

SATAKUNNAN TAVOITTEET VALTION KEHYSBUDJETTIIN 2018-2021 JA VALTION VUODEN 2018 TALOUSARVIOON



BUDJETTITAVOITEMUISTIO

Satakuntaliitto on laatinut budjettitavoitemuistion valtion seuraavan vuoden talousarviovalmistelua varten maakunnan kansanedustajien ja liiton edunvalvonnan käyttöön. Siihen sisällytetään Satakunnalle keskeisiä tavoitteita ja hankkeita, jotka edellyttävät määrärahavaroja tai muita toimenpiteitä budjettivalmistelun yhteydessä. Tavoitteiden edistäminen on useimmiten monivuotista ja monivaiheista sekä monien eri toimijoiden yhteistyön tulosta. Niiden laatimisessa on otettu huomioon maan hallituksen kärkihankkeita tukevat tavoitteet.

Suomen hallituksen kärkihankkeet:

- työllisyys ja kilpailukyky
- osaaminen ja koulutus
- hyvinvointi ja terveys
- biotalous ja puhtaat ratkaisut
- digitalisaatio, kokeilut ja normien purkaminen sekä
- liikenneverkon korjausvelan pienentäminen
- aluehallinto- ja sote-uudistus

SATAKUNNAN TAVOITTEET VALTION KEHYSBUDJETTIIN 2018-2021 JA VALTION VUODEN 2018 TALOUSARVIOON

Suomi tarvitsee Satakunnan

Satakunnan osuus Suomen viennistä on 6,9 % (vrt. väestöosuus 4,1 %) ja viennin arvo maakunnista 4. korkein (v. 2014). Satakunnan viennin arvo on kohonnut vuosien 2000 ja 2015 välillä 42 %, kun koko maassa se on kasvanut noin 10 %. Satakunnan ulkomaankaupan vahvuutta kuvaava avoimuusindeksi (teollisuuden vienti/BKT, v. 2014) on 53 % eli puolitoistakertainen maan keskiarvoon verrattuna. Satakunnan viennin rakenne on erittäin hyödykepainotteinen eikä sitten perustu monesti laskennalliseen transito- tai pääkonttoritoimintaan.

Satakunnan osuus Suomen teollisuuden työpaikoista on 6,1 %, eli puolitoistakertainen väestöosuuteen nähden. Teollisuus on tärkeä, koska sen työn tuottavuus on keskimäärin palvelualoja huomattavasti korkeampi. Siten teollisuudella on merkittävä asema hyvinvoinnin luomisessa väkiluvultaan pienessä maassa. Satakunnan teknologia- ja kemiallisen metsäteollisuuden tuotannon osuus on jopa noin kymmenys koko Suomesta. Myös mm. elintarvike- ja kemian-teollisuuden osuus on väestöosuutta korkeampi. Satakunnan teollinen rakenne on maan monipuolisimpia ja teollisuuden osuus arvonlisäyksestä on 25 %, mikä on selvästi maan keskiarvoa korkeampi. Teollisuuden ja sen toimintaympäristön investointitaso on korkea, ja tiedossa olevat ajankohtaiset investoinnit ovat miljardiluokkaa. Esimerkiksi vuonna 2014 maakunnan investointien arvo kohosi yli viidenneksen, kun taas valtakunnallisesti se laski hieman. Tämä kertoo mm. yritysten lujasta uskosta alueen tulevaisuuteen ja on osa Satakunnassakin meneillään olevaa positiivista rakennemuutosta.

Satakunnan elinkeinoelämä tarvitsee koulutusta, tutkimusta ja sujuvat yhteydet turvatakseen ammattitaitoisen työvoiman saannin, tuotteiden kilpailukykyisen kehittämissympäristön sekä kuljettamisen infrastruktuurin – niin tiedonsiirron kuin ihmisten ja tavaroidenkin liikkumisen kannalta.

Satakunnan elinkeinoelämä rahoittaa oman maakunnan ohella myös muun Suomen hyvinvointia vahvan teollisen perustan ja sen kautta syntyvän vientiylijäämän ansiosta. Siksi Satakuntaan sijoittaminen edesauttaa myös koko Suomen hyvinvointia.

Työllisyys ja kilpailukyky, liikenneverkon korjausvelan pienentäminen

Valtatie 8 Turku-Pori parannus on Satakunnan tärkein hanke liikennejärjestelmän kehittämisessä. Tie on merkittävä tavara- ja työmatkaliikenteen väylä. Yhteysväli on vilkasliikenteinen ja tieosuuden turvallisuus on pääteiden huonoimpia. Tie ei ensimmäisen vaiheen toimenpiteidenkään jälkeen vastaa valtateille asetettuja palvelutasovaatimuksia. Parannustoimia on viipymättä jatkettava kehittämissuunnitelmassa priorisoitujen kohteiden toteutuksella.

