



## **Ylläksen ja Levin kohdekartoitukset**

**Maria Hakkarainen**



**Maisemalaboratorio-hanke  
Tehtävä 3. LabSoc  
Kevät 2005**

## Sisällysluettelo

1 Johdanto.....	3
2 Keskuksia periferiassa .....	4
3 Tunturi-Lappi ja sen suuret matkailukeskukset.....	6
3.1 Ylläs.....	8
3.1.1 Navettamajoituksesta wellnesscenteriksi .....	9
3.1.2 Väestö .....	11
3.2 Levi.....	13
3.2.1 Kansainvälisiltä juurilta uuteen kansainvälisyyteen.....	14
3.2.2 Väestö .....	15
4 Luontaiselinkeinoista matkailuun.....	16
4.1 Matkailu.....	17
4.1.1 Ylläksen ja Levin matkailun strategiat ja visiot .....	18
4.1.2 Ylläksen ja Levin matkailun tunnuslukuja .....	20
4.1.3 Kestävä matkailu .....	21
5 Matkailutyöllistyminen ja matkailuyritykset.....	22
5.1 Matkailun työllistäminen.....	22
5.2 Matkailuyritykset.....	24
5.3 Yritykset matkailukeskusten ympäristössä.....	25
6 Hotelleja ja kelomökkejä tunturien kupeilla.....	26
6.1 Kaavoitus .....	26
6.2 Maanomistus ja kiinteistöt.....	27
6.3 Maisema .....	29
7 Infrastrukturi.....	31
7.1 Alueiden saavutettavuus, liikennejärjestelyt .....	31
7.2 Reitit .....	32
7.3 Jätehuolto.....	33
7.4 Vesitalous .....	34
7.5 Energiatalous .....	35
8 Lopuksi .....	35
Lähteet.....	36
Muut lähteet.....	37
Aineisto lähteet.....	38
Liitteet.....	40

# 1 Johdanto

Tutkimuksen tehtävänä on Ylläksen ja Levin matkailukeskusten väestöllisten ja elinkeinollisten rakenteiden sekä matkailullisten toimintojen kartoittaminen. Selvitys sisältyy Euroopan Unionin LIFE ympäristöhankkeen Tourist Destinations as Landscape Laboratories eli lyhyemmin Landscape Lab:n tehtävä 3., LABSOC:n Lapin yliopiston Pohjois-Suomen ennakointi- ja arviointikeskuksen osuuteen. Työ on suoritettu 15.3.–15.6.2005 välisenä aikana. Koko hankkeesta käytetään myös suomenkielistä nimitystä Maisemalaboratoriohanke.

Selvitys toteutettiin kartoittamalla ja keräämällä olemassa olevia tietoja tilastoista, kirjallisuudesta, eri lähteistä saatavista julkaisemattomista raporteista ja muistioista sekä asiantuntijahaastatteluista. Asiantuntijahaastatteluja tehtiin kuusi kappaletta kuntien, työvoimahallinnon, yritysten ja yhdistysten edustajille. Haastatteluista neljä oli ryhmähaastatteluja ja kaiken kaikkiaan haastatteluihin osallistui 12 henkilöä.

Lähden selvityksessäni liikkeelle Lapin matkailukeskusten yleisestä esittelystä sekä Tunturi-Lapin seutukunnan esittelystä. Teoreettiseksi taustaksi pohdin ensiksi keskus-periferia ja keskus periferiassa asetelmia, toiseksi matkailukeskusten asemaa aluetaloudessa ja kolmanneksi taloudellisten panostusten laatua ja vaikutusta akselilla *tourism first - development first*.

Aloitan selvityksen yleiskuvauksilla Tunturi-Lapin alueesta ja Levin ja Ylläksen matkailukeskuksista. Syvennän yleiskuvauksia kohteiden matkailun historian katsauksilla. Yksityiskohtaisemmat kohdekuvaukset aloitan väestörakenteiden kartoittamisella, jossa käytän erilaisia aluetasoja. Väestökuviot tarkastelevat väkilukua kohteiden kotikuntien eli Kittilän ja Kolarin väestöä kunnittain sekä matkailukeskusten keskuskyläen osalta. Muut väestötietojen kuvaukset perustuvat Pekka Kauppilan (2004) väitöskirjaan.

Tämän jälkeen selvitän kohteiden elinkeinorakenteita ja yrityskarttoja tarkastelemalla millaisia yrityksiä alueilla on, minkä kokoisia ne ovat, mikä on niiden omistus pohja ja työvoiman käyttö. Työvoimarakennetta selvitän muun muassa kysymyksillä, mistä yritysten työntekijät tulevat ja kuinka paljon alueen yrityksissä käytetään sesonkityövoimaa. Keskuksissa olevien yritysten lisäksi tarkastelen myös matkailuyritysten leviämistä muualle sijaintikuntien alueelle.

Selvitän keskusten kaavoitustilannetta ja maanomistusta tarkastelemalla alueiden kaavoitusta ja maanomistuksen jakaantumista sekä minkälaisia kysymyksiä alueiden maaomistukseen, maankäyttöön ja kaavoitukseen liittyy. Maanomistuksen ohella hahmottelen yksityisten loma- ja vapaa-ajan asuntojen määriä ja käyttöä. Infrastruktuuriin liittyviä tarkastelulähtökohtia ovat alueiden liikennejärjestelyt ja vesi- ja jätehuollon järjestäminen sekä alueiden energiatalous.

Näiden selvitettävien osa-alueiden kautta kohteissa vaikuttaviksi intressiryhmiksi muodostuvat ainakin matkailukeskusten asukkaat ja yrittäjät, matkailukeskusten ulkopuoliset kuntalaiset ja yrittäjät, loma-asukkaat, matkailijat, maanomistajat, eri elinkeinojen edustajat ja kunnat. Hahmotin eri intressiryhmien näkemyksiä Landscape Lab hankkeen kevättalvella 2005 pidettyjen yleisötilaisuuksien pohjalta ja muotoilin asiantuntijahaastatteluiden

teemarunkoja niiden avulla saadakseni vastauksia eri ryhmiä puhuttaviin aiheisiin paikallisilta asiantuntijoilta.

## 2 Keskuksia periferiassa

Periferia-ajatteluun liittyy aina kaksi osapuolta: keskus ja periferia. Keskuksen ja periferian määrittelyssä olennaista on tarkastelun näkökulma. Esimerkiksi Euroopan unionin mittakaavassa Suomi on Euroopan periferiaa, kansallisella tasolla kaikki pääkaupunkiseudun ulkopuoliset alueet voidaan tulkita periferiaksi ja maakunta- ja kuntatasolla keskusten koot pienenevät yhä ja periferia-alueet määrittyvät näiden keskusten ympärille. (Ahvenjärvi 2001, 23.) Samalla tavoin kuin muut keskuksat, matkailukeskuksen voi sijoittaa monelle aluetasolle. 1990-luvulla Lapin matkailu on kehittynyt matkailukeskuspainotteiseksi ja kokonaisuutena Lapista on muodostunut perifeerinen matkailualue, jossa on useita vetovoimakeskuksia (Laakkonen 2003, 16). Holapan ja Haverin määritelmän mukaan matkailukeskus on monipuolinen, lukuisten yritysten muodostama keskittymä, jossa tarjotaan peruspalvelut sadoille asiakkaille, eli ne tavoittavat suuria ja monipuolisia kohderyhmiä ja niille on ominaista merkittävä matkailullinen vetovoima (Holappa & Haveri 1999, 133). Tämä määritelmä kuvaa mielestäni hyvin Lapin matkailukeskuksia, tosin keskusten palvelutaso on suunnattu tuhansille eikä vain sadoille matkailijoille.

Keskuksen ja periferian vuorovaikutussuhde on jatkuvan muutoksen kohteena, minkä seurauksena monitasoinen alueiden järjestelmä hakee koko ajan uutta toiminannallista tasapainotilaa. Keskuksen ja periferian vuorovaikutuksella on taipumusta keskittää resurssit ja vahvistaa periferian taloudellista ja poliittista riippuvuutta keskuksista. (Ahvenjärvi ym. 2001, 24, 27.) Matkailukeskusten kasvaessa ovat matkailukeskusten yhteydessä olevien haja-asutusalueiden kylien ja keskusten kotikuntien kirkonkylien toiminnalliset suhteet muovautumassa uudelleen. Matkailusta elävistä kylistä on muodostumassa uudenlaisia keskuksia palveluiden keskittyessä niihin. (Laitinen ym. 2001, 294.) Matkailukeskusten ansiosta julkinen sektori kehittää kohdealueen infrastruktuuria kuten tiestöä, kunnallistekniikka, reittejä ja lentoasemia. Kohteissa toimiva yksityinen sektori puolestaan kehittää erilaisia palveluja matkailijoille. Kaikki nämä tekijät ja palvelut ovat tietysti niin matkailijoitten kuin paikkakuntalaistenkin hyödynnettävissä. (Kauppila 2004, 85-86.) Tämä kehitys on johtanut siihen, että hallinnolliset kuntakeskukset ovat menettämässä aikaisempaa keskeistä toiminnallista merkitystään palveluiden keskittyessä matkailukeskusten ympärillä sijaitseviin kyliin (Laitinen ym. 2001, 294).

Periferian takaperoisen kehityksen pääsyyksi mainitaan yleensä kehitysedellytysten puute. Koulutetuin ja aktiivisin väestö ei näe enää mahdollisuuksia kohtuulliseen toimeentuloon eikä elinkeinoelämä löydä perustaa riittävään kannattavuuteen syrjäseuduilla. Julkinen sektorikin saattaa todeta hyvinvointipalveluiden tuottamisen liian kalliiksi periferian hengissä pitämiseksi. (Aho 1997, 111.) Monista muista aloista poiketen matkailu on ainakin osaksi suorastaan periferiahakuista (Järviluoma 1997, 129). Matkailualueita voidaan usein käyttää luontevasti ja tehokkaasti aluepolitiikan perinteisten tavoitteiden: työllisyyden hoidon, tulonmuodostuksen ja palvelujen tarjonnan toteuttamiseen. Matkailu työllistää usein työttömyyden pahiten koettelemia ja muuttoalteimpia väestöryhmiä, naisia ja nuoria (Järviluoma 1997, 129). Keskusten tarjoamien työtilaisuuksien lisääntyessä nuorilla on mahdollisuus jäädä kotiseudulle sekä alueen muuttotase voi kääntyä voitolliseksi (Kauppila

2004, 86). Aluepolitiikassa matkailusta onkin muodostunut hyvin käyttökelpoinen alueellisen kehittämisen kohde ja väline. (Aho 1997, 126.)

Matkailukeskuksista on muodostunut aluekehityksen vetureita, joiden asema huomioidaan strategisia suunnitelmia hiottaessa. Lapin matkailustrategian linjausten mukaisesti matkailukeskusten investoinnit ja toimintaympäristön kehittäminen tulee turvata. Kun julkinen tuki kanavoidaan alueille matkailukeskusten kautta, saadaan tuille suurin vaikuttavuus. Keskusten kehittäminen ei sulje pois matkailukeskuksiin nähden syrjäisiä alueita, vaan ne tarjoavat rauhallisempia ja luonnonläheisempiä vaihtoehtoja keskuksille ja lisäävät siten alueiden matkailutarjonnan monipuolisuutta. (Laakkonen 2003, 32.)

Kolarin kylistä Äkäslompolosta ja Ylläsjärvestä sekä Kittilän Sirkasta eli kylistä Ylläksen ja Levin matkailukeskuksien ympärillä on tullut kuntiensa matkailun ja kehityksen vetureita. Matkailukyliin on keskittynyt paljon erilaisia yksityisiä palveluita. Kuntakeskukset eivät ole vielä menettäneet asemaansa paikallisten palvelukeskuksina, mutta paikalliset hyödyntävät matkailukeskusten palvelutarjontaa yhä enemmän. Toisaalta matkailu on nostattanut joidenkin palveluiden ja tuotteiden hintaa matkailukeskuksissa niin, että on havaittavissa paikallisten hakeutumista kuntakeskuksiin halvempien hintojen perässä (Lauri, Niittyrinta & Vasara).

Aluepolitiikalla ja julkisilla tulonsiirroilla on suuri merkitys perifeeristen alueiden matkailukeskusten kehittämiseen. Erityisesti Lapissa matkailu on saanut paljon julkista tukea johtuen alan keskeisestä merkityksestä maakunnan elinkeinorakenteessa. Toisaalta tukitoimia on myös kritisoitu. (Hemmi & Vuoristo 1993.) Suomen Euroopan Unioniin liittymisen myötä julkisten tukitoimien ja yritystukien liittäminen EU-rahoitteisiin projekteihin herättää kysymyksiä ja keskustelua muun muassa yritysten paikallisesta tasa-arvosta ja siitä, vääristäkö tämäntapainen tukeminen kilpailua (Hakkarainen 2005, 27). Lapissa on käytetty Euroopan Unionin osarahoitteisiin hankkeisiin vuosien 1995-2002 aikana varoja noin 72 miljoonaa euroa. Myös valtiontalouden puolelta on kritisoitu matkailuun käytettävän julkisen panostuksen runsautta, mutta toisaalta matkailuun liittyen on kehitetty myös muita elinkeinoja. Useissa matkailuhankkeissa tarve on lähtenyt paikallisten asukkaiden taholta ennemminkin kuin varsinaisista matkailusivistä. (Laakkonen 2003, 11.)

Matkailukeskusten hallinnointiin, suunnitteluun ja kehittämiseen vaikuttavat monet ja monen tasoiset tekijät. Keskukset ovat riippuvaisia niin aluetason, valtakunnantason, kuin koko maailman poliittisista ja taloudellisista kehityskuluista. Paikallisella tasolla keskuksiin vaikuttavat muun muassa maanomistajat, kunnat, alueen yritykset ja paikalliset asukkaat. Keskuksen kompleksisuus ei kuitenkaan ole itsestään selvä asia matkailijalle, vaan he usein pitävät sitä yhtenä yksikkönä malliin ”*se on Linnanmäki, mikä on Linnanmäki*”. Matkailijat voivat myös tietämättään joutua paikallisten toimijoiden kiistakapuloiksi esimerkiksi kelkkaillessaan tai hiihtäessään, jos reitit kulkevat joidenkin paikallisten osapuolten näkökulmista kiistanalaisilla paikoilla. (Forsell & Vapa.)

Matkailukeskusten kehittämisessä Peter Burns (1999) on jaotellut kaksi kehittämisen näkökulmaa Tourism First ja Development First. Termi Tourism First kuvaa sellaista kehitystä ja kehityksen tukemista, joka oikeutetaan matkailun tuomien taloudellisten hyötyjen valossa (Burns 1999, 330). Kehittämisen painotus on matkailuyritystoiminnan kehittämisessä ja edistämässä (Kauppila 2004, 216). Development First näkökulmassa kehitystä ajatellaan monitahoisemmin, jolloin matkailun kehittämisen taustalla on näkemys matkailun ja ympäristön symbioottisesta suhteesta (Burns 1999, 332). Perifeeristen matkailukeskusten kehittämisessä on aineksia kummastakin kehitysnäkökulmasta. Lapissa monien keskusten

alkuvaiheissa matkailun tukeminen perustui matkailun synnyttämiin työpaikkoihin ja matkailutuloon ja kehittämisen voimavarat painottuivat yritystoiminnan tukemiseen. Keskusten kasvaessa kehittämiseen on tullut mukaan enemmän aluetaloudellisia pyrkimyksiä levittää keskusten tuomia hyötyjä laajemmalle alueelle. Vaikka asiantuntijahaastattelussa keskuksia nähtiin aluetalouden kehittämisen vetureina, kaiken kaikkiaan yhä vahvemmas kehittäminen näkökulmaksi nousi yritystoiminnan edellytysten ja toimintaympäristöjen kehittäminen.

Jotta matkailu toteuttaisi parhaiten tehtävänsä aluekehityksen välineenä, sekä matkailutoimialojen keskenään että matkailun ja muiden toimialojen täytyisi toimia yhteistyössä. Matkailun tuomia hyötyjä olisi pyrittävä levittämään keskusalueen ympäristöön. Keskuksen toimiessa suurimpana vetovoimatekijä, kunnan muiden alueiden pitäisi profiloitua tuottamaan omia, keskuksen tarjontaa täydentäviä tuotteita. Ympäristöalueen yrittäjät voivat erikoistua myös erilaisiin alkutuotannon tai jalostuksen muotoihin, joilla tuetaan ja täydennetään matkailukeskuksen tarjontaa. Suurin alueellinen hyöty sekä matkailun että muiden elinkeinojen tuottamista hyödykkeistä ja palveluista saadaan kun pyritään tuottamaan ne mahdollisimman paikallisesti. Paikallisten ja paikallisuuden huomioinnin tuotannossa, suunnittelussa ja kehitystyössä sitouttaa monia eritasoisia ja eri alan toimijoita alueen matkailuun ja näin edistetään mahdollisimman laajan matkailua tukevan paikallisen tahtotilan syntymistä. (Kauppila 2004, 217-220.)

### **3 Tunturi-Lappi ja sen suuret matkailukeskukset**

Tunturi-Lapin seutukuntaan kuuluvat Enontekiön, Muonion, Kittilän ja Kolarin kunnat. Kuntien yhteinen maa-ala on 20 500 km<sup>2</sup>, mikä on yli viidennes Lapin läänin pinta-alasta. Alueen maantieteellinen sijainti on keskeinen pohjoiskalotilla: pohjoisessa alue rajautuu Norjaan ja lännessä Ruotsiin. Tunturi-Lapin kunnat ovat tehneet yhteistyötä jo ennen seutukuntajakoa. Matkailullinen yhteistyö aloitettiin 1970-luvulla Tunturi-Lapin Matkailuyhdistyksen puitteissa. Välillä tiiviskin yhteistyö kuitenkin hiipui. Uudet neuvottelut seutuyhteistyöstä aloitettiin 1990-luvulla ja yhteistyö käynnistettiin projektimuotoisena. Vuonna 1999 alueen kunnat perustivat Tunturi-Lapin Kehitys ry:n jatkamaan seutukunnallista yhteistyötä. Alueen kuntien yhteistyölle edellytyksiä luovat muun muassa kuntien samantyyppinen elinkeinorakenne. Valtaelinkeino on matkailu ja alueella sijaitsevien matkailukeskusten vaikutukset ulottuvat yli kuntarajojen. (Niittyranta 2004, 52-53.) Tunturi-Lapin kunnista Muonion ja Kittilän keskinäisiä suhteita on kuitenkin ravistellut Pallaksen alueen liittäminen Kittilästä Muonioon.

Tunturi-Lapin vahvuuksia ja heikkouksia sekä mahdollisuuksia ja uhkia tarkasteltaessa seutukunnan vahvuudet painottuvat matkailun nopeaan kehittymiseen ja monipuolisuuteen sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen ja kalottiyhteistyöhön. Heikkouksista korostuvat erittäin vaikea työttömyystilanne, yritystoiminnan vaikeudet, elinkeinorakenteen yksipuolisuus ja kunnallistalouden epävakaisuus. Jotta alueen kehittämisstrategian päätavoite saavutettaisiin, siihen tähdätään viiden painopistealueen kautta. Painopistealueita ovat:

1. matkailun kehittäminen
2. tuotantotoiminta ja luonnonvarojen hyödyntäminen
3. ympäristön hoito
4. infrastruktuuri ja alueiden käyttö
5. alueyhteistyö. (Lapin liitto 2005.)

Tunturi-Lapin seutukunta korostaa matkailun merkitystä koko seutukunnan alueen hyvinvoinnin lisääjänä ja määrittelee alueen päätavoitteeksi pyrkimyksen kehittää omaleimaista, korkeatasoista ja kansanvälistä matkailualueita, joka tarjoaa hyvää palvelua laadukkaassa ja puhtaassa luonnonympäristössä sekä työtä ja toimeentuloa alueelle. (Lapin liitto 2005.)

Tunturi-Lapissa sijaitsee neljä tunturikeskusta Levi, Ylläs, Pallas ja Olos, joista Ylläs ja Levi ovat valtakunnan ykköstason matkailukeskuksia. Pallastunturi on pieni, erämainen keskus Pallas-Ylläs -kansallispuiston keskellä ja Olostunturi on profiloitunut ensilumen hiihtokeskukseksi. Niin Tunturi-Lapin kuin muidenkin pohjoisten matkailukeskusten ongelmana ovat voimakkaat sesonkivaihtelut. Jotta matkailu työllistäisi enemmän ja ympärivuotisesti, keskusten olisi kyettävä tasaamaan sesonkivaihteluita. Tähän keskukset pyrkivät monenlaisilla strategisilla valinnoilla. Pärjätäkseen jatkossa hiihtokeskusten on profiloituttava. Yhtenä kehityssuuntana kilpailukyvyyn kehittämisessä on muuttuminen lumeen perustuvaksi viihdekeskukseksi, jossa monipuoliset palvelut ja henkilöstön teatraalinen osaaminen ja asiakkaiden viihdyttäminen tulevat keskeisiksi (Levi III, 23). Toinen suunta voi taas olla rauhallisempi, monipuolisiin luontoaktiviteetteihin perustuva linjaus.

Sekä Ylläksen että Levin matkailukeskuksella on huomattavaa etua maantieteellisestä sijainnistaan. Maaston muodot ja lumivarmuus tuovat huomattavaa etua eteläisen Suomen hiihtokeskuksiin verrattuna. Keskukset ovat myös syntyneet tunturien liepeillä eläviin kyliin toisin kuin esimerkiksi Saariselkä (ks. Kauppila 2004). Kylät ovat olleet omatoimimatkoilijoiden pysähdyspaikkoja jo 1900-luvun alun vuosikymmeniltä asti.

