

OPINNÄYTETYÖ
JENNI LINDGREN 2010

**MATKAILUN TURVALLISUUS,
TURVALLISUUSSUUNNITTELU JA SEN
VAIKUTUKSET LEVIN MATKAILUKESKUKSEN
ALUEELLA**



Rovaniemen
ammattikorkeakoulu
University of Applied Sciences

MATKAILUN KOULUTUSOHJELMA



ROVANIEMEN AMMATTIKORKEAKOULU
MATKAILU-, RAVITSEMIS- JA TALOUSALA
Matkailun koulutusohjelma

Opinnäytetyö

**MATKAILUN TURVALLISUUS,
TURVALLISUUSSUUNNITTELU JA SEN
VAIKUTUKSET LEVIN MATKAILUKESKUKSEN
ALUEELLA**

Jenni Lindgren

2010

Ohjaaja: Pekka Iivari

Hyväksytty 25.11.2010

Työ on kirjastossa lainattavissa.

Tekijä Jenni Lindgren Vuosi 2010

Työn nimi Matkailun turvallisuus, turvallisuussuunnittelu ja sen vaikutukset Levin matkailukeskuksen alueella

Sivu- ja liitemäärä 122 + 46

Opinnäytetyö käsittelee monipuolisesti matkailun ja ennen kaikkea Levin matkailun turvallisuutta. Työssä kerrotaan turvallisuussuunnittelusta ja muusta turvallisuustyöstä sekä yleisesti että paikallistasolla. Turvallisuussuunnittelu on siis osa turvallisuustyötä.

Työn tavoitteena on selvittää paikallisen turvallisuussuunnittelun vaikutukset Levin matkailun turvallisuuteen matkailuyritysten, kunnan, viranomaisten ja yksilön tasolla/näkökulmasta. Työn tarkoitus on vastata mm. seuraaviin kysymyksiin: Miten Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelu ja -suunnitelma on vaikuttanut Levin matkailun turvallisuuteen? Miten Levin matkailun turvallisuus on parantunut turvallisuussuunnittelun käynnistymisestä tähän päivään? Mitä turvallisuusriskejä Levillä on yhä olemassa? Miltä näyttää Levin matkailun turvallisuuden nykyinen tilanne ja tulevaisuus?

Opinnäytetyössä esitän johtopäätöksiäni turvallisuussuunnittelussa ja muussa turvallisuustyössä mukana olleena. Näin ollen työ on omaperäinen. Kokemusteni ja oman havainnoinnin sekä kartoituksen lisäksi tutkimusmenetelminä työssäni käytin kvantitatiivista (tilastot) ja kvalitatiivista (haastattelut ja kyselyt) tutkimusmenetelmää. Kyselyjen ja haastattelujen kohderyhmä koostui Levin matkailun turvallisuuden avainhenkilöistä. Matkailun turvallisuudesta löytyy vähän kirjallisuutta. Opinnäytetyössä käytetyt lähteet ovat pääasiassa Internetistä.

Tutkimuksen mukaan jo turvallisuussuunnittelun käynnistyttyä Levin matkailun turvallisuuteen, ennen kaikkea liikenne-, rinne-, majoitus- ja ravitsemispalvelujen turvallisuuteen ja niiden kehittämiseen alettiin kiinnittää tavanomaista enemmän huomiota. Turvallisuussuunnittelun myötä turvallisuus Levin yritysten ja muiden toimijoiden keskuudessa on koettu entistä tärkeämmäksi.

Levin matkailun turvallisuudessa on yhä kehitettävää. Omat haasteensa Levin matkailun turvallisuuden kehittämiseksi nyt ja tulevaisuudessa luovat esimerkiksi Levin henkilöstön suuri vaihtuvuus, alkoholikulttuuri, palveluiden lisääntyminen, jatkuva rakentaminen ja kasvavat matkailijamäärät lisääntyvää lentoliikennettä unohtamatta. Turvallisuus on tärkeä asia ja osa matkailuyritystenkin laatua. Turvallisuuteen panostaminen on myös tärkeää paikkakunnan imagon kannalta. Viranomaisten, yritysten ja eri toimijoiden välisellä yhteistyöllä saadaan tehokkaimmin parannettua Levin matkailun turvallisuutta. Yhteiskunta asettaa omat haasteensa Levin matkailun turvallisuudelle ja sen kehittämiseksi.

Avainsanat: Levi, Kittilä, matkailu, turvallisuus, turvallisuussuunnittelu, turvallisuustyö, turvallisuusriski

Author Jenni Lindgren **Year** 2010

Subject of thesis Security of Tourism, Security Planning and Its Effects at Levi Resort

Number of pages 122 + 46

This final thesis discovers diversely security of tourism, especially at Levi resort. In the thesis it is told about security planning and other security work, locally and in general. Then the security planning is a part of security work.

The aim of the thesis is to discover security planning's effects on Levi's tourism presented from the point of view of tourism businesses, local authorities and individuals. Among other things the purpose of the thesis is to answer to the next questions: How the security plan of three communities Kittilä, Muonio and Enontekiö and security planning has affected on tourism security at Levi? How the security of Levi's tourism has improved from the start of the security planning to nowadays? What kinds of risks still do exist at Levi? What kind of security of Levi's tourism seems now and in the future?

My conclusions concerning security planning and other security work are based on my own experience as I have participated in the work myself. The thesis is distinctive. In addition to my own experience and observation I used quantitative (statistics) and qualitative (interviews and inquiries) research methods in my thesis. The inquiries and interviews were targeted to key persons in security of Levi's tourism. There is little bibliography of tourism security nowadays. The most of the thesis's bibliography I used is on the Internet.

According to a research, it was started to invest and pay attention to the security of Levi's tourism, especially traffic, slopes, accommodation, and restaurant services just when the official security planning was started. It was also discovered in the research that in result of the security planning the security itself has been experienced more and more important among Levi's businesses and other actors.

There are still many things to develop in security of Levi's tourism. There are several challenges, for example exchange of employees, alcohol culture, increase of services, continuous constructing and growing amount of tourists not forgetting increasing flying traffic. Security is an important issue and a part of quality in tourism businesses also. Investing in security is also important from the image of town point of view. With cooperation between authorities, businesses and other actors the security of Levi's tourism can be improved and developed most effective. The society set its challenges in developing security of tourism at Levi.

