin lossien korvaamisesta sillalla, mutta näiden suunnittelukohteiden aloittamisesta ei ole tehty päätöstä.

Suunnitelmakauden aikana tulisi aloittaa viipymättä tiesuunnitelman laatiminen valtatie 10 nelikaistaistamisesta kantatie 40 (Turun kehätie) ja Liedon Loukkaisten välillä. Turun kehätien ja Liedon keskustan välillä kulkee keskimäärin noin 14 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Tien kapasiteettipuutteet ruuhkauttavat liikennettä ja aiheuttavat liikenneturvallisuuspuutteita. Hankkeesta on käynnissä aluevaraussuunnitelma ja tiesuunnitelma on aloitettavissa vuonna 2027. Tiesuunnitelman kustannus on noin miljoona euroa. Lisäksi Turun kehätien kt 40 (E18) valtateiden 8 ja 10 välillä toimivuus tulee liikennemäärien kasvaessa heikkenemään, mikä edellyttää tarvittavien toimenpiteiden suunnittelua käynnissä olevan esiselvityksen valmistuttua. Turun kehätie on yksi Suomen tärkeimmistä päätieyhteyksistä ja osa TEN-T-ydinverkkoa, jonka toimivuus on varmistettava.

Valtatie 8 nelikaistaistaminen välillä Nousiainen–Mynämäki on perusteltua, koska nykyinen väylä ei enää vastaa pääväylän liikennemääriä, turvallisuusvaatimuksia eikä elinkeinoelämän kuljetustarpeita. Sujuvuus- ja turvallisuusongelmat korostuvat erityisesti Mynämäen kohdalla, jossa tasoliittymät ja puutteellinen rinnakkaistiestö heikentävät liikenteen toimivuutta. Aluevaraussuunnitelman laatiminen on

välttämätöntä, jotta eritasoliittymäratkaisut ja väylän kehittäminen voidaan toteuttaa hallitusti ja maankäytön tuleva kasvu turvata. Käynnissä olevan aluevaraus suunnitelman valmistuttua suunnittelua tulee jatkaa yleis- tai tiesuunnitelmalla. Kantatie 52 välillä Salo–Jokioinen edellyttää parantamisen esiselvitystä, koska tieosuuden geometriset puutteet ja raskaan liikenteen suuri määrä heikentävät sen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Varsinais-Suomessa on suuri tarve raskaan liikenteen taukopaikkojen ja jakeluinfran kehittämiseksi. Taukopaikkojen ja uusiutuvien käyttövoimien jakeluinfran tulee sijaita samoissa solmupisteissä, jotta kuljettajan tauko ja ajoneuvon tankkaus tai lataus onnistuvat yhdellä pysähdyksellä. On hyvä, että taukopaikkojen ja jakeluinfran selvitystarve on huomioitu suunnitteluohjelmassa.

4. Investointiohjelma: miten muuttaisitte ohjelmaa seuraavan päivityksen yhteydessä sille määritetyn talouskehyksen puitteissa? Millaisia positiivisia vaikutuksia muutoksella saavutettaisiin?

Investointiohjelman rahoituskehys on erittäin niukka suhteessa tunnistettuihin tarpeisiin, mikä näkyy Varsinais-Suomen osalta erityisen vähäisenä hankemääränä ohjelmassa. Maakunnan keskeisiä ongelmakohtia on tunnistettu suunnitteluohjelmassa, mutta investointiohjelmassa ne eivät näy, mikä on maakunnan väestöön, liikennemääriin ja väyläverkon pullonkauloihin nähden ongelmallista. Varsinais-Suomi on yksi Suomen keskeisimmistä vienti- ja kasvumaakunnista. Alueelle keskittyy merkittävä osa väestöstä, elinkeinoelämästä ja talouden arvomuodostuksesta. Varsinais-Suomi toimii Suomen siltana länteen ja on olennainen osa pohjoisen Euroopan ydinverkkokäytävää. Länsirannikon toimivat yhteydet ovat Suomelle strategisesti välttämättömiä niin ulkomaankaupan kuin kriisinkestävyyden kannalta. Varsinais-Suomen rooli olisi tärkeää tunnistaa investointiohjelmassa, jotta liikennejärjestelmän toimivuus voidaan turvata investointien oikealla kohdentamisella.

Maakunnan osalta investointiohjelmaan sisältyvät vain yksittäiset pienet maantiehankkeet, joilla voidaan saavuttaa monia positiivisia vaikutuksia. Kivimon lossin korvaaminen sillalla Houtskarissa on yhteiskuntataloudellisesti erittäin tehokas ratkaisu. Suurten erikoiskuljetusten verkkoon kuuluva kantatien 40 Hepojoen sillan ja Pietilän alikulkukäytävän korjaaminen on tarpeen sortumariskin poistamiseksi ja toimivuuden parantamiseksi. Seudullisten pyörätieverkkojen ja pyörämatkailureittien kehittämisen kokonaisuudessa ovat mukana hankkeet kantatie 43 Kodjala–Kalanti ja maantie 180 Prosvik–Nauvo. Laitilan Kodjalan ja Uudenkaupungin Kalannin välinen tieosuus on nykyisellään vaarallinen ja jalankulku ja pyöräily on mahdollista vain hyvin kapealla pientareella. Saariston rengastien jalankulun ja pyöräliikenteen väylän rakentaminen Nauvossa on puolestaan erittäin tärkeää vuosi vuodelta suositumman ja kansainvälisiä turisteja houkuttelevan pyöräilyreitit liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Nämä hankkeet ovat Varsinais-Suomelle tärkeitä, mutta kokonaisuutena ne eivät vastaa riittävästi alueen liikennejärjestelmän keskeisiin kehittämistarpeisiin.

Raideliikenteen osalta Varsinais-Suomen liitto pitää välttämättömänä, että Turku–Uusikaupunki-radan peruskorjaus nostetaan investointiohjelmassa aidosti toteutettavien kärkihankkeiden joukkoon eikä ainoastaan osaksi yleistä rataverkon

isojen peruskorjauskohteiden varausta, jossa kaikille kohteille ei ole rahoitusta. Turku-Uusikaupunki-radan merkitys ulottuu selvästi alueellista liikennettä laajemmalle. Rata on kriittinen teollisuuden kuljetuksille, huoltovarmuudelle ja vientitaloudelle. Perusväylänpidon suunnitelmassa rataosa on tunnistettu yhdeksi kiireellisimmistä uusista peruskorjaustarpeista, joita nykyrahoitus ei mahdollista. Suunnitelman mukaan pelkän peruskorjauksen kustannusarvio on 115 miljoonaa euroa ja kehittämistoimenpiteiden, pääosin tasoristeysjärjestelyjen, noin 30 miljoonaa euroa.

Varsinais-Suomen liitto pitää ongelmallisena myös sitä, että Raisio-Naantali-radan peruskorjaus ja sähköistys puuttuvat investointiohjelmasta. Aiemmin kyseinen yhteys nähtiin osana Turku-Uusikaupunki-ratahankkeen kokonaisuutta. Sekä Turku-Uusikaupunki että Raisio-Naantali sisältyvät Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen tavoiteverkkoon, joka on esitetty Varsinais-Suomen maakuntakaavassa ja liikennejärjestelmäsuunnitelman liikennevisiossa 2040+. Alueellinen junaliikenne tulee huomioida mainituilla ratayhteyksillä rahoituksen kohdentamisena myös henkilöjunaliikenteen seisakkeisiin. Varsinais-Suomessa alueellinen henkilöjunaliikenne on käynnistettävissä jatkamalla Helsingin ja Turun välisten kaukojunien liikennöintiä Raision kautta Naantaliin, jonka selvittäminen sisältyy Turun seudun MAL-sopimukseen. Traficomien selvityksen mukaan Salo-Turku-Naantali on tunnistettu kaikkein kustannustehokkaimmaksi lähijunaliikenteen uudeksi yhteysväliksi Suomessa.

Varsinais-Suomen liitto esittää, että investointiohjelmaa muutetaan siten, että Turku-Uusikaupunki-radan peruskorjaus priorisoidaan toteutettavaksi ohjelmakauden alussa, Raisio-Naantali-radan peruskorjaus ja sähköistys nostetaan takaisin ohjelman tarkasteluun ja rataverkon kehittämisessä huomioidaan myös henkilöjunaliikenteen pitkän aikavälin edellytykset ja lähijunaliikenteen kehittäminen.

Lisäksi Varsinais-Suomen liitto katsoo, että kasvukäytävän suuret raideinvestoinnit tulee tarkastella valtakunnallisesti johdonmukaisena kokonaisuutena. Liikenne 12 -suunnitelman ulkopuolelle rajattujen suurten raidehankkeiden osalta valtion tulee turvata pitkäjänteinen ja ennakoitava eteneminen. Tämä koskee myös Länsirataa, jonka vaikutukset Etelä-Suomen saavutettavuuteen, työssäkäyntialueiden laajenemiseen ja kasvu-Suomen raidejärjestelmän toimivuuteen ovat merkittäviä.

Maantieverkon osalta keskeisin puute on E18 Naantali-Raisio -yhteyden puuttuminen ohjelmasta. Kyseessä on TEN-T-ydinverkon keskeinen puuttuva osuus, jonka pois jättäminen pelkästään hyöty-kustannussuhteeseen vedoten ei ole perusteltua. TEN-T-verkon toteutus tulee nähdä kokonaisuutena, eikä ydinverkon toteuttamisesta tule poiketa. E18 Raision ja Naantalien väli on Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen tarkastelun perusteella kauttaaltaan palvelutasoltaan ja turvallisuudeltaan puutteellinen.

Hankkeen hyöty-kustannussuhdetta voidaan myös tarkastella eri tavoin esimerkiksi vaiheistamalla hanketta. Liiton näkemyksen mukaan hanke on vaiheistettavissa niin, että Naantalien keskustan ja Kaanaan välinen osuus hankkeesta toteutetaan ensin, jolloin onnettomuusalttiit tasoristeukset Naantalien keskustan tuntumassa saadaan poistettua. Osahankkeen kustannusarvio on noin 50–60 miljoonaa euroa ja sen hyöty-kustannussuhde on koko hanketta parempi.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että E18 Naantali-Raisio tulee sisällyttää investointiohjelmaan vaiheittain niin, että Naantalien keskustan ja Kaanaan välisen

osuuden toteuttaminen aloitetaan Raision keskustan kohdan toteuttamisen jatkoksi. Työmaiden yhtäjaksoisella toiminnalla pystytään saamaan kustannus- ja synergiahyötyjä, joita investointiohjelmassa ei tällä hetkellä tunnisteta.

Lisäksi liitto huomauttaa, että TENT-T verkkoon kuuluva hanke tulee toteuttaa osana valtion investointiohjelmaa ilman sitomista MAL-sopimusmenettelyyn. Valtion vastuulle kuuluvan liikenneinfrastruktuurin rahoitusta ei tule siirtää MAL-sopimusten kautta kuntien ja kaupunkiseutujen rahoitettavaksi, vaan valtakunnallisesti merkittävien hankkeiden toteuttamisesta tulee huolehtia ensisijaisesti valtion perusinstrumenttien kautta. Mikäli valtakunnallisesti merkittäviä tiehankkeita rahoitetaan MAL-sopimusten kautta, tulee rahoituskehystä vastaavasti kasvattaa. Muussa tapauksessa riskinä on, että kaupunkiseutujen kannalta keskeiset kestävän liikkumisen hankkeet jäävät toteuttamatta.

Varsinais-Suomen liitto katsoo myös, että pääteiden 8 ja 9 liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantavat hankkeet tulee lisätä investointiohjelmaan. Valtatiellä 8 Turku–Pori Laitilan kohdan tasoliittymä aiheuttaa liikenneturvallisuusriskin ja liikenteen sujuvuuden pullonkaulan päätieliikenteen ja paikallisen liikenteen sekoittuessa. Valtatien 8 ja kantatien 43 kiertoeritasoliittymän toteuttamiseen tulee osoittaa investointiohjelmassa 48 miljoonan euron rahoitus. Valtatien 9 Turku–Tampere on puolestaan muuta päätieverkkoa vaarallisempi. Tieosuus Liedon asemalta Auraan on turvatonta leveäkaistatietä, joka tulee nelikaistaistaa. Investointiohjelmaan tulee lisätä Liedon aseman–Auran osuuden rakentamisrahoitus, 67 miljoonaa euroa sekä varautua Auran eritasoliittymän ja kolmen ohituskaistaparin toteuttamiseen.

Varsinais-Suomen liitto katsoo lisäksi, että myös kantatien 52 Salon itäisen ohikulkutien toisen vaiheen toteuttamiseen tulee varautua suunnitelmakauden loppupuolella. Hankkeen tarkoituksena on ohjata kaupungin läpi kulkeva liikenne pois Salon keskustan katuverkolta sekä parantaa elinkeinoelämän yhteyksiä. Hankkeen ensimmäinen vaihe välillä Perniöntie–maantie 110 on valmistunut vuonna 2016, ja toinen vaihe muodostuu Somerontien ja maantien 110 välisestä osuudesta. Hanke on toteutusvalmiudessa ja sen kustannusarvio on noin 85 miljoonaa euroa.

5. Ohjelmakokonaisuus: miten koette sen, että Väyläviraston ohjelmat esitetään nyt yhtenä kokonaisuutena?

Ohjelmien esittäminen yhtenä kokonaisuutena parantaa kokonaisuuden ymmärrettävyyttä ja on lähtökohtaisesti perusteltua. Samalla on kuitenkin todettava, että ohjelmakokonaisuuden ohjaava vaikutus jää nykyisellään puutteelliseksi. Mikäli ohjelmassa tunnistetut tarpeet eivät heijastu rahoituspäätöksiin, ohjelman merkitys strategisena välineenä heikkenee. Ohjelmakokonaisuuden tulisi olla linjassa Liikenne 12 -suunnitelman kanssa niin toimien kuin rahoituksen osalta.

Väyläverkon investointiohjelman ohjaavuus on nykyisellään epäselvä, sillä hallituksen ja eduskunnan erillispäätökset eivät välttämättä ole linjassa ohjelman kanssa. Myös kuntien näkökulmasta suunnitteluun ja valtionrahoitukseen kaivataan edelleen parempaa ennakoitavuutta. Koska useiden hankkeiden toteutuminen edellyttää kunnilta toimenpiteitä ja resursointia, mahdollisimman aikainen tieto tulevien vuosien hankkeiden tarkemmasta toteutusaikataulusta olisi tärkeää. Lisäksi MAL-sopimusten

tarkoituksesta maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa ja kestävä kasvun välineenä tulee pitää kiinni. Ohjelmakokonaisuuden tulee olla linjassa myös ylimaakunnallisten suunnitelmien, kuten Etelä-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman, kanssa, jotta kasvuvyöhykkeen yhteydet muodostavat toimivan kokonaisuuden.

6. Miten muuten haluatte kommentoida ohjelmakokonaisuutta?

Varsinais-Suomen näkökulmasta ohjelmakokonaisuudessa keskeistä on alueen logistinen asema osana Etelä-Suomen kasvuvyöhykettä sekä kansainvälisten meri- ja maakuljetusten solmukohtana. Länsirannikon satamien saavutettavuus huomioiden niiden volyymin kasvu, TEN-T-ydinverkon kehittäminen sekä elinkeinoelämän kuljetusketjujen toimivuus ovat keskeisiä tekijöitä koko Suomen kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden kannalta. Varsinais-Suomi on Suomen toiseksi suurin vientimaakunta; Varsinais-Suomen vienti muodostaa 11 prosenttia Suomen kokonaisviennistä. Maakunnan viennin ja muuhun Suomeen suuntautuvan takamaaliikenteen vaikutus on alueen liikenneverkossa merkittävä.

Varsinais-Suomen keskeiset yhteydet ovat myös osa pohjoisen Euroopan ydinverkkokäytävää, jolla on kasvava merkitys myös sotilaallisen liikkuvuuden kannalta, mikä tulee ottaa huomioon TEN-T-yhteyksien priorisoinnissa ja rahoituksessa. Varsinais-Suomessa myös lisääntyvän matkailun tarpeet tulee huomioida alueellisia erityispiirteitä tarkastellessa. EU-rahoituksen hyödyntämistä tulee edistää erityisesti TEN-T-verkkoon kuuluvissa hankkeissa.

Varsinais-Suomen liitto korostaa myös, että vastuu valtion väyläverkosta ja sen kehittämisestä kuuluu valtiolle. Kuntien rahoitusosuuksia valtion väylähankkeissa ei tule kasvattaa, sillä se siirtää valtion perustehtävää kuntien kannettavaksi ja asettaa kunnat taloudellisen kantokykynsä mukaan eriarvoiseen asemaan.

Yhteenvetona Varsinais-Suomen liitto esittää seuraavat lisäykset ja priorisoinnit ohjelmakokonaisuuteen:

Raideliikenne (investointiohjelma)

- Turku–Uusikaupunki-radon peruskorjaus (n. 115 M€) sekä siihen liittyvät kehittämistoimenpiteet, pääosin tasoristeysjärjestelyt (n. 30 M€), priorisoituna toteutettavaksi ohjelmakauden alussa.
- Raisio–Naantali-radon peruskorjaus ja sähköistys
- Alueellisen henkilöjunaliikenteen edellytysten huomioiminen mukaan lukien rahoituksen kohdentaminen henkilöjunaliikenteen seisakkeisiin

Maantieverkko (investointiohjelma)

- E18 Naantali–Raisio, TEN-T-ydinverkon puuttuva osuus, sisällytettynä ohjelmaan vaiheittain niin, että Naantalista keskustan ja Kaanaan välinen osuus (n. 50–60 M€) toteutetaan Raision keskustan kohdan jatkoksi.
- Valtatien 8 ja kantatien 43 kiertoeritasoliittymä Laitilassa (48 M€).



-
- Valtatien 9 (Turku–Tampere) Liedon aseman ja Auran välisen osuuden nelikaistaistuksen rakentamisrahoitus (67 M€) sekä varautuminen Auran eritasoliittymän ja kolmen ohituskaistaparin toteuttamiseen.
 - Kantatien 52 Salon itäisen ohikulkutien toinen vaihe (Somerontie–maantie 110, n. 85 M€), johon tulee varautua suunnitelmakauden loppupuolella.

Suunnitteluohjelma

- Alueellisen henkilöjunaliikenteen edellytysten huomioiminen mukaan lukien henkilöjunaliikenteen seisakkeet
- Valtatien 10 nelikaistaistamisen tiesuunnitelma välillä kantatie 40 (Turun kehätie) – Liedon Loukinainen (n. 1 M€, aloitettavissa 2027).
- Turun kehätien (kt 40, E18) valtateiden 8 ja 10 välisten toimenpiteiden suunnittelun jatkaminen käynnissä olevan esiselvityksen valmistuttua.
- Valtatien 8 nelikaistaistamisen suunnittelu välillä Nousiainen–Mynämäki. Mynämäen kohdan suunnittelu aluevaraussuunnitelman jälkeen yleis- tai tiesuunnitelmalla.
- Kantatie 52 välillä Salo–Jokioinen parantamisen esiselvitys ja yhteysvälin jatkosuunnittelu.

Perusväylänpito

- Raskaan liikenteen taukopaikat (2–3 kpl) Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueella sekä uusiutuvien käyttövoimien jakeluinfra sijoitettuna samoihin solmupisteisiin.

§ 122

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi Suomen perustuslain 25 §:n muuttamisesta (vaalipiirijako)

VSLDno-2026-322

Oikeusministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi perustuslain 25 § muuttamisesta vaalipiirijaon osalta 12.8.2026 mennessä. Lausunnon jättämiseen on annettu lisääikaa 24.8.2026 asti.

Esityksellä pyritään parantamaan eduskuntavaalijärjestelmän suhteellisuutta. Taustalla on hallitusohjelman mukainen valmistelu vaalialuemallista, jonka tavoitteena oli alentaa erityisesti pienimpien vaalipiirien korkeita piileviä äänikynnyksiä. Maakuntahallitus käsitteli liiton lausuntoa vaalialuemallista kokouksessaan 18.5.2026. Vaalialuemallin jatkovalmistelulle ei kuitenkaan saavutettu riittävää parlamentaarista yhteisymmärrystä, minkä jälkeen oikeusministeriössä ryhdyttiin valmistelemaan nyt lausunnolla olevaa vaihtoehtoista ratkaisua.