Asiantuntijahaastatteluihin osallistuneilta kysyttäessä rajauksia Ylläksen ja Levin keskuksiin vastauksia tuli monenlaisia. Muutamat vastaajista rajasivat keskuksen hyvin pienelle alueelle, toiset laajemmalle. Osa rajasi ydinkeskustan ja keskuksen koko laajuudessaan erikseen. (Kurula; Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyntyranta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa.) Kuvausten yhteenvetona kokonaisuudessaan Levin keskus on alue, jolla suurin osa Levin reiteistä sijaitsee. Alueen ydinkeskustan voisi sijoittaa eturinteen alle Alppitalojen hahmottamaan kaupunkimaiseen keskustaan, jonka ympärille levittäytyy Levin ympäristien määrittämä lomarakentamisen alue. (Kurula; Rantanen & Yliranta; Palosaari & Töyrylä.) Ylläksen alueella samanlaista ydinkeskustaa ei Ylläksen kaksikyläisen rakenteen vuoksi ole, mutta keskeisimmäksi alueeksi nousi laskettelukeskus sekä Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylien alueet. Muutoin Ylläksen keskus levisi laajalle alueelle; jotkut rajasivat sen sisään Ylläksen kaikki rantakaava-alueet, osa ei liittänyt niitä aivan kaikkia keskuksen, mutta toisaalta osa levitti keskuksen vielä rantakaava-alueitakin etäämmälle. (Lauri, Niittyntyranta & Vasara; Forsell & Vapa.)

Keskusta ja sen vaikutusalueita verrattiin sipuliin, jonka kerrokset muodostuvat erilaisista vaikutusalueista. Työssäkäynnin vaikutusalueen rajana pidettiin pääasiassa omaa kuntaa ja naapurikuntien lähialueita. Keskimääräiseksi työmatkan rajaksi arvioitiin joissakin haastatteluissa noin 50-60 kilometriä alueen mukaan. Työssäkäynnin ohella eriteltiin vapaa-ajan ja virkistyspalveluiden paikallinen käyttö keskuksissa ja näiden palveluiden käyttöalueen uskottiin olevan hieman laajempi kuin työssäkäyntialueen. Keskusten ladut, rinteet, iltaelämä ravintoloissa sekä muut vapaa-ajan vietto mahdollisuudet ja palvelut ovat myös paikallisten hyödynnettävissä ja näitä hyödyntäviksi paikallisiksi muodostuivat etupäässä oman kunnan asukkaat, mutta myös päiväselään käyvät lähikuntien asukkaat. Näiden vaikutusalueiden

lisäksi nähtiin Lappiin tulevien automatkailijoiden vaikutuspiiri, joka periaatteessa leviää 4-tietä Helsinkiin saakka. Matkailukeskuksiin omalla autolla tulevien matkailijoiden arvioitiin siis osaltaan vahvastikin vaikuttavan keskuksiin johtavien teiden varsilla oleviin yrityksiin. (Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa.)

### 3.1 Ylläs

Tunturi-Lapin seutukaavassa Ylläksen matkailualue määritellään pääosin Kolarin sekä osittain Kittilän ja Muonion kunnassa sijaitsevaksi laajaksi matkailualueeksi. Alueeseen sisältyy Kolarista Ylläsjärvi ympäristöineen, Yllästunturin laskettelualue ja Äkäslompolo jatkuen aina Muonion kuntaan Äkäsjärven koillisrannan loma-asuntoalueille sekä Kittilän kunnasta Ahvenkankaan alueelle. (Tunturi-Lapin seutukaava 1999, 66.) Ylläksen matkailukeskuksen ydin sijoittuu Yllästunturin ympärille kahteen kylään Ylläsjärvelle ja Äkäslompoloon.

Ylläksen yleisesitteessään ja nettisivuillaan käyttämän Seitsemän tunturin taikaa mainoslauseen takana on Ylläksen matkailualueen sijainti useiden tunturien läheisyydessä. Mitä nämä seitsemän taianomaista tunturia ovat, jää kuitenkin selviämättä niin Ylläksen kauden 2004-2005 yleisesitteestä kuin Ylläksen verkkosivuiltakin (Seitsemän tunturin taikaa 2004; www.yllas.fi 2005). Sen sijaan Ylläksen alueen kaavatarkastelun mukaan voitaisiin puhua ennemminkin keskuksen kahdeksan tunturin taista Ylläksen, Kesänkitunturin, Lainiotunturin, Pyhätunturin, Kukastunturin, Kuertunturin, Äkäskeron ja Aakenustunturin helmoissa (ks. Tiensuu 1995, 23).

Ylläksen korkeuserot ovat suuremmat kuin muissa Lapin rinnekeskuksissa. Yllästunturin huippu kohoaa korkeimpana 718 metriä meren pinnan yläpuolelle ja noin 500 metriä ympäristön vesistöjä ja soita ylemmäksi. Muut tunturit nousevat 200-400 metriä ympäristöään korkeammalle. (Tiensuu 1995, 22.) Ylläksen koko tarjoaa rinteessä liikkujille mahdollisuuden Suomen pisimpään rinteeseen, joka on 3000 metriä pitkä ja jonka korkeusero on 463 metriä (Seitsemän tunturin taikaa 2004; www.yllas.fi 2005). Laskettelijoille Ylläksen tekevät ainutlaatuisiksi myös muun muassa Yllästunturin eri puolille levittäytyvät kaksi hiihtokeskusta Iso-Ylläs ja Tunturi-Ylläs. Keskukset liittyvät toisiinsa yhdysrinteiden kautta ja näin rinteiden käyttäjillä on käytössään 43 huollettua rinnettä ja 21 hissiä sekä useita off-pisterinteitä ja erityissuorituspaikkoja. Rinteistä on 21 valaistua ja erityisiä lasten rinteitä on 17. Alueella liikennöivät ilmaiset aluebussit rinteiltä Äkäslompolon ja Ylläsjärven kyliin. (Seitsemän tunturin taikaa 2004; www.yllas.fi 2005.) Murtomaahiihtäjille alueella risteilee 330 kilometrin latuverkko, josta valaistua latua on 38 kilometriä. Moottorikelkkareitit tunturien kupeilla on 300 kilometriä.

Myös kesäaikana luontoliikuntaharrastaja löytää paljon mahdollisuuksia erilaiseen aktiiviseen luonnossa liikkumiseen sekä hyötyliikuntaan esimerkiksi marjojen ja sienten poiminnan yhteydessä. Alueella on erilaisia ja eritasoisia patikointi- ja vaellusreitit sekä maastopyöräilyreitit ja melontapaikkoja. Alueen ohjelmapalveluyrittäjät tarjoavat myös useita erilaisia vaihtoehtoja ratsastuksesta maasturajeluihin. Kesäaikana alueen suurin sulanmaan aikainen vetonaula tulee olemaan keväällä 2005 perustettu Ylläs-Pallaksen kansallispuisto. Kansallispuistojen kävijämäärät ovat kasvaneet voimakkaasti viime vuosina. Esimerkiksi Urho Kekkosen kansallispuiston vuosittainen kävijämäärä oli vuonna 1992 60 000 ja vuonna 2000 se oli jo 150 000 (Saarinen & Vaara 2002,8). Vuonna 2003 Pallaslounastunturin kansallispuiston kävijämäärä oli 140 000 ja Metsähallituksen arvioiden



mukaan Pallas-ylvästunturin kansallispuiston kävijämäärän uskotaan nousevan 300 000 (www.metsa.fi 2005). Jo näiden lukujen valossa puistoon voidaan perustellusti odottaa runsaasti kävijöitä.

Kokonaisuudessa Pallas-Yllästunturin kansallispuisto on uusi, mutta sillä on pitkä historia takanaan. Nykyisen puiston alkuperäinen puisto-osa Pallas-Ounastunturin kansallispuisto oli vuonna 1938 perustettujen Suomen ensimmäisten kansallispuistojen joukossa. Vuonna 2005 kansallispuisto koki uuden alun, kun Pallas-Yllästunturin kansallispuisto perustettiin, ja vanha puisto sai jatkokseen Ylläs-Aakenustunturin suojelualueen. Uuden kansallispuiston pinta-ala kaksinkertaistui entiseen verrattuna. Nykyinen Pallas-Yllästunturin kansallispuisto on Suomen kolmanneksi suurin kansallispuisto. Merkittyjä kesäreittejä, vaellusreittejä, rengasreittejä ja luontopolkuja puiston alueella on noin 350 kilometriä. Tietoa puistosta Ylläksen kävijät saavat esimerkiksi Äkäslompolossa sijaitsevasta luontokeskus Kellokkaasta. (www.luontoon.fi 2005.) Ylläksen alueen läheisyydessä sijaitsee myös Teuravuoma-Kivijärvenvuoman Natura 2000 -verkostoon kuuluva soidensuojelualue. Alue kuuluu Suur-Teuravuomaan, yhteen Euroopan suurimmista suoalueista. Aapasuoluonnosta voi nauttia kulkemalla luonto- ja kulttuuripolku Telatietä pitkin.

Joulu- ja kevätsezonkiaikojen ulkopuolisen ajan matkailullista houkuttelevuutta on kasvatettu rakentamalla sesonkien ulkopuoliselle ajalle sisältöä erilaisilla musiikkitapahtumilla. Näin Ylläksen musiikkitapahtumat on alusta alkaen sijoitettu kalenteriin strategisesti harkituille paikoille. Velho-oopperat sijoitettiin aikaan juuri ennen ruskaa, jolloin ruskasesonki jatkui parilla viikolla. Ylläs soikoon kevyen musiikin tapahtuma viestittää kesäisellä ajankohdallaan Ylläksen olemassaolosta kesällä. Ylläs Jazz Blues tammi-helmikuun vaihteessa pidentää kevätsezonkia muutamalla viikolla. (Niittyrinta 2004, 74.) Musiikkitapahtumien kehittämiseen pureutui Musiikkitunturihanke vuosina 2001-2003. Hankkeen aikana organisoitiin Ylläksen alueen musiikkitapahtumia ja hankkeen vaikutuksena tunturiin on valmistunut pysyvä tapahtuma-alue Ihmisen rinki - The Circle of Man. Hanke oli myös yhtenä alkuun panevana voimana Ylläksen Matkailuyhdistys ry:n perustamiseen. Yhdistys jatkaa tapahtumien koordinoimista ja markkinointia, mutta itse tapahtumien järjestäminen perustuu pitkälti vapaaehtoistyöhön. (Forsell & Vapa.)

Kolarin alueen kyläkulttuuria Ylläksen yleisesitteessä esitellään kulttuuri- ja luontopolku Telatien esittelyn yhteydessä kertomalla lyhyesti Telatiekylistä Kurtakosta, Venejärvestä ja Teurajärvestä. Kyläkohtaiset moottorikelkkareitit ovat esillä Ylläksen alueen moottorikelkkakartan kääntöpuolella (Forsell & Vapa).

Tunturi-Lapin seutukaavassa listataan Ylläksen alueen muinaiskohteita, joita ovat Ylläsjoen luusuassa, Ylläsjärven lounaispäässä sijaitseva vanha kalakenttäalue, Äkäslompolon pohjoispuolella jääkauden muinaistörmän reunassa sekä kahdessa erillisessä kohteessa Kesänkijoen ja Nilivaaran välisellä rantakaistaleella sijaitsevat kivikautiset asuinpaikat. Nilivaaran alarinteessä ja eteläpuolisessa kurussa sijaitsee lappalaisasuinpaikan pohja ja pyyntikuopat. Muonion kunnan puolella Kukastunturin länsipuolella on myös vanha kalakenttä. (Tunturi-Lapin seutukaava 1999, 66.)

### 3.1.1 Navettamajoituksesta wellnesscenteriksi

Ylläksen alueen matkailuperinteet juontavat 1930-luvulle, jolloin Ylläsjärven ja Äkäslompolon kylissä alkoi käydä ensimmäisiä hiihtomatkoilijoita. Ensimmäiset matkailijat

majoittuivat paikallisten asuntoihin. Oman talon väki saattoi muuttaa kevään ajaksi pirttiin ja vieraita majoitettiin kamariin. Kotimajoitus oli pääasiallinen majoitusmuoto 1980-luvulle asti. Vasta silloin alettiin tehdä matkailijoille mökkejä pihapiireihin. Matkailijoiden tarpeisiin kunnostettiin myös vanhoja navettoja, joista ainakin yksi palvelee yhä majoitustilana Ylläksen alueen matkailijoita. (Niittyrinta 2004, 57.)

Ensimmäinen hiihtohissi Ylläksen rinteille nousi kunnan rakennuttamana Ylläksen Varkaankuruun vuonna 1956. Hissin toiminta lopetettiin kannattamattomana jo samalla vuosikymmenellä. Yksi syy kannattamattomuuteen saattoi olla sijainnissa. Hissin ala-asema sijaitsi seitsemän kilometrin päässä lähimmästä tiestä ja hissille päästäkseen oli ensin hiihdettävä tämä matka. Vuonna 1969 valmistui ensimmäinen tie tunturiin, kun Yleisradio pystytti Ylläksen huipulle televisiomaston. Samana vuonna rakennettiin nykyiselle paikalle Äkäslompolon eturinteen hissi. Ylläsjärven puolella rinnetoiminta aloitettiin vuonna 1981. Ylläksen alueen matkailun alkuvuosista lähtien laskettelun ohella Ylläksen tärkein aktiviteetti on ollut maastohiihto. (Niittyrinta 2004, 57.)

Kolarin kunnan elinkeinoelämä järkkyy jo ennen 1990-luvun lamakautta, kun Rautaruukki Oy:n kaivoksen ja Partekin sementtitehtaan lakkauttamiset romahduttivat Kolarin teollisen perustan lähes kertaheitolla. Vuonna 1988 perustettiin Matkailun edistämiskeskuksen toimeksiannosta Ylläs-työryhmä, joka keskittyi Ylläksen alueen matkailuun. Alueen erilaisiin kehittämistoimiin panostettiin 1980-luvun lopussa ja 1980-90-lukujen taitteessa voimakkaasti. Vuosien 1987-1991 välisenä viisivuotiskautena KERA ja KTM jakoivat erilaisia aluepoliittisia avustuksia ja lainoja 143 miljoonaa markkaa Kolarin kunnan alueelle. Tämän avustussumman lisäksi on vielä laskettava työvoimahallinnon panostukset alueelle. (Järviluoma 1997, 133-134.) Tuki- ja avustustoimenpiteiden lisäksi Ylläksen rakentamiseen käytettiin runsaasti velkapääomaa (Ylläs on ykkönen 1998, 2).

Panostukset alkoivat tuottaa tulosta ja Ylläksen alueelle syntyi useita uusia matkailuyrityksiä ja muutamassa vuodessa majoitus- ja ravitsemistoimintaa harjoittavien yritysten henkilöstömäärä kaksinkertaistui. Alueelle rakennettiin kolme uutta hotellia ja kolme muuta majoitusliikettä laajensi toimintansa hotellitasolle. Matkailun arvioitiin työllistävän alueella 1980-luvun lopussa noin 450 henkilötyövuotta. Lisäksi matkailurakentaminen työllisti runsaasti rakennusalan osaajia. Kaiken kaikkiaan Kolarin kunnan työttömyysaste parani 1980-luvun puolivälin 20 prosentista vuosikymmenen loppuun mennessä alle kymmeneen prosenttiin. Tämän matkailun kehitymis- ja rakennuskauden aikana Ylläksen alueelle myönnettiin lomarakentamiseen 5000 vuodepaikkaa vastaava määrä lupia. 1990-luvun alkupuolella alueen yli 8000 vuodepaikkaa nosti Ylläksen vuodepaikoilla mitattuna Lapin suurimmaksi matkailukeskukseksi. Suurin osa vuodepaikoista oli yksityisten omistamissa loma-asunnoissa. (Järviluoma 1997, 134-135.) Tähän Ylläksen matkailun voimakkaan kehityksen aikakauteen, jolloin alueen matkailua on kehitetty todella intensiivisesti, sopii mielestäni Burns'n termi Tourism First.

Kolarin kunnan kannalta 1980-luku oli osittain hallitsemattoman kasvun aikaa. Ylläksen alueen maankäytön suunnittelu, kaavoitus ja liikennejärjestelyt kulkivat jälkijunassa. (Ylläs on ykkönen 1998, 2.) Ylläksen asema valtakunnantason matkailukeskuksena ja alueen suuri velkapääoman määrä pudottivat Ylläksen laman alkaessa korkealta. Lama laski alueen kiinteistöjen hintoja ja horjutti kalliilla rahalla perustettujen yritysten taloutta konkurssiin asti sekä nostatti alueen työttömyyslukuja rakettimaisesti vajaasta kymmenestä prosentista yli kolmeen kymmeneen prosenttiin (Järviluoma 1997, 134; 137).

Kolarin ja Ylläksen alueen elinkeinoelämän hoitoa ja lamasta selviämistä ovat vaikeuttaneet kunnan sisäiset ristiriidat. Sekä Kolarin kunnanjohtajan että elinkeinoasiamiehen paikat ovat olleet tuulisia koko 1990-luvun lopun ajan. Keskeisiä virkoja hoitaneiden henkilöiden lyhytaikaiset työsuhteet eivät edistäneet alueen elinkeinotoiminnan pitkäjänteistä kehittämistä. Nyt Kolarin kunnan elinkeinopolitiikka on pääsääntöisesti matkailun ja sen eri osa-alueiden kehittämistä. Kunnan matkailun vahvuus ja ongelma on matkailun keskittyminen Ylläksen alueelle. Kunnan tavoitteena onkin saada matkailun vaikutuksia leviämään laajemmin koko kunnan alueelle. (Niittyrinta 2004, 61-62.) Matkailukeskukseen nähden syrjäisten kylien yritystoimintaa on tuettu jo vuosien ajan muun muassa erilaisilla hankkeilla. Kolarin kunta on pyrkinyt hankkeitten kautta lisäämään ja vahvistamaan syrjäkylien yrityksiä sekä luomaan näiden ja Ylläksen keskuksen yritysten välille yhteistyöverkostoja ja tiiviimpiä yhteistyösuhteita. Koko Kolarin alueen kylien alkuperäistä kulttuuria ja perinteitä pidetään suurena lisäarvona Ylläksen alueen matkailulle ja erityisesti sillä arvioidaan olevan painoarvoa kansainvälisien matkailijoiden näkökulmasta. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

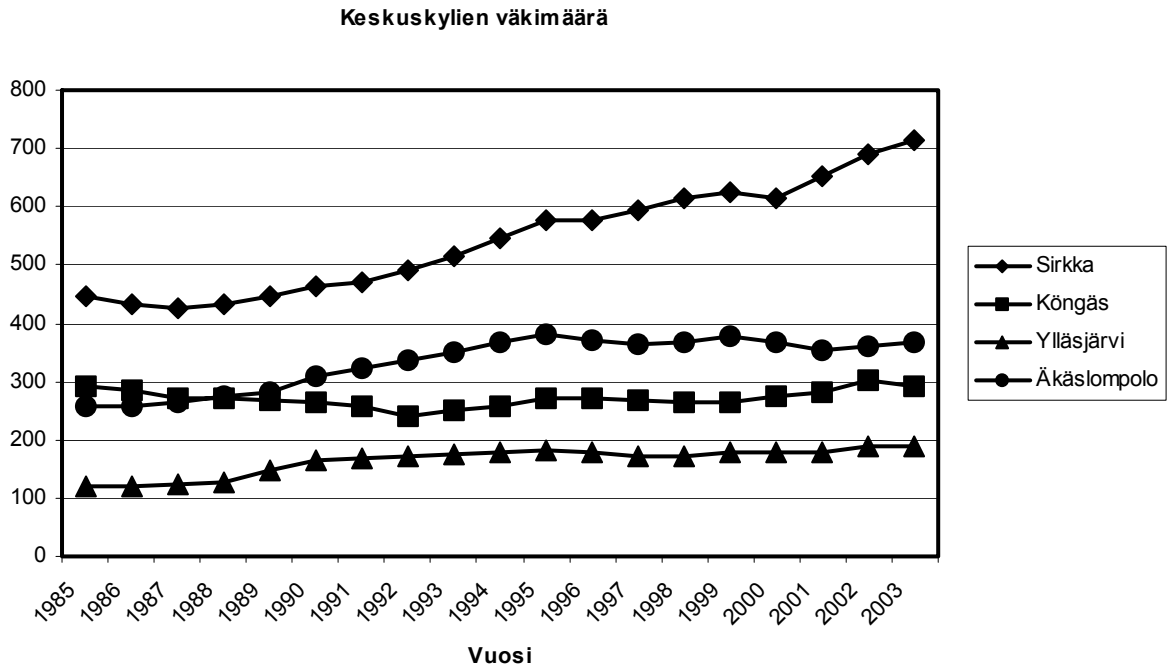
Nyt Ylläksen alueen on todettu jo saaneen uuden kasvusysäyksen yleisen taloudellisen tilanteen parantuessa. Paikallisen kasvusysäyksen antajana on toiminut hyvinvointipalveluita tarjoavan Saaga-hotellin avaaminen Ylläsjärven puolelle. Saagan myötä kumpaankin kylään on syntynyt erilaista hyvinvointiin perustuvaa yritystoimintaa. Kasvusysäyksen voimistumista odotetaan myös keväällä 2005 perustetun Pallas-Ylläksen -kansallispuiston sekä vuonna 2006 valmistuvan Ylläsjärven ja Äkäslompolon yhdistävän maisematien myötä. (Lauri, Niittyrinta, Vasara.)

