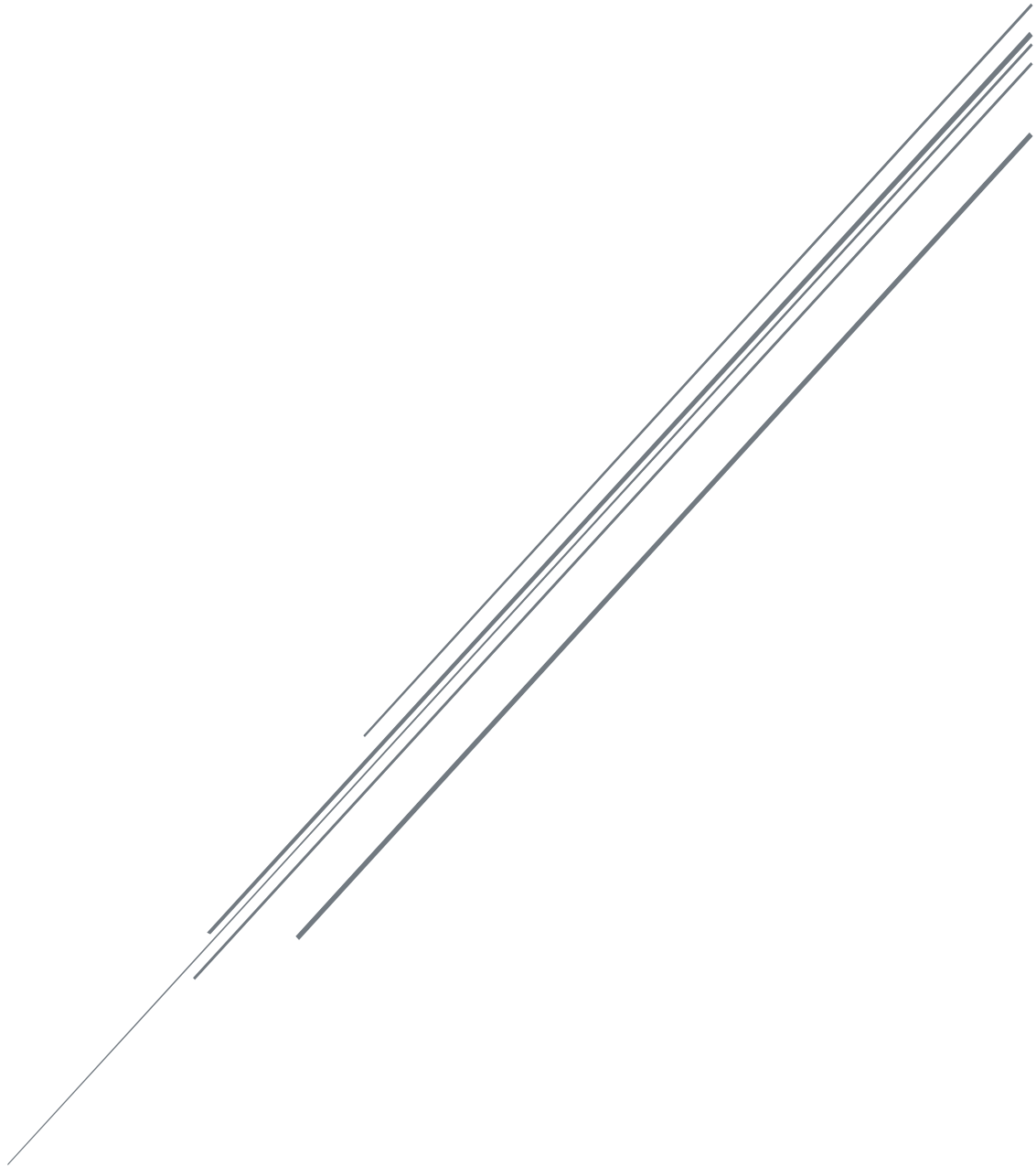




# MERI-LAPPI

**Investoinnit ja keskeiset aluekehitykseen vaikuttavat asiat**



## Meri-Lappi

Meri-Lapin alue sijaitsee Euroopan pohjoisimman suurteollisuuden keskittymän, Perämeren kaaren keskiössä. Kemi-Tornio on Lapin maa-, rautatie- ja meriliikenteen solmukohta. Lapin maakunnan Kemin ja Tornion vientisatamien kuljetusvolyymit ovat lähes 5,0 milj. tonnia. Tornio-Haaparanta on Suomen vilkkaimpiin kuuluva rajanylityspaikka. Rajan ylityksiä Tornio-Haaparannan rajalla tapahtuu vuosittain lähes 14 miljoonaa.