Yhteysvälin kehittämissuunnitelmassa seuraavan 10 vuoden aikana toteutettaviksi kohteiksi on priorisoitu:

- Musa-Käppärä (Laani – Ruutukuoppa) 2+2 kaistaa 3,5 milj. €
- Laitilan eritasoliittymä toimenpiteineen 23 milj. €
- Eurajoen eritasoliittymä toimenpiteineen 17 milj. €
- pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä 2 milj. € ja kävely/pyöräily 2 milj. €
- raskaan liikenteen palvelualueet yhteistyössä yritysten kanssa sekä laatupysäkit 0,8 milj. €

Lisäksi vuoden 2025 jälkeiseen aikaan on listattu 100-120 M€:n edestä kohteita, joista 92 milj.€ kohdistuu Satakunnan hankkeisiin. Näiden kohteiden suunnitteluvalmiutta tulee lähteä nostamaan osana jatkuvaa liikennejärjestelmäsuunnitelmatyötä.

Pori-Tampere –radan tasoristeysten poisto

Pori-Tampere –Helsinki –henkilöraide liikenteen matka-ajan lyhentämiseksi alle 3 tuntiin on radan tasoristeykset on poistettava, siltoja uusittava sekä parannettava radan turvalaitteita, ohjausjärjestelmää ja ratageometriaa (kokonaiskustannusarvio n. 100 M€, osatoimenpiteet 1-30 M€).

- Turvallisuuden kannalta kiireellisimmät poistettavat tasoristeykset Satakunnan rataosuudella ovat Peipohja, Haistila, Kurittu ja Tattara. Merstolan tasoristeys Harjavallassa tulisi korvata jo suunnitellulla alikululla. Ulvilan kohdan tasoristeysten poisto vaikuttaisi myönteisesti myös valtatie 2 liikennekäytävän turvallisuuteen ja maankäyttöön.

Henkilöliikenteen aloittaminen Rauma-Kokemäki –rataosuudella

Merkittävien yritysinvestointien (n. 600 M€) ansiosta Raumalle on arvioitu syntyvän noin 500 uutta työpaikkaa. Rautatien henkilöliikenteen uudelleenkäynnistäminen helpottaisi työssäkäyntiä, sekä parantaisi myös merkittävästi Raumalla toimivien koulutusyksiköiden kehittymismahdollisuuksia ja matkailua seudulla. Valtion budjettiin tulee varata määräraha jatkosuunnittelua varten.

- Henkilöliikennettä varten rataosan suurin nopeus tulee nostaa tasoon 100-140 km/h (nykyisin 90-100 km/h). Tämä edellyttää joitakin ratamuutoksia. Karkea kustannusarvio muutoksille on 0,5 - 1,0 M€ (riippuen pa. sähköradan muutostöistä).
- Liikennöinnin aloittaminen edellyttää vielä jatkosuunnittelua, jossa varmistetaan kaluston saatavuus sekä tarkennetaan ja ratkaistaan toimenpiteet huollon tarvitsemista tilaisuuksista, liikenteen operoinnista, seisakkeista, kustannusten jaosta ja tavaraliikenteen sujuvuudesta.

VT 2 liikennekäytävän jatkosuunnittelu

Valtatien 2 Pori-Harjavalta –yhteysvälin nelikaistaistamisesta tulee laatia ajantasainen suunnitelma. Valtion budjettiin tulee varata määräraha suunnittelua varten.

- Kokemäenjokilaaksossa on yksi Suomen isoimmista raskaan teollisuuden keskittymistä. Teollisuus, Porin satama ja alueen kaupungit muodostavat kiinteän kokonaisuuden, joka sijaitsee nauhamaisesti Kokemäenjokea seuraavan valtatie 2 varrella. Valtatien riittävä kapasiteetti on edellytys toimivalle liikennejärjestelmälle.
- Suunnitelma ratkaisisi liikennejärjestelyjen lisäksi myös muita maankäytöllisiä ja kuntien kaavoitukseen liittyviä kysymyksiä.

Liikenteen korjausvelka

Talousarviovaroja tulee kohdentaa Satakunnan alueen kiireellisiin parannuskohteisiin, joita on priorisoitu mm. Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

- Tarve lisäresursseille Satakunnan tieverkon ja paino-rajoitteisten siltojen ylläpitoon ja perusparantamiseen on huomattava.
- Satakunnan alueen yrityselämän kehittymisedellytysten turvaaminen vaatii investointeja liikenneinfraan ja –turvallisuuteen. Alemman asteisen tieverkon kunnossapito on merkittävää erityisesti maakunnan elintarvike- ja biotalouden kannalta.