Ylläs on ykkönen -työpajassa 2002 todettiin, että Ylläksen tunnettuus on laskenut. Vielä vuonna 1991 Ylläs oli Suomen tunnetuin hiihtokeskus. Nyt Ylläs on tunnettuudessa kolmannella sijalla. Aikaisempi tunnettavuus saavutettiin 1980-luvun lopun suurten investointien ansiosta. (Ylläs on ykkönen -työpaja 2002, 3.)

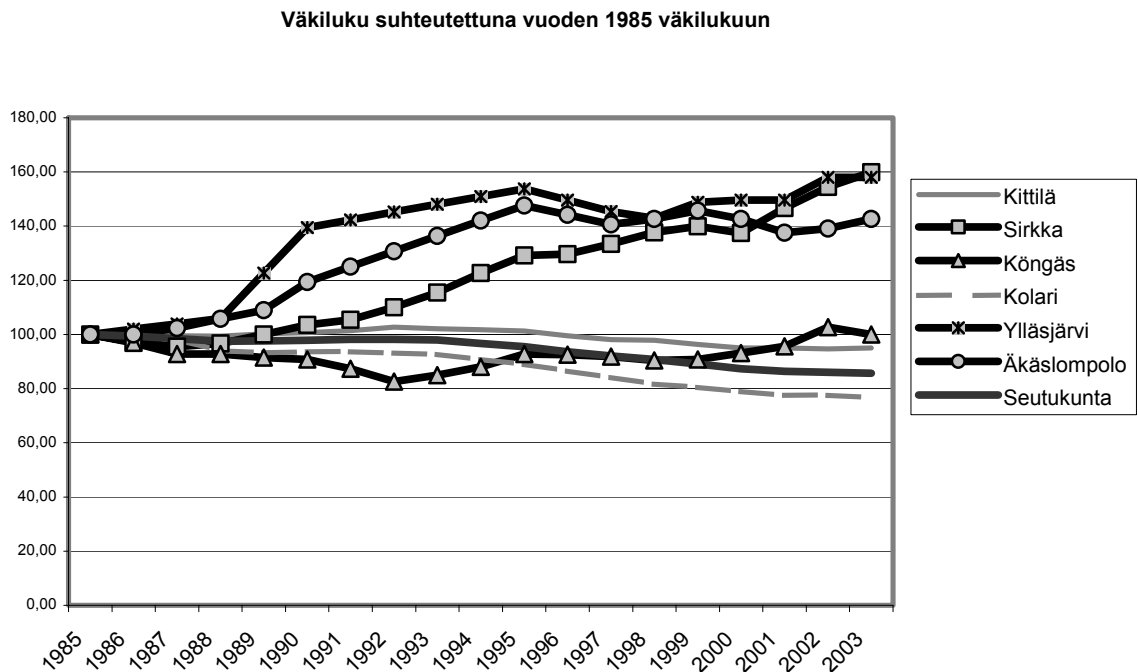
### 3.1.2 Väestö

Pekka Kauppila on tutkinut väitöskirjassaan matkailukeskusten väestönkehitystä paikkatietoaineiston avulla. Ylläksen kohdalla hän on sisällyttänyt Ylläksen alueen paikkatietoaineistoon vain Äkäslompolon puolen kokonaan ja Ylläsjärven vain pieniltä osin. Siitä huolimatta, että Kauppilan aineistosta puuttuvat Ylläsjärven väestön tiedot, esittelen väestönrakennemuuttujia hänen tulostensa pohjalta, koska Ylläsjärven ja Äkäslompolon väkiluvun määrää kuvaavat luvut piirtävät samansuuntaista kehitystä ja voisi olettaa, että kylien väestönkehitys on ollut muutoinkin toistensa kaltaista. Väkiluvun kehitystä kuvaan kylä- ja kuntatasolla väestörekisteritietojen perusteella (Kolarin kunta 2005).

Kauppilan (2004, 142-147) tarkastelu osoittaa Ylläksen nopean kasvun ajan sijoittuneen 1980-luvun ja 1990-luvun taitteeseen. Ylläksen ikärakenne poikkeaa vuodesta 1970 vuoteen 2000 asti tarkasteltuna Kolarin kunnan ja koko maan ikärakenteesta. Ylläksellä huomionarvoisia seikkoja ovat sekä lasten suuri että eläkeikäisten pieni osuus kokonaisväestöstä. Tämä näkyy erityisen hyvin nopean kasvun aikakautena: kun vuonna 1990 koko maan väestön keski-ikä oli 37,5, Ylläksellä se oli 31 vuotta. Vuonna 2000 ero oli hieman tasoittunut: koko maan keski-ikä oli 39,3 ja Ylläksellä se oli 36,8 vuotta. Ikärakennejakauman ohella keskuksen sukupuolijakauma on ollut poikkeava. 1990-luvun alussa alueella korostui naisvaltaisuus, mutta vuosikymmenen loppua kohti rakenne tasapainottui. Koko Kolarin sukupuolirakenne pysyi Ylläksen alueen naisistumisesta huolimatta 1990-luvulla miesvaltaisena. (Kauppila 2004, 142-147.)



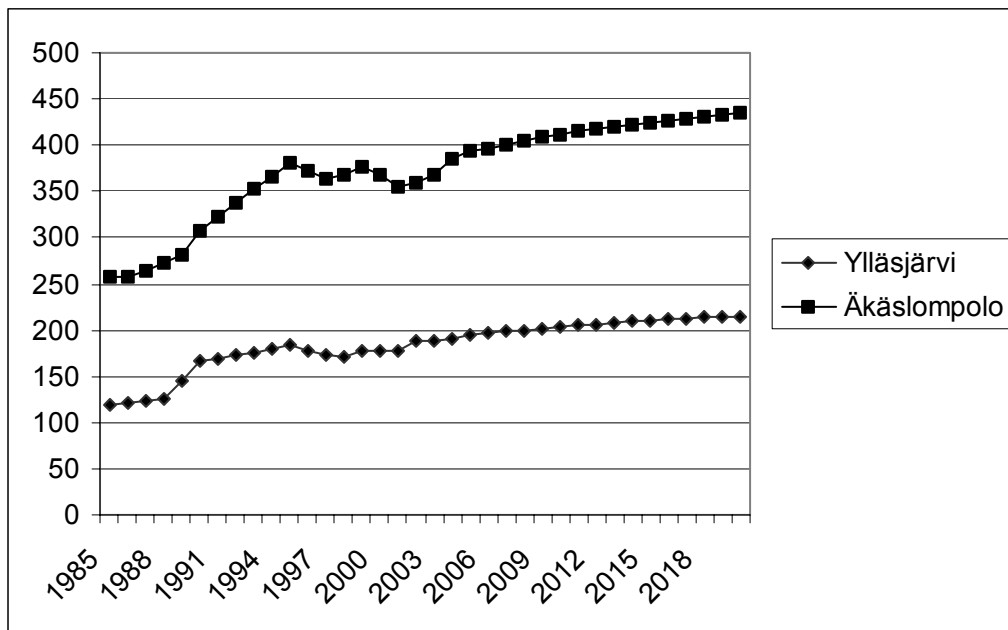
Kuvio 1. Äkäslompolon, Ylläsjärven, Sirkkan ja Kõnkään väkiluvut. (Kolarin kunta 2005, Lapin maistraatti 2005). Ylläsjärven ja Äkäslompolon väkimääriä ei ollut saatavilla kaikille kuviossa esitetyille vuosille, väkiluku on laskettu puuttuville vuosille lineaarisella mallilla. Tiedot puuttuvat Ylläsjärven osalta vuosilta 1986-1987, 1991-1994 ja 1996 sekä Äkäslompolon osalta vuosilta 1991-1994 ja 1996 (Kolarin kunta 2005).



Kuvio 2. Äkäslompolon, Ylläsjärven, Sirkkan, Kõnkään, Kittilän, Kolarin ja Tunturi-Lapin seutukunnan väkiluvut suhteutettuna vuoden 1985 väkilukuun.

Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylien väestön kehitys on ollut hyvin poikkeavaa verrattuna Kolarin kunnan yleiseen väestönkehitykseen, joka on ollut voimakkaan negatiivinen. Kolarin kunnan väestön väheneminen on jonkin verran hidastunut vuodesta 1999 lähtien. Tunturikeskuskyläien väkiluvun kehityksessä näkyy Ylläksen voimakkaan kasvun aika 1980-luvun lopussa ja 1990-luvun alussa sekä Suomen yleinen talouden kehitys viime vuosikymmenien aikana. (Kuviot 1 ja 2.)

Kuvioon 3 olen laskenut lineaarisella regressioanalyysillä yhden mahdollisen väestönkehitys vaihtoehdon Ylläsjärven ja Äkäslompolon kylille vuoteen 2020 asti. Analyysin perusteena on ollut vuosien 1985-2004 toteutunut väestönkehitys sekä Väestörekisterikeskuksen ennuste Tunturi-Lapin väestönkehitykselle vuosilta 2005, 2010, 2015 ja 2020.



Kuvio 3 Ylläsjärven ja Äkäslompolon väkiluku vuosina 1985-2004 sekä ennuste vuosille 2005-2020.

Mahdollisen positiivisen väestönkehityksen jatkumiseen vaikuttanevat useat eri tekijät. Muun muassa Ylläksen alueella käynnissä oleva positiivinen matkailurakentamisen kehityksen sekä alueelle perustetun kansallispuiston sekä Ylläsjärven ja Äkäslompolon yhdistävän maisematien voidaan olettaa vaikuttavan myönteisesti alueen kehittymiseen.

### 3.2 Levi

Levin matkailukeskus sijaitsee Kittilän kunnassa noin 170 kilometriä napapiirin pohjoispuolella. Keskus on muodostunut Kittilän kirkonkylästä 15 kilometriä pohjoiseen olevan Sirkan kylän ympärille Levitunturin ympäristöön. Tunturi-Lapin seutukaavassa Kittilän kunnassa sijaitseva Levin matkailualue rajautuu noin viisi kilometriä Immellompolon eteläpuolelle länsisuunnassa Hautalahdenvuomasta Ounasjokeen ja Ounasjokea pitkin Levijärven korkeudelle (Tunturi-Lapin seutukaava 1999, 66).

Levin hiihtokeskuksessa rinnevalikoimaan kuuluu 47 rinnettä, joista valaistuja on 15 ja lapsille suunnattuja 10. Perinteisten rinteiden lisäksi rinnealueella on erityislaskupaikkoja kuten pipeja ja street. Pisimmällä rinteellä on mittaa 2500 metriä. Hissejä keskuksessa on 26,

joista yksi on Suomen ensimmäinen ja tällä hetkellä ainoa gondolihissi, joka kuljettaa niin talvi kuin kesämatkailijoita. Maastohiihtolatuja alueella on 230 kilometrin laajuinen verkosto. Latuja on valaistu 28 kilometrin verran. Moottorikelkkailijoille Levi tarjoaa 750 kilometriä hoidettuja ja merkittyjä kelkkareittejä. (Levi 2004-2005 2004; www.levi.fi 2005.) Levin ravintolatarjonta on tällä hetkellä merkittävästi muita hiihtokeskuksia laajempaa (Levi III, 28).

Levin kesämatkailun ykköstuote tulee olemaan Golf-kenttä. Kentän ensimmäiset väylät 1-9 valmistuvat kesäkaudelle 2006 ja väylät 10-18 valmistuvat 2007. Kesällä 2005 golf-alueen rakenteista yleisön käyttöön valmistuu heinä-elokuussa harjoituslyönti alue Driving Range. Harjoituslyönti alueen lisäksi loppu kesästä alueelle on tarkoitus valmistua kentän klubirakennus ravintoloinen ja oheistiloinen. (www.levi.fi 2005.)

Levin alueelle on viime vuosien aikana rakennettu runsaasti lisää erilaisia kesäaktiviteetteja. Gondolihissi, Skate Park rullalautailijoille, alamäkipyöräilyyn tarkoitettu DH-rata, kesäkelkkarata ja lasten peuhamaa tarjoavat monenlaista toimintaa. Näiden lisäksi alueella on eritasoisia patikointireittejä sekä kalastus- ja marjastuspaikkoja. Ohjelmalveluyrittäjiltä löytyy ohjelmia näihin toimintoihin sekä muun muassa melontaan ja ratsastukseen. (Elämysten kesä 2005.) Sulanmaan aikaan Levillä järjestetään myös paljon tapahtumia, tunnetuimpana jo perinteinen ruskamaraton.

Kelkkareitistö yhdistää Kittilän syrjäkyliä Levin alueeseen ja myös hiihtoreitit kiertävät muutamien sivukylien kautta. Reittien myötä matkailijat pääsevät tutustumaan näihin kyläkohteisiin ja reitistöjen tavoittamien kylien yritystoiminnassa on tapahtunut selvää piristymistä. (Palosaari & Töyrylä.)

Levin alueen lävitse virtaa erityislaila suojeltu luonnontilainen Ounasjoki. Alueen koilliskulmassa on Taalovaaran luonnonhoitometsä (Tunturi-Lapin seutukaava 1999, 66). Soidensuojelukohteita Levin ympäristössä ovat Kätkätunturin pohjoispuolella sijaitsevat Saattoporanvuoman, Leppävuoman ja Merkkisenvuoman alueet (Nyman 2004, 9).

### **3.2.1 Kansainvälisiltä juurilta uuteen kansainvälisyyteen**

Hiihtomatkailu Leville alkoi herättää mielenkiintoa 1930-luvulla, jolloin Levitunturilla kävi pienehköjä ryhmiä hiihtämässä. Kymmenisen Sirkan kylän taloa majoitti lomalaisia omiin tiloihinsa. Tie matkailukeskukseksi alkoi vuonna 1964, kun Kittilän kunta hankki omistukseensa maa-alueita tunturilta ja rakennutti pohjoisrinteeseen hiihtohissin. Syksyllä 1967 alkoi Levin kansainvälinen kehitys, kun sveitsiläinen SABB AG ja Kittilän kunta solmivat sopimuksen Levitunturin maa-alueen vuokraamisesta. Vuoden 1968 aikana hissikapasiteettia laajennettiin ja rakennettiin tilat lipunmyyntiä, kioskia, kahviota ja välinevuokraamo varten. Vuodesta 1976 Levin kehittämistä jatkettiin kotimaisin voimin. Kittilän kunta, Levin Loma Oy ja Sirkan Matkailumaja Ky perustivat Levin Hissit Oy:n, jonka omistukseen siirtyivät tunturin hissit, rakennukset ja rakennelmat ja myös maa-alueen vuokrasopimus siirtyi sveitsiläiseltä yhtiöltä uudelle yhtiölle. (Holappa & Haveri 1999, 134.)

Levin keskus on kehittynyt Sirkan kylän yhteyteen. 1970-luvulla Sirkka oli tyypillinen lappilainen kylä ja oli vielä 1980-luvullakin pieni majoituskeskittymä. 1990-luvulta alkaen siitä on kasvanut kunnan kannalta merkittävä taajama. Koko Levin keskuksen osalta on havaittavissa, että vuosien myötä palvelutason nousu on edelleen lisännyt kysyntää ja samalla

palvelutoiminnot ovat monipuolistuneet. Leville on muodostunut kehä, jossa tarjonnan lisäys on synnyttänyt kysyntää. (Holappa & Haveri 1999, 135.) 1990-luvun alun jälkeen Levin kehitys on lähtenyt liikkeelle tasaisena kasvuna, joka jatkuu yhä.

Levillä on poikkeuksellisesti muihin matkailukeskuksiin verrattuna investoitu matkailuun 1980-luvun nousukauden jälkeen 1990-luvun alun laman aikana (Holappa & Haveri 1999, 139.) Yleisen lamakauden alkaessa Suomessa 1990-luvun alussa Levi kuului vielä lappilaisten matkailukeskusten joukosta kolmanteen kehitystasoon. Kehitykseltään Leviä korkeammalla olevia keskuksia olivat ykköskeskusten Rukan, Ylläksen ja Saariselän ohella myös Olos, Luosto ja Pyhätunturi. Talouslama koetteli pahiten huipulla olevia keskuksia, kun esimerkiksi Ylläksen kiinteistöjen arvot putosivat jopa 70 prosenttia. Levin silloiselta matalalta kehityskaarelta pudotus ei ollut niin raju ja siellä kiinteistöjen hinnan lasku oli vain noin 30 prosentin luokkaa. Leville jäi siten enemmän varaa kehittää aluettaan eteenpäin jo lamavuosien aikana. (Huoneiston osaomistus...2005.) Poikkeuksena muihin matkailukeskuksiin ainoastaan muutama leviläinen yritys teki konkurssin 1990-luvun lamavuosien aikana ja näissäkin yrityksissä toiminta on käynnistetty uudelleen (Holappa & Haveri 1999, 137). Paikallisella tasolla Levin matkailukeskuksen tiiviin rakenteen nähtiin olleen yksi tekijä, joka auttoi keskuksen selviämistä lamasta (Palosaari & Töyrylä). Näistä lähtökohdista Levin alueella pystyttiin hyödyntämään hyvin erilaisia julkisia investointiavustuksia. Tuona aikana avustuksia oli helpompi saada kilpahakijoiden vähäisen määrän vuoksi. 1990-luvun alkuvuosina Kittilässä saatiin huomattavasti enemmän myönteisiä, pienyritystoimintaa tukevia investointitukipäätöksiä kuin missään muualla Lapin kunnissa. Kyseisenä ajanjaksona saatiinkin erilaisilla julkisen sektorin avustuksilla rahoitettua noin puolet alueen investoinneista. (Holappa & Haveri 1999, 139.)

Kittilän kunta on ollut kokonaisuudessaan hyvin aktiivisesti mukana Levin alueen matkailun kehittämisessä. Kunnalla on ollut suuri rooli alueen toimintaympäristön kehittämisessä kuten yhdyskuntatekniikan luomisessa ja reitistöjen sekä latuverkostojen rakentamisessa. Kittilän kunta ei pyri suorilla tukitoimilla edistämään matkailuelinkeinoa vaan kunnan elinkeinopolitiikan painopisteenä on lähinnä matkailun yleisten edellytysten luominen sekä aineeton tukeminen. (Holappa & Haveri 1999, 139.)

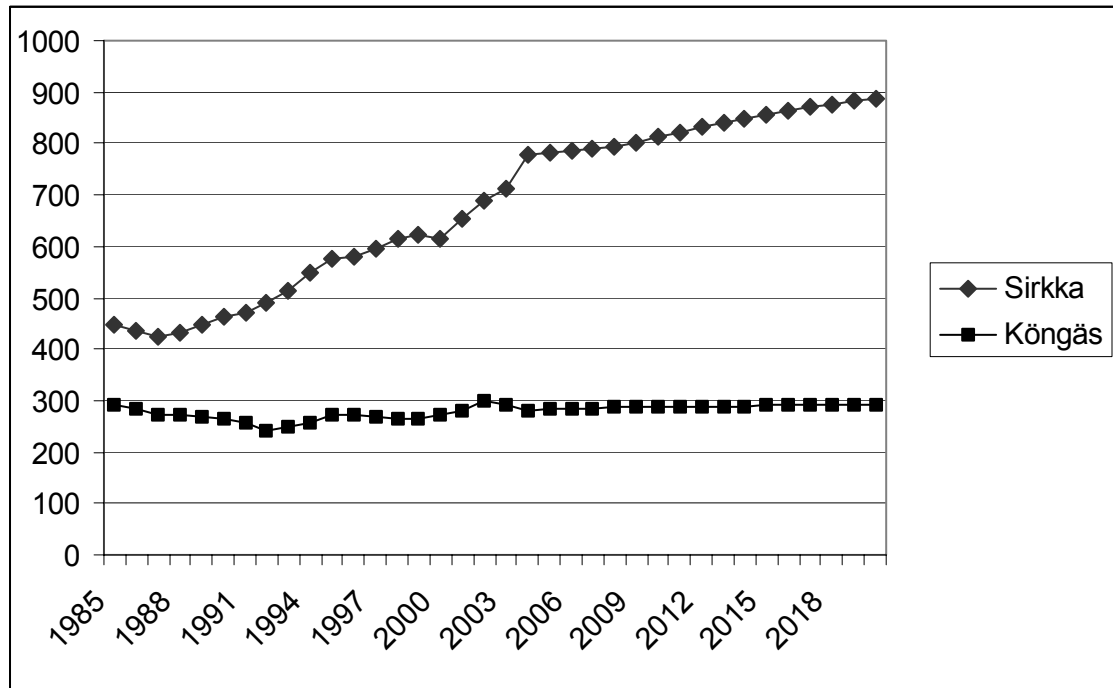
### 3.2.2 Väestö

Pekka Kauppilan (2004, 142-144) mukaan Levin ikärakenne muistutti vielä 1980-luvulla Kittilää ja koko maata. 1990-luvulla alkaneen nopean väestönkasvun myötä Levin väestö on suhteellisesti nuorentunut. Kun vuonna 2000 koko maan väestön keski-ikä oli 39,3 vuotta, Levillä se oli 36,5 vuotta. Matkailukeskuksen sukupuolijakauma on ollut koko 1990-luvun tasapainossa.

Sirkan kylän väestönkehitys eroaa huomasti verrattuna Kittilän, puhumattakaan koko Tunturi-Lapin seutukunnan väkiluvun kehitykseen verrattuna (Kuvio 1). Sirkan väkiluvun kasvussa on myös huomion arvoista sen jatkuva kasvusuuntaa 1990-luvun lamasta huolimatta, mutta siihen selittävänä tekijänä on Levin alueen hyvä selviytyminen lamasta ja jo edellä kuvailtu Levin kehityshistoria (Kuvio 4).