Alueen vienti muodostaa noin 8 % koko Suomen viennistä. Outokumpu Oy, Stora Enso Veitsiluodon tehtaat ja Metsä-Group Kemin tehtaat työllistävät suoraan noin 4 000 työntekijää. Meri-Lapin alueen teollisuus työllistää kokonaisuudessaan yli 8 200 työntekijää. Alueen teollisuuden kokonaisliikevaihto oli 5 404 milj. € v. 2016. Meri-Lapin alueen teollisuus vaikuttaa välillisesti noin 25 000 työpaikkaan. Meri-Lapin kuntien alkutuotannolla on merkittävä rooli elinkeinona teollisuuden ohella.

Koko seudun kokonaismatkailutulo on selvässä kasvussa ja Meri-Lapin alueen matkailutulo on arvoltaan noin 70 milj. €. Kemin Matkailu Oy investoi ja laajentaa toimintaansa. Meri-Lapin Matkailu Oy on kehittänyt alueen matkailuverkostoa, matkailu-toimijoiden tuotekonseptointia ja käynnistänyt verkkokauppa-alustan. Ulkomaisten matkailijoiden määrä Meri-Lapissa on kasvanut viime vuonna yli 50 %.

Alueella on käynnistynyt ja käynnistymässä seuraavia merkittäviä teollisuuden ja matkailun investointeja, lähes 1,5 miljardin euron arvosta:

- Kaidin biodiesel-laitos Kemiin, jonka investoinnin arvo on noin 900 milj. €. Pelkästään rakennusaikana Kaidin biodiesel -hankkeen työllistämisaikutus on noin 4 000 henkilötyövuotta. Bio-diesel laitoksen tuotannossa työllistyy noin 150 henkilöä sekä kolmin-nelinkertainen määrä puunkorjuu- ja kuljetusketjuun.
- Nesteytetyn LNG-kaasun terminaalin rakentaminen Tornioon Outokummun tehdasalueelle on aloitettu. Valmistuu vuoden 2018 aikana. Investoinnin arvo on noin 110 milj. €. Hanke työllistää rakennusaikana noin 260 työntekijää.
- Barents Center-investointi Haaparanta/ Tornioon käsittää hotellin, monitoimihallin, koulun ja kauppakeskuksen. Investoinnin arvo on noin 100 milj. €.
- Simon, Kemin Ajoksen, Tervolan, Tornion ja Ylitornion tuulivoimalahankkeiden arvo on kokonaisuudessaan noin 300 milj. €. Osa voimaloista on rakennettu, osa on rakenteilla tai suunnitteilla.
- Meri-Lapin lähivuosien matkailuinvestoinnit ovat kokonaisuudessaan noin 100 milj. € käsittäen majoituskapasiteetti- ja ohjelmapalvelu-investointeja.

**Meri-Lapin elinkeinoelämän kehitys edellyttää seuraavien keskeisten hankkeiden toteuttamista:**

***Kaidin Bio-diesel laitoksen edellyttämät tie- ja ratainvestoinnit***

Bio-diesel laitoksen puunkäytön arvioidaan olevan noin 2,5 miljoonaa m<sup>3</sup>, mikä merkitsee päivittäin lähes 150 täysperärekallisen puutavarakuljetuksia korjuualueelta laitokselle. Tämän materiaalivirran tehokas liikenne edellyttää seuraavia kehitystoimenpiteitä ja investointeja:

- satamaan ja Bio-diesel laitokselle johtavan Ajoksentien kehityssuunnitelmaa ja toteutusta
- junaradan keskustan ratapihalta Ajoksen satamaan: radan sähköistys, perusparannus ja radan alkuosan linjausvaihtoehdot.
- raidepiston Kaidin tontille Ajoksessa
- lisäksi puunkorjuualueiden tieverkon parantamiseen tarvittavat investoinnit

***Kemin sataman syventäminen 12 metriin***

Kemin sataman rooli korostuu koko Lapin alueen teollisuuden vientisatamana, kaivosten mineraalien kuljetusväylänä sekä myös Kemin Bio-diesel laitoksen raaka-aineiden kuljetusväylänä. Perämeren satamien Kemin ja Tornion kuljetusvolyymi on noin 5,0 miljoonaa tonnia vuodessa.