Key words: Levi, Kittilä, tourism, security, security planning, security work, security risk

TIIVISTELMÄ

ABSTRAKTI

SISÄLTÖ

KUVIOT JA TAULUKOT	1
1 JOHDANTO	2
2 MATKAILUKESKUS LEVI OSANA KITTILÄN KUNTA	10
3 TURVALLISUUSVERKOSTON KESKEISIMMÄT TOIMIJAT LEVILLÄ.....	20
4 MITÄ ON TURVALLISUUS, TURVALLISUUSUUNNITTELU JA TURVALLISUUSTYÖ?	29
5 MITEN KITTILÄN, MUONION JA ENONTEKIÖN ALUEIDEN TURVALLISUUSUUNNITELMA TEHTIIN?.....	40
5.1 PROESSIN ALOITUS, JOHTORYHMÄN JA TYÖRYHMIEN PERUSTAMINEN.....	40
5.2 TOIMINTAYMPÄRISTÖANALYYSI, NYKYTILAN ARVIOINTI JA RISKIEN KARTOITUS	43
5.2.1 Turvallisuuksuunnitelmaan liittyneen turvallisuuskyselyn vastausaineiston yhteenveto matkailijoiden osalta koskien Leviä	45
5.2.2 Turvallisuuksuunnitelmaan liittyneen turvallisuuskyselyn avoimia vastauksia matkailijoiden osalta koskien Leviä	47
5.3 TURVALLISUUSUUNNITELMAN LAADINTA, TOIMEENPANO, SEURANTA JA ARVIOINTI	48
5.4 VERKOSTOITUMINEN OSANA TURVALLISUUSUUNNITTELUA	50
5.5 MIELIPITEITÄ KITTILÄN, MUONION JA ENONTEKIÖN TURVALLISUUSUUNNITTELUSTA JA -SUUNNITELMASTA	53
6 TURVALLISUUSUUNNITTELUN PÄÄPAINOT LEVIN ALUEELLA.....	58
7 TURVALLISUUSTYÖN VAIKUTUKSET LEVIN ALUEELLA	60
8 MATKAILUN TURVALLISUUS JA NYKYISET TURVALLISUUSRISKIT LEVILLÄ	63
8.1 MATKAILUN JA LEVIN MATKAILUN TURVALLISUUDESTA YLEISESTI	63
8.2 RINNETURVALLISUUS JA RINTEIDEN TURVALLISUUSRISKIT	74
8.3 LIIKENNETURVALLISUUS JA LIIKENTEEN TURVALLISUUSRISKIT	76
8.4 MAJOITUS- JA RAVITSEMISPALVELUIDEN TURVALLISUUS SEKÄ MAJOITUS- JA RAVITSEMISPALVELUIDEN TURVALLISUUSRISKIT	85
8.5 MUUT TURVALLISUUSRISKIT.....	89
8.6 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET LEVIN ALUEEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI.....	94
8.7 AJATUKSIA JA KOKEMUKSIA LEVIN MATKAILUN TURVALLISUUTEEN LIITTYEN	104
9 LOPPUSANAT	108
LÄHTEET.....	115
LIITTEET.....	122

KUVIOT JA TAULUKOT

KUVIO 1. KITTILÄN KUNTA (KS. KITTILÄN KUNTA 2010A)	10
KUVIO 2. MATKAILUKESKUS LEVIN KESKUSTA (KS. LEVIN MATKAILU OY 2010A)	11
KUVIO 3. LEVITUNTURI (LINDGREN 2005)	19
KUVIO 4. PELASTUSHELIKOPTERI ASLAK TEHTÄVÄLLÄ ENONTEKIÖLLÄ (KS. YLE LAPPI 2010).....	25
KUVIO 5. LEVIN PALOASEMA 23.9.2010 (KS. KITTILÄLEHTI 2010).....	27
KUVIO 6. TURVALLISUUSUUNNITTELU PROSESSINA (KS. RIKOKSENTORJUNTANEUVOSTO 2010B)	34
KUVIO 7. TUNTURI-LAPIN ALUEEN TURVALLISUUSYHTEISTYÖORGANISAATIO (LINDGREN 2008)	43
KUVIO 8. MATKAILUN TURVALLISUUTEEN VAIKUTTAVA SKAALA (KS. IIVARI 2010B, 35).....	64
KUVIO 9. MATKAILUN TURVALLISUUTEEN VAIKUTTAVIA ULKOISEN JA SISÄISEN TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOSTEKIJÖITÄ (KS. IIVARI 2010B, 31)	65
KUVIO 10. LEHTIARTIKKELI ”MIES KUOLI LEVILLÄ KELKKAONNETTOMUUDESSA” (KS. LAPIN KANSA 2010A).....	67
KUVIO 11. LEHTIARTIKKELI ”TUNTEMATON MIES TUNKEUTUI ASUNTOON LEVILLÄ” (KS. LAPIN KANSA 2010B)	72
KUVIO 12. TIENKÄYTTÄJÄN LINJA JA TOIMINTAOHJEET (KS. LIIKENNEVIRASTO 2010)	83
KUVIO 13. LEHTIARTIKKELI ”AUTO SUISTUI OJAAN KITTILÄSSÄ - KULJETTAJA PUHALSI 3,0 PROMILLEA” (KS. ILTA-SANOMAT 2010).....	84
KUVIO 14. HÄIRITSEVÄSTI KÄYTTÄYTYVÄN ASIAKKAAN KOHTALON ETENEMINEN (LINDGREN 2010)	88
KUVIO 15. LEHTIARTIKKELI ”LEVILLÄ LIIKKUU VÄÄRÄÄ RAHAA” (KS. HELSINGIN SANOMAT 2006)	101
TAULUKKO 1. LEVIN MAJOITUSKAPASITEETTI VUOSINA 2000–2007 (KINNUNEN 2010).....	14
TAULUKKO 2. KITTILÄN LENTOKENTÄN MATKUSTAJAMÄÄRÄT VUOSINA 2000–2007.....	16
(KINNUNEN 2010)	
TAULUKKO 3. PELASTUSHELIKOPTERI ASLAKIN TOIMINTATILASTOJA VUOSILTA 2005–2009 (KS. YLE LAPPI 2010)	26

1 JOHDANTO

Käsillä oleva opinnäytetyö käsittelee monipuolisesti Levin matkailun turvallisuutta ja turvallisuustyötä sekä yleisesti että paikallistasolla. Opinnäytetyössä myös kerrotaan miten paikallinen turvallisuussuunnittelu ja muu turvallisuustyö on vaikuttanut Levin matkailun turvallisuuteen matkailuyritysten, kunnan, viranomaisten ja yksilön tasolla/näkökulmasta.

Olen aina ollut kiinnostunut turvallisuusasioista, minkä kertoo jo sekin, että jo ensimmäisellä luokalla olin sanonut opettajalleni, että minusta tulee isona poliisi ja niin minusta tuli poliisi, mutta tuli minusta myös paljon muuta. Eli turvallisuusajatteluni juuret ovat lapsuudessa. Mieleeni muistuu, kun jo päiväkerhoiässä minulle merkitsi todella paljon poliisiedän minulle antama heijastin. Lapsuudessani pidin huolta siitä, että myös perheenjäsenilläni ja leikkikavereillani oli heijastimet yllään pimeinä vuoden aikoina ulkona liikkeessään. Nyt aikuisiässä minulla on yhä tuo ns. holhousasenne turvallisuusasioissa läheisiäni ja myös muita ihmisiä, etenkin ikä-ihmisiä kohtaan. Turvallisuusasiat ovat siis aina olleet minulle erittäin tärkeitä. Miten hyvin yhteiskunnassamme asiat olisivatkaan, jos kaikki huolehtisivat edes omasta turvallisuudestaan ja hyvinvoinnistaan.

Edellä kertomaani viitaten kenellekään ei tule lienee yllätyksenä, että tämän opinnäytetyön aihe liittyy turvallisuuteen. Laadin Kittilän, Muonion ja Enontekiön kunnille turvallisuussuunnitelman (liite1), joka valmistui vuoden 2008 huhtikuussa. Opinnäytetyössä selvitän, kuinka kyseinen turvallisuussuunnitelma, turvallisuussuunnittelu ja suunnittelun johdosta sekä sen jälkeen tehty turvallisuustyö on vaikuttanut Levin alueen matkailun turvallisuuteen. Vastaavanlaista vaikuttavuus selvitystä ei ole tehty missään matkailukeskuksessa aikaisemmin.