Työllisyys ja kilpailukyky, biotalous ja puhtaat ratkaisut, kokeilut

Pori-Parkano-Haapamäki (PPH) –rata tulee vaiheittain ottaa uudelleen käyttöön kaasukäyttöisten veturien kokeilualustana ja Suomen tavaraliikenteen poikittaisyhteytenä. Budjettiin tulee varata määräraha käyttöönoton ja kokeilun jatkoselvitystä varten.

- Kaasuvetureiden käyttö on dieselvetureiden käyttöä kustannustehokkaampaa ja sähköistämättömien ratayhteyksien tulevaisuuden käyttövoimaratkaisu.
- Kaasuvetureiden käyttö on myös ympäristöystävällisempää, päästöt vähenevät LNG:n ja vielä enemmän biokaasun (LBG) käytön myötä. Kaasun liikennekäytöllä on merkittävä rooli Suomen ja EU:n ilmasto-, energia- ja liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- Kaasuvetureiden käyttöönotossa PPH-rata olisi hyvä pilottikohde Porin LNG-terminaalin läheisyyden vuoksi. Ratayhteysvälin toisessa päässä on rakentumassa biokaasutuotantoa Metsä Groupin biotuotetehtaan ja Jyväskylän Mustankorkea Oy:n myötä.
- LNG:n käyttö on merkittävää biokaasun käytön ja tuotannon kasvulle ja sen myötä koko biotalouden kasvulle.

Työllisyys ja kilpailukyky, osaaminen ja koulutus, kokeilut ja normien purkaminen

Satakunnan teollisuuden kasvuohjelma - Teollisuuspilotti on Satakunnan elinkeinoelämän ja keskeisten julkisten toimijoiden yhteistyössä valmisteleva uudentyyppinen vuorovaikutusprosessi maakunnan toimijoiden ja keskushallinnon ministeriöiden välillä.

Satakunta kutsuu ministeriöt ja virastot mukaan Teollisuuspilotin yhteiseen kehittämistyöhön teollisuuden kilpailukykyyn kehittämiseksi ja kasvun luomiseksi.

Teollisuuspilotin kärkihankkeita ovat mm.:

- *Teollisuuspuistot innovaatioalustana*
 - Luodaan ja testataan mallia, miten teollisuuspuistot toimivat kasvua lisäävänä ja kilpailukykyä parantavana, uuden liiketoiminnan ja pk-yrittäjyyden ja start upien kasvuympäristönä (yhteistyöministeriö TEM)
- *Teollisuuspuistot toimintaympäristönä*
 - Kehitetään kasvua mahdollistavia, teollisuuspuistot yhteen kytkeviä älykkäitä logistisia ratkaisuja (yhteistyöministeriö LVM ja LiVi)
 - Tiivistetään ympäristöalan kehityskumppanuutta ja dialogia teollisuuteen liittyvissä ympäristökysymyksissä (yhteistyöministeriö YM)
 - Edistetään off-grid kaasutalouden kehittämistä (yhteistyöministeriöt MMM, YM, TEM, LVM, LiVi)
- *Teollisuuspuistot työelämän uudistajana*

- Räättälöidyn erikoiskoulutuksen ja joustavien opintopolkujen mahdollisuuksien tarkastelu osana yritysten osaamistarpeiden ennakointia (yhteistyöministeriö OKM)

Meriteollisuus - sinisen kasvun mahdollisuuksien hyödyntäminen

Teollisuuden kasvuohjelmaan sisältyy myös sinisen kasvun mahdollisuuksien hyödyntäminen. Merielinkeinojen osaamisen, innovaatioiden ja kilpailukyvyn vahvistamiseksi valtion tulee budjetissaan osoittaa resursseja meri- ja telakkateollisuuden kehittämislinjausten kokoamiseen uudeksi kansallisen tason strategiaksi. Satakuntaliitto voi koordinoita kehittämislinjausten laadintaa yhteistyössä kansallisen ja maakuntatason toimijoiden kanssa.

- Sinisen kasvun mahdollisuuksien hyödyntäminen edellyttää elinkeinoelämän, tutkimus- ja koulutusorganisaatioiden sekä kuntien ja viranomaisten yhteisiä strategisia tavoitteita ja kehittämislinjauksia.
- Meriteollisuus 2020 – kilpailukykyryhmän raportti (2013) sisältää kansallisen tilannekuvan, mutta sen päivitys meriklusterin muuttuneessa toimintaympäristössä on tarpeen.
- Myös mm. merialuesuunnittelu tulee kytkeä strategiseksi työkaluksi meri- ja telakkateollisuuden kehittämistyölle, sillä meren hyvä tila on perusta kestäväälle siniselle kasvulle.

Osaaminen ja koulutus

Satakunnan korkeakoululaitoksen toiminnallinen ja rahoituksellinen asema on turvattava ja niiden tiivistyvää yhteistyötä on tuettava.