Kemin sataman sijainti on optimaalinen Lapin malmivirtojen kuljetustehokkuuden ja ympäristövaikutustenkin kannalta. Kemin sataman syventäminen 12 metriin nykyisestä 10 metristä mahdollistaa laivojen kuljetuskapasiteetin kaksinkertaistamisen, millä on ratkaiseva merkitys malmivirtojen kuljetustalouteen ja siten sataman valintaan. Liikenneviraston mukaan Kemin sataman investointi on noin 21,2 miljoonaa euroa. Malmikuljetukset Kemin sataman kautta eivät edellytä lisäinvestointeja Kemin ratapihaan.

Oulun sataman vuoden 2017 valtion kehysriihessä hyväksytty investointi tulee vääristämään Perämeren satamien kilpailuasetelmia ja vaikuttamaan negatiivisesti Kemin sataman toimintaan. Oulun satama tulee saamaan ratkaisevan kilpailuedun Lapin kaivosten malmivirtojen kuljetusväylänä. Perämeren satamien investointitarve tulisikin arvioida faktaperusteisesti samoilla kriteereillä. Mm. seuraavat kansantaloudelliset, logistiset ja ympäristötaloudelliset syyt puoltavat Kemin satamaväylän investointia:

- Kemin sataman väyläinvestoinnin hyöty/ kustannussuhde.
- Kemin väylän jatkuvan kunnossapidon ruoppaustarve on merenpohjan ominaisuuden vuoksi vähäinen esim. verrattuna Oulun väylän ruoppaustarpeeseen, jota on säännöllisesti ruopattava.
- Tie 4:n rekkakuljetukset rasittavat tiestöä, lisäävät turvallisuusriskejä, lisäävät kuljetuskustannuksia sekä ovat päästöjen osalta epäedullinen vaihtoehto.

- Malmijunat aiheuttavat negatiivisia ympäristövaikutuksia: melu, värinä, pöly ja turvallisuus haittoja.
- Meriväylän linjauksen vuoksi kuljetusmatka Oulun ja Kemin satamasta on lähes sama.

Kemin satamaväyläinvestointi on kokonais- ja kansantaloudellisesti kannattava investointi ja sen toteuttaminen tulisi aloittaa välittömästi.

### ***Kemi-Tornio lentoliikenteen kehittäminen***

Kemi-Tornion lentoliikenteen vuoden 2016 matkustajamäärä oli 62 000 matkustajaa, joka sisälsi myös kesän 2016 Rovaniemen kentän huoltotyön aiheuttaman matkustajamäärän lisäyksen. Noin kuuden vuoden takaisesta lähes 96 000 matkustajasta lasku on ollut dramaattinen lentovuorojen vähentämisen ja heikentämisen myötä.

Meri-Lapin voimakkaasti kehittyvä matkailu edellyttää sen tarpeiden huomioon ottamista jatkossakin ja on välttämätöntä, että ylimääräistä, riittävää konekapasiteettia on saatavilla erityisesti matkailusesonkina joulumaaliskuun aikana. Matkaryhmille ATR kalusto on kapasiteetiltaan liian pieni ja ryhmien käyttöön tarvitaan 100 paikkainen suihkukone. Helsingistä ei ole myöskään aamukonetta Kemiin, mikä ei mahdollista päiväkäyntiä Kemissä.

Kemi-Tornio - Helsinki lippujen hinnoittelun tulee olla kilpailukykyistä verrattuna Oulu-Helsinki välin hintoihin. Nykyisellään hintaero on pääsääntöisesti 200-280 € matkustettaessa arkipäivinä. Kun Oulun aikataulutarjonta on huomattavasti monipuolisempi, matkustajat suuntaavat lentonsa Oulun kautta ja osa ulkomaille matkustavista myös Luleån kautta. Viikonloppuisin hintaero on kohtuullinen ja perusteltavissa etäisyysserolla.