Kuvioon 4 olen laskenut lineaarisella regressioanalyysillä yhden mahdollisen väestönkehityksen vaihtoehdon Sirkan ja Könkään kylille vuoteen 2020 asti. Olen sisällyttänyt väkilukukartoitukseeni myös Könkään kylän, koska Levin keskuksella on ollut

vaikutusta Könkään matkailuyritystoiminnan kehittymiseen ja matkailun laajentumista sinne tuetaan esimerkiksi kunnan taholta vesi- ja viemäriverkoston laajentamissuunnitelmissa. Analyysin perusteena on ollut, kuten Ylläsjärven ja Äkäslompolonkin, kohdalla vuosien 1985-2004 toteutunut väestönkehitys sekä Väestörekisterikeskuksen ennuste Tunturi-Lapin väestönkehitykselle vuosille 2005, 2010, 2015 ja 2020. Laatimani lineaarinen ennuste tasoittaa Sirkkan kylän väkiluvussa viiden viime vuoden aikana tapahtuneen voimakkaan kasvun ja ennuste näyttää kyseisiin vuosiin verrattuna hyvin maltilliselta.



Kuvio 4 Sirkkan ja Könkään väkiluku vuosina 1985-2004 sekä ennuste vuosille 2005-2020.

Tulevaisuuden mahdollisen positiivisen väestönkehityksen jatkumiseen vaikuttanevat useat eri tekijät. Vahvat odotukset vuonna 2004 valmistuneelle Levi III:sen toteutumiselle, antavat lähtökohdat olettaa että myös Sirkkan väkiluku tulee kehittymään myönteisesti. Toisaalta lineaarisen ennusteen maltillinen linja muutamien seuraavien osalta soveltunee Levin tämän hetken tilanteeseen, jossa nyt voimassa olevan yleiskaavan määrittämä vuodepaikkamäärä alkaa olla täynnä, mutta uusi yleiskaava on vasta suunnitteluvaiheessa ja sen mukanaan tuomia uusia vuodepaikkoja päästään rakentamaan vasta kaavan valmistuttua.

Kaiken kaikkiaan Ylläksen ja Levin matkailukeskusten kylien Sirkkan, Äkäslompolon ja Ylläsjärven väestönkehitys on ollut voimakkaasti positiivista kahden viime vuosikymmen aikana (Kuviot 1). Keskusten väkiluvun myönteinen kehitystrendi johtuu muuttoliikkeestä keskuksiin, sillä luonnollinen väestönkehitys ei ole voinut saada aikaan näin suurta väestönkasvua (Kauppila 2004, 147).

## 4 Luontaiselinkeinoista matkailuun

Levin ja Ylläksen alueitten elinkeinorakenteet poikkeavat kotikuntiansa Kittilän ja Kolarin rakenteesta sekä valtakunnan elinkeinorakenteesta. 2000 -luvun alkaessa alueiden rakenne noudatteli alkutuotantojen osalta valtakunnan keskiarvoja: alkutuotannon osuus oli kaikista



elinkeinoista viisi prosenttia koko maassa, kun Levillä se oli kaksi prosenttia ja Ylläksellä viisi prosenttia. Kittilässä ja Kolarissa alkutuotannon osuus 21 prosenttia on huomattavasti muun maan keskiarvoa korkeampi. Muutoin koko maahan suhteutettuna matkailukeskusten alueet olivat koko maata palveluvaltaisempia. Kun palveluiden osuus oli vuonna 1999 69 % koko maan elinkeinorakenteesta, se oli 86 % Ylläksellä ja 89 % Levillä. (Kauppila 2004, 170; 173.)

Kolarin elinkeinorakenne koki 1900-luvun loppupuoliskolla useita voimakkaita muutoksia. Ensimmäinen alkoi 1960-luvun loppupuolella ja 1970-luvun alussa, kun lypsykarjatilojen määrä puoliintui lyhyessä ajassa. Toinen voimakas murros ajoittuu 1970-1980-luvuille, jolloin kunnassa oli kaksi suurta teollista työnantajaa, Rautaruukki Oy ja Partekin sementtitehdas. Kolmas muutos seurasi edellä mainittujen yritysten lakkauttaessa toimintansa Kolarissa kokonaan 1980-luvun loppuun mennessä. (Järviluoma 1997, 130-131.) Vielä vuonna 1970 ennen maatalouden voimakasta vähenemistä 43 % Kolarin ja 56 % Ylläksen alueen väestöstä sai elantonsa alkutuotannosta. Vuoden 1985 elinkeinorakenteesta näkyvät suurten teollisten työnantajien vaikutus. Tuolloin alkutuotannon osuus Kolarin elinkeinoista oli pudonnut jo 14 %:iin, jalostuselinkeinojen osuus oli 26 % ja palveluiden 55 %. Teollisten toimintojen lakattua yhdeksänkymmentä luvun alkuun mennessä (vuonna 1991) jalostuksen osuus oli enää 14 % ja palveluiden osuus oli kasvanut 73 %:iin. Nykyinen Kolarin elinkeinorakenne on palveluvaltainen. Vuonna 1999 palvelut hallitsivat elinkeinorakennetta 86 % osuudella Ylläksen alueella ja 75 %:lla koko kunnassa. (Kauppila 2004, 173.)

Kittilässä ei ole ollut lainkaan varsinaista teollistumisen ja jalostuselinkeinojen aikakautta vaan sen elinkeinorakenne on kehittynyt suoraan alkutuotannosta palveluihin. Vielä 1970-luvulla Levi oli Ylläksen tapaan hyvin riippuvainen alkutuotannosta, sillä 50 % Kittilän väestöstä ja 48 % Levin väestöstä sai elantonsa alkutuotannosta. Vuonna 1991 tilanne oli jo aivan toinen. Alkutuotannon osuus elinkeinorakenteesta oli enää 12 % Levin alueelle ja 21 % koko kunnassa. Palveluiden osuus oli tuolloin 73 % Levillä ja 66 % Kittilässä. Elinkeinorakenne palveluvaltaistui yhä huimasti vuosikymmenen loppuun mennessä. Vuonna 1999 Levin alueella palveluista elantonsa sai 89 % väestöstä kun alkutuotannon piirissä oli vain 2 % väestöstä. Koko kunnan alueella palveluiden osuus oli tuolloin 74 % ja alkutuotannon 12 %. (Kauppila 2004, 170.)

Tämän selvityksen painopiste on matkailuelinkeinossa. Maisemalaboratorio hankkeessa tullaan selvittämään metsätalouden ja porotalouden näkökulmia alueilla.

## 4.1 Matkailu

Kansalliset ja alueelliset kehittämissuunnitelmat luovat niin Suomessa kuin useissa muissakin maissa perustan huomattavalle osalle matkailuelinkeinoja (Aho 1997, 112). Myös Levin ja Ylläksen matkailukeskusten matkailun kehitykseen pyritään vaikuttamaan monelta tasolta. Kohteiden matkailulle luodaan suuntaviivoja niin kohdetasolla omilla kohdestrategioilla, seutukunnittain Tunturi-Lapin seutukunnan strategialla, maakuntatasolla Lapin matkailustrategialla kuin valtakunnantasolla Suomen matkailustrategialla.

Lapissa matkailun merkitys työn ja tulon lähteenä on huomattavasti koko maata korkeampi. Vaikka matkailu nostetaan usein esiin aluetalouden toimintaa parantavana tekijä, matkailu ei ole muista elinkeinoista irrallinen saareke, vaan se luo mahdollisuuksia muille elinkeinoille ja on samalla vahvasti niistä riippuvainen. Lapin matkailustrategian päätavoite on luoda

hyvinvointia koko Lappiin ja edesauttaa alueellisesti tasapainoista kehitystä. Tavoitteeseen pyritään kehittämällä matkailun ympärivuotisuutta, selkiyttämällä eri toimijoiden rooleja ja työnjakoa, koordinoimalla hanketoimintaa, kansainvälistymällä ja parantamalla alueiden saavutettavuutta. Strategian mukaan matkailun aluelähtöisen kehittämisen vetureina ovat matkailukeskukset. Lapin matkailun kehittämistyön konkreettisia päämääriä ovat matkailutulon ja työllisyyden kasvu, turvallinen, kestävä ja hallittu matkailukehitys, yritysten ympärivuotisen kannattavuuden ja tuloksen parantaminen sekä tyytyväiset asiakkaat, jotka ovat halukkaita tulemaan uudelleen. (Laakkonen 2003, 1, 6.)

Tunturi-Lapin seutukaavassa on määritelty erilaisia matkailualueita, joiden kestävä matkailua pyritään edistämään kaavan mukaan seuraavasti: matkailualueiden visuaaliset ja ekologiset ympäristöarvot säilytetään viimeistellyllä suunnittelulla ja toteutuksella. Alueiden jätahuolto järjestetään kattavaksi. Ohjelmalvelut ja aktiviteetit sijoitetaan keskitetysti sekä alueilla suositaan mahdollisuuksien mukaan joukkoliikennettä. (Tunturi-Lapin seutukaava, 11.) Tunturi-Lapin matkailun kehittämisen tavoitteena ovat muun muassa yhteistyön lisääminen naapurimaiden matkailualueiden kanssa, markkinointitoimintojen kehittäminen, yhteistyö matkailun tutkimuksessa suomalaisten ja kansainvälisten yliopistojen kanssa sekä matkailuympäristöjen kehittäminen (Holappa & Haveri 1999, 74).

#### 4.1.1 Ylläksen ja Levin matkailun strategiat ja visiot

Sekä Levin että Ylläksen matkailukeskusten tulevaisuutta on pyritty ohjaamaan johdonmukaisella suunnittelulla. Kummallakin alueella on voimassa olevat tavoiteohjelmat, jotka perustuvat keskuksista tehtyihin SWOT -analyysihin. Levin matkailun tulevaisuutta ohjaa *Levi III* kehittämissuunnitelma ja Ylläksen tulevaisuusstrategia kantaa nimeä *Ylläs on ykkönen*. (Levi III 2004; Ylläs on ykkönen 1998.) Ylläksen suunnitelmaa ja sen toteutumista on arvioitu Ylläs on ykkönen -työpajassa 2002 (Ylläs on ykkönen -työpaja 2002). Levi III on jatkoa aiemmille kehityssuunnitelmille Levi I ja II.

Ylläksen voimassa olevassa matkailustrategiassa Ylläs on ykkönen Ylläksen visio muotoillaan näin: *Vuonna 2010 Ylläs on tunnettu aktiivilomailijan tuotemerkki ja luontolomakohde Euroopassa. Ylläksen ylivoima on ylivertainen luontoliikuntapalvelu yhdistettynä paikalliseen kulttuuriin*. Vision tunnettavuustaso rinnastetaan Ruotsin Åren tunnettavuuteen Keski-Euroopassa. Vision aktiivilomailijat puolestaan ovat henkilöitä, jotka ovat matkustaneet paljon, kokoavat ja varaavat lomapakettinsa omaehtoisesti ja hakevat lomaltaan erityisesti luonto- ja liikuntaelämyksiä. (Ylläs on ykkönen 1998, 11.)

Ylläksen vuonna 1998 laaditussa strategiassa päätavoitteiksi määritellään Ylläksen kehittäminen maastohiihdossa Euroopan ykköseksi vuoteen 2005 mennessä ja maailman ykköseksi vuoteen 2010 mennessä, laskettelussa Suomen ykköseksi ja Euroopassa tunnetuksi kohteeksi sekä maastopyöräilyn ja patikoinnin kotimaiseksi ykköseksi vuoteen 2005 mennessä. Ylläksestä muodostetaan uniikki musiikkitunturi vuoteen 2005 mennessä. Alueelle perustetaan Suomen aktiivisin kansallispuisto. Maankäytön osalta Ylläksen luonnonympäristön merkitystä korostetaan, tunturikeskuksen kylien yhteyttä parannetaan, yhdyskuntarakenteita eheytetään, kylien rakentamisessa suositaan vakituisia asuntoja mahdollistaen samalla asunnon yhteyteen sijoittuvan matkailuyritystoiminnan ja rakentamisessa paikallista rakennusperinnettä arvostetaan. Reittien saavutettavuutta, kattavuutta, turvallisuutta, opastusta ja huoltopalveluita parannetaan. (Ylläs on ykkönen 1998, 11-18.)

Levin Levi III:ssa esitetty visio 2020 kuuluu: *Levi on Pohjois-Euroopan kiinnostavin ympärivuotinen, kansainvälinen aktiviteetti- ja elämyskeskus, joka tarjoaa luontoon ja lappilaiseen kulttuuriin perustuvia monipuolisia matkailupalveluita*. Päätaavoitteet, joilla tähän visioon päästään on lueteltu kymmenen kohdan tavoitelistassa:

- 1) matkailutulon kasvattaminen 300 miljoonaan euroon vuoteen 2020 mennessä
- 2) kansainvälisten matkailijoiden määrän kasvattaminen
- 3) markkinajohtajuus
- 4) osaavan työvoiman saannin turvaaminen
- 5) kesän vetovoiman lisääminen
- 6) laadun kohottaminen
- 7) lappilaisen elämän ja kulttuurin hyödyntäminen
- 8) yhteistyön lisääminen
- 9) kestävän matkailun periaatteiden toteutuminen
- 10) maankäytössä säilytetään Levin nykyinen perusrakenne. (Levi III 2004, 35, 42.)

Yllä luetellut tavoitteet on puolestaan muokattu toimenpideohjelmaksi, jolla asetetut tavoitteet on tarkoitus toteuttaa. Toimenpideohjelmassa on määriteltynä erilaisia hankkeita, jotka on luokiteltu kärkihankkeisiin, keskeisiin investointihankkeisiin, keskeisiin kehityshankkeisiin ja kunnan hankkeisiin. Hankkeille on asetettu vastuutahot, kustannusarviot ja aikataulut. (Levi III 2004, 46.)

Levin kehittämissuunnitelmassa Levin kehitystä arvioidaan kahden tulevaisuusnäkökulman kautta. Ensimmäinen on niin sanottu nollavaihtoehto ja toinen jatkuvan kehityksen vaihtoehto. Vaihtoehtojen mittariksi on valittu vuodepaikkamäärä, joka strategian mukaan kuvaa yleispiirteisesti matkailukeskuksen kokoa ja luonnetta. Nollavaihtoehdossa keskuksen kasvu hidastuu ja sen kattona on 22 000 vuodepaikka eli määrä, joka on nykyisen kaavoituksen mukainen. Jatkuvan kasvun vaihtoehdossa kasvu jatkuu ja kasvun tavoitteeksi on asetettu noin 35 000 vuodepaikkaa vuoteen 2020 mennessä. Vuodepaikkamäärän kasvun ohella vuoden 2020 tavoitteiksi on asetettu kävijämäärän nostaminen vuoden 2003 450 000:sta 1 200 000:een sekä yöpymismäärän kasvattaminen 1,5 miljoonasta 4 miljoonaan yöpymisvuorokauteen. Sesonkiaikoja pyritään kasvattamaan 130 vuorokaudesta 160 vuorokauteen. (Levi III 2004, 36.)

Levin kehityksen kestävän matkailun määrittelyyn on muodostettu taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristötekijöiden mittarit. Taloudellisissa mittareissa tärkeäksi määritellään, että tulevaisuudessakin Kittilässä ja ympäristökunnissa rekisteröityneiden yritysten osuus matkailuelinkeinon liikevaihdosta on merkittävä sekä paikallisen työvoiman osuus on 75 prosenttia matkailuelinkeinon työpaikoista Kittilässä. Sosiaalisissa mittareissa katsotaan myös paikallisen työvoiman osuutta sekä sitä kuinka asukkaiden mielipiteet huomioidaan. Asukkaiden mielipiteiden huomioimiseen pyritään tiedottamisella ja toimivan keskustelufoorumien järjestämisellä. Siten pyritään välttämään mahdollisia konflikteja matkailun ja paikallisten toimijoiden välillä. Ympäristötekijöiden mittarit määrittyvät matkailijoiden mielipiteistä. Tavoitteena on, että matkailijat antavat keskimäärin hyvän arvosanan alueen ympäristön viihtyisyydelle, jätehuollon toimivuudelle ja sisäiselle bussiliikenteelle. (Levi III 2004, 44.)

Odotukset Levi III linjaamien suunnitelmien toteutumiselle ovat kovat kaikkien toimijatahojen osalta. Toteutumisodotuksille pontta antavat aikaisempien kehityssuunnitelmien hyvät toteutumiset. (Rantanen & Yliranta; Kurula; Palosaari & Töyrylä;

Nyman.) Syksyllä 2005 aloitetaan Kittilässä uuden yleiskaavan laatiminen ja sen yhteydessä tultaneen todentamaan Levi III:sen visiot maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen osalta (Nyman).

Ylläs on ykkönen -strategian rakenteelliset tavoitteet on saavutettu, mutta imagolliset tavoitteet ovat jääneet saavuttamatta. Kunnassa kuitenkin todetaan, että ”*strateginen linja on ollut oikea ja vahva mutta... siinä on ollut jotain hidasteita*”, eli linjaukset ovat edelleen voimassa. Hidasta etenemistä tavoitteita kohti perustellaan sillä, että niitä kohti on pyritty pitkäjänteisesti ja kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

Vaikka Ylläksen alueen strategiassa musiikkitunturilla on voimakas painotus, sama painotus ei hengi Ylläksen alueen voimassa olevasta yleisesitteestä. Yleisesitteessä musiikkitunturista mainitaan vain musiikkitunturin pysyvä tapahtuma-alue Ihmisen ringi- The Circle of Man. Tähän tietysti vaikuttaa se, että Musiikkitunturi-hanke on jo hankkeena päättynyt ja musiikkitunturi termi jatkaa lähinnä markkinoinnissa musiikkitapahtumien taustalla. Strategiassa painotetun maastopyöräilynkään roolin ei uskota sittenkään kasvavan kovin suurin mittasuhteisiin vaan se nähdään vain yhtenä kesämatkailutarjonnan muotona. (Forsell & Vapa.)

#### 4.1.2 Ylläksen ja Levin matkailun tunnuslukuja

Suomen hiihtokeskusyhdistyksen tilastojen vuoden 2004 tietojen mukaan Ylläksellä arvioidaan olevan 16 000 vuodepaikkaa ja Levillä 17 000 vuodepaikkaa (Liite 2). Vuonna 2003 Levillä rekisteröitiin 229 257 yöpymistä. Ylläksen alueella rekisteröityneitä yöpymisiä oli 185 681. Suurin osa, yli 90 prosenttia Ylläksen alueen rekisteröityneistä yöpyjistä ilmoitti matkan tarkoituksiksi vapaa-ajan matkan. Levin alueella vapaa-ajan vieton matkan tarkoitukseseen oli ilmoittanut yli 60 prosenttia yöpyjistä. Ulkomaalaisten osuus yöpyjistä on ollut Levillä noin kolmasosa ja Ylläksellä vajaat 30 prosenttia. Suurimman ryhmän ulkomaalaisista yöpyjistä muodostivat molemmissa keskuksissa britit, joiden osuus oli Levillä noin puolet ja Ylläksellä reilu 40 prosenttia. Brittien jälkeen suurin ryhmä Levillä olivat venäläiset yöpyjät noin 10 prosentin osuudella. Ylläksellä seuraavaksi suurimpina ryhminä olivat aika tasapäisesti sveitsiläiset ja saksalaiset, joiden molempien osuus oli noin kuudesosa. Ylläksen matkailu on rekisteröityneiden yöpymisten mukaan huomattavasti sesonki luonteisempaa kuin Levillä. 62 prosenttia Ylläksen yöpymisistä kertyi helmi-, maaliskuu- ja huhtikuun aikana ja vain noin 6 prosenttia kesä-, heinä- ja elokuun aikana. Levillä helmi-, maaliskuu- ja huhtikuussa rekisteröitiin 44 prosenttia yöpymisistä ja noin 10 prosenttia kesä-, heinä- ja elokuussa. (Lapin matkailutilastollinen vuosikirja 2004, 46-52.)

Koska vuodepaikoista vain murto-osa on rekisteröityjen majoitusliikkeitten piirissä, vuodepaikkojen ja yöpymisten todellista kokonaismäärää on vaikea arvioida. Sen osoittaa esimerkiksi Tapani Haapasaaren vuoden 2004 aikana toteuttama Ylläksen vuodepaikkalaskenta. Laskennan mukaan Ylläksen alueen vapaa-ajan asuntojen ja majoitusliikkeitten kokonaiskerrosala on noin 151 900 m<sup>2</sup>. Selvityksen mukaan vuodepaikoiksi muutettuna tämä kerrosala vastaa 15 200 vuodepaikkaa, joista 10 200 sijaitsee Äkäslompolon alueella ja 4 700 Ylläsjärven alueella, loput muualla. On huomioitava, että tämän vuodepaikka kartoituksen ulkopuolelle jäävät sellaiset vapaa-ajanasunnot, jotka voivat olla jo asuttavia, mutta niiden rakennusluvan edellyttämä loppukatselmus on vielä tekemättä. Lisäksi ovat eri majoitusmuotojen lisävuoderatkaisut sekä rakennusrekistereissä näkymättömät lisätilat, joita on voitu aikojen saatossa rakennuksiin tehdä. Haapasaaren

mukaan näitä laskennan ulkopuolelle jääneitä vuodepaikkoja voi olla alueella useita satoja. (Haapasaari 2004).