Työssä pohditaan Levin matkailun turvallisuuden nykyistä tilannetta sekä fokusoidutaan erityisesti rinne-, majoitus- ja ravitsemispalveluiden- sekä liikenneturvallisuuteen ja niiden kehittymiseen Levin alueella. Työssä selvitetään myös yritysten turvallisuuskulttuurin kehittymistä turvallisuussuunnitelman laatimisen ja muun turvallisuustyön myötä. Lisäksi

työstä käy ilmi Levin turvallisuusverkoston kehittyminen kuluneiden vuosien aikana. Työssä pohditaan myös Levin matkailun turvallisuuden tulevaisuutta. Seuraavaksi esittelen työn sisällön tarkemmin.

Johdannon lopussa käydään läpi työn tutkimusmenetelmät ja teoriatausta. Luvussa 2 esitellään opinnäytetyön tutkimuksen kohdealue, joka on varsinaisesti Kittilän kunnan Sirkan kylä, missä Levitunturi ja matkailukeskus Levi sijaitsevat. Tässä opinnäytetyössä käytän Sirkan kylän sijasta Levi-sanaa, koska se lienee tuttavallisempi suurelle osalle. Kyseisessä luvussa ennen Levin esittelyä kerrotaan myös Kittilän kunnasta. Luvussa 3 esitellään viranomaisverkoston keskeisimmät toimijat Levin alueella.

Luvussa 4 kerrotaan yleisesti, mitä on turvallisuus, turvallisuussuunnittelu ja turvallisuustyö. Turvallisuus, turvallisuussuunnittelu ja turvallisuustyö ovat käsitteinä erittäin laajoja, mutta tässä työssä käsitteiden osalta ja muutenkin keskitytään tärkeimpiin ja keskeisimpiin Levin matkailun turvallisuutta koskeviin asioihin. Lisäksi tässä luvussa kerron kokemuksistani turvallisuussuunnittelussa ja muussa turvallisuustyössä mukana olleena.

Luvussa 5 kerrotaan miten Kittilän, Muonion ja Enontekiön yhteinen turvallisuussuunnitelma tehtiin. Osana Kittilää Levi tietenkin sisältyy tuohon turvallisuussuunnitelmaan. Kyseisessä luvussa myös analysoin turvallisuussuunnitelmaan liittyneen, laatimani turvallisuuskyselyn tulokset matkailijoiden osalta Leviä koskien. Lisäksi luvussa 5 kerrotaan verkostoitumisesta (muun muassa hankkeet, koulutukset ja seminaarit) osana turvallisuussuunnittelua. Luvussa 6 käsitellään turvallisuussuunnittelun (Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelma 2008) pääpainot Levin alueella.

Luvussa 7 keskitytään turvallisuussuunnitelman ja -suunnittelun sekä muun turvallisuustyön vaikutuksiin Leviä koskien. Luvussa 8 kerrotaan yleisesti matkailun ja Levin matkailun turvallisuudesta sekä nykyisistä turvallisuusriskeistä. Luvun 8 lopussa käydään läpi tähän työhön liittyneiden haastatteluiden, kyselyjen ja muun kartoituksen perusteella toimenpide-

ehdotukset Levin alueen matkailun turvallisuuden parantamiseksi.

Opinnäytetyöhön liittyvistä haastatteluista ja sähköisestä kyselystä (Kysely Levin alueen turvallisuussuunnitelman ja turvallisuustyön vaikuttavuus selvitykseen liittyen, liite 2) saamiani vastauksia käsittelen tässä työssä joka luvussa. Kyseisen kyselyn ja haastattelujen kysymykset (1-12) olivat samat kaikille vastaajille. Luvun 8 lopussa käydään läpi myös haastateltaville esitettyjen lisäkysymysten vastaukset. Sekä sähköisen kyselyn että haastattelun kysymykset olivat avoimia. Valtaosa vastaajista toivoi vastaustensa käsittelemistä anonyymisti, joten valtaosassa vastauksista vastaajan henkilöllisyys tai edustama organisaatio ei ilmene. Levin sesonkiluonteisuudesta ja näin ollen kyselyni kohderyhmän kiireistä johtuen kyselyyni sähköpostitse vastaamista jouduin odottamaan joidenkin vastaajien kohdalla todella pitkään. Kaikki eivät vastanneet sähköpostitse lähettämäni kyselyyn useista pyynnöistäni huolimatta, joten kävin heistä osan sitten haastattelemassa heidän työpaikoillaan. Haastattelut puolestaan sain järjestettyä melko nopeasti ja ne antoivat työn sisällölle paljon enemmän kuin sähköpostitse saamani vastaukset. Haastatteluissa saamani vastaukset olivat mielestäni erittäin mielenkiintoisia. Mielestäni tärkeintä noissa haastatteluissa oli kuitenkin se, että sain heräteltyä turvallisuusasiat taas laajaan keskusteluun Levin alueella.

Luvussa 9 vedän yhteen johtopäätökseni ja ajatukseni tästä työstäni, sen haasteista ja onnistumisesta sekä pohdin myös Levin matkailun turvallisuuden tulevaisuutta. Tähän lopuksi vielä kerron työni taustasta ja samalla johdatan Sinut laaja- ja monialaisen turvallisuustyön maailmaan.

”Seudullisen ja paikallisen turvallisuustyön tavoitteena on vähentää rikosten, häiriöiden ja onnettomuuksien määrää ja niistä aiheutuvia vahinkoja sekä ylläpitää turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Yhtenä tärkeänä keinona tavoitteen saavuttamiseksi on turvallisuussuunnittelu, jota toteutetaan eri viranomaisten ja toimijoiden välisenä laajana yhteistyönä”. (Lindgren 2008; Sisäasiainministeriö 2008a.)

Turvallisuussuunnittelu on osa sisäasiainministeriön sisäisen turvallisuuden ohjelmaa, mistä kerron enemmän luvussa 4. Turvallisuussuunnittelu on myös osa kaikkea laaja-alaista ja monipuolista turvallisuustyötä ja se on tai sen ainakin pitäisi olla jatkuvaa. Lyhyesti sanottuna mielestäni turvallisuussuunnittelu on parhaimmillaan tehokasta, rakentavaa, jatkuvaa, laajaa ja monipuolista yhteistyötä viranomaisten, yritysten ja eri toimijoiden kesken. Turvallisuussuunnittelun tulee olla myös riskien tehokasta kartoitusta ja riskeihin välitöntä puuttumista sekä suunnitelman jatkuvaa päivittämistä ja saattamista paikkakuntalaisten ja Levin ollessa kyseessä myös matkailijoiden tietoon (esimerkiksi kunnan ja Levin [www-sivut](#)).

Sisäasiainministeriön (2010a) mukaan Muonion, Enontekiön ja Kittilän kunnanvaltuustot ovat hyväksyneet Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelman (Sisäasiainministeriö 2010a). Turvallisuussuunnitelma on nähtävissä www.turvallisuussuunnittelu.fi -sivustolla. Kun minua pyydettiin laatimaan turvallisuussuunnitelma kyseisille kolmelle kunnalle, olin suuren kysymyksen edessä: mitä kaikkea turvallisuuteen ja turvallisuussuunnitteluun kuuluukaan? Vastaus kysymykseen laajeni tekemäni työn myötä. Turvallisuuteen ja turvallisuussuunnitteluun sisältyy yllättävän paljon asioita ja jokainen omalla käytöksellään ja asenteillaan voi paljon vaikuttaa omaan, toisten ja paikkakuntansa sekä lomakohteensa, tässä tapauksessa Levin turvallisuuteen. Turvallisuuden parantaminen lähtee täten ihan yksilötasolta. Turvallisuussuunnittelu lähtee paikallisista tarpeista ja painotukset suunnittelussa eroavat alueittain / kunnittain.

Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelman päivittäminen ei ole ollut suunnitelman valmistuttua mahdollista, koska siihen ei ole saatu järjestettyä rahoitusta. Kovasti olen omalta osaltani yrittänyt taistella, että rahoitus järjestyisi ja että suunnitelmat eivät jäisi ns. pöytälaatikoiden pohjille makaamaan, kuten käymissäni turvallisuussuunnitteluseminaareissa useiden kuntien/kaupunkien edustajien kertomana on ilmennyt. Eräässä tähän opinnäytetyöhöni liittyvässä haastattelussa tuli ilmi, että Kittilän kunnanvaltuusto oli eräässä kokouksessaan muokannut Kittilän, Muonion ja

Enontekiön turvallisuussuunnitelmaa. Valtuusto oli muokannut tehtyä suunnitelmaa lisäämällä uutta ja muokatun suunnitelman loppuun oli laitettu alkuperäisen suunnitelman sisältö. Tässä työssäni käytän kuitenkin alkuperäistä turvallisuussuunnitelmaa ottaen huomioon, että vastaajilla ei ollut muokatusta suunnitelmasta mitään tietoa. Tässä työssäni käytössäni on kuitenkin myös ajankohtainen tieto Levin turvallisuuteen liittyen.

On muistettava, että turvallisuussuunnittelussa jokaisella on oikeus mielipiteeseensä ja kaikilla ei ole välttämättä käsitystä tai tietoa mitä turvallisuussuunnitelmaan sisältyy ja mitä ei. Mielestäni turvallisuussuunnittelussa ja muussakaan turvallisuustyössä ei kukaan tule koskaan olemaan täydellisen ammattitaitoinen - suunnittelussa ja muussa turvallisuustyössä mukana olevat kehittyvät kaiken aikaa kokemustensa myötä, mutta valmiiksi siinä ei mielestäni voi tulla koskaan. Toki mahdollisesta turvallisuustaustasta on turvallisuussuunnittelussa ja muussa turvallisuustyössä paljon hyötyä, minkä voin omasta kokemuksestani todeta. Mutta itsellenikin kaikessa turvallisuustyössä on vielä paljon oppimista ja omassa toiminnassani kehitettävää. Omasta turvallisuustaustastani kerronkin seuraavaksi.

Olen ammatiltani poliisi, turvatarkastaja, järjestyksenvalvoja ja hiihdonopettaja. Lisäksi olen opetellut tarjoilijan työn käytännössä. Poliisin työstä minulla on useiden vuosien kokemus sekä etelästä että pohjoisesta useilta paikkakunnilta. Kittilässä ja Kittilän Levillä olen toiminut poliisina, järjestyksenvalvojana ja tarjoilijana useassa paikassa sekä hiihdonopettajana Levin rinteissä. Lisäksi olen toiminut turvatarkastajana Kittilän lentokentällä pääasiassa sesonkiaikoina sekä Helsinki-Vantaan lentokentällä ja Suomen Euroviisuissa, joten tiedän sekä pienen että suuren paikkakunnan ominaispiirteet turvallisuuteen liittyen. Olin myös mukana järjestämässä Levin historian ensimmäistä Levin alueen henkilökunnalle suunnattua turvallisuuskoulutusta 13.–24.11.2007 (liite 3). Työhistoriastani johtuen ja Levillä reilut viisi vuotta asuneena Levin turvallisuusasiat paikkakunta mukaan lukien ovat minulle tuttuja ja voisi sanoa, että lähellä sydäntäni. Tämän työni kautta oli mielenkiintoista kuulla ja nähdä miten

turvallisuussuunnitelma- ja suunnittelu sekä kaikki siihen liittynyt muu turvallisuustyö ovat vaikuttaneet Levin alueen matkailun turvallisuuteen.

”Mitä teemme, jos joku tulee aseensa kanssa työpaikallamme?”, kysyi minulta eräs Levin matkailualan yrittäjä Kauhajoen kouluammuskelun jälkeen. Suomessa tapahtuneet Kauhajoen ja Jokelan kouluammuskelut vaikuttivat ihmisten turvallisuusajatteluun ja -asenteisiin ainakin Levin alueella. Sen olen todennut paikkakuntalaisten ja Levin alueen yrittäjien sekä viranomaisten kanssa käymieni keskustelujen, suorittamieni haastattelujen ja kyselyjen sekä havaintojeni perusteella.

Selvää on, että myös Levin on vastattava kansainvälisiin haasteisiin ja koko Suomen yhteiskuntaa muokkaaviin muutostekijöihin sekä matkailijoiden odotuksiin niin turvallisuudessa kuin muissakin asioissa. On muistettava, että vilkkaimpina sesonkiaikoina Levi saavuttaa pienen kaupungin ominaispiirteet ottaen huomioon, että tuolloin Levillä on matkailijoita enemmän kuin paikkakuntalaisia asukkaita koko Kittilän kunnan alueella.

Tavoitteenani tässä työssäni oli kartoittaa ja havainnollistaa Levin matkailun turvallisuuden nykyistä tilannetta - miten Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelma- ja suunnittelu sekä kaikki siihen liittyvä muu turvallisuustyö on vaikuttanut Levin matkailun turvallisuuteen? Mitä Levin turvallisuudessa on parantunut/parannettu turvallisuussuunnitelman johdosta tai muuten? Mitä turvallisuusriskejä Levillä on yhä olemassa? Miltä näyttää Levin matkailun turvallisuuden tulevaisuus?

Toiveeni ja tämän työni yksi tärkeimmistä henkilökohtaisista tavoitteistani on, että tämä opinnäytetyöni ennen kaikkea tulee herättämään uutta ja laajaa keskustelua Levin matkailun turvallisuusasioista. Minulla on ollut ilo ja kunnia saada tämän opinnäytetyöni ohjaajaksi matkailun turvallisuusasioihin perehtynyt filosofian tohtori Pekka Iivari, jolta myös olen saanut kallisarvoista tietoa ja tukea tämän työni tekemisessä.