Meri-Lapin keskeiset tavoitteet lentoliikenteen kehittämisessä ovat seuraavat:

- Kemi-Tornion lentokentän jatkotoiminta tulee turvata.
- Aikatauluissa tulee ottaa huomioon erityisesti matkailun ja vientiteollisuuden tarpeet.
- Matkailun tarpeisiin, erityisesti talvisesonkiin, tulee varata ylimääräistä kapasiteettia eli vähintään 100:n matkustajan konetyyppi.
- Lippujen hintojen tulee olla kilpailukykyiset. Hintaero Oulu vs. Kemi-Tornio ei saisi ylittää 100 euroa.
- Palvelutaso on oltava luotettavaa ja mahdollisimman häiriötöntä.
- Lentoliikenteen kysyntäpohjaa tulee lisätä markkinoinnin eri toimenpiteillä.

Valtion tulee lentoliikennestrategiassaan painottaa alueellisen lentoliikenteen kehittämistä, jolla on merkittävä vaikutus alueiden elinkeinoelämän ja matkailun kehitykseen.

## ***Meri-Lapin ja Lapin maakunnan tiehankkeet***

Valtatie 4:n perusparannuksen toteutusaikataulua pohjoispään osalta on lykätty useaan otteeseen ja viimeisimmän suunnitelman mukaan rakentamisen on tarkoitus käynnistyä 2019 ja toteutua vuoden 2021 aikana. Viivästyneellä pohjoispään rakentamisaikataululla on vaikutukset erityisesti liikenneturvallisuuden, maankäytön, melun, liikenteen sujuvuuden ja työllisyyden kannalta. Meri-Lapin kehittämiskeskus on tehnyt liikenne-ministeriöön esityksen Maksniemi-Viantienjoki ja Kuivaniemi -Simo osuuden rakentamisen aloituksen nopeuttamiseksi sekä esittänyt myös seuraavien 4-tien kohtien sisällyttämistä kokonaishankkeeseen:

Onkalo-Ranuantien risteys on jäämässä pois Kuivaniemi-Simo tiesuunnitelmasta. Risteys on erittäin vaarallinen lisääntyvän raskaan liikenteen vuoksi ja siksi risteysalueen suunnittelu on ehdottomasti sisällytettävä tiesuunnitelmaan.

### Karsikon risteysjärjestelyt

Risteävien suurien liikennemäärien vuoksi kohde on erittäin vaarallinen ja tulee siksi sisällyttää valtatie neljän hankekokonaisuuteen.

### Simon keskusta

Suunnitelmassa tulee ottaa huomioon Simon keskustaan johtavien teiden heikot liikennejärjestelyt.

### Rinnakkaistie Maksniemi-Palohovintie.

Teollisuuden ja mm. Bio-diesel laitoksen tarpeet puukuljetuksille alempiasteisten teiden peruskorjaushankkeissa tulee priorisoida nopealla aikataululla.

Suhangon kaivoksen kuljetukset ja henkilöliikenne kaivokselle edellyttää Suhanko-Suolijoki tieosuuden perusparannusta.

Lisäksi Revontulentien Tornio-Kilpisjärven peruskorjausta tulee jatkaa.

## ***Ratayhteyden avaaminen Euroopan ja Ruotsin rataverkkoon- Tornio-Laurila radan sähköistäminen***

Ruotsin ja Euroopan ratayhteyden pullonkaulana on n. 15 km Laurila-Tornio osuus, joka on edelleen sähköistämättä. Ratayhteyden sähköistäminen mahdollistaa nopeamman ja joustavan matkustamisen junalla Perämeren kaarella Oulun, Kemi/Tornion, Rovaniemen, Luleån ja Bodenin välillä. Tornio-Laurila radan sähköistäminen mahdollistaa myös tavaraliikenneyhteyden Narvikin satamaan ja myös tulevaisuudessa Perämeren kaaren raideliikenteen yhdistämisen rakenteilla olevan Silkkitie-rautatieyhteyteen, joka avaa raideyhteyden Kiinaan. Ratayhteydellä on tärkeä merkitys Suomen huoltovarmuuden kannalta.