#### 4.1.3 Kestävä matkailu

Matkailu on useimmiten hyvin paikkasidonnainen elinkeino. Erityisesti luontoon perustuvia vetovoimatekijöitä on mahdotonta siirtää paikasta toiseen. Menestyvän matkailuelinkeinon ja etenkin luontoon perustuvan matkailun perusvaatimuksiin kuuluu luonnosta ja kulttuuriympäristöstä huolehtiminen. (Kauppila 2004, 86; 97.)

Ylläksen ja Levin toimijatahot näkevät omien keskustensa matkailun olevan kestäväällä pohjalla. Luonnon vahva rooli keskusten vetovoimatekijänä on yhä laajemmin tunnustettu ja huomioitu seikka. Kaikki haastatellut toimijat esittävät kuitenkin huolensa keskusten luonnon säilymisen puolesta ja korostivat, että kaiken toiminnan pitäisi olla kestävä kehityksen mukaista, jotta vielä tulevat sukupolvetkin saisivat nauttia alueitten luonnosta ja maisemista. (Kurula; Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa; Hiltunen.) Haastattelujen mukaan alueitten toimijat tiedostavat, että luonto on alueiden ensisijainen vetovoimatekijä eivätkä esimerkiksi hyvin järjestetyt hotellipalvelut, luksusmökkit tai edullinen maa vaan nämä seikat tulevat vasta luontoarvojen jälkeen (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

Yhtenä lähtökohtana matkailun kestävyys ja ympäristöhoidon tasoon pidettiin keskusten kokoa. Matkailukohteen aloittaessa pienestä alueen ekologinen kulutus kasvaa, mutta sen saavuttaessa tietyn koon alkaa alueen toimijoilla olla resursseja parantaa olosuhteita sekä rakentaa ympäristöä säästäviä ratkaisuja. (Forsell & Vapa.) Tällaisina toimina pidetään muun muassa Ylläksen kattavan vesi- ja viemäriverkoston rakentamista (Forsell & Vapa; Lauri, Niittyrinta & Vasara) tai Levin ja Ylläksen alueen kelkka- ja hiihtoreitistöjä. Keskusten ja toimijoiden resurssien kasvamisen lisäksi myös matkailijoiden ympäristötietoisuuden arvioidaan lisääntyneen, mikä ohjaa myös matkailukeskuksia parantamaan entisestään ympäristöä säästäviä ja suojelevia menetelmiä. Molemmissa keskuksissa pyrkimyksen yhä suurempaan autottomuuteen nähtiin edes auttavan kestävä kehitystä. (Kurula; Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa.) Levin alueella autottoman liikkumisen mahdollisuuksia pidettiin jo hyvinä (Kurula; Rantanen & Yliranta; Lauri; Palosaari & Töyrylä). Ylläksen alueella maisematien odotetaan lisäävän mahdollisuuksia autottomaan kehitykseen (Lauri, Niittyrinta & Vasara; Forsell & Vapa.).

Tunturikeskusten matkailun kestävyttä lisääväksi tekijäksi nähdään keskusten matkailuun sitouttaminen paikalliseen kulttuuriin. Esimerkkinä tästä mainitaan erään matkailuyrittäjän kertomus siitä, kuinka matkailijaryhmälle oli yritetty tarjota tuotettuja aktiviteetteja, mutta kuinka lopulta suurimmaksi mielenkiinnonkohteeksi olivat nousseet erään syrjäkylän vanhat rakennukset omine rakennusteknisine seikkoineen. Oleelliseksi seikaksi nostettiin myös se, että matkailukeskuksen ympäristön aitoa perinnettä on hyvä olla olemassa ja säilyttää, jotta perinne ei jäisi vain keskuksiin rekonstruoituidun tai uudelleen tuotetun perinteen varaan ja siten lopulta paikallisuudesta irralliseksi. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

Matkailijat odottavat usein matkakohteen palveluvarustukselta samaa tasoa kuin mihin he ovat lähtöalueillaan tottuneet. Matkailukeskuksista on jossakin mielessä kehityksessä eräänlaisia lähtöalueiden etäispäätteitä periferiassa ja ne voivat erilaistua ympäröivästä maaseudusta. Samoilta lähtöalueilta tulevat matkailijat voivat esimerkiksi tavata

arkiympäristönsä ihmisiä kohdealueen iltaelämässä ja vapaa-ajanviettopaikoissa ja näin ollen lähtö- ja tuloalueen elämänpiiri ei juuri poikkea toisistaan. Tämän kehityssuunnan voimistuminen on ristiriidassa paikallisuuden huomioimista ja kunnioittamista korostavien kestävä kehityksen periaatteiden kanssa. (Kauppila 2004, 206.)

Matkailukeskusten ja luonnonsuojelusuhteen arvioitiin olevan tasapainossa molemmissa kohteissa ja jo edellä mainittujen kestävä kehitystä toteuttavien hankkeiden ajateltiin ajavan myös luonnonsuojelun periaatteita. (Kurula; Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa). Ylläksen alueella kansallispuiston saamisen jo vuosikymmeniä matkailukäytössä olleelle alueelle katsottiin osoittavan erityisesti sitä, että Ylläksen alueen matkailu on ollut kestävä ja luonnonsuojelun huomioivaa (Forsell & Vapa). Levin alueellakin oltiin tyytyväisiä jo olemassa oleviin suojelun alueisiin, mutta tärkeäksi koettiin Kätäkätunturin saaminen suojelun piiriin (Palosaari & Töyrylä; Rantanen & Yliranta).

Alueitten rakentamisen kantokyvyyn ei uskottu tulevan vastaan vielä kovinkaan nopeasti, jos alueille rakennetaan oikein. Oikein rakentamisen periaatteiksi mainittiin alueitten hyvä suunnittelu ja ohjaus kaavoituksella, rakentaminen tietyille alueille tarpeeksi tiiviisti kuitenkin maisemalliset ja luonnonsuojelun huomioiden. (Kurula; Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa.) Levin alueella kantokyvyn rajaksi määriteltiin Levi III kasvuvaihtoehdon vuodepaikkamäärä. Haastatteluissa katsottiin, että sen kasvun saavutettuaan alue on tarpeeksi iso toimiakseen tasapainoisesti ympärivuoden. (Palosaari & Töyrylä.) Ylläksen alueella kasvun rajojen arvioitiin lähestyvän hyvin nopeasti, jos matkailun kasvu jatkuu yhden huippusesongin kasvuna, eikä kasvua saada tasattua enemmän ympärivuotiseksi (Lauri, Niittyrinta & Vasara).

## 5 Matkailutyöllistyminen ja matkailuyritykset

### 5.1 Matkailun työllistäminen

Kolarin ja Kittilän työvoimatoimistot ovat seuranneet Levin ja Ylläksen matkailukeskusten matkailutyöllistymistä kevätkauden huippusesongin osalta jo neljänä vuotena peräkkäin. Ensimmäinen kartoitus tehtiin keväällä 2002. Kaiken kaikkiaan matkailun työllistämien työntekijöiden ja yrittäjien määrä on ollut kasvava koko tarkasteluajanjakson osalta. Vuonna 2002 Kolarin ja Kittilän tunturikohteisiin työllistyi 2013 henkilöä, vuonna 2005 vastaava luku oli 2459. Levin osalta työllistyneiden määrä on kasvanut vuosittain. Ylläksellä työllistyneiden määrä on kasvanut vuosina 2002-2004, mutta tänä vuonna määrä laski 19 henkilöä vuodesta 2004. Keskimäärin yritykset työllistivät noin seitsemän henkilöä Kolarissa ja noin neljä henkilöä Kittilässä. (Matkailun työllisyystutkimus 2005.)

Tutkimuksissa on eritelty yrittäjien lisäksi vakituiset, määräaikaikaiset ja osa-aikaikaiset työntekijät sekä harjoittelijat. Työntekijät on myös eritelty muun muassa sukupuolen, iän, ammattialan ja lähtöalueitten mukaan. Molemmissa keskuksissa työskenteli kevätkaudella 2005 hieman enemmän naisia kuin miehiä. Naisten osuus työntekijöistä oli 55 % Ylläksellä ja 57 % Levillä. Ylläksen työntekijöistä 82 % oli alle viisikymmenvuotiaita ja 41 % alle kolmekymmenvuotiaita. Levillä työntekijöistä alle viisikymmenvuotiaita oli 88 % ja alle kolmekymmenvuotiaita oli 41 %. Ammattialoittain Kittilässä oli huomion arvoisen paljon

myyjiä ja asiakaspalvelutyöntekijöitä, mutta tähän vaikuttanee osan Kittilän kirkonkylän kauppojen mukana olosta tutkimuksessa. Seuraavaksi eniten Levillä oli ravintolatyöntekijöitä. Ylläkselläkin suurin työntekijäryhmä oli myyjät ja asiakaspalvelutyöntekijät, mutta ero Ylläksellä muihin työntekijäryhmiin oli huomattavasti pienempi kuin Levillä. Ylläksellä seuraavaksi suurimmiksi, keskenään lähes yhtä suuriksi ryhmiksi, nousivat puhtaanapidon ja ravintoloitten työntekijät. (Matkailun työllisyystutkimus 2005.)

Suurin osa tuntuereitten työntekijöistä tuli keskusten kotikunnista. Leville työllistyneistä oli noin 2/3 kittiläläisiä. Ylläksen työntekijöistä kolarilaisia oli yli puolet. Muualta Lapista Ylläkselle työllistyi 149 henkilöä ja Leville 125 henkilöä. Seuraavaksi suurimmat työntekijöiden lähtöalueet olivat Etelä-Suomen lääni, josta Kittilään tuli 98 työntekijää ja Kolariin 51 työntekijää ja Länsi-Suomen lääni, josta Kittilään työllistyi 90 henkilöä ja Kolariin 60 henkilöä. Ulkomailta keskuksiin työllistyi 35 henkilöä seitsemästä eri maasta. Eniten työntekijöitä tuli Ruotsista, seuraavaksi suurin ryhmä olivat venäläiset. Muita lähtömaita olivat Viro, Sveitsi, Saksa, Tanska ja Irlanti. (Matkailun työllisyystutkimus 2005.)

Vuoden 2005 tutkimuksen mukaan Levin alueella oli 274 yritystä ja niissä 356 yrittäjää. Vakituksia työntekijöitä yrityksissä oli 438 ja osa-aikaisia 279. Määräaikaisten työsuhteiden määrä on vähentynyt viime vuoden 526:sta 468:aan, mutta vastaavasti osa-aikaisten ja harjoittelijoiden määrä on kasvanut viime vuodesta. Ylläksellä oli keväällä 2005 113 yritystä ja niissä 139 yrittäjää. Vakituksia työntekijöitä yritykset työllistivät 127 ja osa-aikaisia 258. Määräaikaisten työsuhteiden määrä on Levin alueen tapaan laskenut. Vuonna 2004 niitä oli 329 ja nyt 298. (Matkailun työllisyystutkimus 2005.)

Yhtenä tekijänä Ylläksen alueen työvoiman määrän tämänvuotiseen laskuun, vaikka alueen positiivinen rakentamiskehitys voisi antaa olettaa muuta, uskotaan olevan Ylläksen alueen jatkuva asuntopula (Lauri, Niittyrinta & Vasara). Ylläksen alueella Äkäslompolossa ja Ylläsjärvellä kunnan vuokra-asuntoja on 44 kappaletta. Asuntotilannetta parannetaan jonkin verran nyt rakennuksen alla olevilla osaomistusasunnoilla. (Kolarin kunta, asuntotoimisto 2005.) Levin alueella Kittilän kunnan vuokra-asuntoja on 108 ja 36 muitten asuntoyhtiöitten vuokra-asuntoa (Kittilän kunta, asuntotoimisto 2005).

Tunturissa työskentelevien sesonkityöläisten koulutustaso on vaihteleva. Esimerkiksi rinnetyöntekijöiden perusvaatimukseen kuuluu reipas ja palveluaitis mieli sekä siisti ulkoasu. Ravintoloissa puolestaan työskentelee alansa koulutettuja ammattilaisia. (Palosaari & Töyrylä.) Tunturikeskuksiin saapuvien ulkopaikkakuntalaisten ja etenkin Lapin ulkopuolelta tulevien sesonkityöläisten uskotaan kuluttavan suuri osa palkoistaan työskentelypaikkakunnalla (Palosaari & Töyrylä; Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara).

Työvoimahallinnollisena tulevaisuuden haasteena tulee olemaan matkailun tulevan työvoiman saanti keskuksiin. Lamavuosien suuresta työttömien työnhakijoiden joukosta on Tunturi-Lapin alueella koulutettu runsaasti erilaisia matkailualan työntekijöitä keskusten tarpeisiin. Viime vuosina Ylläksen ja Levin alueiden keskuksat ovat työllistäneet jo niin tehokkaasti, että työvoimasta on sesonkiaikoina pulaa eikä ylitarjontaa. Korkeasta työttömyysluvusta huolimatta työvoimakoulutuksilla ei kuitenkaan pystytä jatkossa kouluttamaan tarpeeksi työvoimaa keskusten matkailualan töihin, koska työttömien joukossa ei enää ole kovinkaan suurta massaa, joita näihin töihin voitaisiin uudelleen kouluttaa. Tunturikeskusten matkailun kehittyminen enemmän ympärivuotiseksi luonnollisesti parantaisi työvoiman saatavuutta ja

hallittavuutta sekä erityisesti keventäisi yritysten vuosittaisen rekrytointisavotan aiheuttamia taloudellisia rasituksia. (Lauri, Niittyrinta & Vasara; Rantanen & Yliranta.)

Oman alueen tarjoaman koulutuksen tärkeyteen uskotaan molemmissa kunnissa (Lauri, Niittyrinta & Vasara; Rantanen & Yliranta; Palosaari & Töyrylä). Kittilässä Levi-instituutin tarjoama koulutus arvostetaan korkealle (Rantanen & Yliranta; Palosaari & Töyrylä). Kolarissa Ylläs-instituutin tarjoaman taloushallinnon koulutukseen ollaan tyytyväisiä, mutta sen lisäksi kaivattaisiin varsinaisiin matkailun töihin kouluttavaa oppilaitosta. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

Jotta keskusten tarpeisiin saataisiin riittävästi työvoimaa, alueiden työvoimatoimistot tekevät yhteistyötä muun muassa Turun seudulle ja Ruotsin rajan yli Pajalan suuntaan. Turun seudulle on tehty yhteistyötä työvoimansiirroissa, eli alueiden työvoimatoimistot pyrkivät järjestämään työntekijöille ympärivuotisen työn siten, että talviesonkina työntekijät työllistyvät tunturikeskuksiin ja kesällä Turun seudulle. Pajalan suuntaan tehtävällä yhteistyöllä on parannettu Ruotsin työvoimatoimistojen tietämystä Suomen tunturien työmarkkinatilanteesta sekä käyty neuvotteluja rajan yli tehtävään työhön liittyvistä verotus ja palkkauskäytännöistä. Näiden lisäksi on tarkoituksena parantaa Lapin sisäistä työvoimatiedottamista ja rekrytoitumista. (Lauri, Niittyrinta & Vasara; Rantanen & Yliranta.)

## 5.2 Matkailuyritykset

Lapin yritystoimipaikoista henkilöstömäärän perusteella hyvin pieniksi yrityksiksi eli korkeintaan 9 henkilöä työllistäväksi voidaan luokitella 92,6 prosenttia yrityksistä. Toimipaikkojen pienuus vaikuttaa yritysten mahdollisuuksiin ja resursseihin investoida ja panostaa kehitysoimiin. Tämän vuoksi pienyritysten yhteistyö on tärkeää esimerkiksi yhteismarkkinointiresurssien kokoamiseksi. Pienyritysten rinnalla on viime vuosina tapahtunut liiketoiminnan keskittymistä joko vahvojen perheyriyten tai ketjujen käsiin. (Laakkonen 2003, 10.) Myös Ylläksen ja Levin matkailukeskusten alueella suurin osa alueiden yrityksistä on yhä pienyrityksiä, eikä alueilla ole ollut vielä suuremmin havaittavissa yritysten ketjuuntumista (Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara).

Kolarin ja Kittilän työvoimatoimistojen tekemien matkailun työvoimatutkimusten mukaan matkailuyritysten määrä on kasvanut vuosittain molemmissa kunnissa vuosien 2002-2005 aikana. Kittilässä yritysten määrä on kasvanut 190:stä 274:teen. Kolarissa yritysten määrä on lisääntynyt 99 yrityksestä 113 yritykseen. Ylläksen alueen matkailuyritysten määrä kasvoi myös vuodesta 2004 vuoteen 2005, vaikka matkailun kokonaistyövoiman määrä alueella vähentyi samana aikana. Tähän kehitykseen osasyynä on sekä Levillä että Ylläksellä näkyvä Suomessa vallitseva yleinen trendi siitä, että palkkatyötä vaihdetaan pienyrittäjyyteen yleisten työllistymisehtojen ajamina (Rantanen & Yliranta). Alueen yritykset ovat myös tehostaneet toimintaansa sillä henkilökunnalla, minkä ovat onnistuneet rekrytoimaan (Lauri, Niittyrinta & Vasara).

Katsottaessa Levin yritysten määrän jatkuvaa kasvua ja alueen matkailurakenteiden lisääntymistä, mielenkiintoisena huomiona voidaan pitää vuonna 1999 tehdyn tutkimuksen tuloksia. Tutkimuksessa selvitettiin Levin matkailijoiden ja yrittäjien suhtautumista liikunta- ja terveysmatkailuun. Osa Levin yrittäjistä korosti sitä, että Levin matkailun menestys perustuu terveysliikunnan ja matkailun yhdistämiseen. Yleisesti ottaen yrittäjät myös pitivät Levin terveysliikuntamatkailun palveluita riittävinä. Lisärakentamista ei pidetty tarpeellisena



vaan tulevaisuutta nähtiin parhaimpana kehittää jo olemassa olevien rakenteiden pohjalle. (Väärälä & ym. 1999, 20-21)

Kolarissa yritystoiminnan kehittäminen on ollut erityisen haasteellista johtuen kunnan voimakkaasta puolue- ja kyläpoliittisuudesta. Alueella on käyty keskustelua muun muassa yksityisen yritystoiminnan merkityksestä yli päänsä kaikkien kuntalaisten hyvinvoinnin tekijänä. (Niittyrinta 2004, 59.)

Erilaisten matkailuun suoraan liitännäisten pienyritysten määrä on lisääntynyt molempien keskusten alueella. Henkilökohtaisia palveluita tarjoavien yritysten, kuten kampaamojen, kosmetologien ja hierojien määrä on lisääntynyt huomattavasti. Lisääntyvä vapaa-ajan asunto kanta on synnyttänyt vapaa-ajan asuntojen huoltoon erikoistuneita puhtaanapito- ja huolintayrityksiä sekä kiinteistövälitystoimintaa. Lisäksi ovat lisääntyneet erilaiset liikennöitsijät, taksit ja muut henkilökuljetukseen erikoistuneet yrittäjät. Kasvanut yritysmäärä on puolestaan lisännyt yritystoimintaa tukevia yrityksiä kuten tilitoimistoja. Kehittyvä matkailu ja matkailurakentaminen lisäävät myös alueiden rakennusalan töitä ja rakennusalan yrityksiä, tosin osa rakennusalan yrityksistä tulee tunturikeskusten kotikuntien ulkopuolelta. (Rantanen & Yliranta; Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

### 5.3 Yritykset matkailukeskusten ympärillä

Ylläksellä Ylläksen Matkailuyhdistys käyttää Ylläksen matkailukeskuksen määrittelyssä melko laaja näkökulmaa ja luokittelee jäsenyysperusteissaan matkailukeskuksesta maantieteellisesti hyvinkin etäällä sijaitsevia yrityksiä keskukseen kuuluvaksi. Perusteissa Ylläksen alue on rajattu Äkäskeron, Lainion, Jauhojärven, Ahvenkankaan, Kallon, Kurtakon, Luosun, Rautuvaaran, Kuerjoen ja Aavahelukan keskelle jäävälle alueelle. Näin Kolarin kunnan alueella vain muutama eteläisin kylä ei näiden perusteiden mukaan kuulu Ylläksen keskukseen. (Forsell & Vapa.)

Työvoimatoimistojen matkailun työllistymistutkimus rajaa Ylläksen keskukseen kuuluviksi yrityksiksi Ylläsjärven ja Äkäslompolon kylissä olevat yritykset (Matkailun työllisyystutkimus 2005). Näin laskettuna Kolarin kunnan alueella on useissa sivukylissä matkailun yritys- ja osuuskuntatoimintaa, joka hyötyy sijainnistaan Ylläksen vaikutuspiirissä. Yritystoimintaa on tuettu, kuten jo aiemmin on todettu, Kolarin kunnan taholta jo useiden vuosien ajan. Tukitoimien yhtenä pyrkimyksenä on ollut sivukyläiden yritystoiminnan verkottaminen Ylläksen alueeseen ja Ylläksen Matkailuyhdistyksen laajaan jäsenyysalueeseen viitaten se näyttää onnistuneen. Matkailuyhdistykseen kuuluu noin 120 yritystä ja työvoimatutkimuksessa Ylläksen alueelle yrityksiä on sijoitettu 113 (Forsell & Vapa; Matkailun työvoimatutkimus 2005).