- Satakunnan korkeakoulut osallistuvat aktiivisesti alueen TKI-toimintaan, ovat uuden tiedon tuottajia, kansainvälistymisen laadun turvaajia, osaamisen juurruttajia ja toimivat valituilla alueilla innovaatiotoiminnan vetureina.
- Valtaosa valmistuneista työllistyy omaan maakuntaan, mikä osoittaa korkeakoulutuksen tarpeellisuuden Satakunnassa.
- Päätettäessä yliopistokeskuksille korvamerkityn perusrahoituksen suuruudesta tulevien vuosien osalta tulee huomioida yliopistokeskusten alueellinen merkitys. Yliopistokeskusten toimintaedellytyksiä ei tule heikentää nykyisessä tilanteessa miltään osin.

Maakunnan toisen asteen koulutuksen mahdollisuuksia on edistettävä, jotta ammatillinen koulutus pystyy entistä paremmin vastaamaan työelämän muuttuviin tarpeisiin ja uuden työvoiman kouluttamiseen.

- Satakunnan teollisuuden ja palveluliiketoiminnan uudistuminen edellyttää olemassa olevan ammattityövoiman lisä- ja uudelleen koulutusta sekä nuorisoasteen ammatillisen koulutuksen kautta uuden osaavan työvoiman kouluttamista.

Hyvinvointi ja terveys, biotalous ja puhtaat ratkaisut

Valtion budjetissa tulee osoittaa Metsähallitukselle rahoitus Selkämeren kansallispuiston kehittämistä, saavutettavuutta ja hoitoa varten. Säpin sataman kunnostamiseen on osoitettava erillisrahoitus valtion budjetissa.

- Selkämeren kansallispuisto on profiloitunut ulkomeren kansallispuistona, jonka suosituimpia käyntikohteita ovat majakkasaaret.
- Säpin majakkasaari on yksi kansallispuiston kärkikohteista ja sen kävijämäärä voi kestävästi nousta noin 10 000 kävijään. Kasvua rajoittaa satama, laituri- ja kapasiteettia on liian vähän ja se on yrittäjien järjestämää liikennöintiä varten liian matala.
- Säpin sataman kunnostaminen on tarpeellista myös yleisen meriturvallisuuden kannalta. Kunnostaminen palvelisi viranomaisia pelastus- ja avustustoiminnan kannalta mm. tulipalo-, sairaankuljetus- ja järjestyksenvalvontatehtävissä.
- Kunnostamisesta on tehty erillinen suunnitelma. Kustannusarvio on noin 1,2 M€ (väylä ja laituri ilman maanpäällisiä rakenteita).

Biotalous ja puhtaat ratkaisut

Valtion tulee kohdentaa rannikkomaakunnille rahoitusta merialuesuunnittelua varten.

- Merialuesuunnittelu tuli rannikkomaakuntien lakisääteiseksi tehtäväksi 1.10.2016 alkaen. Valtio ei kuitenkaan osoittanut rahoitusta suunnittelutehtävään.
- Merialuesuunnitelmien tulee olla valmiit vuonna 2021 ja sen jälkeen ne tulee tarkistaa 10-vuotiskausittain.
- Lakisääteisenä tehtävänä sitä ei voida rahoittaa hankerahoituksella, ja toisaalta rannikkomaakuntien kuntien maksurasitetta ei voida kasvattaa.

Aluehallinto- ja sote-uudistus

Valtion rahoitus sote- ja maakuntauudistuksen valmisteluun on riittämätön ja uhkaa osassa maakuntia pysäyttää koko uuden maakunnan käynnistämistyön jo syksyllä 2017. Valtion määrärahan tulee kattaa lakisääteisen väliaikaishallinnon kustannukset.

- Valtion v. 2017 vajaan 10 M€ budjettirahoituksesta on kiireellisesti saatava tieto maakuntiin. Samalla on arvioitava, miten loppu maakuntien itse arvioimasta noin 20 M€ rahoitusvajeesta rahoitetaan valtion toimesta.



- Vuoden 2018 rahoituksen ainoa mahdollisuus on valtion budjettirahoitus, kuntia ei voida velvoittaa rahoitusvastuuseen ilman lakivelvoitetta ja lisärahoitusta.
- 1.7.2017 perustettaville maakunnille on v. 2018 osoitettava täysimääräinen rahoitus maakunta- ja sote-uudistuksen toimeenpanoon.
- Vuosina 2017-2018 toteutettavien tietohallintotehtävien valmistelun rahoitusvastuut tulee selkiyttää pikaisesti muutoksen mahdollistamiseksi.

Maakuntajohtajien ja maakuntauudistuksen muutosjohtajien 10.2.2017 kannanotossa on yksilöity sote- ja maakuntauudistuksen valmistelun rahoitustarve ja rahoituksen kohdentaminen.