Ratayhteyden avaaminen Ruotsiin on Euroopan Unionin Bothnian Corridor -päätöksen linjausten mukainen. Botnian käytävä on osa TEN-T liikenneverkkoa. Tornio-Laurila rataosuuden sähköistyksen investoinnin arvo on noin 15 miljoonaa euroa.

### ***Tornio-Kolari rataosuuden sähköistäminen ja peruskorjaus***

Tornio-Kolari rataosuuden sähköistäminen ja peruskorjaus tuovat merkittäviä etuja sekä henkilö- että tavaraliikenteen kehittämiseen Länsi-Lappiin. Mahdollisesti avattavan Kolarin Hannukaisen kaivosten kuljetustalouden osalta sähköistys on välttämätön. Parhailtaan suunnitellaan myös Pajalan Kaunisvaaran kaivoksen avaamista. Radalla tulee olemaan merkitystä myös Kaidin Bio-diesel-laitoksen kustannustehokkaana kuljetusreittinä. Sähköistys parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta noin kolmanneksella. Sähköistämisen ohella tulee toteuttaa rataosuuden peruskorjaus, joka mahdollistaa akselipainojen ja siten kuljetuskapasiteetin noston.

Junavuorojen, kapasiteetin lisääminen ja matkustusajan lyheneminen vaikuttavat myös positiivisesti Länsi-Lapin henkilöliikenteen ja matkailun kehittämiseen.

Lisäksi ratayhteys Tornion Röyttän satamaan tulee toteuttaa.

### ***Kemin ratapihan turvallisuus***

Kemin ratapihalla on todettu selkeitä puutteita matkustajien turvallisuudessa. Vaaratilanteita aiheutuu erityisesti tapauksissa, joissa raiteelle kaksi pysähtyvistä junasta purkautuu matkustajia, jotka joutuvat ylittämään ykkösraiteen. Vaaratilanteita radanylityksessä on aiheutunut pohjoisesta päin samaan aikaan tulevan kohtaavan junan saapuessa Kemin asemalle. Riskejä ovat lisänneet radan ylityksen puutteelliset merkinnät ja aidoitukset, jolloin matkustajat ovat ylittäneet radan muualta kuin virallisen ylityspaikan kohdalta. Liikuntarajoitteiselle kävelymatka asemalle on kohtuuttoman pitkä, lähes 500 m.

Meri-Lapin kehittämiskeskus on tehnyt esityksen turvallisuutta parantavista toimenpiteistä mm. raiteen alituksen rakentamisesta, aidoitusten jatkamisesta ylityspaikkojen selkeyttämiseksi, opastusten ja merkintöjen parantamista ja lisäksi junan kohtaamisten siirtämistä Kemin asemalta Laurilaan tai muuhun paikkaan. Liikenneviraston mukaan radan alitus on useiden miljoonien eurojen investointi ja sitä ei voida toteuttaa. Junien kohtaamisia ei myöskään voi VR:n mukaan siirtää muualle, jolloin neljä junavuoroa päivässä kohtaavat samaan aikaan Kemin ratapihalla. Opastuksiin ja merkintöihin on tehty esityksen jälkeen parannuksia ja niitä tullaan edelleen parantamaan v. 2017 aikana. Samoin pohjoisesta päin tulevan junan nopeutta on alennettu 30 km/ h pistekohtaisesti.

Kemin ratapihan turvallisuuden opastusten, merkintöjen ja aidoitusten parannukset tulee toteuttaa välittömästi. Radan alituksen rakentamisen

investointi tulee toteuttaa Kaidin vaatimien ratainvestointien kanssa yhteishankkeena.

### ***Läntinen jäämeren ratayhteys***

Läntisellä Jäämeren radalla tarkoitetaan Suomen rautatieverkoston jatketta Kolarista Norjan rannikolle Skibotn'iin Tromssan alueella. Läntinen Jäämeren rata on pohjoisia alueita ja rautateitä koskevien paikallisten, alueellisten ja kansallisten poliittisten tavoitteiden mukainen.

Eri Jäämeren linjausvaihtoehdoista läntinen Jäämeren ratayhteys on paitsi kokonaistaloudellisin, myös Meri-Lapin aluetalouden kannalta sekä maanpuolustuksen että huoltovarmuuden kannalta edullisin vaihtoehto.