Levin osalta työllisyystutkimukseen sisältyy yrityksiä Könkäältä ja myös erilaisia kaupan alan yrityksiä Kittilän kirkonkylältä (Matkailun työllisyystutkimus 2005). Mikä selittää osaltaan eroa Levin Matkailu Oy:n yhteismarkkinointiin kuuluvan 120 yrityksen ja työvoimatutkimuksen käsittelemän 274 Levin alueen yrityksen välillä. Joka tapauksessa Kittilässäkin jää laajoja alueita Levin keskuksen ulkopuolelle, mutta Kittilässä Levi ei näytä ulottaneen vaikutuksiaan yhtä laajalle kunnan matkailukeskukseen nähden syrjäisiin kyliin kuten Kolarissa. Lisäksi alueellista hajontaa lisää se, että pohjoisen sivukylät näyttävät pystyneen kehittämään enemmän omaa matkailuyritystoimintaa kuin Kittilän eteläiset kylät (Rantanen & Yliranta).

## 6 Hotelleja ja kelomökkejä tunturien kupeilla

### 6.1 Kaavoitus

Tunturikeskusten rakentamista, kuten muutakin rakentamista ohjataan kaavoituksella. Vielä vuonna 1995 Voitto Tiensuun (1995,1) laatimassa Lapin matkailukeskusten kaavojen yksityiskohtaisessa tarkastelussa nähtiin keskusten rakennusoikeutta olevan reilusti jäljellä ja arvioitiin sen riittävän keskusten kasvunvaraksi vielä pitkäksi aikaa. Nyt ollaan kuitenkin sekä Levillä että Ylläksellä tilanteessa, jossa kaavojen tarkistaminen on ajankohtaista ja välttämätöntäkin. Esimerkiksi Levin ympäristön matkailumaiseman ja maankäytön kehittämishankkeen suunnitelmassa Luoteis-Lapin aluearkkitehti Katrina Nyman toteaa, että Leviltä puuttuu ajantasainen maankäyttöä ohjaava yleissuunnitelma. Matkailun kasvupaineiden takia alueelle kaivattaisiin maisemapainotteista maankäytön suunnitelmaa, jolla voitaisiin tehostaa Levin alueen maankäyttöä sekä suojella ympäristön haavoittuvaa luontoa. (Nyman 2004, 3.) Näihin tarpeisiin vastauksena on Levillä alkamassa uuden yleiskaavan laatiminen ja Ylläksen alueella suunnitellaan Äkäslompolon ja Ylläsjärven alueelle osayleiskaavan tarkistuksia.

Kaavoituksen hierarkia muodostuu seutukaavasta, yleiskaavasta, ja erilaisista asemakaavoista joita ovat esimerkiksi rantakaavat. Seutukaavassa ohjataan maankäytön suuria linjoja koko seutukunnan tasolla. Yleiskaava ohjaa tarkemmin tietyn alueen kaavoitusta. Ranta-asemakaavat ovat maanomistajien omia kaavoja ja niiden toteuttaminen ja kehittäminen kuuluu pääasiassa maanomistajille.

Ylläksen ja Levin alueilla ovat vaikuttaneet Lapin seutukaavan 1., 2., 3. ja 4. osat, jotka on kumottu vuonna 1999 Ympäristöministeriössä vahvistetulla Tunturi-Lapin seutukaavalla (Lapin liitto 2005; Lauri 2003, 3.) Lähtökohdat Tunturi-Lapin uudelle seutukaavalle muodostivat alueelle laaditut skenaariot ja niiden pohjalta alueelle on laadittu kehittämisstrategia sekä siihen tukeutuva aluekehitysohjelma. Tällä kaavalla vastataan kehittämisstrategiasta ja aluekehitysohjelmasta aiheutuviin alueidenkäytön tarpeisiin. Kehittämisstrategiassa ja maankäyttösuunnitelmassa heijastuvat alueen omat arvostukset, alueen oma näkemys ja tahto kehittämisen suunnasta. Myös aikaisempien kaavojen alueidenkäytön ratkaisuperiaatteet ja aluevarausten perusteet ovat pääosin säilyneet. (Lapin liitto 2005.)

Tunturi-Lapin seutukaavan tarkoitus on tarkistaa vahvistetuissa seutukaavoissa Tunturi-Lapin alueelle suunniteltuja aluevarauksia. Osa aluevarauksista oli tehty jo 1970-luvulla eikä seutukaavan kokonaistarkastusta ole sen jälkeen tehty. Uudessa seutukaavassa huomioitiin myös lainsäädännössä tapahtuneet muutokset. Muun muassa rakennuslakiin on tullut vaatimus kestävän kehityksen periaatteen huomioon ottamisesta. Lisäksi on tullut voimaan laki ympäristövaikutusten arvioinnista (YVA -laki). Kaiken kaikkiaan ympäristönäkökohtien korostus on lisääntynyt edellisistä kaavoista. (Lapin liitto 2005.)

Tunturi-Lapin seutukaavan pinta-ala on 21 300 km<sup>2</sup> ja alue on jaettu 15 erilaiseen maankäyttöluokkaan. Kaavassa on esitetty myös osa-aluevarauksia pääasiallisen maankäyttöluokan päällä. Osa-aluevaraukset eivät ole varsinaisia aluevarauksia, vaan

toimivat tiedottavana varauksena. Seutukaavatiestö on luokiteltu neljään eri luokkaan. Rautatiet on jaettu kahteen eri luokkaan ja sähköverkkoon on otettu yli 110 kV linjat. Reitistöä on esitetty ulkoilu- ja moottorikelkkailureitit. Vesiretkelyreitit esitetään vain selostusosassa. Kaava-alueesta on varattu 61 % pääasiallisesti maa- ja metsätalouskäyttöön (M, MT ja Ms). Suojelualueita (Se, SL) on 37 %, josta vajaa 2/3 on erämaa-alueita. Loput 2 % alueesta on varattu muille maankäyttöluokille. (Lapin liitto 2005.)

Ylläksellä tällä hetkellä voimassa olevia muita kaavoja ovat Ylläksen osayleiskaava, Äkäslompolon asemakaava, Ylläsjärven asemakaava ja 13 ranta-asemakaavaa (Lauri 2003, 3). Ylläksen alueen ensimmäinen yksityiskohtainen kaavoitus tehtiin Kuopan rantakaavalla 1976. Äkäslompolon yleiskaava laadittiin 1977-79. Ylläsjärven osayleiskaava tehtiin vuosina 1979-1980 ja uudistettiin jo 1983-1984. Koko Ylläksen alueen osayleiskaava tehtiin uudelleen vuosina 1987-1990 ja vahvistettiin 1993. (Tiensuu 1995, 22.)

Ylläksen alueella kiihkeätä keskustelua kevään 2005 aikana on herättänyt Äkäslompolon osayleiskaavan tarkistus. Kaavamuuotos on herättänyt kiivastakin vastusta, koska siinä rakentamista ollaan ulottamassa nykyisin luontoliikuntaan ja virkistyskäyttöön varatuille alueille. Kaavamuuotoksen aikataulun koetaan myös olleen nopea ja yllättävä. Vastauksia kaavamuuotoksen aiheuttamiin kuohuihin ajatellaan löytyvän syksyllä 2005 Ylläksen alueella järjestettävästä maapoliittisesta seminaarisarjasta. Ajatuksena on, että toimijat joko yhdessä hyväksyisivät tai hylkäisivät Äkäslompolon kaavaehdotuksessa rakentamiselle osoitetun alueen. Hyväksyminen edellyttäisi, että alueen rakentaminen katsottaisiin yhdessä ainoaksi mahdolliseksi ja järkeväksi lisärakennusalueeksi. (Forsell & Vapa.) Vaikka koko Ylläksen alueen kattavassa nykyisessä yleiskaavassa vuodepaikkamitoitus on suuri 35 000 paikkaa, tulee kaavan tarkistus ja uudistaminen olemaan tarpeellinen lähivuosien kuluessa (Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman). Tarkastuspaineita lisäävät yleiskaavan sisältämät useat asemakaavat, joiden varassa suunnittelu tekee kaavoittamisesta hyvin detajoitua (Nyman).

Levin ensimmäinen kaavoitus tehtiin vuonna 1976 rakennuskaavan ja Sirkan kokonaisrakennesuunnitelman yhteydessä. Levin kehittämissuunnitelman kokonaisrakennesuunnitelma tehtiin vuonna 1989 ja Levin osayleiskaava 1991. Levin rakennuskaavoituksen tukena on ollut koko ajan jonkinlainen yleiskaavallinen suunnitelma (Tiensuu 1995, 46). Kaiken kaikkiaan Levin ympäristöön on laadittu noin 60 asemakaavaa tai kaavan muutosta. Alueelle on myös rakennettu paljon poikkeuslupien varassa. (Kurula.) Syksyllä 2005 Levin alueelle on alkamassa uusi yleiskaavan laadinta. Laadintaprosessissa tultaneen todentamaan Levi III suunnitelmat Levin alueen kehittämisestä noin 35 000 vuodepaikkaa käsittäväksi matkailukeskukseksi. Levi III sinällään ei ole maankäytön ohjelma, mutta se kuten edeltäjänsäkin Levi I ja II ovat osoittautuneet vahvoiksi maankäytön suunnittelua ohjaaviksi dokumenteiksi (Nyman).

## 6.2 Maanomistus ja kiinteistöt

Suomalaiseen maanomistuskulttuuriin kuuluu maaomistajan vahva päätösvalta omaisuudestaan ja maanomistus onkin usein ratkaisevassa asemassa maankäytön suunnittelussa. Näin ollen myös matkailukeskusten maa-alueiden omistussuhteilla ja omistuksen jakaantumisella on suuri vaikutus keskusten kehittymiseen ja muotoutumiseen.

Levin tunturikeskusta ympäröivän matkailualueen erityispiirteenä on laaja yksityinen metsänomistus (Lovén 1997, 95). Sekä Levin matkailukeskuksen keskustunturin Levi että keskuksen läheisyydessä sijaitseva Kätkätunturi ovat omistussuhteiltaan erikoisia tuntureita Suomessa. Molemmat tunturit ovat lähes kokonaan yksityisten maanomistajien omistuksessa, kun taas muut tunturit kuten esimerkiksi Ylläs ovat valtion maata. (Nyman.) Levin alueen maanomistus on myös jakaantunut useille omistajille. Suuria yksittäisiä omistuksia ei ole vaan omistukset on suhteellisen pieniä, joukossa on vain kymmenkunta noin 100 hehtaarin kokoisen alueen omistajaa. Ulkomaalaista maanomistus alueella ei juuri ole, vain yksittäisiä raakamaanomistajia Könkäällä ja muutama kymmenen tontin omistajaa Levin alueella. (Kurula.) Ylläksen alueella ulkomaalaisten omistuksessa on kunnan tietojen mukaan vain muutamia tontteja eikä lainkaan raakamaata (Lauri Niittyrinta & Vasara).

Kittilän kunta on monien vuosien ajan ohjannut alueen metsänkäyttöä erilaisilla toimenpiteillä matkailuelinkeinon tarpeiden suuntaan. Lupamenettelyn seurauksena keskeisten osapuolten välille on muodostunut konfliktitilanne, joka osaltaan vaikuttaa Levin matkailun kehittämiseen. Levin metsäristiriitojen selvittämiseksi käynnistettiin matkailukeskuksen vaikutusalueen metsäsuunnittelu vuonna 1994. Suunnitelman toteuttamiseksi tehtyjen tutkimusten mukaan eniten matkailijoiden maisema-arvoihin perustuvaa viihtyisyyttä vähentävät avohakkuut ja aurausalueet. Tutkimustulokset osoittivat myös, että lähes kaikki Levin metsänomistajat vastustivat tai olivat epävarmoja suurten avohakkuiden soveltamisesta metsiinsä. Pieniäkin avohakkuita vastusti noin 40 prosenttia maanomistajista. Aurausta metsämaan hoitomenetelmänä kannatti vain noin viidennes metsänomistajista. (Lovén 1997, 95, 105-106.)

Näistä lähtökohdista sekä metsänomistajia että matkailijoita palveleviin metsäsuunnittelun ratkaisuihin pitäisi päästä, mutta ongelmana oli metsänomistajien heikko osallistuminen metsäsuunnittelun tekoon ja siitä todennäköisesti seurannut heikko sitoutuminen suunnitelman noudattamiseen. Toinen ongelma muodostuu metsäsuunnitelman pituudesta. Se laaditaan vähintään kymmeneksi vuodeksi ja sinä aikana metsänomistajakunnassa tapahtuu muutoksia ja uusien maanomistajien sitoutuminen aiemmin tehtyihin suunnitelmiin on epävarmaa. (Lovén 1997, 107.)

Tänä päivänä Levin kiistakapula Kätkätunturin maiden käytöstä on yhä edelleen olemassa, eikä lopullista ratkaisua Kätkän metsien ja maiden käytölle ole saatu (Kurula; Palosaari & Töyrylä). Levin matkailun suurimman vetovoimatekijän eli luonnon katsotaan olevan vaarassa, jos Kätkätunturilla harjoitetaan matkailun näkökulmasta hallitsematonta yksityismetsätaloutta tai jos Kätkätunturi rakennetaan. Vaihtoehdoksi Kätkän rakentamattomuudelle nähdään alueen suojelu. Suojelun tulisi toteutua valtakunnantason päätöksellä siten, että Kätkän maanomistajat eivät kokisi kohtuuttomia tappioita alueen suojelusta. Jos Kätkän alue suojeltaisiin, Levin alue yhdistyisi luontevasti osaksi Ylläs-Pallaksen suojelualueita ja Tunturi-Lapin alueelle muodostuisi laaja ”vihreä vyöhyke”, jolla olisi markkina-arvoa ulkomaan markkinoinnissa. (Palosaari & Töyrylä.)

Vaikka Yllästunturin maa-alat kuuluvat suurimmaksi osaksi valtiolle, se ei helpota matkailukeskuksen maanomistustilannetta Ylläksen alueella. Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylien maat omistavat pääasiassa yksityiset. Kolarin kunnan on ollut ajoittain vaikeaa saada ostetuksi raakamaata, jonka kaavoittamisella kunta voisi ohjata keskuksen muotoutumista. Esimerkiksi Äkäslompolon kylän keskusalueilla on yksityisomistuksia, joiden omistajien ja matkailun tarpeisiin rakentavien tahojen käsityksissä alueiden maankäytöstä on erimielisyyksiä. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

Molempien tunturikeskuskuntien maanomistuspolitiikka on samantapaista keskusten alueilla. Kunnat pyrkivät ostamaan raakamaata joko yksityisiltä tai valtiolta, kaavoittamaan sen ja myymään sitten eteenpäin. Myyntituloilla on tasapainotettu kuntien taloutta. (Kurula; Lauri, Niittyraanta & Vasara.)

Tonttien omistajasuhteiden muutoksista voidaan ennakoida tulevaa rakentamista. Näin matkailukeskusten rakentamisen leviämistä voidaan osaltaan ennakoida tonttien siirroista lähikylien alueella. Esimerkiksi Könkään kylän alueen raakamaasta on ollut kysyntää (Kurula). Ylläksen alueen ympäristössä ei ole ollut havaittavissa poikkeavan vilkasta lomarakentamista, mutta esimerkiksi Ylläksen läheisyydessä sijaitsevalla Kurtakon kylällä on havaittu piristymistä kiinteistöjen käytössä. (Lauri, Niittyraanta & Vasara.)

Levillä rakennusten muoto on vaihtunut hurjasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Vielä vuonna 1997 räystäiden keskikorkeus oli 2,5 metriä, kun se nyt on 4,5 metriä. (Peltiseppä tietää... 2005) Rakennusten muuttuminen ei kuitenkaan ole ollut säätelämätöntä vaan rakennusten muotoihin on vaikutettu suunnitelmallisesti johdonmukaisilla rakennustapaohjeilla. Ohjeissa määritellään muun muassa rakennusten materiaali ja muotoseikkoja. (Nyman.) Rakennustavat ovat myös muuttuneet. Kun 1980-luvulla vapaa-ajan asuntojen omistajat tekivät paljon itse ja saattoivat tuoda rakennusmateriaalit kaukaakin mukanaan, nyt rakennusten tarvikelaukukset ovat etupäässä urakoitsijoiden huolena. Levin kaavavaatimusten mukaisessa rakentamisessa suositaan keloja. Pääosa tarvittavasta kelosta tuodaan Venäjältä. (Levi-Rakennus Oy... 2005)

Ylläksen alueen kaavoitukseen sisältyviä rakennustapaohjeita työstetään parhaillaan. Niiden pitäisi valmistua syksyksi 2005. Rakennustapaohjeiden avulla pyritään tuleva rakennuskanta sovittamaan mahdollisimman hyvin maisemaan ja jo olemassa olevaan rakentamiseen. Ohjeilla tullaan myös selkeyttämään Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylämaiseman luettavuutta esimerkiksi hahmottelemalla kylille selkeämpi keskipiste. (Nyman.)

Kolarin rakennuslupamääriä vuodesta 1985 asti tarkasteltuna Kolarissa rakennuslupien myöntämisen huippuvuosi on ollut 1989, jolloin kunnan alueelle myönnettiin 313 rakennuslupaa. Kittilässä ja Levillä rakentamisen huippuvuosi on ollut tähän mennessä viime vuosi 2004, jolloin Kittilän alueelle myönnettiin 410 rakennuslupaa, joista 212 Levin alueelle. Kittilässä Levin alueen rakennusluvut on eritelty vuodesta 1989 asti. Eniten vapaa-ajan asuntojen rakennuslupia Levillä on myönnetty vuosina 1999 ja 2000, kumpanakin vuonna 141 kappaletta. Kolarissa Ylläksen alueen luvat on eritelty vuodesta 1995 ja ajanjaksolla 1995-2004 Ylläkselle on myönnetty eniten lupia 217 kappaletta vuonna 2003. Vapaa-ajan asuntojen rakennuslupia Ylläksen alueelle eniten on myönnetty vuonna 2003, 97 kappaletta.

### 6.3 Maisema

Sekä Ylläksen että Levin matkailukeskusten suurin vetovoimatekijä on luonto. Luonnon ja luonnonmaisemien tuhoutuminen nähdään yhtenä keskusten kehitysten suurimmista uhkakuvista.

Matkailukeskusten vetovoimana olevia maisemaominaisuuksia on vaikein hallita silloin, kun maisema-alueet eivät ole yhteiskunnan tai matkailuyrittäjien hallinnassa. Lainsäädännön

tarjoamat mahdollisuudet laajojen maisema-alueiden hallintaan ovat rajalliset. Kaavoitusjärjestelmään liittyvä lupamenettely mahdollistaa toimenpidekohtaisen maisemavaikutusten arvioinnin. Lupamenettely ei kuitenkaan ole tehokas laaja-alaisesti ja pitkäaikaisesti käytettynä. Yhtenä vaihtoehtona keskusten maisemien hallintaan voi olla monitavoitteinen metsäsuunnittelu, johon liittyy tavoite päätöksentekijöiden vapaaehtoisesta sitoutumisesta maisema-arvojen ylläpitoon. (Lovén 1997, 92-93.)

Lasse Lovén (1997, 96) on jaotellut Levin maisemat tunturimaisemaan, metsämaisemaan, jokimaisemaan, järvimaisemaan ja kylämaisemaan. Tähän maisemajakoon voidaan lisätä vielä suomalaisema ja samaa maisemajakoa voidaan mielestäni käyttää koskemaan myös Ylläksen aluetta (ks. esim. Nyman 2004, 9). Erilaisten maisematyyppien lisäksi keskusten maisemat voidaan jakaa lähimaisemaan ja kaukomaisemaan. Yhtenä olettamuksena on, että vain hyvin voimaperäiset muutokset puustossa ja maastossa erottuvat kaukomaisemassa ja nekin yleensä vain lumettomana aikana, koska esimerkiksi hakkuuaukiota on talvella vaikea erottaa pohjoissuomalaisessa maastossa yleisesti esiintyvistä suoalueista ja kitumaista. Lisäksi voidaan olettaa, että kaukomaisemalla on konkreettista arvoa vain, jos se näkyy matkailijan havaintopaikkaan. (Lovén 1997, 97, 99.)

Kaukomaisemasta voi paikoin tulla lähimaisemaa esimerkiksi erilaisten reittien ympäristönä. Jos matkailureittien lähimaisemaan sijoittuu todennäköisiä metsänkäytön ongelmakohteita, matkailumaiseman vetovoiman ylläpitämiseksi tarvitaan tarkemman tason sopimus- tai korvausmenettelyä (Lovén 1997, 107).

Ylläksen ja Levin matkailukeskuksia ympäröivät tunturimaisemat on vielä melko erämaisia, itse Levi- ja Yllästunturit erottuvat joukosta selvästi rakennetun luonteensa takia. Rakennettua tunturimaisemaa kuvaillaan joskus aika radikaalistikin kuten esimerkiksi Harri Hautajärvi (1995, 149) arvioidessaan Lapin läänin matkailuarkkitehtuuria. Hänen mukaansa Levin viivasuoraan avohakattu ja nurmetettu tunturinrinne on esimerkki ilman ympäristösuunnitelmaa toteutetusta maisemalle haitallisesta laskettelualueesta. Yllästunturista hän toteaa, että laskettelurinteitä varten tehdyt maansiirtotyöt ovat pilanneet Yllästunturin maisemallisesti kokonaan. Vuonna 1995 julkaistussa lisenssiaattityössään Hautajärvi kuvailee Lapin matkailukeskuksia rakennuskannaltaan epäyhtenäisiksi, rakenteiltaan sekaviksi sekä arkkitehtuuriltaan ja ympäristökuvaltaan huonosti suunnitelluiksi. Yhtenä syynä tähän hän näkee yksityisen matkailuteollisuuden kasvun ja voitontavoittelun. Jotta Lapin matkailukohteita ei lopullisesti pilattaisi hän arvioi, että matkailunkehitykseen uudeksi suunnaksi olisi valittava ympäristöä, kulttuuria ja maisema-arvoja kunnioittava ja asiantuntevasti suunniteltu ja ohjailtu matkailutoiminta. (Hautajärvi 1995, 149; 154; 184-185.)