Suomi on jaettu nykyisin 12 vaalipiiriin. Esityksellä laskettaisiin perustuslakiin kirjattuja vaalipiirien enimmäis- ja vähimmäismäärää kolmella. Voimassa olevassa perustuslaissa vaalipiirien enimmäismääräksi on määritetty 18 ja vähimmäismääräksi 12. Ehdotettavassa lakimuutoksessa määrät olisivat vastaavasti 15 ja yhdeksän. Tämän lisäksi Ahvenanmaan maakunta muodostaisi edelleen oman vaalipiirinsä.

Ehdotettu muutos ei itsessään muuta nykyistä vaalipiirijakoa, vaan mahdollistaa tulevaisuudessa nykyistä joustavamman vaalipiirijaon tarkastelun. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa vaalipiirien yhdistäminen tilanteissa, joissa väestökehitys johtaa pieniin vaalipiireihin ja korkeisiin piileviin äänikynnyksiin. Samalla tavoitteena on parantaa vaalien suhteellisuuden toteutumista ja äänestäjien yhdenvertaisuutta eri puolilla maata. Mahdolliset myöhemmät muutokset vaalipiirijakoon ratkaistaisiin erikseen vaalilainsäädännön kautta.

Ehdotetun muutoksen voimaantulo edellyttää hyväksymistä sekä nykyisen vaalikauden aikana että vuoden 2027 eduskuntavaalien jälkeisillä valtiopäivillä perustuslain säätämisyjärjestyksen mukaisesti.

Valmistelija/lisätiedot

Malla Rannikko-Laine, edunvalvontajohtaja
Miika Tiainen, edunvalvonnan erikoissuunnittelija
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää antaa seuraavan lausunnon:

Varsinais-Suomen liitto suhtautuu myönteisesti ehdotukseen, jonka mukaan perustuslaissa säädettyä vaalipiirien vähimmäis- ja enimmäismäärää muutettaisiin nykyisestä. Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että vaalijärjestelmän uudistukset ovat kansalaisten näkökulmasta mahdollisimman selkeitä, ymmärrettäviä ja

läpinäkyviä. Ehdotettu ratkaisu on aiemmin valmisteltua vaalialuemallia yksinkertaisempi ja helpommin hahmotettava sekä äänestäjien että ehdokkaiden kannalta. Ehdotus tarjoaa vaalijärjestelmän kannalta johdonmukaisemman keinon vastata muuttuvassa väestörakenteessa tilanteisiin, joissa vaalipiirien koko ja korkea piilevä äänikynnys heikentävät vaalien suhteellisuuden toteutumista ja äänestäjien välistä yhdenvertaisuutta. Liian korkea piilevä äänikynnys on ongelmallista perustuslain yhdenvertaisuusperiaatteen kannalta ja rapauttaa luottamusta vaalijärjestelmään sekä vähentää äänestysaktiivisuutta.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että vaalijärjestelmää kehitetään siten, että poliittinen suhteellisuus ja alueellinen edustavuus toteutuvat mahdollisimman tasapainoisesti. Kuten hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, on vaalipiirijaolla merkitystä paitsi vaalijärjestelmän toimivuuden myös alueellisen identiteetin, kansanedustajien toimintaedellytysten ja alueellisen edunvalvonnan näkökulmasta. Vaalipiirijaon muutoksia arvioitaessa on aina huolellisesti punnittava suhteellisuuden paranemisesta saatavia hyötyjä suhteessa alueellisen edustavuuden mahdolliseen heikkenemiseen ja huomioitava alueiden väliset toiminnalliset yhteydet, asiointi- ja työssäkäyntisuunnat sekä maakunnallinen identiteetti. Vaalipiireistä ei tule muodostua maantieteellisesti, väestöllisesti tai toiminnallisesti liian suuria kokonaisuuksia.

Liitto pitää perusteltuna, että vaalipiirien lukumäärää koskevat reunaehdot säilyvät perustuslaissa. Tämä vahvistaa vaalijärjestelmän vakautta ja ennakoitavuutta sekä tuo selvyttä tulevien ratkaisujen valmisteluun, mikäli vaalipiirijakoa päädytään tarkastelemaan. Mahdollisten tulevien vaalipiirimuutosten valmistelussa tulee huolehtia avoimesta vaikutusarvioinnista ja asianomaisten alueiden aidosta osallistumisesta valmisteluun. Aiemmin esitetyn vaalialuemallin valmistelua tehtiin alueiden näkökulmasta nopealla aikataululla ja ilman tosiasiallista mahdollisuutta käydä muutosten hyväksyttävyydelle kriittistä kansalaiskeskustelua. Alueiden sisäisen ja keskinäisen keskustelun mahdollistaminen ja näkökulmien huomioon ottaminen on edellytys päätösten hyväksyttävyydelle.

§ 123

Lausunto eduskunnan ympäristövaliokunnalle koskien hallituksen esitystä uudeksi alueidenkäyttölaki

VSLDno-2026-333

Eduskunnan ympäristövaliokunta on pyytänyt asiantuntijalausuntoa hallituksen esityksestä uudeksi alueidenkäyttölaki ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Maakuntahallitus on aiemmin antanut lausuntonsa lakiluonnoksesta kesällä 2025 [Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi uudesta alueidenkäyttölaki | Varsinais-Suomen liitto](#).

Alueidenkäyttölaki on maakuntien liittojen perustehtävien näkökulmasta keskeinen lakikokonaisuus ja kyseisen lain soveltaminen osa jokapäiväistä työtämme. Lisäksi kuntayhtymänä tuemme kuntiemme maankäytön suunnittelua ja seuraamme läheltä lain soveltamista myös kuntien kaavoituksessa.

Alueidenkäyttölain uudistamisessa tulisi pyrkiä suunnittelujärjestelmän sujuvuuden, ennakoitavuuden, nopeuden ja resurssiviisauden kasvattamiseen. Lakiluonnosta on parannettu lausuntopalautteen perusteella, mutta se sisältää edelleen seikkoja, jotka heikentävät maan investointiympäristöä ja kaavoitusjärjestelmää. Hallituksen esitys on kerännyt paljon palautetta, jonka johdosta ympäristövaliokunta järjestää myös julkisen kuulemisen alueidenkäyttölain uudistuksesta 10.9.2026.

Maakuntien liittojen aluesuunnittelujohtajat ovat yhteistyössä valmistelleet yhteisen kannanoton hyödynnettäväksi maakuntahallitusten päätöksenteossa. Varsinais-Suomen liitto voi pääosin yhtyä liittojen yhteiseen näkemykseen.

Valmistelija/lisätiedot

Heidi Saaristo-Levin, suunnittelujohtaja
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää antaa eduskunnan ympäristövaliokunnalle seuraavan lausunnon koskien hallituksen esitystä uudeksi alueidenkäyttölaki:

Varsinais-Suomen liitto kiittää ympäristövaliokuntaa lausuntopyynnöstä. On hyvä, että lain valmistelun lähtökohtana on suomalaisen suunnittelujärjestelmän perusrakenteen säilyttäminen. Aiemman lausuntopalautteen perusteella lakiesitykseen on tehty kannatettavia muutoksia mm. yhteisen yleiskaavan aseman sekä maakuntakaavan täytäntöönpanon osalta. Kuitenkin Varsinais-Suomen liitto pitää tiettyjä lakiuudistuksen ratkaisuja suomalaista investointiympäristöä ja kaavoitusjärjestelmää heikentävinä:

1. **Lakiesitys sekoittaa kaavatasojen rajoja ja työnjakoa.** Laki vie maakuntakaavalta keskeisen tehtävän *yhteensovittaa* valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT) paikallisiin tavoitteisiin. Tämä heikentää VAT:n ohjausvaikutusta ja edellyttää uuden oikeuskäytännön muodostumista.

Strategisista maakunta- ja yleiskaavoista poikkeaminen murtaa tiiviissä vuorovaikutuksessa suunniteltua ja demokraattisesti päätettyä tulevaisuuskuvaa. Maakuntakaavan oikeusvaikutukset yleiskaavoihin (27 §) muuttuvat, kun nykyinen termi "*on ohjeena*" korvautuu termillä "*on otettava huomioon*". Muutos heikentää alueellisen päätöksenteon merkitystä ja hidastaa hankkeiden etenemistä oikeuskäytännön nollautuessa. Nykyinen tarkentuvan suunnittelun periaate ja ylempien tasojen tulkinta toimii hyvin. Maakuntakaavojen mahdollistamien hankkeiden haluttuun tulokseen päästään nopeammin ja sujuvammin nykyisen lain mukaisilla kirjauksilla.

2. **Lakiesityksestä puuttuu siirtymäsäännökset (130 §)**, ja ne tulee lisätä hyväksyttävään lakiin. Voimassa olevia kaavoja ei voi tulkita uuden lain mukaan yksiselitteisesti lainmukaisina ennen uuden oikeuskäytännön muodostumista - ellei haluta pysäyttää hankkeiden etenemistä avaamalla niitä valituksille. Kunnille ja maakunnille tulee siirtymäsäännöksillä antaa aikaa päivittää kaavat uuden lain mukaisiksi.

Maakuntakaavojen selvityksiä, suunnitteluratkaisuja tai vaikutusten arviointeja ei ole tehty uuden lainsäädännön viitekehyksessä. On ongelmallista, jos voimassa olevien kaavojen sisältö vaikuttaa eri tavalla kuin, mitä niiden hyväksymisen yhteydessä voimassa oleva laki on säätänyt. Se on epäoikeudenmukaista erityisesti maakuntakaavan valmisteluun osallistuneille kansalaisille, yrityksille ja muille sidosryhmille, joille todettu maakuntakaavan ohjausvaikutus maankäyttöön ei toteudukaan siinä muodossa, jollainen se on ollut kaavan valmistuessa.

Siirtymäsäännösten puuttuminen vaikuttaa myös esim. voimassa oleviin, vielä toteutumattomiin, tuulivoimayleiskaavoihin (etäisyysäädös, 68 §) ja voi edellyttää niiden uudelleenlaatimista.

3. **Lakiuudistus kasvattaa kuntien työkuormaa ja lisää byrokratiaa.**

Lakiehdotuksen uudet kaavoja koskevat sisältövaatimukset edellyttävät uusia selvityksiä, mutta selvitystarvetta tulee erityisesti lisäämään vaikutusten arviointien kohdalle lisätty "todennäköisesti" -sana (78 §, vrt. LSL 35 § tulkinta). Tulkinta selvitysten riittävydestä saadaan vain oikeuskäytännön kautta, mikä viivästyttää prosessien valmistumista.

Aloite- ja kumppanuuskaavoitus on kunnissa jo arkea. Sen kirjaaminen prosesseineen lakiin lisää byrokratiaa. Lain edellyttämä toimielinpäätös voi olla tarpeeton (90 §, 91 §), mutta se pitää silti valmistella ja viedä päätöksentekoon. Aika on pois itse suunnittelutyöstä.

Uusi määräaika- ja uhkasakkomenettely (104 §) valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamiseksi on kuntien ja maakunnan liittojen itsemääräämisoikeuteen kajoamista ja kohtuutonta. Esitämme kyseisen pakkokaavoitusmenettelyn poistamista.

4. **Tuulivoiman etäisyysäytäntely on ongelmallinen (68 §).** Esitys etäisyysäytäntelystä on ristiriidassa maakuntakaavan yleispiirteisyyden nostamisen ja ohjausvaikutusten vähentämisen - eli lakiuudistuksen tavoitteiden kanssa. Maakuntakaavan tuulivoima-alueiden rajauksen sisälle osuvia tuulivoimayleiskaavoja ei koske lakiesitykseen kirjattu 1,25 km etäisyysvaatimus. Ongelmana on, miten yksityiskohtaisella selvitystyöllä maakuntakaavojen tuulivoima-alueita voidaan tulevaisuudessa osoittaa, kun vaatimus

selvitystasosta on selkeästi ristiriidassa maakuntakaavan yleispiirteisyyden kanssa. Maanomistajien suostumus tulee poistaa. Kaavatyössä laadittavilla selvityksillä tulee olla painoarvoa riittävän etäisyyden määrittelemisessä.

5. **Lakimuutos vie keinot luonnon monimuotoisuuden parantamiselta.**

Lakiesitys määrittelee alueidenkäytön suunnittelun tavoitteeksi edistää luonnon monimuotoisuuden säilymistä (5 §). Monimuotoisuuden turvaaminen voi käytännössä edellyttää suojelualueverkoston täydentämistä sekä suojelualueita yhdistäviä ekologisia verkostoja, mutta laki vie siltä keinot. Lakiesityksen mukaan suojelualuevaraukset ovat kaikilla kaavatasoilla voimassa vain 4 vuotta, mikä on auttamatta liian lyhyt aika (26 §, 37 §, 58 §).

Lakiesitys sisältää myös pykälän uuteen ns. kaavojen toteuttamislakiin (valmisteilla oleva yhdyskuntakehittämislaki). Tämä metsäkorvauspykälä ("Kaatolaki" 101 a §) tekee käytännössä mahdottomaksi kaavoittaa virkistys- ja suojaviheralueita yksityismaille. Kunnat eivät voi täyttää lain sisältövaatimuksia ilman kohtuuttomia kustannuksia. Sisältövaatimuksien vastaiset kaavat kaatuvat tuomioistuimissa.

Kaikki kohdissa 1–5 kuvattu heikentää Suomen investointiympäristöä, lisää valituksia ja kuormittaa kuntien ja maakuntien lisäksi myös hallinto-oikeuksia. Hankkeiden toteutuminen viivästyy ja Suomi investointikohteena näyttäytyy entistä epävarmempana.



§ 124

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

VSLDno-2026-350

Ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi 6.7.2026 mennessä. Esityksellä pantaisiin osittain täytäntöön Euroopan unionin uudelleenlaadittu yhdyskuntajätevesidirektiivi (EU 2024/3019), joka tuli voimaan 1.1.2025.

Direktiivin kansallisen täytäntöönpanon määräaika on 31.7.2027, ja täytäntöönpano on jaettu kahteen osaan. Nyt lausunnolla oleva esitysluonnos on ensimmäinen vaihe; puhdistamoiden aiempaa tiukemmista käsittely- ja tarkkailuvaatimuksista, kuten mikroepäpuhtauksien poistosta ja sen kustannusten kattamisesta laajennetulla tuottajavastuulla, säädettäisiin myöhemmin annettavalla toisella hallituksen esityksellä.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan muutoksia ympäristönsuojelulakiin, vesihuoltolakiin, vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annettuun lakiin sekä valmisteilla olevaan yhdyskuntarakentamislakiin. Muutokset koskevat muun muassa yhdyskuntajätevesien käsittelyä, fosforille ja typelle herkkien alueiden määrittämistä, riskinarviointeja, vesihuollon toiminta-alueita sekä hulevesien hallintaa. Tavoitteena on antaa hallituksen esitys eduskunnalle syksyllä 2026.

Esitys on Varsinais-Suomen ja etenkin Saaristomeren kannalta merkityksellinen kolmesta syystä. Nykyisen direktiivin täytäntöönpanossa koko Suomi on määritelty rehevöitymiselle herkäksi alueeksi; jatkossa Lupa- ja valvontavirasto määrittäisi kuuden vuoden välein typelle ja/tai fosforille hervät vesimuodostumat, mikä ratkaisisi tehostetun ravinteidenpoiston piiriin kuuluvat puhdistamot. Lisäksi ehdotettu direktiivitaajaman määritelmä supistaisi velvoitteiden soveltamisalaa ja sitä kautta sen piiriin kuuluvien taajamien ja niiden jätevesiä käsittelevien puhdistamojen määrää merkittävästi. Kolmanneksi puhdistamohankkeissa voitaisiin jatkossa tietyin edellytyksin poiketa vesien sitovista ympäristötavoitteista (uusi 20 d §). Liiton lausunnossa otetaan kantaa erityisesti näihin kysymyksiin.

Varsinais-Suomen liitto antoi asiasta lausunnon maakuntajohtajan lausuntona 3.7.2026.

Valmistelija/lisätiedot

Heidi Saaristo-Levin, suunnittelujohtaja
Miika Tiainen, edunvalvonnan erikoissuunnittelija
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi seuraavan, maakuntajohtajan lausuntona 3.7.2026 annetun lausunnon:

Varsinais-Suomen liitto pitää direktiivin täytäntöönpanoa ja siihen liittyvää sääntelyä lähtökohtaisesti kannatettavana, sillä yhdyskuntajätevesien käsittelyn tehostaminen tukee suoraan maakunnan strategisia tavoitteita Saaristomeren tilan parantamiseksi. Saaristomeren rehevöityminen johtuu useista kuormituslähteistä, jossa myös yhdyskuntajätevesillä on oma, pieni osuutensa kokonaiskuormituksesta. Liitto pitää tärkeänä, että nyt käsillä oleva esitys tarkastelee yhdyskuntajätevesiperäistä kuormitusta osana laajempaa, kaikki kuormituslähteet kattavaa kokonaisuutta.

Esityksessä säädettäisiin menettelystä, jolla Lupa- ja valvontavirasto määrittäisi kuuden vuoden välein, mitkä vesimuodostumat ovat typelle ja/tai fosforille herkkiä. Päätös on keskeinen sen kannalta, mitkä puhdistamot veloitetaan direktiivin liitteen mukaiseen tehostettuun tyyppiin ja fosforin poistoon.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että arvioinnin kriteerit ja vesimuodostumakohtainen tarkastelu tulee säätää siten, että vesimuodostumat tulevat kattavasti arvioiduiksi, eikä arviointi rajaudu vain suurimpiin tai jo tunnetusti kuormitettuihin muodostumiin. Arvioinnissa tulee hyödyntää vesienhoidon ja merenhoidon suunnittelussa jo kerättyä tietoa meren tilasta ja kuormituslähteistä ja paikallista asiantuntemusta, jotta päällekkäistä selvitystyötä vältetään ja arviointi on ajantasainen.

Esityksellä lisättäisiin vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annettuun lakiin uusi 20 d §, jonka nojalla yhdyskuntajätevedenpuhdistamon rakentamis- tai laajentamishankkeessa voitaisiin tietyin edellytyksin poiketa vesien sitovista ympäristötavoitteista. Varsinais-Suomen liitto suhtautuu ymmärtävästi tarpeeseen mahdollistaa välttämättömät puhdistamoinvestoinnit myös tilanteissa, joissa tavoitteiden täysimääräinen saavuttaminen ei ole teknisesti tai kohtuullisin kustannuksin toteutettavissa. Samalla liitto pitää tärkeänä, ettei poikkeamismahdollisuudesta muodostu käytännön väylää, joka heikentää esimerkiksi jo ennestään kuormitetun Saaristomeren tilan parantamiseen tähtääviä velvoitteita.

Esityksessä ehdotettu direktiivitaajaman määritelmä ja siihen sisältyvä tiheysvaatimus (25 avl/ha) ratkaisevat, mitkä taajamat ja puhdistamot kuuluvat direktiivin tiukempien velvoitteiden piiriin. Uusi määritelmä supistaisi direktiivin soveltamisalaa nykyiseen taajamamäärittelyyn verrattuna, jolloin vaatimuksia sovellettaisiin lähtökohtaisesti pienempään määrään puhdistamoita. Varsinais-Suomen liiton näkemyksen mukaan vaatimusten mahdollinen supistaminen pienempään määrään puhdistamoita ei käytännössä saisi heikentää vesien ja meren tilaa.

Liitto pitää tärkeänä, että kansallista liikkumavaraa käytettäessä huomioidaan rannikko- ja saaristoalueiden erityispiirteet, kuten kausivaihtelu ja loma-asutuksen aiheuttama kuormituspiikki kesäaikaan. Rannikko- ja saaristo-olosuhteet tulee huomioida kansallisessa toimeenpanossa myös velvoitteiden käytännön toteutettavuuden näkökulmasta. Pitkät siirtoviemärit sekä hajautunut yhdyskuntarakenne nostavat investointi- ja käyttökustannuksia, joten sääntelyn tulee



mahdollistaa myös riittävä joustavuus ja kustannustehokkuuden huomiointi saariston kaltaisilla erityisalueilla, kuitenkin niin, ettei merkittäviä kuormituslähteitä jää sen ulkopuolelle.