Tutkimusmenetelmät ja teoriatausta

Tutkimusmenetelminä tässä työssäni olen käyttänyt sekä laadullista eli kvalitatiivista (haastattelut ja kyselyt) että määrällistä eli kvantitatiivista (tilastot) tutkimusta. Lähetin (25.1.2010 ja 6.5.2010) sähköpostitse tähän tutkimukseeni liittyvän edellä mainitsemani kyselyn 15 henkilölle. Vaikka lähetin kyselyn kahteen kertaan kyseisille henkilöille, niin sain vastauksia vain 3 kpl (Toimitusjohtaja Jouko Nikkinen/Arcera Oy, turvallisuuspäällikkö Pekka Räsänen / hotelli Levitunturi Oy ja komisario Veijo Anunti / Peräpohjolan poliisilaitos / Kittilän poliisiasema). Päädyin sitten avoimiin haastatteluihin ja haastattelin tähän tutkimukseeni seuraavat henkilöt:

- Komisario Veijo Anunti / Peräpohjolan poliisilaitos / Kittilän poliisiasema(sähköistä vastausta täydentävä haastattelu)
- Palopäällikkö Jorma Ojala / Lapin pelastuslaitos
- Elinkeinojohtaja Katariina Kinnunen / Kittilän kunta
- Terveystarkastaja Ritva Seppälä / Kittilän kunta
- Tiemestari Jari Kinnunen / Kittilän kunta
- Hotellinjohtaja Katja Laitinen/ Sokos Hotel Levi
- Turvallisuuspäällikkö Pekka Rajala / Oy Levi Ski Resort Ltd (Levin hiihtokeskus)

Valitsin kyselyn ja haastattelujen kohderyhmiin kyseiset henkilöt, koska tiesin, että heillä on varmasti luotettavaa ja ajankohtaista tietoa sekä valtaosalla heistä vielä pitkä kokemus Levin turvallisuuteen liittyen. En tarkoita sitä, että he ovat ainoat Levin turvallisuudesta tietävät, mutta kohderyhmä oli pakko rajata ja rajasin sen siten, että saan vastauksista tietoa kattavasti kaikilta Levin matkailun turvallisuuden alueilta eikä tulisi paljon samojen asioiden toistoa. Haastatteluissa ja kyselyissä otanta oli mielestäni riittävän suuri saadakseni vastaukset aikaisemmin tässä työssäni ilmenneisiin tutkimusongelmiini.

Tässä työssäni kyselyjen ja haastattelujen vastausaineistojen lisäksi lähteenäni käytän Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelmaa ja siihen liittyneen turvallisuuskyselyn vastausaineistoa, tilastoja,

lehtiartikkeleita, kokemuksiani turvallisuustyöstä, käymistäni matkailun turvallisuusseminaareista ja erilaisista turvallisuuteen liittyvistä hankkeista sekä koulutuksista. Internetistä olen myös löytänyt runsaasti tietoa, mikä kaikilta osin ei ollut minulle uutta, mutta jotakin löytämästäni hyödynnän tässä työssäni. Työssäni on paljon omia johtopäätöksiäni turvallisuussuunnittelussa ja muussa turvallisuustyössä mukana olleena. Näin ollen työni on myös hyvin omaperäinen.

Merkille pantavaa lähteiden etsinnässä oli se, että matkailun turvallisuudesta on olemassa vähän kirjallisuutta. Selvitysteni mukaan matkailun turvallisuuden kirjallisuus on tulevaisuudessa kuitenkin lisääntymässä. Matkailun turvallisuus on otettu myös osaksi Rovaniemen ammattikorkeakoulun sekä Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin opetusta ja kehittämistyötä. Opinnäytetyöni ohjaajalta Pekka Iivarilta on valmistumassa matkailun turvallisuuteen liittyvä Matkailun turvallisuus -kirja. Kyseisen kirjan Iivarilta saamaani luonnosta tulen myös hyödyntämään tässä työssäni.

Tähän lopuksi voisin todeta, että turvallisuus on meidän kaikkien yhteinen juttu ja näin ollen turvallisuuden eteen on meidän kaikkien tehtävä jatkuvasti töitä – yhteistyöllä hyvä tulee! Toivon kaikille mukavia lukuhetkiä opinnäytetyöni parissa!

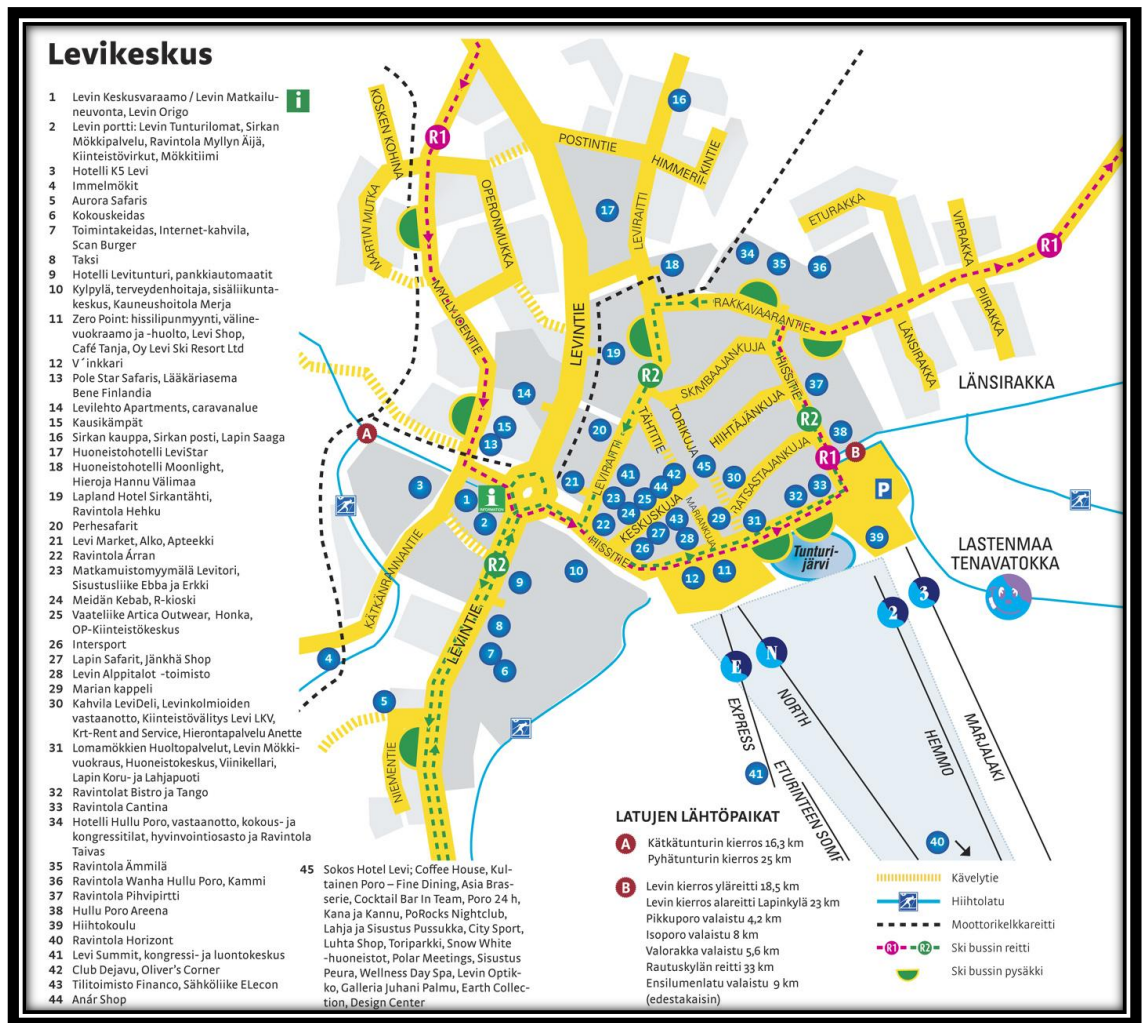
2 MATKAILUKESKUS LEVI OSANA KITTILÄN KUNTA



Kuvio 1. Kittilän kunta (ks. Kittilän kunta 2010a)

Lapin maakunnan länsiosassa sijaitseva Kittilän kunta on perustettu vuonna 1854 ja sen kokonaispinta-ala on 8263,08 neliökilometriä (Wikipedia 2010a). Kittilän väkiluku on 6115 (31.12.2009) (Halonen 2010).