Läntisellä Jäämeren radan vaihtoehdolla ovat seuraavat hyödyt ja vahvuudet:

- Jäämeren rata on lyhin Jäämeren ratalinjausvaihtoehdoista. Suomen rataverkoston ja Jäämeren välinen yhteys 281 km Kolarista Norjan rajalle.
- Suomi saa pääsyn jäättömään syväsatamaan ja sitä kautta Koillis- ja Luoteisväylälle.
- Tromssan lääni, joka on osa Norjan erityispanostusten piiriin kuuluvaa pohjoista aluetta, on kirjallisesti ilmoittanut antavansa täyden tukensa Jäämeren radalle.
- Tromssan kaupunki on Pohjois-Norjan suurin ja kehittyvin alue niin talouden, osaamisen kuin väestönkehityksenkin kannalta.
- Läntinen yhteys Jäämerelle yhdistää kuljetuskäytävänä kaksi vahvaa kasvuvyöhykettä Oulun seudun ja Tromssan alueen, josta on kehittymässä Pohjois-Norjan öljy- ja kaasuesiintymien hyödyntämisen keskus.
- Läntinen yhteys Jäämerelle luo kilpailukykyisen vahvan kuljetusvaihtoehdon Suomen Lapin kasvavalle kaivosteollisuudelle ja esim. kalateollisuudelle.
- Erilaisten petrokemian tuotteiden esim. LNG:n kuljetus Suomen, mm. Perämerenkaaren teollisuuden käyttöön, lisääntyy Pohjois-Norjan kaasuesiintymien myötä.
- Rata noudattaa EU:n tavoitetta, jonka mukaan yli 300 km pitkistä maakuljetuksista 30 % on siirrettävä rautateille ja merille vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050 mennessä.
- Jäämeren radalla on erittäin suuri sosioekonominen merkitys Suomen ja Ruotsin Tornionlaakson kunnille ja Norjan rajakunnille.
- Tromssan alueen ja Pohjois-Suomen matkailukohteet yhdistävä rautatie toisi matkailuun kasvua ja lisäisi alan merkitystä.
- Jäämeren rata on valmistuttuaan kolme Pohjoismaata Suomen, Norjan ja Ruotsin yhdistävä infrastruktuuri.
- Radan jatkaminen Skibotn'nista Tromssaan on realistista ja se sisältyy Jäämeren radan kokonaisvaltaiseen ratkaisuun pidemmällä tähtäimellä.
- Jäämeren radan rakentamista puoltavat myös huoltovarmuuteen ja maanpuolustukseen liittyvät syyt.

Liikenneministeriön esityksissä on korostunut Kirkkonniemen kautta kulkeva Jäämeren ratalinjaus. Meri-Lapin kunnat pitävät tärkeänä, että liikennevirasto

tekee eri ratalinjausvaihtoehdoista investointilaskelmat potentiaali-arvioineen samoilla perusteilla ja että läntinen jäämeren ratalinjaus on tehtävässä selvityksessä mukana.

### ***Koillisväylän valokuitukaapeli Euroopan ja Aasian välille Tornion kautta***

Koillisväylän kautta toteutettavan merikaapelin etuna ovat nopeus ja luotettavuus Euroopan ja Aasian välisessä tiedon siirrossa. Tiedon siirron viiveiden eliminoinnilla on merkitystä erityisesti datakeskusten ja verkkokauppojen investointikriteereille.

Useita data-keskuksia ja verkkokauppoja onkin sijoittunut Pohjois-Ruotsiin. Meri-Lapilla on merkittävät vahvuudet datakeskusten ja verkkokauppojen sijoittumisalueina esim. viileän ilmaston, maaperän matalan seismisyyden ja sähkön saatavuuden sekä jäähdytysveden saatavuuden vuoksi. Tornion kautta linjattava data-kaapeli lisää Meri-Lapin houkuttelevuutta datakeskusten ja verkkokauppojen mahdollisena sijoittumiskohtena.

### ***Alueellinen kuljetustuki***

Valtioneuvoston vuonna 2014 antaman asetuksen ja hallituksen vuonna 2016 tekemän talouspoliittisen linjauksen mukaan alueellinen kuljetustuki päättyy vuoden 2017 loppuun mennessä.