Esitystä yli 100 000 avl:n direktiivitaajamien velvollisuudesta laatia kokonaisvaltainen yhdyskuntajätevesien hallintasuunnitelma rankkasateiden aiheuttamien ylivuotojen ja saastuneiden hulevesien hallitsemiseksi liitto pitää hyvänä. Velvoite voisi ulottua myös tätä pienempiin taajamiin tilanteessa, jossa ylivuodot muodostavat merkittävää riskiä ja vastaanottava vesistö on herkkä.

Liitto pitää kannatettavana sitä, että esityksen mukaan käsiteltyjen yhdyskuntajätevesien johtamista koskevassa riskinarvioinnissa otetaan huomioon myös vesiviljelytoimintaan, kuten kalankasvatukseen liittyvät riskit.

§ 125

Lausunto Suomen ennallistamissuunnitelmaluonnoksesta

VSLDno-2026-348

Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö ovat pyytäneet lausuntoa luonnoksesta Suomen kansalliseksi ennallistamissuunnitelmaksi 27.8.2026 mennessä.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus luonnon ennallistamisesta (EU) 2024/1991 julkaistiin 29.7.2024. EU:n ennallistamisasetus toimeenpanee EU:n biodiversiteettistrategiaa ja pyrkii osaltaan pysäyttämään luontokadon etenemisen.

Asetuksen toimeenpanoa varten jäsenmaat laativat kansalliset ennallistamissuunnitelmat ja toteuttavat tarvittavat esiselvitykset ja vaikutusarviot niiden ennallistamistoimenpiteiden määrittämiseksi, jotka ovat tarpeen asetuksen 4–13 artiklassa säädettyjen ennallistamistavoitteiden saavuttamiseksi sekä unionin yleisten tavoitteiden saavuttamisen edistämiseksi ottaen huomioon uusin tieteellinen näyttö. Ennallistamissuunnitelmassa tulee tunnistaa synergiat muun muassa ilmastonmuutoksen hillitsemisen ja siihen sopeutumisen kanssa sekä olemassa olevan linkittyvän lainsäädännön toimeenpanon kanssa.

Suunnitelmassa pitää myös tunnistaa asetuksen tavoitteiden kannalta ristiriitaiset kannustimet.

Kansallinen ennallistamissuunnitelma on tiekartta EU:n ennallistamisasetuksen toimeenpanoon. Suunnitelman ensimmäinen luonnosversio on toimitettava EU:n komissiolle syyskuun 1. päivään mennessä sitä varten erityisesti suunnitelluilla lomakepohjilla. Siinä määritellään, millä keinoilla asetuksen tavoitteet saavutetaan vuoteen 2030, 2040 ja 2050 mennessä. Suunnitelma on strateginen ja vaiheittain tarkentuva kokonaisuus, jossa jäsenvaltioille jää liikkumavaraa valita kustannustehokkaimmat ja kansallisiin olosuhteisiin soveltuvat ratkaisut.

Komissioon lähetettävä suunnitelma on siis vasta ensimmäinen luonnos kansallisesta ennallistamissuunnitelmasta. Sen perusteella käynnistyvät keskustelut EU-komission kanssa suunnitelman tavoitteista, toimenpiteistä ja rahoituksesta. Suunnitelma tullaan vielä päivittämään mm. komission palautteen perusteella ennen lopullisen version toimittamista komissiolle syyskuuhun 2027 mennessä eli seuraavan hallituskauden alussa.

Valmistelija/lisätiedot

Heidi Saaristo-Levin, aluesuunnittelujohtaja, Varsinais-Suomen liitto
Miika Tiainen, edunvalvonnan erikoissuunnittelija, Varsinais-Suomen liitto
Timo Juvonen, erikoissuunnittelija, Varsinais-Suomen liitto
Arttu Koskinen, erikoissuunnittelija, Varsinais-Suomen liitto
Katariina Yli-Heikkilä, ympäristöasiantuntija, Valonia
Anni Lahtela, kehittämisasiantuntija, Valonia
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi
etunimi.sukunimi@valonia.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää antaa kansallisen ennallistamissuunnitelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Varsinais-Suomen liitto pitää kansallisen ennallistamissuunnitelman valmistelua tärkeänä osana EU:n ennallistamisasetuksen toimeenpanoa ja luonnon monimuotoisuuden turvaamista. Ennallistamistoimilla voidaan samanaikaisesti vahvistaa luonnon monimuotoisuutta, parantaa vesien tilaa, lisätä ilmastomuutokseen sopeutumisen edellytyksiä sekä vahvistaa ekosysteemien tuottamia hyötyjä yhteiskunnalle. Suunnitelman tavoitteet ovat lähtökohtaisesti kannatettavia ja tukevat useita kansallisia sekä alueellisia ympäristö- ja ilmastotavoitteita.

Varsinais-Suomen liitto katsoo kuitenkin, että suunnitelman nykyinen luonnos jää monelta osin vain strategiseksi kehikoksi, eikä sisällä riittävän konkreettisia toimia ja polkua etenkin vuoteen 2030 ulottuvien tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa jätetään täysin auki merkittäviä kysymyksiä, kuten metsiin liittyviä tavoitteita, vaikka niiden merkitys on ennallistamistavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeinen.

Toimenpiteitä priorisoidaan alkuvaiheessa valtion maille ja suojelualueille. Valtaosa näistä alueista sijaitsee pohjoisessa Suomessa. Ennallistamistoimien tulisi olla maantieteellisesti kattavia. Priorisointi haastaa tavoitteiden toteutumista eteläisessä Suomessa ja siten myös Varsinais-Suomessa.

Saaristomeren tilan parantaminen keskeinen tavoite

Varsinais-Suomen liitto pitää erityisen tärkeänä, että kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa tunnistetaan vesiekosysteemien, valuma-alueiden ja merialueiden kytkeytyneisyys sekä ravinnekuormituksen vähentämisen merkitys. Saaristomeri on Suomen rannikon huonokuntoisin merialue ja Suomen ainoa hot spot -kohde Itämeren suojelukomission listalla. Meren tilaa heikentää etenkin maatalouden hajakuormitus, jonka vähentämistoimien tuloksellisuus on vielä ollut riittämätöntä. Saaristomeren hyvän tilan saavuttaminen edellyttää laaja-alaisia toimenpiteitä koko valuma-alueella, mukaan lukien kosteikkojen perustamista, virtavesien kunnostamista, soiden ennallistamista sekä maankäytön haitallisten vesistövaikutusten vähentämistä ja toimenpiteiden kohdentamista sinne, missä kuormitusriski on suurin. Suunnitelman painotus valuma-alueitasoiseen lähestymistapaan on tältä osin perusteltu ja suunnitelmassa esitetyt toimet oikeansuuntaisia. Ennallistamissuunnitelman luonnoksessa jää kuitenkin avoimeksi, miten asetuksen käytännön toimeenpano on tarkoitus toteuttaa ja millä mekanismeilla tavoitteiden saavuttaminen varmistetaan.

Varsinais-Suomen liitto korostaa, että Saaristomeren tilan parantaminen on valtakunnallisesti merkittävä tavoite, jonka toteuttamisessa ennallistamistoimet voivat tuottaa huomattavaa lisäarvoa. Toimenpiteiden kohdentamisessa tulisi huomioida erityisesti ne alueet, joilla voidaan saavuttaa samanaikaisesti merkittäviä hyötyjä vesienhoidolle, luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastomuutokseen sopeutumiselle.

Varsinais-Suomen liitto esittää, että Saaristomeren valuma-alue tunnistetaan kansallisen ennallistamissuunnitelman erityiseksi painopistealueeksi. Alueella voidaan samanaikaisesti edistää luonnon monimuotoisuutta, vesien- ja merenhoitoa,

ravinnekuormituksen vähentämistä ja ilmastonmuutokseen sopeutumista. Saaristomeren tilan parantaminen tukee suoraan myös ennallistamisasetuksen meri- ja vesiluontotyyppejä koskevien tavoitteiden toteuttamista.

Tavoitteiden saavuttamiseksi on kriittistä, että toimenpiteet kytketään EU:n yhteisen maatalouspolitiikan kannustinmekanismeihin. Suomen kansalliseen ja alueelliseen kumppanuussuunnitelmaan vuosille 2028–2034 tulee sisällyttää Saaristomeren strateginen erityisalue, jossa maatalouden vesiensuojelun ympäristötukia ja lannan kierrätystä tehostavia investointitukia voidaan korottaa ja kohdentaa kustannustehokkaasti ja tietopohjaisesti kuormittavimmille peltolohkoille.

Liitto korostaa, että Saaristomeri-ohjelman toimintamallien ja hyväksi havaittujen käytäntöjen laajentaminen muille rannikkoalueille ei saa vähentää Saaristomeren valuma-alueelle kohdistettavia resursseja. Saaristomeri-työn jatkuvuus ja vaikuttavuus tulee turvata myös tulevilla vaali- ja ohjelmakausilla.

Lisäksi Ahti-ohjelman jatkumisen turvaaminen vuoteen 2050 saakka on erittäin kannatettavaa ja takaa pitkäjänteisen vesiensuojelutyön, edellyttäen että ohjelmalle osoitetaan riittävä ja monivuotinen rahoitus. Samalla on tärkeää, että vesiensuojelun tavoitteissa ja toimenpiteissä saavutetaan konkreettisia tuloksia jo lähivuosina.

Alueidenkäytön suunnittelun merkitys

Maakuntakaavoituksessa luodaan pitkän aikavälin edellytykset ekologisten verkostojen, viherrakenteen sekä arvokkaiden luontoalueiden säilymiselle ja kehittämiselle. Liitto korostaa ennallistamisen ja luonnon heikkenemisen ennaltaehkäisyä (heikentämättömyysperiaate) välistä yhteyttä. Pitkällä aikavälillä kustannustehokkain ratkaisu on ehkäistä luonnon tilan heikentyminen jo suunnitteluvaiheessa.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että ennallistamissuunnitelman toimeenpanossa tunnistetaan maakuntakaavojen ja muiden alueidenkäytön suunnittelujärjestelmän välineiden rooli ekologisen verkoston kokonaisuuden turvaamisessa. Myös luonnonsuojelulain mukaiset alueelliset luonnon monimuotoisuuden toimeenpanosuunnitelmat (LUMO-ohjelmat) ovat tärkeä väline niin ennallistamistoimien suunnitteluun ja kohdentamiseen kuin alueidenkäytön suunnittelun taustamateriaalinakin.

Ennallistamistoimien suunnittelussa tulisi hyödyntää maakuntakaavoissa ja LUMO-ohjelmissa tunnistettuja luonnon ydinalueita, ekologisia yhteyksiä, viherrakenteita sekä sinivihreän infrastruktuurin kokonaisuuksia. Tämä tukee sekä luonnon monimuotoisuuden että alueidenkäytön pitkäjänteistä yhteensovittamista.

Liitto pitää tärkeänä, että ennallistamistoimet sovitetaan yhteen myös alueiden elinvoiman, energiasiirtymän, huoltovarmuuden ja kestävä elinkeinotoiminnan tavoitteiden kanssa. Useilla alueilla tavoitteiden yhteensovittaminen edellyttää tapauskohtaista tarkastelua ja alueellisten erityispiirteiden huomioon ottamista.

Merialuesuunnittelun huomioiminen

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että kansallisen ennallistamissuunnitelman toimeenpanossa hyödynnetään merialuesuunnittelun tuottamaa tietopohjaa. Merialuesuunnittelussa on tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta

merkittäviä meriympäristöjä ja ekologiaa yhteyksiä, joilla luonnon tilan parantaminen voi tuottaa merkittäviä hyötyjä koko meriekosysteemille.

Merialueiden ennallistamistoimien suunnittelussa tulisi varmistaa yhteensovittaminen myös merellisten elinkeinojen, meriliikenteen, energiantuotannon ja puolustuksen tarpeiden kanssa. Ennallistamistoimien tulee perustua parhaaseen saatavilla olevaan tietoon sekä alueellisten olosuhteiden tuntemukseen.

Maatalousluonnon ennallistaminen ja luonnonarvomarkkinat

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että maatalousympäristöjen ennallistamisessa ja luonnon monimuotoisuuden vahvistamisessa hyödynnetään nykyistä laajemmin kannustavia sekä markkinaehtoisia toimintamalleja. Maatalouden osalta on erityisen tärkeää löytää ratkaisuja, jotka parantavat luonnon tilaa vaarantamatta ruoantuotannon toimintaedellytyksiä ja huoltovarmuutta.

Liitto pitää perusteltuna luonnonarvomarkkinoiden ja muun yksityisen rahoituksen ratkaisujen kehittämistä ennallistamistoimien tueksi. Varsinais-Suomi ja erityisesti Saaristomeren valuma-alue voivat toimia koeympäristönä maatalousluonnon luonnonarvomarkkinapilotille, jossa ennallistettaisiin vapaaehtoisuuteen perustuen vesistövaikutuksiltaan kuormittavia peltolohkoja. Pilotti yhdistäisi luonnon monimuotoisuuden vahvistamisen, ravinnekuormituksen vähentämisen sekä viljelijöille suunnatut tulosperusteiset kannusteet. Pilotoinnin avulla voitaisiin kehittää uusia toimintamalleja julkisen ja yksityisen rahoituksen yhteensovittamiseksi ja vauhdittaa ennallistamistavoitteiden kustannustehokasta toteutumista.

Rahoituksen ja toimeenpanon varmistaminen

Varsinais-Suomen liitto pitää välttämättömänä, että suunnitelman tavoitteiden toteuttamiselle turvataan riittävä ja pitkäjänteinen rahoitus. Luonnoksessa esitetty kustannustaso sekä nykyisen rahoituksen ja tavoitetason välinen ero osoittavat, että toimeenpanon onnistuminen riippuu keskeisesti uusien rahoitusratkaisujen löytämisestä. Suunnitelman jatkovalmistelussa tulee laatia uskottava ja pitkäjänteinen rahoituspolku tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liitto korostaa, että alueellisilla toimijoilla, kunnilla ja maakuntien liitoilla on keskeinen rooli ennallistamistoimien yhteensovittamisessa ja niillä tulee olla riittävät, tehtäviä vastaavat resurssit osallistua suunnitteluun, koordinointiin ja toimeenpanoon. Alueellisten toimijoiden rooli korostuu erityisesti valuma-aluekohtaisessa yhteistyössä sekä eri sektorien tavoitteiden yhteensovittamisessa. Uusia velvoitteita ei tule siirtää kunnille tai alueellisille toimijoille ilman riittävää rahoitusta.

Asetuksessa mainitaan, että tulevaisuudessa rahoituksesta on tarkoitus kattaa aiempaa suurempi osa EU-rahoituksella ja yksityisin varoin.

Ennallistamisasetuksen lisärahoitustarpeen nykyisiin resursseihin nähden arvioidaan olevan noin 400 miljoonaa euroa. Esimerkiksi luonnonarvomarkkinoita esitetään vahvasti yhdeksi uudeksi keinoksi rahoitusvajeen kattamiseen, mutta nykyisellään yksityisen sektorin vapaaehtoinen luontotyö on noin 10–40 miljoonaa euroa vuodessa ja vaikka optimistisimmatkin skenaariot luonnonarvomarkkinoista toteutuisivat, on vaje silti merkittävä. Nykyhallituksella ei

vaikuta olevan merkittävää halukkuutta säätää ekologiseen kompensaatioon velvoittavaa lainsäädäntöä. Velvoittavuus voisi kasvattaa luonnonarvomarkkinoiden kokoa merkittävästi.

Nykyiset ohjelmat eivät kuitenkaan ole sellaisinaan riittäviä, vaikka esimerkiksi Helmi-ohjelman resurssitaso yli kaksinkertaistettaisiin asetuksessa mainitulla tavalla. Euroopan komission luonnonarvomarkkinoiden tiekartassa linjataan, että EU ohjaa vuosina 2026–2027 kymmenen prosenttia budjetistaan luonnon suojeluun ja ennallistamiseen sekä kaksinkertaistaa ulkoiseen biodiversiteettityöhön osoitetun rahoituksen seitsemään miljardiin euroon. Tämä potti kuitenkin jakaantuisi koko unionin alueelle. Asetuksessa viitataan myös esimerkiksi LIFE-ohjelman hyödyntämiseen, mikä on ollut EU:n ainoa rahoitusohjelma, joka on omistettu kokonaan ympäristönsuojelulle, luonnon monimuotoisuudelle, ilmastotoimille ja puhtaan energian edistämiseksi. Neuvottelut EU:n seuraavasta monivuotisesta rahoituskehiksestä (2028–2034) ovat kuitenkin herättäneet huolta LIFE-ohjelman tulevasta asemasta.

Toimeenpanon varmistamisessa ennallistamisen osaamisella on tärkeä rooli. Ennallistamistoimien onnistuminen edellyttää riittävää osaamista suunnittelussa, toteutuksessa, seurannassa ja arvioinnissa. Jatkovalmistelussa tulisi arvioida ennallistamiseen liittyvät koulutus-, neuvonta- ja asiantuntijaresurssien tarpeet sekä esittää toimenpiteitä niiden vahvistamiseksi. Lisäksi tulisi tarkastella kuntien, viranomaisten, yritysten ja muiden toimijoiden osaamistarpeita sekä työvoiman saatavuutta pitkällä aikavälillä.

Suunnitelmassa tulisi nykyistä kattavammin arvioida ennallistamistoimien yhteiskunnallisia hyötyjä. Taloudellisessa tarkastelussa korostuvat kustannukset ja rahoitustarpeet, mutta vähemmälle huomiolle jäävät ennallistamisen tuottamat hyödyt.

Erityisesti ekosysteemipalveluiden merkitystä tulisi tarkastella nykyistä laajemmin. Ennallistaminen voi tuottaa yhteiskunnalle hyötyjä esimerkiksi tulvasuojelun, vesien laadun paranemisen, hiilensidonnan, luonnon virkistyskäytön, matkailun sekä ilmastonmuutokseen sopeutumisen kautta. Näiden vaikutusten huomioiminen antaisi realistisemman kuvan ennallistamisen kokonaisvaikutuksista.

Vapaaehtoisuuden ja hyväksyttävyyden merkitys

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että ennallistamistoimet perustuvat monelta osin vapaaehtoisuuteen, kannustavuuteen ja maanomistajien kanssa tehtävään yhteistyöhön. Toimenpiteiden hyväksyttävyys ja vaikuttavuus edellyttävät toimivia korvausjärjestelmiä sekä ennakoitavaa toimintaympäristöä maanomistajille, yrityksille ja elinkeinoille. Ennallistamissuunnitelman tavoitteiden saavuttaminen vapaaehtoisuuteen perustuvilla toimilla on erityisen riippuvaista riittävän rahoituksen turvaamisesta, sillä vapaaehtoiset toimet jäävät todennäköisesti toteutumatta ilman riittävää rahoitusta. Varsinais-Suomen liitto korostaa, että ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää riittäviä resursseja käytännön neuvonta- ja verkostotyöhön, johon osoitettua rahoitusta alueellisten vesistökunnostusverkostojen kautta pidetään tärkeänä. Varsinais-Suomessa kaikille avoin vesistökunnostusverkosto



on toiminut vuodesta 2018 lähtien paikallistason vesiensuojelua kokoavana tahona, ja sen toiminnan jatkuvuuden turvaaminen rahoituksen avulla on tärkeää alueellisen yhteistyön, tiedonvälityksen ja kunnostustoimien edistämisen kannalta.

Yhteenveto

Varsinais-Suomen liitto pitää kansallisen ennallistamissuunnitelman tavoitteita lähtökohtaisesti perusteltuina ja katsoo niiden tukevan luonnon monimuotoisuuden vahvistamista sekä vesien ja meriympäristön tilan parantamista.