Kuten yllä olevasta kartasta (kuvio 1) voidaan todeta, niin Kittilän kunnan naapurikuntia ovat Enontekiö, Inari, Muonio, Kolari, Sodankylä ja Rovaniemi. Karttaa katsomalla jokainen ymmärtää kuinka suuri kunta on kyseessä ja välimatkat kuntien välillä ovat eri luokkaa kuin pääkaupunkiseudulla.



Kuvio 2. Matkailukeskus Levin keskusta (ks. Levin Matkailu Oy 2010a)

Levitunturi (lyhennettynä **Levi**) sijaitsee Sirkan kylässä Kittilän kunnassa. Levillä sijaitsee Suomen suurimpiin hiihtokeskuksiin lukeutuva hiihtokeskus Levi, jonka korkein huippu on 531 metriä merenpinnan yläpuolella. (Wikipedia 2010b.) Kittilän kunnan reilusta kolmestakymmenestä vaarasta ja tunturista merkittävimpiä ovat Levi-, Kätkä-, Aakenus - ja Kumputunturit (Kittilän kunta 2010b).

Paikkakuntalaisia asukkaita Levillä on noin 1000. Keskimäärin laskettuna Kittilän väestömäärä on päivittäin kaksinkertainen ottaen huomioon Levillä vierailevat matkailijat. Levillä vierailee vuosittain noin 600.000 matkailijaa. (Kinnunen 2010.) Levin hiihtokeskuksen matkailusesongit ovatkin rikastuttaneet Kittilän kunnan taloutta merkittävästi (Wikipedia 2010a). Matkailu on Levin ja koko Kittilän tärkein elinkeino. Sanotaan, että ”jos ei olisi

Leviä, niin ei olisi Kittilääkään”. Tämä tarkoittaa lähinnä sitä, että Kittilän kunta elää Levin matkailulla.

Levillä on 27 hissiä ja 45 rinnettä, joista pisin on 2500 metriä. Rinteiden suurin korkeusero on 325 metriä. Levin rinteiden hissikapasiteetti on 27600 (henkilöä / tunti). Maastohiihtolatuja Levillä on 230 kilometriä, joista valaistuja latuja on 28 kilometriä. Moottorikelkkareittejä Levillä on 886 kilometriä. (Levin Matkailu Oy 2010b.)

Levillä on 6 hotellia, 5 huoneistohotellia ja tuhansia loma-asuntoja, joita rakennetaan lisää kaiken aikaa. Kaiken kaikkiaan Levillä on vuodepaikkoja 22.500. Levillä on myös 38 ravintolaa ja 9 rinneravintolaa. Ohjelmajärjestelyyrityksiä Levillä on 50. (Levin Matkailu Oy 2010b.) Levin ravintolakapasiteettikin on lisääntynyt viime vuosina merkittävästi. Levillä on 15.000 ravintolapaikkaa. Levin yhteismarkkinointiin kuuluu noin 175 yritystä, jotka toimivat aktiivisesti matkailusta tai matkailun parissa. Levin oma joulutori, tv-kanava Levi Channel ja yhteistyökumppanuus sekä Joulutarina-elokuvassa että alppitähti Tanja Poutiaisen kanssa ovat omalta osaltaan vaikuttaneet positiivisesti Levin matkailuun. ”Tärkeintä on kuitenkin ollut se yhteistyön vimma, jolla ihmiset ja yritykset ovat vieneet keskusta eteenpäin ja saaneet eri tahot investoimaan Leviin”, sanoi Levin Matkailu Oy:n toimitusjohtaja Jussi Töyrylä eräässä haastattelussa. (Lapin Elämysteollisuuden Osaamiskeskus 2010.)

Levin keskustan kartassa (kuvio 2) Levin palvelut on merkitty sinisillä palloilla. Toki kartasta saattaa puuttua uusimpia, juuri perustettuja yrityksiä tai palveluja. Kartasta voidaan kuitenkin todeta, että valtaosa palveluista on melkein yhdessä ryppäässä Levin keskustassa, mikä on hyvä siinä mielessä, että keskustan alueella matkailijat ja paikkakuntalaisetkin voivat liikkua kävellen paikasta toiseen eikä tarvitse autoilla tai julkisilla kulkuneuvoilla ajella kovin paljon. Levi ja sen runsaat palvelut on esitelty hyvin Levin Internet-sivuilla osoitteessa www.levi.fi. En tässä Levin esittelyssä lähde esittelemään Leviä yksityiskohtaisesti palvelujen osalta, koska valtaosa tätä työtäni lukevia varmasti tuntevat Levin palveluineen ja tarvittaessa tietojaan

siltä osin voi käydä täydentämässä Levin [www-sivuilla](#).

Matkailijoiden kannalta on hyvä, että Levillä talviaikana liikennöivä Ski-bussi kuljettaa matkailijoita ilmaiseksi Levin alueella. Kesällä 2010 Leville saadut käyttäjille ilmaiset 150 vuokrapyörää palvelevat myös hyvin Levin alueen matkailijoita ja miksei paikkakuntalaisiakin. Tämä kaikki palvelu vähentää myös alueen liikennettä ja näin ollen vaikuttaa positiivisesti liikenneturvallisuuteen, kun autoja käytetään vähemmän unohtamatta kuitenkaan etenkin Levin keskustassa talvisin tapahtuvaa moottorikelkkailua ja kesäisin mönkijöillä sekä maastopyörillä ajelua. Nämä ovat edelleen turvallisuusriskejä, joihin palaan myöhemmin tässä työssäni. Levin takseille kyseiset edut voivat ymmärrettävästi, kesäisin etenkin hyvällä säällä ja talvisin, olla taloudellisesti ajoittain huonokin juttu. Mutta toki taksiryrittäjille töitä riittää. Erään Levillä työskentelevän taksiryrittäjän mukaan matkailijoiden edellä mainitut edut ovat vaikuttaneet negatiivisesti Levin taksien kysyntään lähinnä päivisin. Kyseisen yrittäjän mukaan ilmaiset vuokrapyörät ovat kovan kysynnän vuoksi päivisin usein loppuneet kesken ja näin ollen on jouduttu ottamaan taksi esimerkiksi golfkentältä keskustaan.

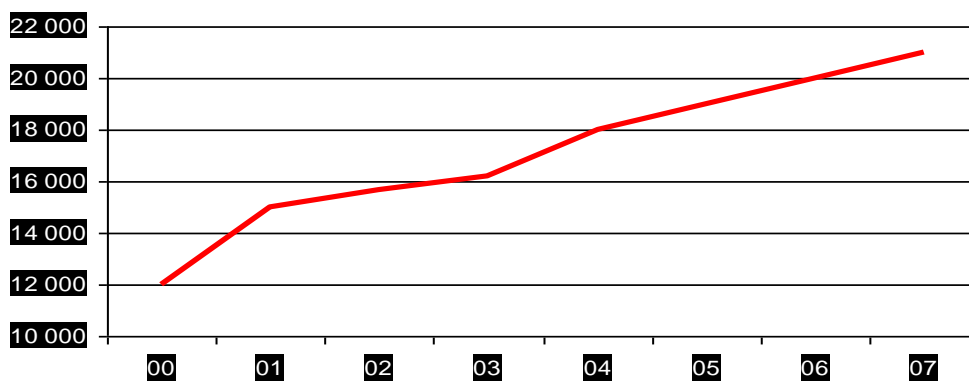
Levin toiminta ja kysyntä ovat painottuneet lähinnä talveen (laskettelu, maastohiihto, moottorikelkkailu), mutta kesäaktiviteettien lisääntymisen myötä (muun muassa Levin golfkenttä), lama-aikaa lukuun ottamatta, kesämatkailu on lisääntynyt, minkä on voinut silmin nähdenkin todeta. Kesäaikana matkailijoita Leville golfin lisäksi on vetänyt myös muun muassa kalastus ja vaeltaminen. Edellä mainitsemieni aktiviteettien lisäksi Levillä voi harrastaa muun muassa talvisin uintia, koiravaljakkoajelua, pilkkimistä, lumikenkäilyä sekä ratsastusta ja kesäisin ratsastusta, uintia, pyöräilyä, rullaluistelua, mönkijällä ajelua sekä melontaa.