Lapissa kuljetustuki kaventaa jalostavan teollisuuden pitkistä välimatkoista johtuvaa kilpailullista eroa eteläisen Suomen ja Pohjois-Ruotsissa toimivien vastaavien toimialojen yritysten kanssa. Lapissa kuljetustuesta hyötyvät mm. betoni-, puu- ja muovijalosteita valmistavat pk-yritykset.

Alueellisen kuljetustuen arvo yritystukimuotona on kustannuksiltaan pieni, eikä siitä aiheudu kilpailun vääristymää suomalaisten tai EU-maiden pk-yritysten kesken. Tuen pienuudesta huolimatta sillä voi olla ratkaiseva merkitys Lapissa sekä muualla Suomessa Pohjois-Suomessa toimivien jalostavan tuotannon pk-yritysten kilpailukyvyille.

Suomen hallituksen tulisi asettaa työryhmä laatimaan kansainvälinen vertailu kilpailijamaiden, erityisesti Ruotsin ja Norjan, Suomen kuljetustukea vastaavista tukimuodoista ja niiden alueellisista ja dynaamisista vaikutuksista. Kuljetustuki tulee pitää voimassa myös vuoden 2019 jälkeen.

### ***Tuuli- ja vesivoimalaitosten kiinteistövero***

Kehittämiskeskus Meri-Lapin kuntien edustajana tukee kiinteistöverolain uudistusta, joka on eduskunnan käsiteltävänä. Lakimuutoksessa tuulivoimapuistot määritellään kiinteistöverotuksessa siten, että tuulivoimaloiden osalta laskettaisiin samaan muuntoasemaan kytkettyjen tuulivoimayksiköiden yhteisteho. Mikäli teho ylittää 10 megawattia, verotettaisiin niitä voimalaitosten veroprosentin mukaan.



Kaavoituskysymykset ja mutkistunut lupamenettely ovat oleellisesti vaikeuttamassa monien järkevien tuulivoimahankkeiden toteuttamista. Ohjeistusta tulee täsmentää, eikä hankkeiden toteuttamista pidä lupamenettelyllä hidastaa.

Vesivoimalaitospaikkakunnilla säännöstelystä aiheutuneet haitat ovat huomattavat ja aiheuttavat kustannuksia kunnille. Vesivoimalaitosten kiinteistöverolla korvataan kunnille vesivoimalaitoksista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Vesivoimaloiden kiinteistöveron tulee jatkossakin olla niiden kuntien käytössä, joissa mahdolliset vesivoimaloista aiheutuvat haittatekijätkin ilmenevät.

### ***Koulutuspaikkojen säilyminen Meri-Lapin alueella***

Lapin ammatillisten koulutuspaikkojen vähennyksesityksestä huolimatta valtion hallinnon tulee ottaa huomioon Pohjois-Suomen kasvava ja Meri-Lapin alueen taloudellinen ja viennin merkitys sekä elinkeinoelämän vahvistumisen myötä tulevat koulutustarpeet. Kehittämiskeskus toimii aktiivisesti alueen koulutusjärjestelmän kehittämiseksi ja sen tavoitteena ovat mm. Lapin ammattikorkeakoulu Oy:n ja Koulutuskuntayhtymä Lappian toiminnan edistäminen Meri-Lapin alueella:

- Kemi-Tornio alueen sekä ammattikorke- että ammatillisen koulutuksen aloituspaikkojen mitoituksessa tulee ottaa huomioon talousalueen tulevaisuuden kasvualat esim. biotalouden kehittämishankkeet ja alueen vahva teollinen pohja.
- Meri-Lapin pienten lukioiden ja toisen asteen ammatillinen koulutus tulee turvata.
- Ammatillisen koulutuksen rahoituspohja tulee turvata ja sen kehittämistoimenpiteitä tukea.
- Lisäksi kehitetään keinoja oppilaitoksen ja alueen vetovoimaisuuden lisäämiseksi opiskelemaan hakevien ja tulevien määrän kasvattamiseksi sekä valmistuneiden työllisyyden parantamiseksi.
- Seudun kehittämisen kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että Meri-Lappi tekee tiivistä yhteistyötä sekä Oulun että Lapin yliopiston kanssa.
- Pohjoinen Kulttuuri-Instituutin kehittämiseen panostaminen ja että Lapin yliopisto ottaa kehittämisessä huomioon erityisesti Meri-Lapin hankkeet ja näkemykset.