Erityisen tärkeää on Saaristomeren valuma-alueen huomioiminen kansallisena painopistealueena, ekologisten verkostojen vahvistaminen sekä ennallistamistoimien kytkeminen alueidenkäytön suunnitteluun ja merialuesuunnitteluun. Suunnitelman jatkovalmistelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota suunnitelman toimeenpanokelpoisuuteen, riittävään rahoitukseen, alueellisten toimijoiden ja suunnitelmien rooliin, suunniteltujen toimien maantieteelliseen kattavuuteen sekä tavoitteiden yhteensovittamiseen elinkeinojen, energiantuotannon ja muun kestäväan aluekehityksen kanssa. Ennen lopullisen suunnitelman toimittamista tehtävän päivittämisen yhteydessä alueellisille toimijoille tulee varata mahdollisuus lausua suunnitelmasta.

Varsinais-Suomen liitto pitää ongelmallisena sitä, että ennallistamissuunnitelman luonnoksen valmistelun aikataulu on ollut sellainen, ettei lausunnoissa esitettyjä näkemyksiä ole käytännössä mahdollista ottaa huomioon Suomen kannan valmistelussa. Tämä heikentää lausuntomenettelyn vaikuttavuutta ja tarkoituksenmukaista toteutumista.



§ 126

Lausunto työryhmän loppuraportista koskien EU:n monivuotisen rahoituskehityksen 2028–2034 kumppanuussuunnitelman hallintorakenteen valmistelua

VSLDno-2026-336

Valtioneuvoston kanslia on pyytänyt lausuntoja työryhmän loppuraportista koskien EU:n monivuotisen rahoituskehityksen 2028–2034 kumppanuussuunnitelman hallintorakenteen valmistelua 21.8.2026 mennessä.

Pääministeri Orpo asetti 13.3.2026 työryhmän valmistelemaan EU:n tulevan monivuotisen rahoituskehityksen 2028–2034 Suomen kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman valmistelun ja toimeenpanon hallinnollinen rakenne 31.5.2026 mennessä. Työryhmän tehtävänä oli laatia ehdotus Suomen kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman valmistelun ja toimeenpanon hallintorakenteeksi, valmistella aikataulu ja toimet kumppanuussuunnitelman valmistelemiseksi sekä keskustella asetusehdotuksen erityistavoitteista ja niiden painotuksista. Työryhmä kartoitti työssään säädöstarpeita sekä laati ehdotukset vaihtoehtoiksi kumppanuussuunnitelman valmistelun ja toimeenpanon hallintorakenteeksi erityisesti koordinoivan toiminnon osalta. Lisäksi työryhmä laati ehdotukset suunnitelman valmistelusta, tavoitteiden priorisoinnista sekä tietojärjestelmäkysymyksistä.

Työryhmän ehdottamien vaihtoehtojen punninnan pohjalta kumppanuussuunnitelman valmistelun ja toimeenpanon koordinointi annettiin poliittisella linjauksella valtiovarainministeriön tehtäväksi tiiviissä yhteistyössä valtioneuvoston kanslian kanssa. Kumppanuussuunnitelman valmistelu koordinoidaan ministeriöiden edustajista koostuvassa ryhmässä, jonka laajaan kokoonpanoon kutsutaan NRP-asetusehdotuksessa edellytetyt tahot (ml. Ahvenanmaa) kumppanuusperiaatetta noudattaen.

Lisätiedot: [Lausuntopyyntö](#)

Lausunto on tallennettu lausuntopalveluun 21.8.2026.

Valmistelija/lisätiedot

Johanna Mattila, aluekehitysjohtaja
Petteri Partanen, elinkeinopäällikkö
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi seuraavan 21.8.2026 lausuntopalveluun jätetyn lausunnon:

1. Yleiset näkemykset työryhmäraportista

Varsinais-Suomen liitto kiittää mahdollisuudesta lausua työryhmäraportista, joka koskee Suomen kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman valmistelua ja toimeenpanoa tulevalla EU:n monivuotisella rahoituskehyskaudella 2028–2034.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että Suomen kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman kumppanuusvalmistelu käynnistetään ripeästi. Komission asetusehdotuksen COM (2025) 565 artiklan 6 mukaan kumppanuussuunnitelman valmistelu tulee tehdä monitasoisen hallinnon ja alhaalta ylöspäin suuntautuvan lähestymistavan mukaisesti. Tähän asti Suomen valmistelu on ollut vain valtion sisäistä ja ylätasolla tapahtuvaa, mikä ei ole asetusehdotuksen mukaista. Suomen kumppanuussuunnitelman valmisteluun on viivyttlemättä otettava mukaan maakuntien liitot, jotka kuntayhtyminä täyttävät monitasoisen hallinnon vaatimuksen. Lisäksi maakuntien liitot aluekehityksestä vastaavina viranomaisina kokoavat yhteen alueensa toimijoita ja tuovat sitä kautta kumppanuussuunnitelman valmisteluun alhaalta ylöspäin suuntautuvan näkemyksen.

Varsinais-Suomen näkökulmasta alueellinen kumppanuus on erityisen tärkeää, koska maakunnassa sijaitsevat useat Suomen kilpailukyvyn kannalta keskeiset kasvun ja uudistumisen ekosysteemit. Näihin kuuluvat muun muassa meriklusteri, lääketeollisuuden ja terveysteknologian keskittymä, puolustus- ja kaksikäyttöteknologioihin liittyvä osaaminen, puhtaan siirtymän investoinnit sekä kansainvälisesti merkittävät satama- ja logistiikkayhteydet. Näiden ekosysteemien kehittäminen edellyttää alueellista valmistelua ja vahvaa alueellista omistajuutta.

Varsinais-Suomen liitto kannattaa raportissa esitettyä tavoitetta hallinnon yksinkertaistamisesta niin, että kumppanuussuunnitelman varojen käyttö kevenee ja sujuvoituu tuensaajien näkökulmasta. Yksinkertaistamista ei saa toteuttaa aluelähtöisyyden kustannuksella. Mitä joustavampi ja tulosperusteisempi EU-rahoituksen malli on, sitä enemmän se edellyttää vahvaa alueellista toimeenpanokykyä, alueellista tilannekuvaa ja alueiden omaa strategista vastuunottoa.

2. Näkemykset kansallisen ja alueellisen kumppanuussuunnitelman valmistelusta

Maakuntien liittojen tulee olla edustettuina keskeisissä valmisteluryhmissä, alatyöryhmissä, valmistelujaostoissa ja muissa vastaavissa rakenteissa, joissa tehdään kumppanuussuunnitelman sisältöä, rakennetta, hallintoa ja toimeenpanoa koskevia linjauksia. Tämä koskee sekä strategista valmistelua että teknisempää valmistelua, kuten lukurakennetta, rahoituksen kohdentamisperiaatteita, indikaattoreita, tietojärjestelmiä, säädösvalmistelua ja toimeenpanon vastuuta.

Suunnitelman rakenteessa täytyy olla aluekehittämisen luku tai lukuja. Aluekehittämisen lukujen valmistelusta ja toimeenpanosta vastaava hallintoviranomainen tulisi olla työ- ja elinkeinoministeriö, jonka tulee perustaa lukujen valmisteluun tarkoituksenmukaisen määrän alatyöryhmiä kumppanuusperiaate huomioiden. Näissä alatyöryhmissä tulee olla mukana aluekehittämisestä vastaavina viranomaisina maakuntien liitot.

Varsinais-Suomen liitto korostaa, että maakuntien liittojen rooli rajoitu vain rahoituksen jakamiseen tai hallinnointiin. Liitot kokoavat yhteen alueen toimijat, tunnistavat strategiset investointikokonaisuudet ja rakentavat niiden ympärille yhteistyötä, jonka avulla kansalliset tavoitteet muuttuvat konkreettisiksi hankkeiksi,

investoinneiksi ja uudistuksiksi. Varsinais-Suomessa tällaisia kokonaisuuksia ovat esimerkiksi meriteollisuuden vihreä siirtymä, puolustus- ja turvallisuusalan osaamiskeskittymät, lääkekehitys, terveysteknologia, vetytalous sekä satamiimme ja logistiikkakäytäviin liittyvät investoinnit.

Maakuntien liitot pitävät kumppanuussuunnitelman vaikuttavuuden lähtökohtana sitä, että suunnitelman lukurakenne laaditaan aidosti aluelähtöiseksi. Kasvu, uudistuminen, yritysten investoinnit, TKI-toiminta, osaamisen kehittäminen, työllisyys ja maaseudun elinvoima toteutuvat alueellisissa ja ylläalueellisissa ekosysteemeissä. Kumppanuussuunnitelman aluekehittämisen toimien tulee mahdollistaa sekä maakuntakohtainen strateginen kohdentaminen että ylläalueellinen yhteistyö. Hallinnollisesta ylläalueellisesta yhteistyöstä Varsinais-Suomen liitolla on hyvät kokemukset Etelä-Suomen liittojen koordinaatiosta ohjelmakaudella 2021–2027 Uudenmaan liiton toimiessa koordinoivana liittona.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että suunnitelmassa mahdollistetaan myös ylläalueelliset kehittämiskokonaisuudet. Esimerkiksi meriklusterin kilpailukyky, länsiyhteydet, Itämeren logistiikkayhteydet, puolustusteollisuuden arvoketjut, Itämeren suojele ja kansainväliset tutkimusverkostot eivät noudata hallinnollisia maakuntarajoja, vaan edellyttävät laajempaa yhteistyötä Suomen ja Euroopan tasolla.

3. Kumppanuusrahaston tavoitteiden huomiointi ja painottaminen kumppanuussuunnitelman valmistelussa

Maakuntien liitot ovat jo tehneet yhteistä valmistelua kumppanuussuunnitelman mahdolliseksi aluekehittämisen sisällöiksi ja aluekehittämisen kulmakivitoimenpiteiksi alueiden tarpeisiin perustuen. Valmistelun tehokkaan etenemisen varmistamiseksi tätä tehtyä työtä tulee hyödyntää.

Maakuntien liitot pitävät hyvinä kumppanuussuunnitelmalle asetettuja tavoitteita talouskasvun vahvistamisesta, uudistumisesta ja EU-rahoituksen mahdollisimman vaikuttavasta hyödyntämisestä. Raportin näkemys siitä, että suunnitelmassa tulee painottaa talouskasvua vahvistavia investointeja ja uudistuksia, on maakuntien liittojen mielestä kannatettava. Suomessa koheesiopolitiikan rahoitus on merkittävä kasvun ja kilpailukykyyn väline: sillä tuetaan yritysten investointeja, TKI-toimintaa, osaamisen kehittämistä, puhdasta siirtymää, pk-yritysten uudistumista, alueellisia innovaatioekosysteemejä ja paikallista elinvoimaa. Alueiden kehityserojen kaventaminen ei ole talouskasvun vastakohta, vaan edellytys koko Suomen potentiaalin hyödyntämiselle. Kumppanuusrahaston tavoitteita painotettaessa tulee huomioida ainakin seuraavat kokonaisuudet:

1. Kumppanuussuunnitelman tulee vahvistaa alueellisia TKI- ja innovaatioekosysteemejä. Suomen kansalliset TKI-tavoitteet eivät toteudu ilman alueilla toimivia korkeakouluja, tutkimusorganisaatioita, ammattikorkeakouluja, pk-yrityksiä ja yritysveitoisia kehittämissympäristöjä. Rahoituksen tulee tukea koko innovaatioketjua ideasta pilotointiin, käyttöönottoon, kaupallistamiseen ja teolliseen mittakaavaan.
2. Suunnitelman tulee tukea pk-yritysten investointeja, tuottavuutta ja uudistumista. Kaikki alueellinen uudistuminen ei perustu huipputeknologisiin läpimurtoihin, vaan usein ratkaisevaa on yritysten kyky ottaa käyttöön uutta teknologiaa, kehittää tuotantoaan, parantaa tuottavuuttaan, monipuolistaa

- toimintaansa ja vastata muuttuviin markkinoihin. Kumppanuusrahaston tulee olla saavutettava myös pienille ja keskisuurille yrityksille sekä toimijoille, joilla ei ole suurten organisaatioiden hallinnollisia resursseja.
3. Vihreä ja digitaalinen siirtymä tulee toteuttaa alueellisesti oikeudenmukaisesti. Siirtymästä on muodostettava alueille mahdollisuus: uusia investointeja, työpaikkoja, paikallista arvonlisää, yritysten uudistumista ja uusia palvelumalleja. Jos siirtymä näyttäytyy alueilla vain kustannuksina, rajoitteina tai ulkoa asetettuina velvoitteina, se heikentää luottamusta ja vähentää politiikan hyväksyttävyyttä.
 4. Suunnitelmassa on huomioitava osaaminen, työllisyys ja työvoiman saatavuus. Työvoimapula, osaamistarpeiden muutos, väestön ikääntyminen ja erilaiset koulutuspolut vaikuttavat suoraan kasvun edellytyksiin. Kumppanuussuunnitelman tulee tukea kuntien työllisyysvastuuta, alueellisia osaamisratkaisuja, jatkuvaa oppimista ja yritysten osaajatarpeisiin vastaamista.
 5. Suunnitelman tulee tunnistaa maaseudun, kaupunkien ja erilaisten alueiden kehityspotentiaali. Maaseudun elinvoima, palvelut, yritysraakenteen monipuolistaminen, paikalliset innovaatioekosysteemit, Leader-toiminta ja saavutettava rahoitus ovat olennaisia koko Suomen alueellisen tasapainon ja kokonaisturvallisuuden näkökulmasta. Kaupungit puolestaan ovat keskeisiä innovaatioekosysteemien, korkeakouluysteistyön, kestävän kaupunkikehittämisen ja kansainvälisen kilpailukyyn alustoja. Näitä ei tule tarkastella toisistaan irrallisina, vaan toisiaan täydentävinä kehittämisympäristöinä.
 6. Kumppanuussuunnitelman tulee vahvistaa resilienssiä ja kokonaisturvallisuutta pitkäjänteisesti. Kumppanuusrahastoa ei tule rakentaa ensisijaisesti äkillisiin kriiseihin reagoivaksi kriisirahastoksi. Tehokkain kriisinkestävyys syntyy ennakoivasta ja pitkäjänteisestä alueiden elinvoiman, yritysraakenteen, osaamisen, saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja yhteiskunnan uudistumiskyvyn vahvistamisesta.

Liitot korostavat, että kasvu ei synny irrallaan alueista. Kasvu syntyy alueellisissa ja yliaalueellisissa ekosysteemeissä, joissa kunnat, yritykset, korkeakoulut, tutkimusorganisaatiot, oppilaitokset, kehittämisyritykset, järjestöt ja muut toimijat rakentavat uutta osaamista, investointeja, yritystoimintaa ja työllisyyttä. Maakuntien liitot kokoavat näitä toimijoita yhteen ja kytkevät alueiden kehittämistarpeet kansallisiin ja EU-tason tavoitteisiin.

Varsinais-Suomessa teollisuus kasvaa muuta maata nopeammin, yritysten TKI panostukset ovat vahvassa nousussa ja meriteollisuus, terveysteknologia, tekoäly, älykäs valmistaminen sekä ruokajärjestelmä muodostavat kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäviä osaamiskeskittymiä. Varsinais-Suomen vahvuudet kytkeytyvät myös kokonaisturvallisuuteen, vahvistuvaan puolustus- ja kaksikäyttöteollisuuteen, huoltovarmuuteen ja vihreään siirtymään. Maakunta on muuttovoittoinen ja nopeasti kasvava alue, jossa elinkeinoelämän investoinnit, korkeatasoinen koulutus ja toimivat työmarkkinat tukevat koko Suomen talouskasvua, kilpailukykyä ja uudistumiskykyä.

Kasvun vahvistaminen edellyttää toimivia korkeakoulu- ja TKI-ratkaisuja, osaajapolkuja ammatillisesta koulutuksesta korkeakouluun sekä jatkuvan oppimisen kehittämistä,

kuntien ja työllisyysalueiden taloudellisen kantokyvyn vahvistamista, kansainvälisten osaajien parempaa kiinnittymistä Suomeen sekä aluekehityspolitiikkaa, joka tukee kasvua, investointeja ja rakennemuutoksen hallintaa myös Etelä ja Länsi-Suomessa.

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

Saaristomeri on Suomen rannikon huonokuntoisin merialue ja Suomen ainoa niin sanottu hot spot –kohde Itämeren suojelukomissio Helcomin listalla. Valuma-alueeseen kohdistuva maatalouden hajakuormitus meren pahimpia kuormittajia. Tässä yhteydessä Saaristomeri on nostettu esiin myös EU komission Suomen maaportissa 2026. Vesien tilan parantaminen ja rehevöitymiskehityksen kääntäminen edellyttävät skaalattavia ratkaisuja ja rahoituksen kustannustehokasta kohdentamista riskialueille. Saaristomeren tilan parantaminen on kansallinen ympäristö ja elinvoimatehtävä. Vesiensuojelu on myös ilmastonsuojelua ja työ tukee vihreän siirtymän murrosta erityisesti ruokajärjestelmän kestävyys ja ravinnekierron tehostumisen kautta. Yhteisenä kestävyystavoitteena on suljettu ravinnekierto ja maatalouden kannattavuus.

4. Muuta huomioitavaa

Varsinais-Suomen liitto korostaa, että maakuntien liittojen roolia ei tule tarkastella ensisijaisesti hallinnollisena kysymyksenä, vaan osana Suomen kasvun, kilpailukyvyn ja uudistumisen toteuttamista. Maakunnan liitot kokoavat alueelliset toimijat yhteisiin investointi- ja kehittämiskokonaisuuksiin, tunnistavat alueiden kasvupotentiaalin sekä varmistavat kansallisten tavoitteiden muuttumisen käytännön toimenpiteiksi.

Varsinais-Suomessa tämä tarkoittaa esimerkiksi meriklusterin uudistumisen tukemista, kansainvälisten investointien houkuttelua, tutkimus- ja innovaatioympäristöjen kehittämistä, lääke- ja terveysteknologia-alan kasvun mahdollistamista, ruokajärjestelmän uudistamista sekä vihreän siirtymän investointien valmistelua. Näissä kokonaisuuksissa maakunnan liitto toimii kokoavana voimana kuntien, yritysten, korkeakoulujen ja valtion toimijoiden välillä.

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että tulevan kumppanuussuunnitelman onnistuminen edellyttää alueiden vahvaa osallistumista niin valmistelussa, toimeenpanossa, seurannassa kuin hallinnoinnissakin. Tavoitteena tulee olla toimintamalli, jossa kansallinen koordinaatio ja alueellinen toteutus täydentävät toisiaan ja jossa maakuntien liittojen osaaminen hyödynnetään täysimääräisesti Suomen ja Euroopan yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

§ 127

Lausunto Suomen meriteollisuusstrategia – Kestävä ja kilpailukykyinen meriteollisuus 2035

VSLDno-2026-324

Elinkeinoministeri Sakari Puisto asetti lokakuussa 2025 ohjausryhmän valmistelemaan kansallista meriteollisuusstrategiaa, jonka tavoitteena on vahvistaa alan kilpailukykyä, kasvua ja uudistumista muuttuneessa globaalissa toimintaympäristössä. Keskeisistä ministeriöistä ja teollisuuden edustajista koostuva ohjausryhmä on tuottanut luonnoksen Suomen meriteollisuusstrategiaksi. Työ- ja elinkeinoministeriö pyysi lausuntoja luonnoksesta 7.8.2026 mennessä.

Nykytilan kuvauksen ja toimintaympäristön muutosten ohella strategiassa tarkastellaan alan kasvun ja kilpailukyvyn kannalta keskeisiä teemoja ja asetetaan niille tavoitteet. Näitä teemoja ovat innovaatiot ja teknologinen edelläkävijyys; osaaminen ja työvoiman saatavuus; vienti ja uudet markkinat; viranomaisalukset, hankinnat ja huoltovarmuus; sekä investoinnit, rahoitus ja omistajuus.

Strategian johtopäätöksissä kuvataan alan menestymisen edellyttämät keskeiset tavoitteet ja niitä tukevat strategiset linjaukset. Suosituksissa ja toimenpide-ehdotuksissa puolestaan esitetään toimet, joilla näihin tavoitteisiin ja linjauksiin tulisi vastata lyhyellä, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä. Lisäksi kullekin suositukselle määritellään tavoitetila, joka sisältää keskeisimmät tavoiteltavat saavutukset vuoteen 2035 mennessä.