Tänä päivänä Ylläksen ja Levin keskuksissa ollaan tyytyväisiä jo tehtyihin maisemointitöihin esimerkiksi infrastruktuurin osalta varsinkin, kun tulokset suhteutetaan käytettävissä olleisiin resursseihin. Puutteita alueiden maisemoinnissa nähdään olevan, mutta tulevaisuutta varten eivät kummankaan keskuksen toimijat nimenneet mitään yksittäisiä suuria maisemointityön haasteita. (Kurula; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa.) Kittilän kunta on palkannut ympäristövastaavaan parantamaan erityisesti Levin alueen kesäaikaista maisemaa ja ympäristöä (Kurula). Ylläksen alueella maisemointi- ja ympäristönäkökohtien parempaan huomioimiseen pyritään muun muassa selkeyttämällä yhteistyötä eri toimijoiden välillä säännöllisillä tapaamisilla, joissa keskustellaan alueen tulevista rakennusratkaisuista (Forsell & Vapa).

## 7 Infrastrukturi

### 7.1 Alueiden saavutettavuus, liikennejärjestelyt

Matkailukeskusten sijainti erilaisten liikennemuotojen läheisyydessä on useimmiten ratkaisevaa matkailun kehityksen kannalta. Erityisesti lentokenttien ja matkailukeskusten toiminnalliset vaikutusalueet ovat aluerakenteen lähtökohtia ja kentän läheisyys on merkittävä kilpailutekijä (Laakkonen 2003, 16).

Ylläksen läheisyydessä ovat Kittilän ja Pajalan lentokentät. Kittilän lentokentältä oli talvikaudella 2004-2005 sesonkiaikoina linja-autokuljetus Äkäslompoloon jokaiselta lennolta. Sesonkien ulkopuolella Äkäslompoloon pääsee kutsutaksilla. Ylläsjärvelle kutsutaksipalvelu toimii ympäri vuoden. (Lumilomat 2004.) Kolarin rautatieasemalta Ylläkselle on noin 35 kilometriä. Ylläksen Skibussitoiminta laajentui kaudella 2004-2005 lähiliikenteeksi. Bussi liikennöi hiihtokeskuksen ja kylien välissä säännöllisesti sekä Äkäslompolon että Ylläsjärven puolella talviaikana 2004-2005. Perusvuorot ajetaan koko kauden ajan, lisäksi sesonkiaikoina palvelee useita lisävuoroja. Matkanhinta on euron per henkilö ja suunta. Voimassa olevalla hissilipulla tai kun mukana ovat lasketteluvälineet busseilla voi liikkua ilmaiseksi rinteiden aukioloaikana. Skibussi liikennöi talvikauden aikana myös Levin ja Ylläksen välillä, sydän talvella kerran viikossa ja kevätseisongin aikana kaksi kertaa. (Seitsemän tunturin taikaa... 2004, 38-39.) Pajalan lentokentältä on ollut yksittäisiä ruotsalaisten järjestämiä kuljetuksia Ylläksen alueelle. Pajalassa Ylläksen matkailua pidetään yhtenä mahdollisuutena pitää Pajalan lentokenttä elinvoimaisena. (Forsell & Vapa.)

Rovaniemeltä Ylläsjärvelle on noin 160 kilometriä ja Äkäslompoloon 190 kilometriä. Maanteitse Ylläkselle pääsee Tornion eurooppatie 8 ja Rovaniemeltä kantatie 79 pitkin. Maantiematkailussa 1980-luvulla automatkailijoille lanseerattu Tuntureitten tie -reitti on nostamassa uudelleen päätään. Reitti kulkee Äkäslompolon kautta Pallakselle, Raattamaan ja Hettaan. Ylläsjärven ja Äkäslompolon välille valmistuvaa maisematietä pidetään oivallisena lisänä tähän reittiin. Tunturimaisemien lisäksi reitti seuraa Pallas-Ylläksen kansallispuistoa sen täydeltä pituudeltaan. (Forsell & Vapa.)

Kittilän lentokentälle on Leviltä 14 kilometriä. Levin ja lentoaseman välillä liikennöi säännöllinen linja-autoliikenne kaikilta kotimaisilta reittilennoilta ympäri vuoden. Lähin rautatieasema on Kolarissa, jonne kertyy 80 kilometrin matka. Suurin Leville tulevista maanteistä on kantatie 79, joka kulkee Rovaniemeltä Muonioon. Tieosuudella liikennöi säännöllinen linja-autoreittiliikenne. Rovaniemen ja Levin välinen matka on 165 kilometriä. Säännöllistä julkista liikennettä Levin alueella yksistään ei varsinaisesti ole. Alueelle on kuitenkin järjestetty Skibussipalvelu, jota matkailijat voivat käyttää veloituksetta rinnealueen ja Levi keskuksen välillä ([www.levi.fi](http://www.levi.fi)).

Talvella 2005 VR lisäsi tarjontaansa yhden päiväjunayhteyden Kolarin ja Helsingin välille. Vuoro on liikennöinyt lauantaisin. Junassa on ollut sekä makuu-, päivä- että autovaunuja. Kolarin rautatieasemalta matkaa Ylläksen ja Levin keskuksiin voi jatkaa junabussi yhteyksillä. (Junatalvi 2005.)

## 7.2 Reitit

Keskusten reitit, niin latuverkostot kuin kelkkaverkostotkin ovat kehittyneet tarpeesta saattaa luonnossa liikkujat määrättyille alueille. Ylläksellä reittien hoidosta vastaa Ylläksen matkailuyhdistys. Matkailuyhdistys kerää alueen yrittäjiltä ja majoittajilta reittienhoitomaksua. Levin alueen reittien hoito kuuluu Levi Ski Resorts LTD:lle ja pieniltä osin Kittilän kunnalle. Erilaisten aktiviteettien ohjaamisen reiteille katsotaan edistyneen alueiden kestävä matkailua ja kestävä kehitystä (Kurula; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa; Hiltunen).

Osa sekä Ylläksen että Levin kelkkareittien hoitokustannuksista katetaan kelkkatarran myynnillä. Levillä yksityiskelkkaajat voivat ostaa joko koko kauden 2004-2005 kattavan tai viikon voimassa olevan tarran. Tarrojen hinnat olivat 50 ja 20 euroa. (Levi 2004-2005.) Ylläksellä oli myynnissä koko kauden kattava kelkkatarra hintaan 12 euroa. Ylläksen alueella on ollut kelkkatarran lisäksi myynnissä perinteikkäämpi latutarra jo vuodesta 1994 alkaen. Tarra hinta oli kaudella 2004-2005 viisi euroa. Latutarrasta itsestään on muodostunut jo jonkinlainen keräilykohde. Tarrojen lisäksi Ylläksen alueen reittejä rahoitetaan kelkka- ja latukarttojen myyntituloilla.

Erityisesti moottorikelkkareittien levittäminen ympäri Kolarin ja Kittilän kuntaa on tuonut syrjäkyliä lähemmäs matkailukeskuksia. Kelkalla sama matka keskuksista etäällä olevaan sivukylään tuntuu usein lyhyemmältä kuin mitä se olisi autolla. Näin kelkkareitit sitovat syrjäkylien elinkeinonharjoittajia tiiviimmin osaksi keskuksia ja reittejä pitkin heidän tarjoamiensa palveluiden äärelle pääsevät niin yksittäiset matkailijat kuin safariyrittäjät asiakkaineen. (Forsell & Vapa; Palosaari & Töyrylä). Matkailijoiden leviämisen alueiden muihin kyliin uskotaan olevan kaikkien etu, sillä silloin matkailija liikkuu ja näkee, että alue voi tarjota uusia ja ennen kokemattomiakin palveluita ja nähtävyyksiä (Forsell & Vapa).

Ylläksen tämän päivän latuverkosto pohjautuu alueen ensimmäisten matkailijoiden tekemille urille. Matkailun alkuvaiheissa ladut tehtiin itse hiihtämällä, kunnes vuonna 1970-luvulla latuja alettiin höylätä moottorikelkalla. Nykyiset hiihtoreitit on luonnollisesti levennetty molempien hiihtotapojen, vapaan ja perinteisen hiihdon harrastajille ja latukoneille sopiviksi. (Niittyrinta 2004, 58.) Ylläksen ja Levi latureitit eroavat osittain maisemiltaan. Ylläksen reitit ovat hakeutuneet alkujaan maisemallisesti kauniisiin paikkoihin. Levillä reittejä on usein vedetty sinne missä niille on helpoimmin saatu luvat ja siksi ne kiertelevät usein esimerkiksi ”modernissa hissitolppien viidakossa” tai soilla. (Palosaari & Töyrylä; Rantanen & Yliranta.)

Ylläksen ja Levin hiihtoreitit yhdistyvät toisiinsa omalla reitillä. Keskusten välillä talvisesonkina liikennöivän skibussin aikataulut on sovitettu niin, että matkailijat voivat esimerkiksi hiihtää Ylläkseltä Leville ja tulla bussilla takaisin tai toisinpäin. Lisäksi hiihtoreitit periaatteessa yhdistyvät Muonion latuverkostoon, mutta viime kauden aikana Ylläksen ja Muonion yhdistävää latua ei virallisesti hoidettu kenenkään taholta. Jos matkailija halusi hiihtää Muonion puolen verkostoon, oli reitti yhdistävältä osalta kunnostamaton. (Forsell & Vapa.)

Sekä Levi että Ylläs ovat parhaillaan uudistamassa reittiverkostojaan kattamaan koira-, hevos- ja pororeitit. Näiden lisäksi Levillä on tehty kattava suunnitelma alueen tulevista kesäreiteistä (Palosaari & Töyrylä). Ylläksen alueen kesäreitit tulevat kehittymään, kun kansallispuiston alueella kulkevia reittien kuntoa kohennetaan, reittejä merkitään paikoitellen uudelleen sekä



niiden varsilla olevaa palveluvarustusta parannetaan kuten esimerkiksi Pallas-Ylläs -reitillä (Forsell & Vapa). Näiden lisäksi alueilla on jo merkittynä joitakin maastopyöräilyreittejä ja mönkijöiden reittisijoitusta mietitään (Forsell & Vapa; Hiltunen). Tunturi-Lapin alueen kelkkareittien suunnittelija Toivo Hiltunen näkee myös perinteiseen polkupyöräilyyn soveltuvien reittien suunnittelun kehittämisen arvoisena kesämatkailutekijänä (Hiltunen).

Erilaisten luontomatkailuaktiviteettien lisääntyttä erilaisten reittien tarve on myös lisääntynyt huomasti tunturikeskusten alueella. Reittien sijoittelu tarvitsee jo omat aluevarauksensa alueiden kaavoituksessa. Sijoittelu vaatii myös tarkkaa suunnittelua ja sovittelua eri maankäyttäjien, maanomistajien, reittienkäyttäjien näkemysten ja tarpeiden välillä. Reitit palvelevat sekä matkailijoita että paikallisia. Niillä on myös pyritty edesauttamaan matkailuyrityksien ja matkailuun liitännäisten yritysten kuten kyläkauppojen toimintaedellytyksiä. (Hiltunen.)

Joissakin tapauksissa reiteistä on tullut myös paikallisia vallankäyttövälineitä. Eriävillä mielipiteillä reittien linjauksista ja jopa reittien siirtovaatimuksilla voidaan enemmänkin protestoida ehkä jotain muita alueellisia päätöksiä kuten kunnan päätöksiä vastaan kuin itse reittiä. Reittien sijoittelu voi myös herättää paikallisten vastustusta kuten Äkäslompolon järven ylityksessä. Vastustus voi joskus kostautua paikallisten käytöksessä reitin käyttäjää kohtaan, vaikka vika on reitissä, ei matkailijassa. (Forsell & Vapa). Tunturi-Lapin ulkoilureitistöjen suunnittelija Toivo Hiltunen pitää tärkeänä, että erilaiset reitistöt, erityisesti hiihtoladut, saataisiin ulkoilulain mukaiseen lailliseen kuntoon. Hänen mukaansa latureitit tulisi perustaa ulkoilulain mukaan niin, että ne merkittäisiin kiinteistörekisteriin rasitteeksi. Silloin esimerkiksi maa-alueiden vaihtaessa omistajaa, ei uusi omistaja voisi kieltää latujen käyttöä alueellansa. (Hiltunen.)

### 7.3 Jätehuolto

Kolarin ja Ylläksen alueen jätehuolto on järjestetty Lapiokuusikon jäteasemalle lokakuun 2007 loppuun saakka. Kunnan kilpailuttamat urakoitsijat keräävät talousjätteet ja ekopisteiden jakeet. Talousjätteet viedään keskusjäteaseman kaatopaikalle ja jakeet välivarastoidaan kaatopaikan yhteydessä oleviin hyötyjätēsiloihin. Kunnan ekopisteissä voi lajitella erikseen muovi-, pienmetalli-, värilasi-, kirkaslasi- ja paperinkeräysjätteet. Ekopisteitä sijaitsee myös molemmissa tunturikeskuskylissä, Äkäslompolossa ja Ylläsjärvellä. Hankaluutta pisteiden toiminnassa ovat aiheuttaneet ekopisteiden pienet väärinkäytökset. Vuoden 2007 lokakuun jälkeen kunnan suunnitelmissa on hoitaa alueen jätehuolto Lapiokuusikkoon rakennettavan siirtokuormausaseman kautta. Siirtokuormausasemalla jätteet pakattaisiin mahdollisimman tehokkaasti ja kuljetettaisiin sitten edelleen suuremmissa erissä. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.)

Levillä jätehuolto on tällä hetkellä järjestetty kiinteistökohtaisena talousjätteidenkeräyksenä. Jätteiden loppusijoituspaikka on Kittilän keskuskaatopaikka. Erityistä jätteiden lajittelua ei ole. Suunnitelmien mukaan jätehuoltojärjestelmä uudistetaan rakentamalla koko kunnan kattava jätteiden syntypaikkalajitteluun perustuva jätteidenkeräys-, kuljetus-, hyötykäyttö- ja loppusijoitusjärjestelmä. Levi III:ssa Leville on suunniteltu 44 ekopistettä, joissa jätteet lajitellaan eri jakeisiin. Jakeiden välivarastointi- tai loppusijoituspaikaksi on suunniteltu keskuskaatopaikan yhteyteen rakennettavaa Ahvenvuoman jäteasemaa. Hyötyjätteet kuljetetaan niitä käsitteleviin laitoksiin, useimmiten kunnan ulkopuolelle. (Levi III 2004, 30.) Näiden suunnitelmien toteutumiseen vaikuttavat Kittilän kunnan tulevat toimenpiteet jätehuoltonsa järjestämiseksi. Kittilä on perustamassa yhdessä Inarin, Sodankylän ja

Kemijärven kanssa kuntayhtymää, joka keskitetysti hoitaisi kuntien jätehuollon. Näin jätehuollon tulevaisuuden kuvassa Lapin kuntarajat eivät rajaa toiminta-aluetta, vaan jätehuolto hoidetaan keskitetysti ja jätteiden loppusijoituspaikat katsotaan yhteisen edun nimissä. Yhtymään toivotaan liittyvän myös muita Lapin kuntia. (Kurula.) Levillä jätehuollon osalta keskustelua ovat herättäneet muun muassa lajittelun puuttuminen ja ydinkeskustan alueen roskaantuminen. Roskaantumiseen ehkäisemiseen keinoiksi nähdään yksinkertaisia tekoja, kuten roskapönttöjen oikea ja riittävä sijoittelu ja alueen toimijoiden oman vastuun lisääminen. Vaikeimmin hallittavissa oleva seikka on yöelämän jättämät jäljet. (Palosaari & Töyrylä.)

Matkailijoiden tuoman lisäliikenteen ei katsota aiheuttavan saastumista kummankaan matkailukeskuksen alueella (Kurula; Lauri, Niittyrinta & Vasara). Kummassakin matkailukeskuksessa on kuitenkin kehitetty autottoman keskuksen ideaa, jotta ympäristön kuormitusta saataisiin pienettyä ja jotta matkailijan olisi yhä helpompi saapua kohteeseen muilla liikennöintivälineillä tarvitsematta lainkaan omaa autoa. Muista ympäristösaasteista mainitaan melusaaste, joka leviää laskettelukeskusten ympäristöön. (Kurula; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman).

Kaiken kaikkiaan Levin ja Ylläksen matkailijoiden sekä oletetaan olevan että nähdään jo olevan ympäristövastuullisia lukuun ottamatta yksittäisiä poikkeuksia. Osoituksena ympäristövastuullisuudesta pidetään reittien hyvänä pysyvää kuntoa sekä taukopaikkojen siisteyttä. Matkailijoiden ympäristötietoisuuden nähdään myös kasvattaneen tunturien matkailukeskusten ympäristötietoisuutta ja halukkuutta toimia ympäristön hyväksi. (Kurula; Lauri, Niittyrinta & Vasara; Nyman; Palosaari & Töyrylä; Forsell & Vapa.)

## 7.4 Vesitalous

Ylläksen matkailualueen vesihuollon turvaamiseksi on varattu useita pohjavesialueita: Äkäslompolon ympäristössä sijaitsevat Murtokankaan, Äkäslompolon, Niliojan, Kesänkijärven, Kaupinjärven ja Saivojärven pohjavesialueet, Ylläsjärven läheisyydessä olevat Palovaaran, Tunturihännän, Pitkäjärven ja Niesajoen pohjavesialueet sekä Kittilän kunnan puolelta Härkimännikön ja Ahvenkankaan pohjavesialueet. (Tunturi-Lapin seutukaava 1999, 66.) Levin matkailualueen ja Sirkan kylän vesihuoltoon on varattu Mäkitalon, Kirakkaojan, Liikenysvaaran, Loukisen, Uusiselän, Taalovuoman ja Vielmavuoman pohjavesialueet (Tunturi-Lapin seutukaava 1999, 66).

Levi-Sirkan alueella toimii keskitetty vesi- ja viemäriverkosto. Verkostoa ollaan laajentamassa Könkään kylään ja sitä myötä verkoston piirin otetaan Sirkan ja Könkään välillä olevat kohteet. Tulevaisuudessa verkostoa ei ole tarkoitus laajentaa pidemmälle. Asemakaava-alueet hoidetaan, mutta niiden ulkopuolelle jääville alueille verkostoa jatketaan ainoastaan hyvin harkinnanvaraisesti. (Kurula.) Myös Ylläksen alueella toimii keskitetty vesi- ja viemäriverkosto. Verkosto kattaa pääosin Ylläsjärven ja Äkäslompolon asemakaava-alueet sekä Ylläksen alueen rantakaava-alueet. Ainoastaan Rämänniemen ja Kuerjoen rantakaava-alueiden liittäminen verkostoon on vielä kesken. Lisäksi on käyty neuvotteluja sekä tehty suunnitelmia Kurtakon kylän liittämisestä Ylläksen alueen vesi- ja viemäriverkostoon. (Rosnell.)

## 7.5 Energiatalous

Vihreän energian saantia pidettäisiin etenkin Ylläksen alueella mahdollisena vahvana imagotekijänä. Mahdollisuudet vihreän energian käyttöön ovat kuitenkin rajalliset. Ylläksellä kaukolämmön käyttöönoton kannattavuutta heikentävät huomattavasti alueen kiinteistöjen harva jaotus sekä pienet kiinteistömassat. Mökkikohtaisena ekologisena valintana voisi toimia maalämmön käyttö, mutta kunnan mahdollisuudet vaikuttaa yksittäisten mökinomistajien lämmitysmuodon valintaan, nähdään aika pieniksi. (Lauri, Niittyrinta & Vasara.) Myös Levin alueella tulevaisuuden järkevänä ekologisen energian vaihtoehtona pidetään kaukolämpöä. Kaukolämmön eteen on jo tehty työtä muutamia vuosia ja Levin alueen uudessa yleiskaavassa kaukolämmölle tullaan todennäköisesti osoittamaan oma paikka. Eräs sähköyhtiö on osoittanut kiinnostusta tuottamaan sähköä Levin alueella tuulivoimalla. Yhtiölle on osoitettu paikka Kumputunturilla, mutta yhtiö on kuitenkin keskeyttänyt hankkeensa. (Kurula.)

## 8 Lopuksi

Maisema-arvot ja sekä matkailun maankäyttö kaiken kaikkiaan ovat nousseet huomion arvoiksi tekijöiksi matkailukeskusten suunnittelussa. Tunturi-Lapin molemmissa suurissa keskuksissa Levillä ja Ylläksellä kaavoitukseen liittyvät seikat ovat olleet puheenaiheena monien tahojen keskusteluissa. Muun muassa Ylläksen alueen osayleiskaavan muutokset ovat saaneet Ylläksen alueen vapaa-ajan asuntojen omistajat järjestäytymään omaksi yhdistykseksi Ylläksen ystävät ry:ksi ja yhdistys on ottanut voimakkaasti kantaa yleiskaavan tarkistusehdotuksessa esitettyihin alueen maankäytön muutusratkaisuihin. Levillä vapaa-ajan asuntojen omistajat eivät ole vielä järjestäytyneet, mutta syksyllä alkava Levin uuden yleiskaavan laatimisprosessi saattaa synnyttää tarpeen myös Levin alueen loma-asuntojen omistajien järjestäytymiselle (Nyman). Yleensä ottaen kummassakin tunturikeskuksessa asiantuntijahaastatteluiden mukaan suurimmaksi mahdolliseksi syyksi loma-asunnon myymiseen, kun rahaa ei huomioitu, arvioitiin totuttujen maisema-arvojen muuttuminen esimerkiksi uusien kaavoitusratkaisujen jälkeen.