Elinkeinoelämän, alueen elinvoiman ja teollisuuden kannalta ammattikorkeakoulu- ja ammattiopiston koulutuspaikat ovat ensiarvoisen tärkeä turvata Meri-Lapin alueella. Ammatillinen koulutus tulisi jatkossakin olla kuntapohjaista.

### ***Sote-palvelut Meri-Lapin alueella Meri-Lapin erikoissairaanhoidon palvelujen säilyttäminen***

Lainsäädäntöuudistukset: Terveystalolaki 29.12.2016, Kiireellisen hoidon asetus 24.8.2017 sekä Erikoissairaanhoidon keskittämisasietus 24.8.2017 tulevat keskittämään erikoissairaanhoidon palveluja. Meri-Lapin sote-palvelujen päätösvalta siirtyy maakuntauudistuksen myötä Lapin

maakunnalle, jolloin erikoissairaanhoidon palveluja tullaan keskittämään Rovaniemelle. Länsi-Pohjan erikoissairaanhoidon osalta tämä voi merkitä noin 300-400 työpaikan menetystä, millä on merkittävät vaikutukset seudun aluetalouteen ja työllisyystilanteeseen. Meri-Lapin erikoissairaanhoidon palvelujen keskittäminen Rovaniemelle tulisi todennäköisesti vaikuttamaan myös sairaanhoitokoulutuksen järjestämiseen Kemissä. Koulutuksen lakkauttaminen merkitsisi n. 500 koulutuspaikan menetystä, jolla olisi myös huomattava alueen elinvoimaa heikentävä merkitys.

Lakkautuslistalla ovat mm. keino- ja syöpäleikkaukset, synnytykset ja päivystys. Dominoefektinä muut erikoissairaalat supistuisivat tai loppuisivat, ja valtaosa palveluista siirtyisi yli 120 km:n päähän. Pidentyneet hoitomatkat tulisivat olemaan suuri rasite sairaille ja heidän läheisilleen.

Suurin osa Meri-Lapin erikoissairaanhoidon tarvitsevista potilaista siirtyisi todennäköisimmin käyttämään Oulun yliopistollisen keskussairaalan palvelun Lapin keskussairaalan sijaan. Konsulttiselvityksen mukaan tämä aiheuttaisi noin 7,5 miljoonan euron ohivuodon OYS:aan, mikä on suurempi kuin arvioidut keskittämisellä aikaansaavat 4,5-5,0 miljoonan euron säästöt ts. maakunnalle tulisi aiheutumaan erikoissairaanhoidon palvelujen keskittämisestä kokonaistappiota.

Meri-Lapin kunnat ovat valmistelleet yhteisyritysmallia, jolla pyritään turvaamaan paikallisten perus- ja erikoissairaanhoidon palvelujen tarjonta Meri-Lapin alueella sekä palvelujen tarjoamiseen tarvittavat työpaikat. Meri-Lapin kuntien valtuustot Tervolaan lukuun ottamatta äänestävät yhteisyrityksen perustamisesta 6.11.-13.11.2017.

Valtiovallinnon tulisi pikaisesti avata kiireellisen hoidon ja erikoissairaanhoidon keskittämisasetus uudelleen ja ottaa asetuksissa huomioon etäisyydet ja siitä aiheutuvat riskit. Asetuksissa määritellyt etäisyydet eivät myös ole lääketieteellisesti perusteltavissa.

Meri-Lapin alueen valtatie 4 vilkas liikenne ja alueen suurteollisuuden onnettomuusriskit edellyttävät hyvin toimivaa ensihoitoa ja päivystystä. Ilman toimivaa kirurgiaa ja anestesiaa riittävää hoitoa ei voida turvata monipotilastilanteessa kriittisesti vammautuneille potilaille.

Meri-Lapin kunnat tekevät sote-palvelujen tuotantoon liittyviä päätöksiä marraskuun 2017 aikana. Seutukunnan tulee jatkossakin pystyä tarjoamaan meri-lappilaisille korkealaatuiset sote-palvelut. Palvelujen sijainti on tärkeä myös suurteollisuuden sijainnin vuoksi.

## **MERI-LAPIN KEHITTÄMISKESKUS**

Markku Hukkanen  
seutupäällikkö