Strategian tavoitteena on tarjota kokonaisvaltainen näkemys meriteollisuuden kehittämisestä, tavoitteena alan kasvu, osaaminen ja kansainvälinen menestys pitkällä aikavälillä. Tarkastelussa meriteollisuuden tunnistettuja keskeisiä toimijoita ovat telakat, telakoiden kokonaistoimittajat, materiaalitoimittajat, alihankkijat, laite- ja järjestelmätoimittajat, ohjelmistotalot ja suunnittelutoimistot. Strategiassa tarkastellaan myös valtion roolia ja yleisemmin kotimaisen omistajuuden merkitystä toimialan kehityksessä.

Lisätiedot: [Kansallinen meriteollisuusstrategia](#)

Lausunto on tallennettu lausuntopalveluun 7.8.2026.

Valmistelija/lisätiedot

Johanna Mattila, aluekehitysjohtaja
Petteri Partanen, elinkeinopäällikkö
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi seuraavan 7.8.2026 lausuntopalveluun jätetyn lausunnon:

Strategian keskeiset tavoitteet

Ovatko strategian keskeiset tavoitteet asetettu oikein? Saavutetaanko niiden toteutumisella kestävä ja kilpailukykyinen meriteollisuus Suomessa vuoteen 2035 mennessä? Tulisiko strategian keskeisiä tavoitteita täydentää joiltain osin?

Varsinais-Suomen liitto pitää strategian keskeisiä tavoitteita pääosin hyvin perusteltuina ja kannatettavina. Strategia tunnistaa meriteollisuuden merkityksen Suomen viennin, kilpailukyvyyn, teknologisen kehityksen ja huoltovarmuuden kannalta sekä huomioi toimintaympäristön muutokset, kuten puhtaan siirtymän, digitalisaation ja geopoliittisen epävarmuuden.

Tavoitteiden saavuttaminen voi luoda edellytykset kestäväälle ja kilpailukykyiselle meriteollisuudelle vuoteen 2035 mennessä. Varsinais-Suomen liitto korostaa kuitenkin, että tavoitteiden toteutuminen edellyttää vahvojen alueellisten meriklusterien kehittämistä. Suomen merkittävin meriteollisuuden keskittymä sijaitsee Varsinais-Suomessa, jossa telakat, teknologiayritykset, tutkimusorganisaatiot, suunnittelutoimistot, korkeakoulut ja oppilaitokset sekä satamat muodostavat kansainvälisesti kilpailukykyisen ekosysteemin.

Strategiassa tulisi nykyistä vahvemmin tunnistaa alueellisten innovaatioekosysteemien merkitys kansallisen kilpailukykyyn rakentajana.

Innovaatiot ja teknologinen edelläkävijyys

Ovatko innovaatioita ja teknologista edelläkävijyyttä koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Innovaatioita ja teknologista edelläkävijyyttä koskevat tavoitteet ovat oikeansuuntaisina. Erityisesti panostukset vähäpäästöisiin käyttövoimaratkaisuihin, digitalisaatioon, automaatioon, tekoälyyn ja kaksikäyttöteknologioihin vastaavat alan keskeimpiin muutosajureihin.

Strategiassa tulisi kuitenkin korostaa nykyistäkin vahvemmin meriteollisuuden laajaa TKI-ekosysteemiä sekä testaus- ja pilotointiympäristöjen merkitystä. Julkiset hankinnat tulisi nähdä entistä vahvemmin innovaatioiden ensimarkkinoina ja referenssien luojina.

Varsinais-Suomi yhdistää sekä maan merkittävimmän meriteollisuuskeskittymän että ekologisesti herkän Saaristomeren, mikä tekee alueesta luontevan pilottiympäristön puhtaan siirtymän ratkaisuille. Kytkemällä meriteollisuuden TKI-panostuksia Saaristomeren tilan parantamiseen voidaan edistää samanaikaisesti sekä kilpailukykyä että ympäristötavoitteita.

Kansallinen TKI-rahoitus toimii myös vipuvartena suurempiin EU-rahoituksiin. Tämä tulee huomioida kansallisen kehittämisrahoituksen vaikuttavuutta ja määrää arvioitaessa.

Osaaminen ja työvoiman saatavuus

Ovatko osaamista ja työvoiman saatavuutta koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Varsinais-Suomen näkökulmasta osaamista ja työvoiman saatavuutta koskevat alatavoitteet ovat lähtökohtaisesti oikeansuuntaiset, mutta niitä tulee painottaa vahvemmin alueellisesti ja erityisesti meriklusterien kannalta kriittisissä keskittymissä. Lounaisrannikko muodostaa Suomen meriteollisuuden ytimen. Varsinais-Suomessa toimii suuri osa alan yrityksistä, ja Meyer Turun telakka alihankintaverkostoineen työllistää suoraan ja välillisesti tuhansia osaajia. Osaavan työvoiman saatavuus ei ole vain yksi tavoitteista, vaan keskeinen kilpailukykytekijä, jonka varaan koko alan kasvu ja vienti rakentuvat.

Tavoitteita tulisi täydentää korostamalla koulutuksen ja työelämän entistä tiiviimpää, jatkuvaa yhteensovittamista sekä nopeaa reagointikykyä. TEM:n keväällä 2026 julkaisema osaajatarveselvitys osoittaa, että osaamistarpeet kasvavat erityisesti korkean osaamisen tehtävissä, samalla kun lähes 40 % rekrytoinneista kohdistuu ammattiosaajiin. Varsinais-Suomessa tämä edellyttää vahvaa, eri koulutusasteet yhdistävää ekosysteemiä, jossa korkeakoulut, ammatillinen koulutus ja yritykset toimivat tiiviissä yhteistyössä – käytännössä juuri sitä, mitä alueella on jo rakennettu mm. Turun yliopiston, Åbo Akademin, Turun AMK:n sekä toisen asteen toimijoiden ja yritysverkostojen kautta. Ennakointityön osalta Ennakointiakatemian toimintamallit ja Business Turun koordinoima ekosysteemityö tarjoavat toimivan alueellisen pohjan osaamistarpeiden ennakointiin, mutta tätä systematiikkaa tulisi vahvistaa myös valtakunnallisesti osana meriteollisuuden osaamisen suunnittelua.

Lisäksi tavoitteisiin tulee sisällyttää vahvempi painotus jatkuvaan oppimiseen, muuntokoulutukseen ja kansainvälisen työvoiman hallittuun hyödyntämiseen. Osaajatarpeen kasvu on dokumentoidusti merkittävää ja pitkäkestoista, ja ilman nopeita koulutuspolkuja sekä alanvaihtajien ja nuorten tehokkaampaa ohjausta työvoiman saatavuus muodostuu kasvun pullonkaulaksi. Varsinais-Suomen näkökulmasta keskeistä on, että koulutusjärjestelmä kykenee tuottamaan osaajia sekä nopeasti (täsmä- ja muuntokoulutus, oppisopimukset) että pitkällä aikavälillä (korkeakoulutus ja TKI-osaaminen), tiiviissä kytkennässä alueen yritysten tarpeisiin. Samalla on varmistettava, että kansainvälinen työvoima täydentää kotimaista osaamista kestävällä tavalla ja kiinnittyy alueelle. Näin varmistetaan, että meriteollisuuden strategiset tavoitteet todella toteutuvat käytännössä – erityisesti siellä, missä alan kasvu konkreettisesti tapahtuu, eli Varsinais-Suomessa ja laajemmin Lounaisrannikolla.

Osaavan työvoiman saatavuutta ei voida tarkastella irrallaan alueen saavutettavuudesta. Varsinais-Suomen meriteollisuusklusterin menestykselle on oleellista, että osaajat pääsevät liikkumaan sujuvasti myös muualta Suomesta Varsinais-Suomeen. Tästä syystä myös liikenneyhteyksien kehittämistä tulee tarkastella käsi kädessä meriteollisuuden osaajatarpeiden kanssa.

Vienti ja uudet markkinat

Ovatko vientiä ja uusia markkinoita koskevat alatavoitteet määritelty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Varsinais-Suomen liitto pitää viennin kasvattamista koskevia tavoitteita kannatettavina. Erityisesti Nato-yhteistyön, Pohjois-Amerikan markkinoiden sekä arktisen osaamisen tunnistaminen uusina kasvumahdollisuuksina on perusteltua.

Meriteollisuudella on merkittävä rooli Suomen viennin kasvattamisessa. Telakkateollisuus on nostanut Varsinais-Suomen maan toiseksi suurimmaksi vientimaakunnaksi. Varsinais-Suomen osuus koko Suomen viennistä on nyt 11 prosenttia.

Strategiassa tulisi kuitenkin korostaa nykyistä vahvemmin koko meriteollisuuden arvoketjun vientiä. Suomen kilpailuetu ei perustu vain alusten rakentamiseen, vaan myös maailmanlaajuisesti kilpailukykyisiin järjestelmä-, ohjelmisto-, suunnittelu- ja teknologiatoimittajiin. Merkittävä osa meriteollisuuden kasvupotentiaalista syntyy juuri näiden yritysten kansainvälistymisestä.

Vienninedistämisen osalta on tärkeää varmistaa, että myös pk-yritykset pääsevät hyötymään Team Finland -verkoston palveluista, kansainvälisistä kumppanuuksista ja EU:n tarjoamista mahdollisuuksista.

Viranomaisalukset, hankinnat ja huoltovarmuus

Ovatko viranomaisaluksia, hankintoja ja huoltovarmuutta koskevat alatavoitteet määriteltty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Varsinais-Suomen liitto pitää erittäin tärkeänä, että strategiassa korostetaan meriteollisuuden merkitystä huoltovarmuudelle, turvallisuudelle ja kansalliselle resilienssille.

Kotimaisen telakka-, korjaus-, suunnittelu- ja teknologiakyvykkyyden ylläpitäminen on sekä talous- että turvallisuuspoliittisesti perusteltua. Julkisten hankintojen pitkäjänteisellä suunnittelulla voidaan samanaikaisesti vahvistaa kansallista huoltovarmuutta, kehittää uusia teknologioita ja luoda vientikelpoisia referenssejä suomalaisille yrityksille.

Suomi tarvitsee selkeän vienninedistämismallin viranomaisalusten, kuten jäänmurtaajien, vartioalusten ja sotalaivojen, kansainvälisen myynnin tueksi.

Viranomaisaluksia koskevien hankintojen suunnittelun tulisi ulottua yli hallituskausien ja muodostaa ennakoitava näkymän toimialan kehittämiselle. Varsinais-Suomesta löytyy alan erikoisosaamista mm. Marine Alutechin ja Uudenkaupungin työveneen telakoilta.

Investoinnit, rahoitus ja omistajuus

Ovatko investointeja, rahoitusta ja omistajuutta koskevat alatavoitteet määriteltty oikein? Tulisiko tavoitteita täydentää joiltain osin?

Investointeja, rahoitusta ja omistajuutta koskevat tavoitteet ovat pääosin oikeansuuntaisia. Meriteollisuuden kansainvälinen kilpailu edellyttää pitkäjänteistä investointikykyä ja toimivia rahoitusratkaisuja koko arvoketjulle.

Valtiot toimivat telakoiden keskeisinä rahoittajina monessa muussakin maassa kuin Suomessa. Valtiontuki on toimialalla kansainvälinen käytäntö ja samalla yksi edellytys

kilpailukyvyille. Suomessa keskeisessä roolissa on ollut Finnveran vientitakuuvastuut alus- ja telakkasektorista. Valmius valtiontukeen tulee säilyttää kansainvälisen kilpailukyvyn vaatimuksiin vastaamiseksi.

Varsinais-Suomen liitto korostaa, että telakoiden lisäksi myös teknologiayritykset ja pk-yritykset tarvitsevat mahdollisuuksia investoida digitalisaatioon, automaatioon, uuteen tuotantoteknologiaan ja kansainväliseen kasvuun.

Strategian toimeenpanossa tulisi hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti myös EU:n uusia teollisuus-, innovaatio- ja investointirahoituksen instrumentteja.

Strategiset linjaukset

Ovatko strategiset linjaukset oikein määritelty? Tulisiko niitä täydentää joiltain osin?

Strategian johtopäätöksissä esitetään, että Suomen meriteollisuuden tavoitteiden saavuttaminen edellyttää strategiassa määriteltyjen strategisten avainalueiden tunnistamista, hyödyntämistä ja toimeenpanoa. Strategiset linjaukset vastaavat hyvin alan toimintaympäristön muutoksiin ja kansainvälisen kilpailun kehitykseen.

Varsinais-Suomen liitto pitää erityisen tärkeinä teknologiajohtajuuden, osaamisen, innovaatioiden ja kansainvälisen yhteistyön korostamista. Lisäksi alueellisten meriklusterien merkitys tulisi näkyä strategisissa linjauksissa nykyistä vahvemmin, sillä käytännössä alan kilpailukyky rakentuu näiden ekosysteemien varaan. Positiivista on se, että risteilyrakentamisen iso kansantaloudellinen merkitys on selkeästi tunnistettu.

Strategian suositukset ja toimenpide-ehdotukset

Meriteollisuusstrategiassa esitetään kahdeksan suositusta. Kunkin suosituksen osalta kuvataan konkreettiset toimenpiteet, jotka tukevat suosituksia sekä strategian tavoitteita. Lisäksi suosituksille asetetaan tavoitetilä vuodelle 2035 keskeisimpien tavoiteltavien saavutusten osalta.

Ohjaavatko suositukset 1–8 ja niihin liittyvät vuoden 2035 tavoitetilaa koskevat kirjaukset Suomen meriteollisuutta ja meriteollisuusstrategian toimeenpanoa oikeaan suuntaan? Ovatko ehdotetut toimenpiteet (1.1–8.3) oikeita? Tarvitaanko muita toimenpiteitä?

Suosituksia ja toimenpide-ehdotuksia ovat pääosin tarkoituksenmukaisina. Tavoitetilat vuoteen 2035 mennessä on selkeästi asetettu ja myös vastuutahoja on yritetty määritellä.

Toimenpiteiden toimeenpanossa ja seurannassa on tärkeää varmistaa alueellisten toimijoiden, korkeakoulujen ja kehittämisorganisaatioiden aktiivinen osallistuminen. Aluekehittämisviranomaisina maakuntien liitoilla on erinomainen näkemys alan ekosysteemin toimijoiden tuloksekkaasta tukemisesta sekä kansallisen että kansainvälisen yhteistyön edistämisestä. Varsinais-Suomen liitto on vahvasti mukana osaajatarpeiden ennakoinnissa. Ennakoinnin näkökulmaa tulisi lisätä toimenpide-ehdotuksiin.

Muu palaute strategialuonnoksesta

Mitä muuta haluaisitte tuoda esille strategialuonnoksesta?



Varsinais-Suomen liitto pitää meriteollisuusstrategiaa tärkeänä ja ajankohtaisena avauksena suomalaisen meriteollisuuden kilpailukyyn vahvistamiseksi.

TKI-toiminnan, osaamisen, viennin, huoltovarmuuden ja teollisten investointien vahvistaminen luovat edellytykset sille, että Suomi säilyttää asemansa yhtenä maailman johtavista korkean lisäarvon meriteollisuusmaista myös tulevaisuudessa.

Esimerkiksi merituulivoima, vähäpäästöiset meriteknologiat, digitalisaatio sekä turvallisuus- ja huoltovarmuusnäkökulmien vahvistuminen tarjoavat samalla uusia kasvumahdollisuuksia, joiden hyödyntämisessä Suomella ja Varsinais-Suomella on erinomaiset lähtökohdat.

Strategian toimeenpanoon ja seurantaan tulee vahvasti ottaa mukaan alueelliset meriklusterit. Lounaisrannikko muodostaa meriteollisuuden kasvun ja kehittymisen ytimen. Varsinais-Suomi haluaa olla keskeisessä roolissa kehitettäessä meriteollisuuden kestävää kansainvälistä kilpailukykyä.



§ 128

Lausunto Varhan palveluverkkosuunnitelma 2027–2029 ja palveluverkkovisio 2027–2037 -luonnoksista

VSLDno-2026-318

Liitteet

- 1 Viranhaltijavalmisteluun perustuva luonnos visioksi tulevaisuuden sosiaali- ja terveystalouden palveluverkosta 2027–2037
- 2 Viranhaltijavalmisteluun perustuva luonnos Varsinais-Suomen hyvinvointialueen palveluverkkosuunnitelmaksi vuosille 2027–2029

Varsinais-Suomen hyvinvointialue Varha on laatimassa palveluverkkosuunnitelman vuosille 2027–2029 ja palveluverkkovisio vuosille 2027–2037. Varhan viranhaltijavalmisteluun perustuvista luonnosversioista on mahdollista lausua 11.6.–17.8.2026 aikavälillä.

Sekä palveluverkkosuunnitelman että palveluverkkovisio lähtökohtana ovat aluevaltuuston 25.2.2026 hyväksymät Varhan palvelustrategian palvelutavoitteet ja suunnitteluperiaatteet. Palveluverkkosuunnitelma vuosille 2027–2029 vastaa Varhan viranhaltijoiden näkemyksiä siitä, miten sosiaali- ja terveystalouden palvelujen järjestämisessä, tuottamisessa ja palveluverkon kehittämisessä tulee huomioida:

- väestön kehityksen ja sen mukaisen palvelutarpeen kehityksen vaikutukset eri toiminnoissa eri alueilla;
- lainsäädännön, palvelurakenteen muutosten ja digiasioinnin kehityksen vaikutukset toimipaikkoihin;
- eri palvelujen keskinäiset riippuvuudet ja yhteensovittaminen, erityisesti sosiaali- ja terveyskeskuksissa, -asemilla ja -pisteissä;
- toimipaikkoihin itseensä liittyvät kehittämistarpeet, tilojen toiminnallisuus ja kunto, vuokrasopimukset;
- saavutettavuus julkisin ja yksityisin liikennevälinein sekä
- henkilöstön nykyinen ja ennustettu saatavuus.

Palveluverkkovisio ulottuu kauemmas, vuoteen 2037 saakka. Visiossa tunnistetaan nykyisen palveluverkon muutoskohteita ja siten tuetaan investointien suunnittelua sekä henkilöstösuunnittelua. Keskeisenä lähtökohtana on väestön palvelutarpeiden kehitystä ennustavien tekijöiden tunnistaminen ja huomioon ottaminen. Erityisesti väestön muutokset, palvelurakenteessa tehtävien muutosten suuntaa antavat vaikutukset palvelutarpeisiin sekä digitaalisen asioinnin kehityksen suuntaa antavat vaikutukset huomioidaan palveluverkkovisiossa. Visio on laadittu alueiden, ei kuntien, tarkkuudella.

Valmistelija/lisätiedot

Malla Rannikko-Laine, edunvalvontajohtaja
Salla Murmann, erikoissuunnittelija
Miika Tiainen, edunvalvonnan erikoissuunnittelija
Henna Salminen, projektikoordinaattori
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi seuraavan maakuntajohtajan lausuntona annetun lausunnon:

Varsinais-Suomen hyvinvointialueen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2027–2029 ja visio tulevaisuuden sosiaali- ja terveyspalvelujen palveluverkosta 2027–2037 vaikuttavat merkittävästi alueen asukkaiden arkeen, palvelujen saavutettavuuteen sekä pitkän aikavälin aluekehitykseen. Varsinais-Suomen liitto pitää Varhan kanssa tehtävää yhteistyötä tärkeänä erityisesti pidemmälle ulottuvan vision toteuttamisessa ja tarkentamisessa sekä palvelujen liikenteellisen saavutettavuuden varmistamisessa.

Maakuntakaavoituksen tavoitteena on tukea toimivaa ja kestäväää aluerakennetta, jossa palvelut, asuminen, työpaikat ja liikkuminen muodostavat tasapainoisen kokonaisuuden. Varhan palveluverkkosuunnitelman tulee kytkeytyä tähän rakenteeseen siten, että palvelupisteiden sijainnit tukevat olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, vahvistavat alueellista saavutettavuutta ja hyödyntävät joukkoliikenteen solmukohtia. Varsinais-Suomen liitto pitää keskeisenä, että palveluverkon muutoksissa huomioidaan erityisesti kasvavien alueiden palvelutarpeet ja harvaan asuttujen alueiden saavutettavuushaasteet. Palveluverkkoratkaisuiden valmistelussa tulee tehdä järjestelmällistä vaikutusten arviointia yhteistyössä kuntien kanssa. Arvioinnissa tulee huomioida palvelujen saavutettavuuden lisäksi vaikutukset kuntien palveluihin, liikkumistarpeisiin, elinvoimaan sekä eri väestöryhmien yhdenvertaisiin palvelumahdollisuuksiin.