Pinnalle nousseisiin maisema- ja maankäyttö kysymyksiin tartutaan erilaisten hankkeitten kautta. Maisemalaboratorio-hanke pyrkii kartoittamaan matkailukeskusten ympäristön maiseman eri ulottuvuuksia ja määrittämään erilaisia mittareita ja indikaattoreita maisema-arvojen mittaamiseen. Tähän selvitykseen on nyt koottu perustietoja Ylläksen ja Levin matkailukeskuksista, joiden pohjalta hankkeen tutkijat voivat lähteä syventämään omia tutkimusnäkökohtiaan. Maisemalaboratorion lisäksi Levin alueen matkailuympäristön ja maiseman käyttöön ja käytön suunnitteluun tähdätään Kittilän kunnassa aloitetulla, Katrina Nymanin (2004) suunnitteleamalla Levin ympäristön matkailumaiseman ja maankäytön kehittämis-hankeella.

Olen pyrkinyt laatimaan selvitykseeni yleiset kuvaukset Ylläksen ja Levin matkailukeskuksista käsittelemieni osa-alueiden kautta. Osa-alueiden tiedot ovat siis yleiskuvauksia ja antavat pohjan erityistiedon tarvitsijoille, sillä yksittäiseen osa-alueeseen keskittyäessä tietojen tarkentaminen ja syventäminen on varmasti tarpeen. Erityisesti voidaan kaivata esimerkiksi toimialakohtaisempaan, tarkempaa tietoa keskusten yrityksistä tai kohteissa toimivien yhdistysten selvittäminen voi olla oleellista paikallisten toimijaverkoston selvittämiseksi.

## Lähteet

- Aho Seppo (1997). Matkailu ja alueiden kehittäminen. Teoksessa Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun. Toim. Aho Seppo, Heli Ilola ja Jari Järviluoma. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja B 2. Rovaniemi. 110-127.
- Ahvenjärvi Hannu, Muilu Toivo, Rusanen Jarmo & Naukkarinen Arvo (2001). Sosioekonomiset muutokset Suomen aluerakenteessa. Teoksessa Uusi tutkimukseen perustuva suunnittelukäytäntö Pohjoisen Periferian harvaan asutuilla alueilla – NRBK – projekti. Toim. Niemelä Pauli, Naukkarinen Arvo, Urponen Kyösti & Pamilo Sirkka-Liisa. Kuopion yliopiston selvityksiä E. Yhteiskuntatieteet 29. Sosiaalitieteiden laitos, Kuopio yliopisto. Kuopio. 23-37.
- Hemmi Jorma & Vuoristo Kai-Veikko (1993). Matkailu. WSOY. Porvoo.
- Hakkarainen Maria (2005). Teuravuoman ja Telatien sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset. Natura 2000 -alueet Lapin voimavaraksi hankkeen erillisselvitys. Lapin ympäristökeskus.
- Hautajärvi Harri (2005). Lapin läänin matkailuarkkitehtuurin historia. Licensiaattityö. Oulun yliopisto arkkitehtuurin osasto.
- Holappa Jaana & Haveri Arto (1999). Pohjoisten seutujen elinkeinot. Nykytila ja erityisolosuhteiden hyödyntäminen. Suomen kuntaliitto ACTA nro 103. Suomen kuntaliiton painatuskeskus. Helsinki.
- Järviluoma Jari (1997). Matkailu kehittämisen välineenä paikallistason elinkeinonmurroksessa: tapaus Kolari. Teoksessa Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun. Toim. Aho Seppo, Heli Ilola ja Jari Järviluoma. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja B 2. Rovaniemi. 128-139.
- Kauppila Pekka (2004). Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs. Nordia Geographical Publications Volume 33:1. Multiprint Oy. Oulu
- Levi III (2004). Kehittämissuunnitelman loppuraportti. Suunnittelukeskus Oy. [www.kittila.fi](http://www.kittila.fi). 17.3.2005.
- Laakkonen Sami (2003). Lappi Elämänvoimaa. Matkailustrategia 2003-2006. Lapin liitto julkaisu 10 sarja A. Rovaniemi.
- Laitinen Merja, Pohjola Anneli, Kinnunen Petri & Urponen Kyösti (2001). Päivittäis- ja hyvinvointipalvelut sekä niiden tulevaisuus pohjoisen periferiassa. Teoksessa Uusi tutkimukseen perustuva suunnittelukäytäntö Pohjoisen Periferian harvaan asutuilla alueilla – NRBK –projekti. Toim. Niemelä Pauli, Naukkarinen Arvo, Urponen Kyösti & Pamilo Sirkka-Liisa. Kuopion yliopiston selvityksiä E. Yhteiskuntatieteet 29. Sosiaalitieteiden laitos, Kuopio yliopisto. Kuopio. 293-328

Lapin liitto (2005). Tunturi-Lapin seutukaava.

[http://www.lapinliitto.fi/kaavoitus/linkit\\_6c.html](http://www.lapinliitto.fi/kaavoitus/linkit_6c.html). 30.03.05.

Lapin matkailukeskusten kehittäminen (1991). Työministeriö työryhmämuistio Nro 30. Hakapaino Oy. Helsinki.

Lapin matkailutilastollinen vuosikirja 2004 (2005). Lapin liitto. Rovaniemi.

Lauri Kullervo (2003). Ylläksen maapoliittinen ohjelma 2003-2008. Opinnäyte. Maanmittaustekniikan koulutusohjelma Rovaniemen ammattikorkeakoulu. Rovaniemi.

Lovén Lasse (1997). Metsämaiseman analyysi matkailukeskuksen kehittämisen välineenä: esimerkkitapauksena Levi. Teoksessa Matkailu ja kehitys. Näkökulmia alueiden ja kohteiden tarkasteluun. Toim. Aho Seppo, Heli Ilola ja Jari Järviluoma. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja B 2. Rovaniemi. 92-109.

Matkailu Lapissa: toimiala-analyysi (1997). Maarit Jauhola & ym. KERA. Rovaniemi

Niittyrinta Tapio (2004) EU:n vaikutus Kolarin kunnan elinkeinopolitiikan muotoutumisessa, Kolarin kunnan seikkailu EU:n hankeviidakkossa. Pro gradu –tutkielma. Kauppa- ja hallintotieteiden tiedekunta Tampereen yliopisto. Tampere.

Nyman Katriina (2004). Levin ympäristön matkailumaiseman ja maankäytön kehittäminen. Hankesuunnitelma. Kittilän kunta.

Puro Annukka (1993). Lapin matkailukeskusten ympäristövaikutukset – esiselvitys. Lapin vesi- ja ympäristöpiiri. Rovaniemi.

Tiensuu Voitto (1995). Lapin läänin matkailukeskusten yksityiskohtaiset kaavat. Ylläs, Levi, Pyhä, Luosto, Saariselkä, Sallatunturi. Selvityksen 2. osa: kaavojen toteutus. Ympäristöministeriön alueiden käytön osasto Lapin ympäristökeskus. Rovaniemi.

Tunturi-Lapin seutukaava (1999). Selostusosa, aluekuvaukset ja liitteet. Lapin liitto. [http://www.lapinliitto.fi/kaavoitus/linkit\\_6c.html](http://www.lapinliitto.fi/kaavoitus/linkit_6c.html). 17.03.05.

Vuoristo Kai-Veikko (2002). Matkailun muodot. WSOY. Helsinki.

Väärälä Hannu, Ilola Heli, Aho Seppo (1999). Terveys ja liikunta Levin matkailussa. Lapin yliopiston Matkailun osaamiskeskuksen tiedotteita 3/99. Lapin yliopisto. Rovaniemi.

## **Muut lähteet**

Elämysten kesä (2005). Levin kesäesite 2005.

Haapasaari Tapani (2005). Vuodepaikkalaskenta. Raportti. Kolarin kunta.

Huoneiston osaomistus tuo mahdollisuuden asua mukavasti pienellä rahalla (2005). Lehdessä Levin Sanomat maaliskuu-toukokuu Nro. 2-2.

Junatalvi 2005. Talvikauden esite. VR.

Levi 2004-2005 (2004). Levin yleisesite kaudelle 2004-2005.

Levi-Rakennus Oy rakentanut runsaasti yleistiloja Leville ja Kittilään (2005). Lehdessä Levin Sanomat maaliskuu-toukokuu Nro. 2-2.

Lumilomat (2005). Finnairin Lumiloma matkapaketti esite kaudelle 2004-2005.

Peltiseppä tietää: Levin lomarakennusten räystäs on aina vain korkeammalla (2005). Lehdessä Levin Sanomat maaliskuu-toukokuu Nro. 2-2.

Seitsemän tunturin taikaa (2004). Ylläksen yleisesite kaudelle 2004-2005.

[www.levi.fi](http://www.levi.fi) (2005). 16.03.05

[www.luontoon.fi](http://www.luontoon.fi) (2005). 21.04.05

[www.metsa.fi](http://www.metsa.fi) (2005). <http://www.metsa.fi/news.asp?Section=10&Item=2122>. 14.06.05.

[www.ski.fi](http://www.ski.fi) (2005). 05.04.05

[www.yllas.fi](http://www.yllas.fi) (2005). 05.04.2005.

Ylläs on ykkönen -työpaja (2002). Muistio. Äkäshotelli 12.2.2002. Suomen Matkailun Kehitys Oy.

### **Aineisto lähteet**

Forsell Nina ja Vapa Eero. Haastattelu. 28.04.05.

Hiltunen Toivo. Haastattelu. 12.05.05.

Kittilän kunta, asuntotoimisto. Puhelintiedustelu. 25.05.05.

Kolarin kunta, asuntotoimisto. Puhelintiedustelu. 25.05.05.

Kolarin kunta (2005). Kolarin kylien väestötietoja. Kenttälehto Jyrki. Sähköposti. 29.04.05

Kurula Lauri. Haastattelu 27.04.05.

Lapin maistraatti (2005). Sirkan ja Könkään kylien väkiluja. Väestörekisterikeskus. Sähköposti. 12.04.05.

Lauri Kullervo, Niittyrinta Tapio ja Vasara Heino. Haastattelu. 28.04.05.

Matkailun työvoimatutkimus (2005). Tuntureitten työntekijät. Kolarin ja Kittilän työvoimatoimistot.

Nyman Katrina. Haastattelu. 02.05.05.

Palosaari Jouni ja Töyrylä Jussi. Haastattelu 02.05.05.

Rantanen Tero ja Yliranta Timo. Haastattelut. 27.04.05.

Rosnell Juhani. Puhelintiedustelu. 09.06.05.

## Liitteet

Liite 1. Ylläsjärven, Äkäslompolon, Sirkan, Könkään, Kittilän, Kolarin ja Tunturi-Lapin väkiluku vuosina 1985-2003.

Liite 2. Suomen hiihtokeskukset numeroina.

Liite 1. Ylläsjärven, Äkäslompolon, Sirkan, Könkään, Kittilän, Kolarin ja Tunturi-Lapin väkiluku vuosina 1985-2003.

	Sirkka	Sirkka	Köngäs	Ylläsjärvi	Äkäslompolo	Kolari	Kittilä	Seutukunta
1985	446	446	293	119	258	5043	6123	16556
1986	434	434	284		258	5035	6133	16453
1987	426	426	272		264	4944	6093	16295
1988	431	431	272	126	273	4741	6089	16141
1989	446	446	268	146	281	4700	6135	16159
1990	462	462	266	166	308	4721	6167	16206
1991	470	470	256			4719	6208	16251
1992	491	491	242			4698	6288	16254
1993	515	515	249			4675	6256	16220
1994	547	547	258			4579	6228	16015
1995	576	576	272	183	381	4486	6205	15802
1996	578	578	271			4360	6090	15498
1997	595	595	269	173	363	4244	6004	15242
1998	614	614	265	170	368	4118	5994	15020
1999	624	624	266	177	376	4061	5901	14752
2000	613	613	273	178	368	3981	5819	14457
2001	654	654	280	178	355	3908	5820	14302
2002	689	689	301	188	359	3911	5797	14241
2003	713	713	293	188	368	3871	5820	14178

Liite 2. Suomen hiihtokeskukset numeroina.



	Keskus	suurin korkeusero	rinetiden likumäärä	pisin rinne	valaistuja rinteitä	lumetettuja rinteitä	lastenrinne	halfpipe/street	hissejä / tuolihissejä / gondooli	hissikapasiteett hlö / t	maastohiihtolaatuja km / lumetettuja latuja	valaistuja latuja	välinevuokraamo	suksihuolto	SHKY'n jäsenhiintokoulu	tarvikemyymälä / skishop	rinnekahvio	rinneravintola / A-oik / B-oik	alueen vuodepaikkojen lkm	asuntovaunupaikkojen lkm	elintarvikeliikenne / -kioski	rekisteröityjä yöpymisiä 2003	rekisteröityjä yöpymisiä kesäkuussa 2003
<b>Pohjois-Suomi</b>																							
Levi	325	47	2500	15	15+	+	26/0/1	25	500	230/9	28+	+	+	+	+	A-oik	17 000	200+	229	257	6	220	
Ruka	201	28	1300	24	25+	+	18/4	20	900	506,5/10	16+	+	+	+	+	A-oik	16 000	250+	289	768*			
Ylläs Iso-Ylläs	463	43	3000	18	21+	+	21/0	23	700	320/0	43+	+	+	+	+	A-oik	16 000	300+	185	681	3	083	
Saariselkä	180	11	1500	5	10+	+	6/0	6	500	240/2.5	35+	+	-	+	+	A-oik	11 000	38+	241	373	16	216	
Isosyöte	192	15	1200	7	12+	+	7/0	8	150	120/10	21+	+	+	+	+	A-oik	5 000	500+					
Syötekeskus	130	8	1100	4	3+	+	5/0	4	800	120/10	19+	+	+	+	+	A-oik	5 000	200+					
Vuokatti	170	13	1100	6	13+	+	8/2	10	400	202/5	10+	+	+	+	+	A-oik	6 000	150+					
Luosto	230	7	1500	3	3+	+	3/0	4	250	95/0	28+	+	-	+	+	A-oik	3 500	142+	P&L yht.	P&L yht.			
Pyhä	280	10	1800	5	10+	+	7/2	8	000	70/0	15+	+	+	+	+	A-oik	3 500	71+	110	434	6	387	
Salla	230	10	1300	7	4+	+	5/0	5	000	110/0	35+	+	+	+	+	A-oik	2 500	150+	69	936			
Olos	210	10	1400	2	3+	+	4/0	4	500	200/4	50+	+	+	+	+	A-oik	2 000-	+					
Suomu	240	10	1550	2	8+	-	4/0	4	200	48/0	17+	+	+	+	+	A-oik	1 500	133+					
Ounasvaara	140	7	600	5	5+	+	4/1	3	300	100/5	50+	+	+	+	+	B-oik	1 200-	+					
Pallas	340	9	2400	1-	-	-	2/0	2	000	160/0	-	+	+	+	-	+	A-oik	130	60-				

\*Yöpymiset sisältävät koko Kuusamon alueen rekisteröityneet yöpymiset

Lähde; SHKY , Lapin matkailutilastollinen vuosikirja 2004

## Ylläksen ja Levin kohdekartoitukset

## Tiivistelmä

Tutkimuksen tehtävänä on Ylläksen ja Levin matkailukeskusten väestöllisten ja elinkeinollisten rakenteiden sekä matkailullisten toimintojen kartoittaminen. Selvitys sisältyy Euroopan Unionin LIFE ympäristöhankkeen Tourist Destinations as Landscape Laboratories eli Maisemalaboratorio-hankkeeseen.

Selvitys toteutettiin kartoittamalla ja keräämällä olemassa olevia tietoja tilastoista, kirjallisuudesta, eri lähteistä saatavista julkaisemattomista raporteista ja muistioista sekä asiantuntijahaastatteluista. Selvitys muodostuu eri näkökulmista lähtevistä Ylläksen ja Levin kohde- ja aluekuvauksista. Kuvausnäkökulmia ovat olleet alueiden väestö ja elinkeinorakenteet, yritystoiminta, maanomistus, maankäyttö ja kaavoitus sekä keskusten infrastruktuuri. Teoreettiseksi taustaksi pohdin ensiksi keskus-periferia ja keskus periferiassa asetelmia, toiseksi matkailukeskusten asemaa aluetaloudessa ja kolmanneksi taloudellisten panostusten laatua ja vaikutusta akselilla *tourism first - development first*.

Euroopan ja Suomen periferiassa, Lapissa, sijaitsevat Ylläs ja Levi ovat valtakunnan ykköstason matkailukeskuksia. Pohjoisten matkailukeskusten ongelmana ovat voimakkaat sesonkivaihtelut. Jotta matkailu työllistäisi enemmän ja ympärivuotisesti, keskusten olisi kyettävä tasaamaan sesonkivaihteluita. Pärjätäkseen jatkossa hiihtokeskusten on profiloitettava. Levin kehityssuuntana kilpailukyvyyn kehittämisessä on muuttuminen lumeen perustuvaksi viihdekeskukseksi. Ylläksellä on valittu rauhallisempi, monipuolisiin luontoaktiviteetteihin perustuva linjaus. Molempien keskusten vetovoimatekijöiden ykkönen on luonto. Luonnon arvo on molemmissa keskuksissa tunnistettu ja alueiden matkailua pyritään kehittämään luonto ja ympäristö huomioiden kestävän matkailun periaatteiden ohjaamana. Lapissa monien keskusten alkuvaiheissa matkailun tukeminen perustui matkailun synnyttämiin työpaikkoihin ja matkailutuloon ja kehittämisen voimavarat painoutuivat yritystoiminnan tukemiseen. Keskusten kasvaessa kehittämiseen on tullut mukaan enemmän aluetaloudellisia pyrkimyksiä levittää keskusten tuomia hyötyjä laajemmalle alueelle. Vaikka asiantuntijahaastatteluissa keskukset nähtiin aluetalouden kehittämisen vetureina, kaiken kaikkiaan yhä vahvemmaksi kehittämisen näkökulmaksi nousi yritystoiminnan edellytysten ja toimintaympäristöjen kehittäminen.

Maisema-arvot ja sekä matkailun maankäyttö ovat nousseet huomion arvoisiksi tekijöiksi matkailukeskusten suunnittelussa. Esimerkiksi kummassakin tunturikeskuksessa asiantuntijahaastatteluiden mukaan suurimmaksi mahdolliseksi syyksi loma-asunnon myymiseen, kun rahaa ei huomioitu, arvioitiin totuttujen maisema-arvojen muuttuminen esimerkiksi uusien kaavoitusratkaisujen jälkeen. Pinnalle nousseisiin maisema- ja maankäyttö kysymyksiin tartutaan erilaisten hankkeitten kautta. Maisemalaboratorio-hanke pyrkii kartoittamaan matkailukeskusten ympäristön maiseman eri ulottuvuuksia ja määrittämään erilaisia mittareita ja indikaattoreita maisema-arvojen mittaamiseen. Tähän selvitykseen on nyt koottu perustietoja Ylläksen ja Levin matkailukeskuksista, joiden pohjalta hankkeen tutkijat voivat lähteä syventämään omia tutkimusnäkökohtiaan.

## Ylläs and Levi resort descriptions

## Abstract

The objective of this study is to discover the demographics and occupational structure and travel related activities of Ylläs and Levi resorts. The research is part of European Union Life project: Tourist Destinations as Landscape Laboratories.

The study was done by collecting existing information using statistics, literature, unpublished reports from various sources, memos and expert interviews. The survey consists of different points of view of area descriptions: demographics, occupational structure, enterprises, travel employment, land owning, the use of land and resorts infrastructure. Theoretical framework consists of center versus periphery and center in periphery, positing of travel resorts in regional economy and the quality and impact of economic effort on the axis tourism first – development first.

Ylläs and Levi are first class travel resorts in Lapland positioned in the periphery of Finland and Europe. The problem in the resorts is seasonal fluctuation in income. To get to the point where travel business would provide permanent jobs around year the resorts must be able to even the seasonal fluctuation. The skiing centers must create themselves a clear profile in order to succeed. For Levi developmental path has been to develop their ability to compete as focusing recreational facilities. Ylläs has chosen a more versatile and peaceful approach focusing on the nature based activities. Both Ylläs and Levi have acknowledged nature as a valuable resource worthy of preserving when developing tourism in those areas. In the early the developmental emphasis was on the business growth, job opportunities and travel income. As the tourist resorts grew the beneficial focus was widened to cover a larger area. Even though when interviewing experts the consensus was on that, the resorts are the cornerstones in developing the regional economy and still all in all stronger point of development of resorts was business and operational context of enterprises.

Both the scenic values and the use of land are acknowledged as important factors in planning the tourism resort. For example in both Ylläs and Levi the main reason for selling once vacation home, when money was not issue, were drastic of unwanted changes in scenery through regional planning. The questions concerning the usage of land and landscape are answered through different projects. Landscape Laboratories –project aims to chart the various dimensions of the resorts landscape and to define different indicators with which to measure the scenic values. This study consists of basic information concerning the recreational centers of Ylläs and Levi on which the projects researchers can base when they start deepening their own research.