Heinäkuussa 2006 avatut Levin maastopyöräily- ja seikkailupuistot, syksyllä 2008 valmistunut Levin Tori ja sen myötä myös Sokos Hotel Levi, syksyllä 2010 valmistunut hotelli Levitunturin kylpyläaajennus sekä kylpylän ja Levin Torin yhteyteen rakennetut keilahallit ovat tuoneet oman värikkään ja monipuolisen lisänsä jo ennestään laajaan Levin palvelutarjontaan sekä

kesää että talvea ajatellen. Levin Tori -idea sai alkunsa laskettelurinteessä ja siitä tuli investoinniltaan Lapin kaikkien aikojen suurin matkailurakentamisen hanke (Levin Tori 2010a). Myös rinteiden hissit ovat Levillä viime vuosina lisääntyneet; uusimpina ovat North - tuolihissi ja Expressgondolihissi eturinteillä.

Loma-asuntojen rakentaminen on levinnyt kaavoituksen myötä laajalti Levitunturin ympärille, mutta hotellit ja palvelut ovat keskittyneet pääasiassa Levin keskustan alueelle (Wikipedia 2010b). Leviltä löytyy varmasti jokaiselle jotakin ja palvelut tulevat yhä lisääntymään sekä majoituskapasiteetin odotetaan kasvavan.

Taulukko 1. Levin majoituskapasiteetti vuosina 2000–2007 (Kinnunen 2010)



Levin tavoitteet ja visio vuodelle 2020 ovat 35.000 vuodepaikkaa, matkailutulo 300 miljoonaa euroa ja markkinajohtajuus Pohjois-Euroopassa (Töyrylä 2008). Levi on Suomen suurin matkailukeskus yöpymisissä mitattuna, kun luetaan mukaan myös keskusvaraamojen kautta tehdyt mökkivarausten yöpymisluvut. Vuonna 2009 Levin yöpymisluku oli 867.600, toisena Vuokatti (649.600) ja kolmantena Ruka (525.000). Seuraavilla sijoilla olivat Ylläs (407.000) ja Saariselkä (395.200). Kotimaisten yöpymisten suhteen järjestys oli sama ja Levin yöpymisluku oli 681.100. Luvut perustuvat majoitustilastojen ennakkotietoihin. (Levin Matkailu Oy 2010c.)

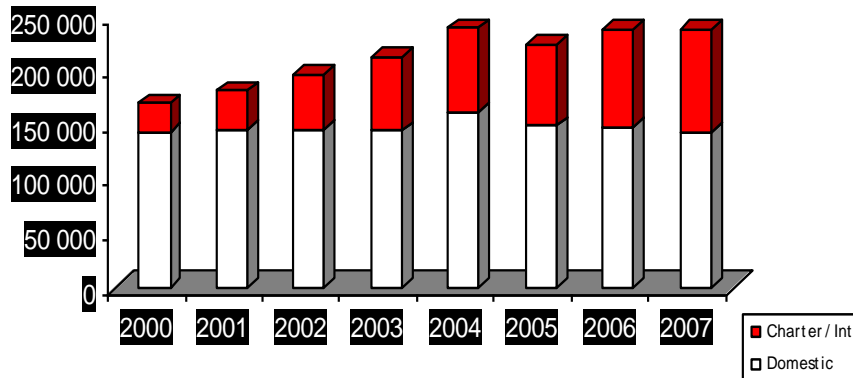
Mistä Levi ennen kaikkea Suomessa ja muualla maailmalla nykyään tunnetaan? Toivottavasti Levi tunnetaan muun muassa tästä kaikesta:

kauniista luonnosta, talvesta, revontulista, puhtaasta ilmastosta, Suomen suurimmasta kylpylästä (laajennettu kylpylähotelli Levitunturi), hienosta golfkentästä, monipuolisesta palvelutarjonnasta, upeista rinteistä, laduista ja vaellusmaastoista sekä Suomen suurimmasta hiihtokoulusta. Toivon mukaan Levi tunnetaan myös vuoden hiihtokeskuksena usealta vuodelta. Levi valittiin vuoden hiihtokeskukseksi viimeksi vuonna 2004. Ennen kaikkea Levi on varmasti tunnettu Alppihiihdon maailmancupin osakilpailuista, joita Levillä on järjestetty vuodesta 2004 ja Kansainvälisen hiihtoliiton syyskuussa 2009 tekemän päätöksen mukaan järjestetään myös jatkossa.

Levillä vuosittain vierailevista noin 600.000 matkailijasta neljännes on ulkomaalaisia. Levin vetovoima on kehittynyt voimakkaasti (Levin Tori 2010b) ja eri kansallisuudet ovat silminnähden lisääntyneet sekä talvisin että kesäisin. Toki kirjoitushetkellä puhuttaessa laman seuraukset ovat tuoneet matkailijamääriin poikkeamia, mutta vain väliaikaisesti ja tilanne sen suhteen on taas tasoittumassa ja matkailijamäärät ovat kääntymässä uudelleen nousuun. (Kinnunen 2010.)

Muutamilta Levin majoitus- ja ravitsemisalan yrittäjiltä saamani tiedon mukaan lama-aikana Levillä käyneistä matkailijoista suuri osa on käyttänyt normaalia vähemmän palveluja, esimerkiksi ravintolapalveluja. Tämä tarkoittaa sitä, että matkailijat ovat tehneet ruoat majapaikoissaan. Useat matkailijat ovat ottaneet viihteelle lähtiessään majapaikoissaan sen verran alkoholi juomia, että rahaa ei sillä saralla ole pistetty ”haisemaan” ravintoloissa niin paljon kuin tavallisesti. Lama- ajasta johtuneet koko Suomessa tapahtuneet irtisanomiset ovat näkyneet Levillä myös yritysmatkailun vähentymisenä ja sen myötä myös Levin palvelujen käytön vähentymisenä. Ohjelmopalveluiden käytössä tapahtui notkahdus esimerkiksi talvella 2009 - 2010, jolloin esimerkiksi venäläiset matkailijat käyttivät varojaan muuhun kulutukseen (Iivari 2010a).