Varsinais-Suomen maakuntastrategiassa 2040+ korostuu hyvinvoinnin edistäminen, alueen elinvoima sekä palvelujen yhdenvertainen saatavuus. Varhan palveluverkkotyöllä voidaan tukea näitä tavoitteita muun muassa vahvistamalla ennaltaehkäiseviä palveluja, hyödyntämällä digitalisaatiota ja varmistamalla palvelujen saavutettavuus koko maakunnassa. Palveluverkon kehittämisen rinnalla on tärkeää jatkaa hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen yhteistyötä kuntien, järjestöjen ja muiden alueellisten toimijoiden kanssa. Saavutettavuuden näkökulmasta palvelujen järjestämisessä tulee huomioida myös maakunnan erityiset piirteet, kuten saaristoisuus ja kaksikielisyys. Palveluverkon muutosten yhteydessä on varmistettava ruotsinkielisten palvelujen sekä kasvavan monikielisen väestön palveluiden saavutettavuus ja kielellisten vaikutusten arviointi. Digitaalisten palveluiden lisääntyessä on huolehdittava myös riittävästä digitukipalvelusta ja vaihtoehtoista asiointikanavista.

Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelman (2025) näkökulmasta palveluverkon kehittämisessä on olennaista varmistaa, että palvelupisteet ovat saavutettavissa myös ilman omaa autoa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Kevään aikana käydyissä keskusteluissa on tunnistettu, että palveluverkon ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen kannalta avoin viranomaisyhteistyö olisi

hyödyllistä jo suunnitteluprosessien aikana. Varsinais-Suomen joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten (Föli, Traficom ja Salon kaupunki / Paikku) sopimuskaudet ulottuvat optiovuosineen pitkälle, jopa kymmenen vuoden päähän, mikä voi rajoittaa mahdollisuuksia tehdä merkittäviä muutoksia liikenteeseen sopimuskauden aikana.

Palveluiden saavutettavuutta sekä julkisesti tuetun liikenteen toimivuutta ja kustannustehokkuutta voitaisiin jatkossa mahdollisesti vahvistaa kehittämällä Varsinais-Suomen julkisesti rahoitetun henkilöliikenteen ohjausta. Joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset Föli, Traficom ja Paikku / Salon kaupunki sekä Varha, Kela ja Varsinais-Suomen liitto ovat kevään aikana keskustelleet sote- ja Kela-kuljetusten sekä joukkoliikenteen yhteisestä kehittämisestä. Virkahenkilötyössä matkakettujen yhdistely nähdään merkittävänä mahdollisuutena, jota kannattaa selvittää eteenpäin.

Varsinais-Suomen liitto vetää maakunnan jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä, jossa Varha on ollut mukana huhtikuusta -26 lähtien. Varsinais-Suomen liitto puolestaan osallistuu muun muassa Varhan Tilat ja asuminen -yhdyspintatyöryhmään. Lisäksi Varsinais-Suomen liitto ja Varha ovat järjestäneet kuluvin vuoden aikana myös kahdenkeskisiä tapaamisia sujuvan yhteistyön rakentamiseksi. Varsinais-Suomen liitto pitää yhteistyötä ja sen kehittämistä erittäin tärkeänä.

Varsinais-Suomessa on lisäksi käynnissä valtion palvelu- ja toimitilaverkkouudistuksen alueellinen suunnittelu, jota Varsinais-Suomen liitto valtiovaraministeriön osoittamana tehtävänä koordinoi. Varha on mukana alueellisesta suunnittelusta vastaavassa projektiryhmässä. Osana alueellista suunnittelua selvitetään mahdollisuutta myös hyvinvointialueen palveluiden sijoittumiselle soveltuvien osien uusiin valtion yhteisiin asiakaspalvelupisteisiin (Suomi-piste) tai niiden yhteyteen. Yksi uudistuksen tavoitteista on, että erilaiset julkisen sektorin palvelut olisivat kansalaisille helposti saatavilla. Lisäksi alueellisessa suunnitelmassa esitetään kuntakohtainen palvelutarve- ja väestöennustetieto.

Varsinais-Suomen liitto pitää tärkeänä, että Varhan palveluverkkosuunnitelmassa huomioidaan valtion palvelu- ja toimitilaverkkouudistuksen alueellisen suunnittelun projektiryhmässä käyty keskustelu sekä loka-marraskuussa 2026 julkaistava Valtion palvelu- ja toimitilaverkkouudistuksen Varsinais-Suomen alueellinen suunnitelma. Julkisen sektorin palveluiden yhteisen saavutettavuuden edistämiseksi on toivottavaa, että osana Varhan palveluverkkosuunnitelman toteutusta tehdään jatkossa yhteistyötä Suomi-pisteiden maakunnallisen toteutuksen kanssa ja soveltuvien osien sijoitetaan hyvinvointialueen palveluita Suomi-pisteisiin tai niiden yhteyteen.

Lisäksi Varsinais-Suomen liitto näkee keskeisenä, että palveluverkon pitkän aikavälin kehittämistä tarkastellaan yhdessä alueellisen koulutus- ja osaamistarpeiden ennakkoinnin kanssa, sillä henkilöstön saatavuus muodostaa monien suunniteltujen ratkaisuiden kannalta keskeisen riskin.

§ 129

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle matkailijaveroa koskevaksi lainsäädännöksi

VSLDno-2026-330

Valtiovarainministeriö pyytää lausuntoa 31.8.2026 mennessä ehdotuksesta uudeksi matkailijaverolaiksi, jolla kunnille annettaisiin mahdollisuus ottaa käyttöön alueellaan tapahtuvaan vastikkeelliseen majoittamiseen kohdistuva vero. Vero olisi kunnille vapaaehtoinen ja sen tuotto tilitettäisiin suoraan kunnalle.

Ehdotettu malli koskisi kaikkea tilapäistä majoittamista majoitusmuodosta riippumatta. Verovelvollinen olisi majoittaja, ja vero määräytyisi prosenttiosuutena majoituksen arvonlisäverottomasta hinnasta (2–5 %), josta päättää kunnanvaltuusto. Verotuksessa sovellettaisiin oma-aloitteisten verojen menettelyä, ja veroviranomaisena toimisi Verohallinto.

Esitys perustuu hallitusohjelman linjaukseen edistää alueellista matkailijaverokokeilua osana erityisesti Pohjoisen Suomen ohjelmaa. Valmistelua on edeltänyt valtiovarainministeriön arviomuistio (2026), jossa on tarkasteltu veron toteuttamisedellytyksiä ja vaikutuksia. Lain on tarkoitus tulla voimaan vuonna 2027 ja veroa sovellettaisiin vuodesta 2028 alkaen.

Matkailijaveron keskeisenä tavoitteena on vahvistaa kuntien mahdollisuuksia kerätä matkailusta verotuloja, kuitenkin huomioiden veron alueellisesti vaihtelevat vaikutukset, mahdolliset vaikutukset yritysten kilpailuasetelmaan sekä hallinnollinen kuormitus.

Varsinais-Suomen liitto on antanut lausuntopyynnön mukaisesti asiasta valmisteluvaiheessa asiantuntijalausunnon 25.1.2026. Asia annettiin tiedoksi maakuntahallitukselle 26.1.2026 (12 §).

Lisätiedot: [Alueellisen matkailijaveron valmistelu - Valtiovarainministeriö](#)

Valmistelija/lisätiedot

Johanna Mattila, aluekehitysjohtaja
Esa Höglblom, erikoissuunnittelija
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää antaa asiassa seuraavan lausunnon.

Varsinais-Suomen liitto tarkastelee ehdotettua matkailijaveroa ennen kaikkea sen käytännön toimeenpanon ja vaikuttavan hyödyntämisen näkökulmasta. Lähtökohtana lausunnossa on, että vero on toteutumassa, jolloin keskeiseksi kysymykseksi nousee, miten siitä saadaan todellista hyötyä matkailun kehittämiseen ilman, että samalla heikennetään alueen matkailuelinkeinon kilpailukykyä. Esitetty malli on kunnille

vapaaehtoinen ja kohdistuu kaikkeen lyhytaikaiseen majoittamiseen 2–5 prosentin suuruisena maksuna majoituksen arvonlisäverottomasta hinnasta, ja sen tuotto jää kunnille.

Alueelliset vaikutukset ja oikeudenmukaisuus

Alueellisesti vaikutukset ovat väistämättä epätasaisia. Suurissa matkailukeskittymissä verolla voidaan kerryttää merkittäviä lisätuloja, mutta valtaosassa kunnista hyöty jää vähäiseksi. Varsinais-Suomi sijoittuu tässä suhteessa keskikategoriaan: Turun verotuotto olisi lain luonnosversion perusteella arviolta noin 1,4–3,4 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on merkittävä mutta selvästi pienempi kuin esimerkiksi Helsingissä tai Lapin keskeisissä matkailukohteissa. Tämä tarkoittaa, että vero on alueelle käyttökelpoinen väline, mutta ei ratkaiseva tulonlähde. Malliin sisältyy riski alueellisten erojen kasvusta, ellei verotuottoa kohdenneta selkeästi matkailun kehittämiseen. Oikein käytettynä se voi kuitenkin tukea infrastruktuurin, palveluiden ja matkailuympäristön kehittämistä ja siten tasapainoisempaa aluekehitystä. Varsinais-Suomen sisällä hyödyt kohdistuvat ennen muuta Turkuun, Naantaliin ja saariston vetovoimaisiin kohteisiin, kun taas pienemmissä kunnissa hallinnollinen taakka voi muodostua suhteellisesti suureksi.

Vaikutukset alueen kilpailukykyyn ja elinkeinoelämään

Vaikutukset kilpailukykyyn ovat keskeinen arvioitava tekijä. Vero nostaa majoituksen hintaa niissä kunnissa, joissa se otetaan käyttöön, ja voi siten vaikuttaa matkailun kysyntään sekä alueiden väliseen kilpailuun. Vaikutus on tutkimuksen ja lakiluonnoksen perusteella keskimäärin melko pieni, mutta se vaihtelee huomattavasti kohteen vetovoiman mukaan: vahvoissa, erityisissä matkailukohteissa vaikutus jää vähäiseksi, kun taas kilpailuherkillä alueilla se voi olla selvästi suurempi. Varsinais-Suomessa tämä korostuu, koska alue toimii kilpailullisessa asetelmassa suhteessa muihin kotimaisiin matkailualueisiin eikä ole samalla tavoin "pakollinen" matkakohde kuin esimerkiksi Lapin sesonkikohteet. Turussa vero voi olla perusteltavissa kaupungin vetovoiman ja tapahtumatarjonnan kautta, mutta saaristossa kausiluonteisuus ja kotimaisen kysynnän merkitys lisäävät hintaherkkyyttä. Naantalissa verolla on potentiaalia, mutta vaikutukset voivat kohdistua perhematkailuun, kun taas esimerkiksi Uudenkaupungin kaltaisissa kunnissa hyöty jäänee todennäköisesti rajalliseksi.

Kuntataloudelliset hyödyt vs. hallinnolliset kustannukset

Edellä mainituista haasteista huolimatta lähtökohtana on, että mikäli vero otetaan käyttöön, siitä tulee saada alueelle myös hyötyä. Varsinais-Suomessa verotuotto voi parhaimmillaan toimia lisäresurssina matkailun kannalta keskeisiin investointeihin, kuten infrastruktuuriin, tapahtumiin, saavutettavuuteen ja saariston palveluihin. Se ei yksin ratkaise investointitarpeita, mutta voi toimia täydentävänä rahoituksena ja tietyissä tilanteissa myös vipuvaikutuksena muun rahoituksen suuntaamiseen. Tämä edellyttää kuitenkin, että varat kohdennetaan näkyvästi ja johdonmukaisesti matkailun kehittämiseen. Muuten veron hyväksyttävyyys jää heikoksi eikä sen potentiaali realisoidu.

Kuntatalouden näkökulmasta vero on realistisesti hyödyllinen lähinnä suurissa matkailukunnissa. Valtaosassa kuntia verotuotto jää pieneksi suhteessa järjestelmän kokonaisvaikutuksiin. Varsinais-Suomessa tämä tarkoittaa, että Turussa hyöty on

todennäköinen, mutta muissa kunnissa tarve käyttöönottoon on arvioitava tapauskohtaisesti. Hallinnollinen kuormitus kohdistuu erityisesti majoittajiin ja korostuu pienimuotoisessa ja hajautuneessa toiminnassa, kuten saaristossa. Laaja soveltamisala, joka kattaa myös satunnaisen majoitustoiminnan, lisää järjestelmän kattavuutta mutta samalla hallinnollista monimutkaisuutta. Tämän vuoksi veron käyttöönotto edellyttäneen alueellista yhteensovittamista ja seuranta, jotta kokonaisuus ei pirstaloitu.

Ohjausvaikutus ja kytkentä alueen kehittämiseen

Vaikka matkailijavero ei ole varsinainen ohjauskeino matkailun määrän tai ympäristövaikutusten hallintaan, sillä on kuitenkin myös merkittävää kehittämispotentiaalia. Varsinais-Suomessa tämä liittyy erityisesti kestävän matkailun edistämiseen, saariston infrastruktuuriin, tapahtumaympäristöihin ja matkailun saavutettavuuteen. Keskeistä on, että verotuotto kohdennetaan riittävän selkeästi vaikuttaviin kokonaisuuksiin eikä hajauteta pieniin erillisiin käyttökohteisiin. Kohdentamisen onnistuminen ratkaisee pitkälti sen, syntyykö verosta todellista lisäarvoa.

Varsinais-Suomen strategian ja Varsinais-Suomen liiton hallitusohjelmatavoitteiden näkökulmasta veron mahdollisuudet liittyvät erityisesti matkailun kasvuun, saavutettavuuteen, saariston elinvoimaan ja investointiympäristön vahvistamiseen. Oikein kohdennettuna verotuotto voi tukea niitä samoja tavoitteita, joita liitto on pitänyt esillä matkailun, elinvoiman ja kasvuinvestointien osalta.

Toimivuus ja toteutettavuus alueellisena mallina

Ehdotettu kuntakohtainen vapaaehtoinen malli on joustava, mutta se sisältää myös selkeitä riskejä. Hajautunut käyttöönotto voi lisätä kuntien välistä kilpailua, hallinnollista monimutkaisuutta ja epävarmuutta markkinoilla. Lisäksi merellisen matkailun osittainen jääminen veron ulkopuolelle voi luoda epätasapainoa rannikkoalueilla. Varsinais-Suomen kaltaisessa maakunnassa, jossa matkailu kytkeytyy vahvasti kuntien välisiin verkostoihin, olisi perusteltua vahvistaa maakunnallista koordinaatiota ainakin veron käyttöönoton ja verotuoton käytön osalta.

Lopuksi

Kokonaisuutena Varsinais-Suomen liitto katsoo, että matkailijavero voi olla hyödyllinen mutta rajallisen vaikutuksen väline. Se voi vahvistaa matkailun kehittämisedellytyksiä erityisesti keskeisissä matkailukunnissa, mutta siihen liittyy samalla kilpailukyky- ja toteutusriskien hallintatarve. Ratkaisevaa on veron maltillinen taso, harkittu käyttöönotto ja ennen kaikkea verotuoton näkyvä kohdentaminen matkailun kehittämiseen. Lisäksi veron käyttöönottoon ja verotuottojen käyttöön liittyvä alueellinen koordinaatio olisi perusteltua.

§ 130

Lausunto Grönkullan alueen lunastushakemuksesta (Oripään biojalostamo- ja kiertotaloushanke)

VSLDno-2026-327

Oripään kunta pyytää Varsinais-Suomen liiton lausuntoa liittyen Pöytyän seurakunnan omistaman alueen lunastuslupamenettelyyn Wega Group oy:n biojalostamohanketta varten. Oripään kunta on lähettänyt alueesta lunastuslupahakemuksen ympäristöministeriöön. Varsinais-Suomen liitto antaa lausuntonsa Oripään kunnalle.

Wega Group Oy suunnittelee biojalostamoa Oripäähän. Laitoksen on tarkoitus tuottaa uusiutuvaa energiaa Lounais-Suomen alueelta kerätyistä lannoista sekä maatalouden ja elintarviketeollisuuden sivuvirroista. Laitos tuottaa biometaaniamia ja hiilidioksidia, joka voidaan käyttää nesteytettynä tai jalostaa vedyn kanssa e-metaaniksi. Lisäksi laitoksella valmistetaan pelloilla hyödynnettäviä lannoitetuotteita. Hankevaihtoehdosta riippuen tuotetun metaanin energiasisältö on 200 GWh tai 340 GWh vuodessa.

Biojalostamon on suunniteltu sijoittuvan Oripään Grönkullaan noin kaksi kilometriä pohjoiseen Oripään keskustasta, kantatie 41 läheisyyteen. Kiinteistön koko on noin 47 hehtaaria ja laitos sijoittuisi noin 20 hehtaarin kokoiselle alueelle. Laitosalue on metsätalousaluetta, eikä sillä ole rakennuksia. Alue on Pöytyän seurakunnan omistuksessa. Kunta, seurakunta ja Wega Group oy tekivät sitoumussopimuksen alueen varaamisesta hankkeelle, mutta neuvottelut eivät ole edenneet ostosopimukseen. Kunta on tästä syystä joutunut käynnistämään lunastusmenettelyn.

Hankkeen valmistelussa on meneillään myös ympäristövaikutusten arviointimenettely. [Varsinais-Suomen liiton aluesuunnittelujaosto lausui hankkeen YVA-ohjelmasta 23.3.2026](#) muun muassa, että "Hanke tukee osaltaan Saaristomeri-, energia- ja ilmastotavoitteita Varsinais-Suomen strategiassa, Saaristomeriohjelmassa sekä Varsinais-Suomen ilmastotiekartassa. Myönteisten ympäristövaikutusten lisäksi hanke vahvistaa myös alueellista huoltovarmuutta."

Valmistelija/lisätiedot

Heidi Saaristo-Levin, suunnittelujohtaja
Kristiina Karppi, erikoissuunnittelija
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää merkitä tiedoksi seuraavan asiantuntijalausuntona 30.6.2026 annetun lausunnon:

Wega Group oy:n biojalostamohanke kuuluu puhtaan siirtymän teollisuushankkeisiin, joista säädetään rakentamislaisissa ja eräiden ympäristöasioiden käsittelystä Lupa- ja valvontavirastossa annetussa laissa.

Hanke edistää puhtaan siirtymän teollisuutta tuottamalla uusiutuviin raaka-aineisiin perustuvia energiaratkaisuja ja korvaamalla fossiilisiin polttoaineisiin perustuvaa tuotantoa. Hanke tukee kansallisia ja EU:n asettamia energia- ja ilmastotavoitteita lisäämällä uusiutuvan energian tuotantokapasiteettia ja vähentämällä riippuvuutta tuontienergiasta (esimerkiksi liikennepolttoaineet).

Wega Group oy:n biojalostamohanke on erittäin tärkeä ja toivottu vihreän siirtymän teollisuuslaitos Oripäähän ja Varsinais-Suomeen. Biojalostamon keskeinen arvo perustuu sen kykyyn vähentää merkittävästi Saaristomereen kohdistuvaa valumakuormitusta, parantaa maatalouden kannattavuutta sekä tuottaa huomattavia määriä kierrätysravinteita sijainnissa, joka on syöteaineiden kannalta keskeinen.

Biojalostamo jalostaa maatalousvaltaisen Loimaan seudun sika- ja kanatilojen lantaa puhtaaksi biometaaniksi ja edelleen e-metaaniksi sekä jäännösoziltaan kuivalannoitteen. Iso jalostuslaitos on käänteentekevä erityisesti maakunnan pintavesien huonon tilan parantamisessa eli Saaristomeren ja sen valuma-alueen vesiensuojelun edistämässä. Erotettavan fosforin määrä vastaa noin 60 % Saaristomeren vuotuisesta maaperäisestä fosforikuormituksesta. Hankkeella on vahva yleiseen tarpeeseen liittyvä merkitys sen vaikuttaessa suoraan ja merkittävällä tavalla meren- ja vesienhoidon tavoitteiden saavuttamiseen maailmanlaajuisesti erityislaatuisen ja luonnonolosuhteiltaan herkän Saaristomeren alueella. Saaristomeren vedenlaatu on hyvin tärkeä saaristossa asuville ja toimiville, maakunnan matkailuelinkeinoille ja luonnon monimuotoisuudelle ja Saaristomeren tilan parantaminen on ennen kaikkea merkittävä ja välttämätön askel koko Itämeren suojelussa.

Taloudellisesta näkökulmasta hanke on niin ikään erittäin merkittävä, sillä biojalostamoiden toimintaa on ollut haasteellista saada kannattavaksi etenkin lannan pitkien kuljetusväylien vuoksi. Oripään sijainti maatilatalouden keskellä on välttämätön hankkeen kokonaiskestävyydelle. Biojalostamo edustaa puhtaan energian hajautettua tuotantoa optimaalisella sijainnilla raaka-aineiden tarjonnan ytimessä. Lisäksi Varsinais-Suomen väestökeskittymät, jossa on kysyntää metaanille ja e-metaanille, ovat lähietäisyydellä.

Biokaasu ja e-metaani ovat huoltovarmuuden kannalta erityisen tärkeitä energiamuotoja Suomessa niiden paikallisuuden ja omavaraisuuden vuoksi. Biokaasun merkitys korostuu Varsinais-Suomessa, koska maakunta on maatalousvaltainen ja toisaalta täällä on vain hyvin vähän energiantuotantoa. Hanke vastaa yleiseen tarpeeseen, koska se vahvistaa energiavarmuutta Loimaan seudulla ja Varsinais-Suomen maakunnassa. Hanke tukee energian kotimaisuusastetta ja vähentää riippuvuutta tuontienergiasta.

Hanke tukee monin tavoin Varsinais-Suomen maakunnan tavoitteita, jotka liittyvät Saaristomeren suojeluun, vihreän siirtymään ja monipuolisen ja toimintavarman puhtaan energian tuotantoon. Hanke vahvistaa maakunnan elinvoimaa ja kilpailukykyä sekä tukee työllisyyttä ja yritystoiminnan kehitystä. Hanke edistää puhdasta siirtymää sekä ilmastomuutoksen hillintää ja ilmastomuutokseen sopeutumista.

Biojalostamolle on etsitty mahdollista sijaintipaikkaa laajasti ja perusteellisesti. Oripään kunnan laatimien selvitysten perusteella Pöytyän seurakunnan omistama Grönkullan alue on kokonaisuutena arvioiden ainoa tarkoituksenmukainen ja



toteuttamiskelpoinen sijoituspaikka. Ratkaisussa on otettu huomioon seudun yhdyskuntarakenne ja maakunnan aluerakenne alueidenkäytön laajempänä kehyksenä.

Varsinais-Suomen liitto tukee vahvasti Oripään kuntaa tavoitteessa toteuttaa tämä biojalostamohanke Varsinais-Suomeen. Hanke on koko Suomen ja Itämeren suojelun kannalta kriittisen tärkeä ja se tulee toteuttaa kiireellisenä puhtaan siirtymän hankkeena.

§ 131

Lausunto ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmasta

VSLDno-2026-349

Ympäristöministeriö on pyytänyt lausuntoa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta 26.8.2026 mennessä.

Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelma (sosiaalinen ilmastosuunnitelma) on osa kansallista ja eurooppalaista ilmastopolitiikan kokonaisuutta, jossa keskeisenä tavoitteena on edistää vihreää siirtymää sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Suunnitelman laatiminen liittyy EU:n sosiaaliseen ilmastorahastoon (Social Climate Fund), jonka tarkoituksena on tukea haavoittuvassa asemassa olevia EU-kansalaisia ja yrityksiä, kun päästökauppa laajenee koskemaan tieliikennettä ja rakennusten erillislämmitystä (ETS2). Rahoituksen käyttöön saamiseksi jäsenvaltioiden edellytetään laativan sosiaalinen ilmastosuunnitelma, jossa kuvataan ne kansalliset toimenpiteet, joilla haavoittuvia kotitalouksia, mikroyrityksiä ja liikenteen käyttäjiä tuetaan siirtymässä.

Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma liitetään erillisenä kappaleena osaksi kansallista kumppanuussuunnitelmaa (NRP). Sosiaalista ilmastorahastoa (SCF) koskevaa suunnitelmaa koskevat lausuntokierrokset on toteutettu itsenäisesti, eikä SCF-suunnitelma tule lausuttavaksi osana NRP-suunnitelmaa koskevaa lausuntopyyntöä. Sosiaalista ilmastorahastoa koskeva suunnitelma hyväksytään EU-komissiossa erillisessä menettelyssä.

Suomen kansallisessa suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on

- lieventää päästökaupan laajentamisen aiheuttamia sosiaalisia vaikutuksia sekä
- ehkäistä energiaköyhyyttä ja liikenneköyhyyttä fossiilisten polttoaineiden käytön kustannusten kasvaessa.

Rakennussektorin toimenpiteet keskittyvät energiaköyhyyden vähentämiseen ja energiatehokkuuden parantamiseen sekä tiedon että investointien avulla.

- Rakennusten energianeuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille
- Asunto-osakeyhtiöille myönnettävät energia-avustukset
- Rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen suunnatut avustukset valtion tukemille vuokra-asuntoyhtiöille

Liikennesektorin toimenpiteillä pyritään vähentämään liikkumisen kustannusrasitetta ja parantamaan kestävien liikkumismuotojen saatavuutta erityisesti niillä alueilla ja käyttäjäryhmissä, joilla vaihtoehdot ovat rajalliset.

- Ahvenanmaan kutsuliikennejärjestelmä
- Yksityishenkilöille suunnattu henkilöauton romutuspalkkio
- Mikroyrityksille suunnattu raskaan kaluston hankintatuki
- Alueellisen joukkoliikenteen tuki
- Kutsuliikenteen tuki
- Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investointien tuki

Toimet kohdennetaan erityisesti niihin ryhmiin ja alueisiin, joihin kustannusvaikutuksen kohdistuvat voimakkaimmin. Tavoitteena on, että kotitalouksilla ja mikroyrityksillä olisi paremmat mahdollisuudet sopeutua muutokseen, esimerkiksi vähentämällä energiankulutusta, parantamalla energiatehokkuutta tai siirtymällä vähäpäästöisiin ratkaisuihin. Samalla suunnitelman tavoitteena on tukea rakenteellista muutosta kohti kestävämpiä energia- ja liikkumisen ratkaisuja.

Valmistelija/lisätiedot

Riikka Leskinen, toimialapäällikkö
etunimi.sukunimi@valonia.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää antaa Suomen ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelman luonnoksesta seuraavan lausunnon:

Toimenpide Rakennusten energiatehokkuusneuvonta kuluttajille ja mikroyrityksille (suunnitelman osio 2.1.1.1)

Uusi energianeuvontajärjestelmä on tavoitteiden kannalta perusteltu, koska se kohdistuu ryhmään, jota nykyinen perusneuvonta ei tavoita. Myös mikroyritysten huomioiminen neuvontaekosysteemeissä on myönteistä. Alueellisen yhteistyön onnistuminen edellyttää kuitenkin vahvoja alueellisia verkostoja sekä sitä, että rahoituksesta kohtuullinen osa kohdentuu alueille neuvonnan toteutumiseen.

Tarkoituksena on luoda uusi palvelukokonaisuus energiaköyhyyden lieventämiseksi. Suunnitelmaan sisältyy erityisryhmille suunnattuja materiaaleja ja digitaalista informaatio-ohjausta, mutta digitaalisen ohjauksen vaikuttavuus herättää kysymyksiä, koska juuri kohderyhmän digitaaliset taidot ovat usein heikot. Samalla on epäselvää, mistä kohderyhmä saa tukea sähköiseen asiointiin.

Toimenpide täydentää nykyistä energianeuvontaa, mutta ei korvaa sitä. Koska nykyisen neuvonnan rahoitus vuoden 2026 jälkeen on avoin ja toiminta-alueet poikkeavat uudesta mallista, päällekkäisten rakenteiden syntyminen on mahdollista. Samalla monia neuvontapalveluita on viime vuosien aikana vähennetty tai lopetettu. Muille ryhmille kohdennetun neuvonnan jatkuminen on tärkeää, sillä puolueettoman tiedon tarvetta on myös muilla kiinteistön omistajilla, kuin heikossa asemassa olevilla.

Toimenpide Energia-avustukset asunto-osakeyhtiöille (suunnitelman osio 2.1.1.2)

Varsinais-Suomen liitto katsoo, että toimenpide on tarpeellinen haavoittuvien alueiden taloyhtiöiden korjausten käynnistämiseen. Huomioitavaa, että taloyhtiöiden remonttien valmistelu ja päätöksenteko on hidasta ja vie toisinaan useitakin vuosia. Suunniteltu tuen myöntämisaika vuosina 2028–2032 on siihen nähden suhteellisen lyhyt. Suunnitelma ei sisällä kuvausta siitä, miten toimitaan, jos kiinteistöä ei kannata enää korjata suurten kustannusten vuoksi.

Toimenpide Alueellisen joukkoliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.4)

Varsinais-Suomen liitto pitää toimenpidettä kannatettavana ja kohdennusta tarkoituksenmukaisena. Tärkeää on kuitenkin huolehtia toimenpiteen lisäisyydestä sekä jatkuvuudesta.

Toimenpide Kutsuliikenteen tuki (suunnitelman osio 2.2.1.5)

Toimenpide on kannatettava. On erityisen tärkeää, että toteutukseen haetaan mahdollisimman pitkiä kokeiluja, sillä kutsuliikenteen onnistumisen kannalta asiakkaiden tavoittaminen, käyttötottumusten muutos ja vakiintuminen vie aikaa ja arvion liikenteen kannattavuudesta voi tehdä vasta pidemmällä aikavälillä.

Toimenpide Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit (suunnitelman osio 2.2.1.6)

Toimenpide on kannatettava ja siihen lisäisen rahoituksen kohdentaminen tärkeää. On korostettava, että niissä pienissä kunnissa, joissa joukkoliikenteen saavutettavuus on heikko, joukkoliikenteen tai kutsukyytien palvelutason sekä pyöräilyinfrastruktuurin kehittämistä tulee tarkastella yhtenä kokonaisuutena vahvan matkaketjuajattelun pohjalta. Pelkkä laadukas pyöräilyinfra, kuten hyvät pyöräpysäköintiratkaisut ja sujuvat yhteydet pysäkeille, ei johda käyttöön, jos joukkoliikenneyhteyksiä ei ole tarjolla. Siksi kehittämistoimissa on tärkeää huomioida myös oikea toteutusjärjestys ja palveluiden keskinäiset riippuvuudet.

Toimenpiteiden arvioidut vaikutukset (suunnitelman osio 3)

Rakennusten energiatehokkuusneuvonnan osalta (2.1.1.1) suunnitelmaan on määritelty varsin pieni tavoitettavien määrä (noin 12 000 vuosina 2027-31) suhteessa arvioituun energiaköyhien määrään / neuvonta.

Taloyhtiöiden avustuksen osalta tavoite 1 800 asunto-osaakeyhtiötä on suhteellisen pieni ongelman ratkaisemiseksi. (Edellinen rahoituskierrös kohdentui noin 8800 taloyhtiölle).

Suunnitellut toimet ovat päästöjen vähentämisen mittakaavassa pieniä, mutta toteutuessaan säästävät kohderyhmän energiakustannuksia ja ovat reilun siirtymän edistämisen kannalta olennaisia.

Muut huomiot suunnitelmaan ja toimenpiteisiin

Varsinais-Suomen liitto pitää suunnitelman toimenpiteitä kannatettavina ja kohdennuksia harkittuina, mutta esittää kuitenkin huolensa siitä, että korvataanko tällä laajamittaisesti aiempia rakennuksiin ja liikenteeseen kohdentuvia tukia. Tällöin saattaa muodostua esimerkiksi joukkoliikenteen tai pyöräilyn infran kehittämisen osalta alueita, joilla potentiaalinen käyttäjämäärä on merkittävä, mutta mahdollisuudet kehittää ratkaisuja silti vähäiset.

Toivomme, että rahoituksen kohdentamisessa tunnistetaan myös kasvavien alueiden potentiaali ja se, että heikossa asemassa olevia on myös suurissa kunnissa, jolloin toimien kustannushyöty ja tavoittavuus voi olla vankempaa. Näillä alueilla rahoituksella voidaan saada aikaan laaja-alaisia vaikutuksia, jotka tukevat sekä heikossa asemassa olevia, mutta samanaikaisesti myös kasvua, hyvinvointia ja työllisyyttä.

§ 132

Pyörämatkailun road show -hankkeen käynnistäminen

VSLDno-2026-357

Pyörämatkailun Road Show -hanke on saanut 22.6.2026 Lounais-Suomen elinvoimakeskuksesta sähköpostitse tiedon, että hanke on hyväksytty maaseuturahoitukseen (toimenpide: yhteistyöhankkeet, hankenumero 385666). Hankkeen päätoteuttajana toimii Valonia ja osatoteuttajana Turun AMK. Hanksuunnitelmassa on lisäksi varattu mahdollisuus muutaman kunnan osallistumiseen hankkeeseen. Toteutusalueena on Varsinais-Suomi ja joidenkin toimenpiteiden osalta myös Satakunta.

Pyörämatkailun Road Show -hankkeessa syvennetään Varsinais-Suomen ja Satakunnan alueellisten ja kuntien kehittämisorganisaatioiden yhteistyötä, yhteiskehittämistä ja vuoropuhelua kutsumalla kokoon vapaamuotoinen verkosto. Kehittämis- ja matkailuorganisaatioilla on yhteisiä intressejä, joiden edistämistä voidaan vauhdittaa yhteistyöllä. Mittavin kokonaisuus on ns. Road Show, jossa tarjotaan neuvontaa ja koulutusta yrityksille, kunnille ja muille toimijoille lähellä heitä. Road Show on paikallisten kanssa yhteistyössä järjestettävä tapahtumien sarja, jossa jalkaudutaan pienemmille paikkakunnille. Lisäksi kehitetään käytännönläheinen malli, jonka avulla maaseutukunnat ja paikalliset matkailutoimijat voivat hyödyntää olemassa olevaa kävijädataa omassa suunnittelussaan ja kehittämistyössään. Malli pilotoidaan yhdellä Varsinais-Suomen pyörämatkailureitillä ja siitä tuotetaan ohjeistus, jota muutkin kunnat voivat soveltaa hankkeen jälkeen itsenäisesti.

Hanke tukee erityisesti Varsinais-Suomen strategia 2040+ tavoitetta 13. Saaristo ja Varsinais-Suomen luonto- ja kulttuurikohteet ovat Suomen vetovoimaisin kestävä matkailun kokonaisuus. Tavoitteena on parantaa pyörämatkailun reitistöjä ja palveluita ja lisätä Varsinais-Suomen tunnettuutta eurooppalaisena pyörämatkailukohteena. Lisäksi hanke edistää osaltaan seuraavia Varsinais-Suomen strategian tavoitteita:

Tavoite 11. Yhteydet Varsinais-Suomesta länteen ovat Suomen kansainvälisen liikenteen ja huoltovarmuuden ytimessä.

Tavoite 3. Varsinais-Suomi on datavetoisen ja uusia datateknologioita hyödyntävän luovan ja vastuullisen liiketoiminnan edelläkävijä.

Tavoite 2. Varsinais-Suomessa entistä useampi pk-yritys tekee tuote- kehitystä ja T&K-menot nousevat miljardiin euroon vuodessa.

Hankkeen kesto on 1.9.2026–31.12.2028. Hankkeen kokonaisbudjetti on 307 190 euroa, josta Valonian/Varsinais-Suomen liiton budjetin osuus on 184 884 euroa. Valonian omarahoitusosuus on 18 488 euroa (10 %). Hankkeen rahoittajan osalta ei vielä ole tullut lisäselvityspyyntöjä, mutta se on mahdollista ja niiden myötä hanksuunnitelmaan ja budjettiin voi tulla muutoksia. Valonian budjettiin ei kuitenkaan odoteta suuria muutoksia. Hankkeelle perustetaan oma kustannuspaikka.



Valmistelija/lisätiedot

Riikka Leskinen, toimialapäällikkö
etunimi.sukunimi@valonia.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää

1. käynnistää Pyörämatkailun Road Show -hankkeen
2. perustaa hankkeelle kustannuspaikan, minne omarahotus siirretään vuosittain
3. että hankkeen tilivelvollinen on suunnittelujohtaja, joka myös allekirjoittaa hankkeeseen liittyvät sopimukset ja sitoumukset

§ 133

Varsinaissuomalaiset yritykset luonnon monimuotoisuuden tukijoina -hankkeen päättäminen

VSLDno-2024-393

Valonia toteutti 1.10.2024–31.1.2026 välisenä aikana Varsinaissuomalaiset yritykset luonnon monimuotoisuuden tukijoina -hankkeen.

Tavoitteena oli luoda valikoima toimintamalleja, joiden avulla pienetkin yritykset voivat osallistua luonnon monimuotoisuuden vaalimiseen paikallisesti. Hankkeessa haluttiin saattaa yhteen varsinaissuomalaisia pk-yrityksiä ja konkreettista luontotyötä tekeviä toimijoita kuten yhdistyksiä ja kuntia toteuttamaan konkreettisia yhteistyön pilotteja.

Hankkeessa saatiin konseptoitua erilaisia tapoja luontotoimijoiden ja paikallisten pk-yritysten luontoyhteistyölle. Laaditut yhteistyömallit (8 kpl) kiinnostivat eri toimijoita laajasti ja niistä saatiin paljon hyvää palautetta. Lisäksi laadittiin luontotoimijoiden listaus, joka helpottaa yritysten näkökulmasta yhteistyökumppanien löytämistä. Hankkeessa tuotettiin myös kattavat viestintäohjeet luontoyhteistyöstä kertomiseen. Merkittävän osan hankkeesta muodostivat myös konkreettiset yhteistyökokeilut yhteistyömallien pohjalta. Toteutettiin 3 erittäin onnistunutta yhteistyökokeilua, jotka dokumentoitiin perusteellisesti visuaalisuuteen ja samaistuttavuuteen panostaen. Dokumentointikonaisuutta täydennettiin myös yhdellä hankkeen ulkopuolisella kokeilulla. Kokeiluista sekä yhteistyömalleista viestittiin aktiivisesti niin video- kuin tekstimuodossa. Kaikki hankkeen materiaalit löytyvät verkkosivulta valonia.fi/hanke/varsinaissuomalaiset-yritykset-luonnon-monimuotoisuuden-tukijoina

Hanke tuotti uusia käytäntöjä luontotoimijoiden ja pk-yritysten yhteistyöhön ja alueelliseen ruohonjuuritason luontotyöhön. Hanke herätti paljon kiinnostusta ja sen opeista ja havainnoista on kerrottu monissa eri yhteyksissä ja tilaisuuksissa. Yhteydenottoja on tullut paljon myös hankkeen päättymisen jälkeen.

Varsinaissuomalaiset yritykset luonnon monimuotoisuuden tukijoina tuki osaltaan käytännönläheisesti jatkuvasti vilkastuvampaa keskustelua luontotoimien rahoitusvajeesta ja siitä, miten yksityistä rahoitusta saataisiin nykyistä vahvemmin tukemaan alueilla tapahtuvaa luontotyötä.

Hanke sai rahoituksen Alueiden kestävän kasvun ja elinvoiman tukemisen (AKKE) määrärahasta. Toteutuneet kustannukset olivat 53 441,57 euroa, josta Valonian omarahoitusosuus oli 16 032,47 euroa. Kustannuspaikalle jäi ylijäämää 2 673,43 euroa, joka johtui siitä, että ostopalveluita oli budjetoitua vähemmän sekä hankkeelta pois oikaistuista lomarahojen osuuksista.

Valmistelija/lisätiedot

Riikka Leskinen, toimialapäällikkö
etunimi.sukunimi@valonia.fi

Ehdotus



Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää

1. merkitä tiedoksi Varsinaissuomalaiset yrityksen luonnon monimuotoisuuden tukijoina -hankkeen tulokset
2. sulkea hankkeen kustannuspaikan 6069 ja siirtää 2 673,43 euron ylijäämän Valonian kustannuspaikalle 6010.

§ 134

Palveludatan laadun parantaminen -hankkeen päättäminen

VSLDno-2025-66

Lounaistieto toteutti Palveludatan laadun parantaminen -hankkeen ajalla 1.4.2025–31.12.2025.

Hankkeen tavoitteena oli Varsinais-Suomen palveluiden sijaintitiedon laadun parantaminen sekä Varsinais-Suomen kuntien tukeminen palvelutietojen ylläpidossa. Lisäksi hankkeen tavoitteena oli jatkokehittää Lounaistiedon ylläpitämää Varsinais-Suomen palvelupisteaineiston teknistä ylläpitoalgoritmia, jolla yhdistetään kahdesta tietokannasta saatava palveludata yhdeksi helposti käytettäväksi paikkatietoaineistoksi.

Hankkeessa parannettiin Varsinais-Suomen palvelupistetietojen laatua ja käyttökelpoisuutta. Digi- ja väestötietoviraston ylläpitämässä julkisten palvelujen palvelutietovarannossa olevia koulujen, päiväkotien ja kirjastojen tietoja verrattiin kuntien omilla verkkosivuilla oleviin tietoihin. Vertailun havaintojen pohjalta kunnille koottiin käytännön ohjeet palvelutietojen parempaan ylläpitoon. Lisäksi hankkeessa selvitettiin palvelupisteaineiston automaattisen tuotanto- ja päivitysprosessin nykytila, sekä tehtiin prosessiin korjauksia.

Hankkeessa syntyi myös konkreettisia välineitä palvelupistetiedon hyödyntämiseen. Kunnille ja hyvinvointialueelle laadittiin kolme käytännön esimerkkiä siitä, miten palvelupisteaineistoa voidaan käyttää QGIS-paikkatieto-ohjelmassa saavutettavuuden, lähimmän palvelun ja palvelujen keskittymisen tarkasteluun. Hankkeen tuotokset julkaistiin Lounaistiedon verkkosivuilla ja toimitettiin suoraan kunnille sekä hyvinvointialueelle. Tulokset parantavat palvelutiedon käytettävyyttä suunnittelussa ja tukevat tiedolla johtamista myös hankkeen päättämisen jälkeen.

Hankkeen toteutuneet kokonaiskustannukset olivat 22 503,62 euroa, josta rahoittajan hyväksymiä kustannuksia oli 20 828,69 euroa. AKKE-rahoituksen osuus hyväksytyistä kustannuksista oli 14 580,08 euroa, ja hankesuunnitelman mukainen omarahoitusosuus 7 194,00 euroa. Hankkeen kustannuspaikalle kertyi alijäämää 729,54 euroa. Alijäämä johtui hankehenkilöstön hankekaudella pidetyistä vuosilomapäivistä, jotka oli ansaittu ennen hankkeen käynnistymistä ja olivat näin ollen tukielvottomia.

Valmistelija/lisätiedot

Malla Rannikko-Laine, edunvalvontajohtaja
Antti Vasanen, tietopalvelupäällikkö
etunimi.sukunimi@varsinais-suomi.fi

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus päättää



-
1. merkitä tiedoksi Palveludatan laadun parantaminen -hankkeen tulokset ja
 2. sulkea hankkeen kustannuspaikan 7057 sekä kattaa alijäämän 729,54 euroa Lounaistiedon kustannuspaikalta 7013.

§ 135

Aluesuunnittelujaoston 15.6.2026 antamat lausunnot ja käsittelemät asiat

Aluesuunnittelujaoston 15.6.2026 pöytäkirja:

- Lausunto Koski TL:n ja Marttilan Riuttamäen tuulivoimahankkeen ympäristövaikutusten arviointiohjelmasta
- Lausunto Kuloisten risteys sillan asemakaavanmuutoksesta
- Lausunto Uudenkaupungin Koiviston ranta-asemakaavasta
- Lausunto Uudenkaupungin VIII kaupunginosan kortteleiden 23 ja 37 asemakaavasta
- Suunnittelujohtajan lausunto Skarta Energy Kurajoki Oy:n aurinkovoimahankkeen sekä sähkönsiirron (Salo) YVA-soveltamistarpeesta

Lausuntopyynnöt, jotka eivät anna aiheutta Varsinais-Suomen liiton lausunnon antamiseen:

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan verojaosto: HE merituulivoiman kiinteistö- ja tuloverotusta koskevasta lainsäädännöstä (196/14.4.2026)

Liikenne- ja viestintäministeriö: FlixBus Estonia OÜ:n reittiliikennelupa reitillä Vaasa-Varsova (249/8.5.2026)

Loimaan kaupunki: Teollisuustien eteläpuolen ja jätevedenpuhdistamon länsipuolen aurinkoenergian asemakaavan muutos (269/21.5.2026)

Lounais-Suomen elinvoimakeskus: Tiesuunnitelma Maantien 192 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä välille Tanilantie-Poikkitie, Masku ja Raisio (158/26.3.2026)

Lounais-Suomen elinvoimakeskus: Tiesuunnitelma Maantien 204 parantaminen rakentamalla jalankulku- ja pyöräilyväylä Turussa välille Paattistentie-Tortinmäki (212/27.4.2026)

Maa- ja metsätalousministeriö: Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi vesitalouden tietovarannosta (188/10.4.2026)

Maanmittauslaitos: Caruna Oy:n Valkojannummi-Paimio 2 x 110 kV -voimansiirtojohtoon lunastuslupa-asia (215/28.4.2026)

Museovirasto: Turun vanhan asemakaava-alueen muinaisjäännöksen kajoamislupahakemus (264/13.5.2026)

Oikeusministeriö: Työryhmän mietintö: Väliaikainen poikkeaminen vesivoimalaitoksen lupamääräyksistä sähköjärjestelmän tasapainottamiseksi (281/25.5.2026)

Paraisten kaupunki: Paraisten Nauvon Nötön ja Träskholmin ranta-asemakaavanluonnos (163/26.3.2026)

Paraisten kaupunki: Paraisten Lilltervon Nygrannasin ranta-asemakaava (175/9.4.2026)

Paraisten kaupunki: Aililan ranta-asemakaava Paraisten Lemlahdessa (250/8.5.2026)

Paraisten kaupunki: Havstorpian ranta-asemakaava Houtskarinn Medelbyssä (254/8.5.2026)

Paraisten kaupunki: Aurinkorinteen ranta-asemakaava Paraisten Lemlahdessa (258/12.5.2026)

Salon kaupunki: Santalan Betoni Oy:n Salon Leskisen metsän louhosalueen yhteiskäsittelylupahakemus (198/15.4.2026)

Salon kaupunki: Salon kaupungin rakennusjärjestysehdotus (261/12.5.2026)



Salon kaupunki: Salon Sepeli Oy:n Mölkärin yhteiskäsittelylupahakemus (262/12.5.2026)
Salon kaupunki: Vaskion ampumaradan ympäristölupa (283/26.5.2026)
Suomen ympäristökeskus: Latvian merialuesuunnitelman muutosten ympäristövaikutusten arviointi (164/27.3.2026)
Suomen ympäristökeskus: Suomen tarve osallistua Riianlahdelle suunniteltavan Viron Liivi Bay -merituulivoimapuiston laajennusalueen YVA-menettelyyn (277/25.5.2026)
Suomen ympäristökeskus: Ruotsin Oskarshamnin kunnan energiantuotantoon liittyvän asemakaavan YVA-menettely (291/27.5.2026)
Turun kaupunki: Turun Suurpääkatu-Karvataskunkatu asemakaava (213/27.4.2026)
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes: Lesel Oy:n Salon Kalkkisilta-kaivospiirin kaivosluvan lupamääräysten tarkistaminen (210/27.4.2026)
Uudenkaupungin kaupunki: Uudenkaupungin Kittilän ranta-asemakaavanmuutosluonnos (226/5.5.2026)
Uudenkaupungin kaupunki: Uudenkaupungin Pamprinniemen ranta-asemakaava (228/6.5.2026)
Ympäristöministeriö: Hallituksen esitysluonnos laiksi eräiden valtion omistamien alueiden muodostamisesta soidensuojelualueiksi annetun lain muuttamisesta (193/14.4.2026)
Ympäristöministeriö: Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden osallistumis- ja arviointisuunnitelma (282/26.5.2026)

Ilmoitukset Varsinais-Suomen liiton luottamustoimielimien päätöksistä ovat olleet nähtävillä pöytäkirjojen tarkastusten jälkeen [liiton verkkosivuilla](#).

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus merkitsee maankäyttöjaoston pöytäkirjan 15.6.2026 tiedoksi eikä käytä kuntalain § 92 mukaista otto-oikeuttaan.



§ 136

Viranhaltijapäätökset

Salassapidettävät tiedot poistettu.

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja

Maakuntahallitus merkitsee viranhaltijoiden päätöspöytäkirjat tiedoksi eikä käytä kuntalain § 92 mukaista otto-oikeuttaan.

§ 137

Tiedoksi annettavat asiat

Etäkuuleminen: Maakuntalentojen selvitysryhmä

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne asetti kehysriihipäätöksen mukaisesti [selvitysryhmän](#) valmistelemaan mallin, jolla pitkällä aikavälillä järjestetään maakuntien lentoyhteydet. Selvitysryhmä kutsui asettamispäätöksen mukaisesti kuultaviksi alueiden edustajia lentoasemapaikkakunnilta 23.6.2026.

Turun kaupungin ja Varsinais-Suomen liiton kirjallinen vastaus annettuihin kysymyksiin:

1. Miten päästään markkinaehtoiseen liikenteeseen?

Valtio kantaa vastuuta Suomen liikenneverkosta.

Lentoasemaverkosto on osa Suomen liikenneinfran kokonaisuutta ja valtion tulee sitä ylläpitää.

Lentoliikennepalvelujen tulee syntyä pitkällä aikavälillä markkinaehtoisesti. Lentoasemaverkosto muodostaa alustan ensisijaisesti kaupallisille lentoliikennepalveluille. Turun lentoaseman lennot ovat markkinaehtoista liikennettä.

2. Millä keinoilla vähentäisitte maakuntalentojen kuluja valtiolle julkisen talouden tilanne huomioon ottaen?

Ensisijaista on kehittää kenttiä, joilla on edellytyksiä markkinaehtoiseen liikenteeseen. Jos ja kun valtio rahoittaa ostoliikennettä, valinnat pitää tehdä todennettavissa olevan kysynnän (matkustajamäärät, yrityspohja) tai kysyntäpotentiaalin perusteella. Kaikessa valtion ostoliikenteessä tulee arvioida liikenteen merkitystä hallitusti palvelutasomäärittelyn kautta.

Hajautettu lentoasemaverkosto lisää koko järjestelmän resilienssiä. Turun lentoasema on HKI-Vantaan varakenttä monelle lentoyhtiölle ja Helsinki-Vantaan lisäksi toinen Suomen TEN-T ydinverkon kentistä.

Kentällä tulee olla kehitysnäkymää. Varsinais-Suomen maakuntakaavassa on suunniteltu runsaasti mahdollisuuksia Turun lentoaseman ja sitä ympäröivän yrityskeskittymän kehitykseen. Mukana on kentän kehittämisen osalta esim. varaus kiitoteiden pidentämiselle. Myös MAL-seutusuunnittelussa lentoaseman seutu nähdään potentiaalisena yrityskeskittymänä. Varsinais-Suomen tuoreessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on nähty mahdollisuutena Turun ja lähikenttien välisten lentoyhteyksien sähköistäminen (Helsinki, Maarianhamina, Tukholma, Kööpenhamina ja Riika).

Turun lentoaseman ovat pääosin kansainvälisiä lentoja ja matkamäärät ovat voimakkaassa kasvussa. Vuoden 2026 ensimmäisen neljänneksen aikana Turun matkustajamäärä on kasvanut yli 60 % edellisvuodesta, kun Finavian kaikilla kentillä kasvu keskimäärin 8 %. Koronaa edeltävää tasoa ei ole vielä saavutettu (450 000 matkaa/v.), mutta kasvuvauhti on nopea (vuonna 2025 280 000 matkaa/v.). Kansainvälisten reittien matkustajamäärissä olemme Suomen 4. suurin kenttä Helsinki-Vantaan, Rovaniemen ja Kittilän jälkeen.

Turun lentoaseman suorassa vaikutuspiirissä noin tunnin matkan päässä asuu yli 0,5 miljoonaa ihmistä ja Turun lentoaseman kautta kulkee lähes 0,3 milj. matkustajaa vuosittain. Merkittävä kohderyhmä lentoasemalle ovat työmatkustajat, esimerkiksi telakkateollisuutta palvelevalla Turku-Gdansk -lentoreitillä kulkee yli 100 000 matkustajaa vuosittain. Osaavan työvoiman houkuttelussa yli puolet seudun yrityksistä katsoo lentoliikenteen tuoman veto- ja pitovoiman olevan välttämätöntä tai tarpeellista. Suomen kauppakamarit tutkivat v. 2024 maakuntakenttien aluetaloudellisia vaikutuksia ja Turun lentoaseman aluetaloudelliset vaikutukset olivat kaikkein merkittävimmät, jopa 7,7 miljardia euroa. Selvityksen mukaan lentoliikenne katalysoi seudulle 21 320 työpaikkaa. Kansainvälistä kauppaa harjoittavien yritysten liikevaihdosta on lentoliikenneriippuvaista 89 prosenttia. Erityisen riippuvaisia lentoliikenteestä ovat kemiateollisuus sekä matkailu ja koneteollisuus. Työmatkustuksen lisäksi Turun lentoasemalta on vapaa-ajanmatkustusta (n. 50/50).

3. Tärkeimmät mitattavissa olevat 3 kriteeriä ostoliikenteen käyttämiselle, mikäli valtiolla olisi edellytyksiä hankkia sitä (esim. matka-aika, täyttöaste, etäisyys lähimmälle markkinaehtoiselle lentoasemalle, vaihtoehtoiset kulkuyhteydet jne.)

Täyttöaste: Todennettu tai palvelutasomäärittelyn mukaan arvioitu potentiaali.

Kaikki Turun lentokentän kaupallinen liikenne on markkinaehtoista ja perustuu matkustajakysyntään. Lentojen täyttöasteet ovat yhtiöille kannattavia ja uusia kansainvälisiä reittejä on avattu vuoden sisällä kolme.

Suomen ja alueen kilpailukyky: Lentoyhteydet on nähtävä perusinfrastruktuurina kuten tiet, satamat ja raideliikenne. Suomen saavutettavuus on sijaintimme takia hankala ja jäämme matka-aika- ja kustannusvertailuissa jälkeen vastaavan kokoisista kaupungeista Keski-Euroopassa. Suomen ei tule itse pidentää matka-aikaa keskittämällä lentoliikenne vain Helsinkiin. Elinkeinoelämällä kansainvälinen saavutettavuus lentoteitse on äärimmäisen tärkeää.

Kaiken lentoliikenteen siirtäminen Helsinki-Vantaalle tarkoittaisi osalle yhteyksistämme matka-ajan tuplaantumista (erityisesti Pohjoismaat), jolla olisi merkittävä negatiivinen vaikutus työmatkustuksen tarpeisiin sekä vapaa-ajan matkustuksen kasvuun, toisin sanoen kilpailukykyymme. Turun näkökulmasta matkustaminen Helsinki-Vantaan kautta edellyttää usein 4–5 tunnin lähtövalmistelua ennen lentoa, mikä pidentää kokonaismatka-aikaa ja heikentää käyttökokemusta merkittävästi. Lisäksi matkustuksen hiilijalanjälki kasvaisi näissä tapauksissa merkittävästi.

Huoltovarmuus: Ulkorajavalvonnan, viranomaistyön ja kriisivalmiuden ylläpito ja parantaminen on välttämätöntä.

Rajavartiolaitoksen toiminta Turun lentoasemalla on olennainen osa Suomen ulkorajavalvontaa, viranomaisyhteistyötä ja kriisivalmiutta. Rajavartiolaitoksen vartiolentueen lisäksi Turun lentoasemalla toimii Finnheims-sairaankuljetuskopteri. Lisäksi Ilmavoimilla oma alue/tukikohta Turun lentoasemalla. Sotilasilmailun ja huoltovarmuuden kannalta Suomen läntiset kentät ovat tärkeitä.

Turussa 24.6.2026

Edunvalvontajohtaja Malla Rannikko-Laine, Varsinais-Suomen liitto

Liikennekehitysjohtaja Sirpa Korte, Turun kaupunki

Vaihemaakuntakaavan luonnos nähtävillä 30.9.2026 asti

Vesien ja voimien vaihemaakuntakaavan luonnos on nähtävillä 10.8.–30.9.2026, jolloin kaikilla osallisilla on mahdollisuus tutustua aineistoon ja esittää mielipiteitään.

Vaihemaakuntakaava on koko maakuntaa koskeva suunnitelma, joka ohjaa alueidenkäyttöä pitkällä aikavälillä. Tässä kaavassa tarkastellaan erityisesti vesistöihin ja energiantuotantoon liittyviä kysymyksiä. Nyt nähtäville tuleva luonnos on valmisteluvaiheen aineisto, josta kerättävä palaute huomioidaan kaavan jatkotyössä.

Nähtävilläoloa täydentävät seutukohtaiset vuorovaikutustilaisuudet eri puolilla maakuntaa (klo 17–19) on aloitettu Turun seudulta (18.8.) ja Loimaan seudulta (19.8.). Tulevat tilaisuudet:

- Vakka-Suomi 26.8. (Monitoimijatalo Wintteri)
- Turunmaa 1.9. (Paraisten kaupungintalo)
- Salon seutu 2.9. (Salon IoT Campus)

Kaava-aineisto on kokonaisuudessaan nähtävillä [Varsinais-Suomen liiton verkkosivuilla](#).

Eurooppa-foorumi 26.–28.8.2026

Turussa järjestettävä Eurooppa-foorumi kokoaa jälleen yhteen yhteiskunnallisia vaikuttajia, päättäjiä, asiantuntijoita ja kansalaisia keskustelemaan Euroopan tulevaisuudesta sekä Suomen roolista Euroopassa. Varsinais-Suomen liitto osallistuu tapahtumaan aktiivisesti. Liitto järjestää perjantaina 28.8. klo 10-10.45 yhdessä Uudenmaan, Pirkanmaan ja Päijät-Hämeen kanssa paneelikeskustelun, jossa keskustellaan Suomen rajat ylittävistä yhteyksistä Pohjolaan ja Baltiaan. Turun kaupunginteatterin Sopukassa Keskustelussa panelisteina toimivat Elinkeinoelämän keskusliiton toimitusjohtaja Minna Helle, liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja, kansanedustaja Jouni Ovaska, Helsingin pormestari Daniel Sazonov ja Varsinais-Suomen maakuntahallituksen puheenjohtaja, kansanedustaja Ville Valkonen.

Länsirata-ilta Varsinais-Suomen päättäjille ja vaikuttajille 14.9.2026 klo 17.30

Varsinais-Suomen liitto järjestää yhdessä Turun, Salon, Turun kaupunkiseudun, Turun kauppakamarin ja Varsinais-Suomen Yrittäjien kanssa Länsirata-illan maakunnan päättäjille ja vaikuttajille. Tilaisuudessa käydään läpi hankkeen ajankohtainen tilannekuva, tulevat vaiheet sekä keskustellaan Länsiradan merkityksestä Varsinais-Suomen, kasvukolmion ja koko Suomen saavutettavuudelle, kilpailukyvyille ja kasvuille. Tilaisuus tarjoaa mahdollisuuden yhteiseen keskusteluun hankkeen etenemisestä ja sen alueellisista vaikutuksista.

Ehdotus

Esittelijä: Jyri Arponen, maakuntajohtaja



Maakuntahallitus merkitsee tiedoksi annettavat asiat tiedoksi.