Taulukko 2. Kittilän lentokentän matkustajamäärät vuosina 2000–2007
(Kinnunen 2010)



”Matkustajamäärä sisältää lähteneiden, saapuneiden ja vaihtaneiden matkustajien yhteenlasketun määrän. Kotimaan liikenteessä koko maan tasolla laskettaessa on siten kukin yksittäinen matkustaja laskettu kahteen kertaan. Lähtölentopaikassa matkustaja on lähtevä ja saapuessaan määränpäähensä saapuva matkustaja. Matkustajatilastoihin ei ole sisällytetty lentokoneen miehistöä, transit-matkustajia (=matkustaja, joka ei vaihda konetta) ja sylilapsia”. (Finavia Oyj 2010a.)

Finavia Oyj:n (Finavia Oyj 2010b) mukaan Kittilän lentokentän matkustajamäärä vuonna 2008 (12/08, vuoden alusta) oli 265.564 (+9,8 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna), joista kotimaisia matkailijoita oli 164.136 (+12,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna) ja ulkomaalaisia matkailijoita oli 101.428 (+5,3 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna). (Finavia Oyj 2010b.) Kun taas vuonna 2010 (09/10, vuoden alusta) Kittilän lentokentän matkustajamäärä oli 146.330 (-15,3 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna), joista kotimaisia matkailijoita oli 111.797 (-17,3 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna) ja ulkomaalaisia matkailijoita 34.533 (-8,0 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna). (Finavia Oyj 2010c.)

Uudet lentoyhteydet (esimerkiksi Kittilä-Seinäjoki/lentoyhtiö Finncomm Airlines ja Kittilä-Riika/ lentoyhtiö Air Baltic) ja olemassa olevat lentoyhteydet uusine vuoroineen tulevat varmasti vaikuttamaan positiivisesti matkailijamääriin. Seinäjoella onkin jo kauan toivottu suoraa lentoyhteyttä

Kittilään. Lentoliikenteen reittejä Kittilään ja Kittilästä pois päin ei ole ollut koskaan niin paljon kuin tulevana talviesonkina tulee olemaan. (Kinnunen 2010.) Kittilästä ja Kittilän Leviltä on hyvät kulkuyhteydet kaikkiin Lapin matkailukeskuksiin. Kittilästä on lentäen päivittäiset yhteydet Helsinkiin. (Kittilän kunta 2010b.)

Eräänä päivänä joulukuussa 2005 olin Kittilän lentokentän turvatarkastuksessa tarkastamassa 28 lähtevän koneen matkustajia. Silloin tajusin, että kuinka huimat matkailijamäärät koko Tunturi-Lapin alueella sesonkiaikoina liikkuvat. Turvatarkastuksessa oli hienoa myös nähdä kuinka paljon eri kansallisuuksia Tunturi-Lapin, myös Levin alueella lomailee. Osa noista matkailijoista kävi vain päiväreissun joko Levillä tai Ylläksellä näyttääkseen mukana olleille lapsilleen Suomen joulupukin ja Lapin talven.

Matkailija tulee Leville työmatkalle, vapaa-ajan viettoon, tapaamaan tuttaviaan, ystäviään ja/tai sukulaisiaan, kokous- ja kongressimatkalle tai läpikulkumatkalle. Kesäisin pohjoisimmassa Suomessa tai Norjassa käyvät matkailijat saattavat pysähtyä Leville yhdeksi tai useammaksi yöksi. Matkailija voi olla liikkeellä yksin, perheensä, ystäviensä, kaveriensa, tuttaviansa ja/tai sukulaistensa kanssa, ryhmän tai työyhteisön mukana. Matkailija ei läheskään aina käytä maksullista majoitusta vaan yöpyy myös omassa mökissään, tuttaviansa, ystäviensä, kaveriensa tai sukulaistensa luona tai mökeissä, työnantajan majoituksessa tai leirintäalueella teltassa, asuntovaunussa - tai autossa.

Reilun viiden vuoden aikana satojen matkailijoiden kanssa juteltuani voin todeta, että suuri osa Levillä ensimmäistä kertaa käyneistä matkailijoista eivät ole tienneet Sirkkan kylästä yhtään mitään, he ovat olleet ”lomalla Levillä eivätkä Kittilässä tai Sirkassa”. Sama tilanne voi olla myös usein Levillä lomailevien kohdalla. Tämä pätee muissakin hiihtokeskuksissa; esimerkiksi keskusteltuani Rukalla useiden matkailijoiden kanssa eivät he tienneet Rukan kuuluvan Kuusamon kaupunkiin. Osa ulkomaalaisista matkailijoista on pitänyt Leviäkin kaupunkina. Kieltämättä kaupungilta Levi on alkanut laajan kasvunsa ja palvelujensa lisääntymisen myötä näyttääkin. Imagollisesti Levin tunteminen kaupunkina voi olla mielestäni osittain hyväkin juttu etenkin

kaupunkimatkailusta pitävien kannalta.

Nykyään kuitenkin kuntien ja hiihtokeskusten yhteismarkkinoinnin (esim. yhteiset www-sivut) johdosta matkailijat ovat enemmän tietoisia siitä missä kunnissa hiihtokeskukset sijaitsevat. Mielestäni on tärkeää, että Kittilässä myös paikallinen kulttuuri on otettu osaksi Levin ja koko Kittilän kunnan matkailun markkinointia. Täten matkailijat ovat alkaneet käyttämään enemmän koko Kittilän kunnan palveluja. Toivoisin kuitenkin, että Levin Internet-sivuilla (www.levi.fi) kerrottaisiin Levin ja koko Kittilän historiasta. Selvää on, että Leville tulevat matkailijat vierailevat enemmän Levin kuin Kittilän www-sivuilla.

Ainakin itseäni Levin ja koko Kittilän historia on aina kiinnostanut ja myös historiasta matkailijat ovat minulta usein kysyneet. Mielestäni olisi tärkeää saattaa kaikkien paikkakuntalaisten ja alueen matkailijoiden tietoon mistä Levi on ns. syntynyt ja mistä Levin suuri kasvu alkoi sekä Kittilän historian merkittävimmät ns. virstanpylväät olisi myös hyvä tuoda esille. Täytyy itsellenikin myöntää, että kun aikoinani kävin Levillä lomalla, ei minullakaan ollut ensimmäisillä kerroilla käsitystä mihin kuntaan ja kylään Levi kuuluu. Olinhan käynyt ”vain Levillä”. Nyt reilut viisi vuotta Levillä asuneena tunnen paikkakunnan melkein yhtä hyvin kuin omat taskuni. Tutustuin paikkakunnan historiaan samalla, kun keksin muutaman kysymyksen Kittilä-peliin, joka on julkaistukin ja on osaltaan Kittilän kulttuurin ja historian mukaan vetämistä Levin ja koko Kittilän matkailun markkinoinnissa. Kaipaisin ja myös matkailijat ovat kaivanneet Levin www-sivuille enemmän mainontaa (mm. valokuvia) myös alueen kauniista luonnosta.

Aktiivisena luonnossa liikkujana ja reilut viisi vuotta Levillä asuneena voin todeta, että Levi on todella viihtyisä ja kaunis sekä ilmastoltaan puhdas paikka asua ja elää. Levillä on joka vuosi aito, oikea, ”omppuposkien” talvi! Ennen tässä työssäni olevaa Levin turvallisuusverkostoon liittyvää katsausta seuraavaksi esimerkki, mitä Levistä on ajateltu ja millainen se on ollut joskus kauan sitten. Eteläsuomalaisessa lehdessä kirjoitettiin vuonna 1936 Sirkan kylästä:

”Lapissa, Kittilän perukoilla, on unohdettu Sirkan kylä. Kylä on aivan liian lähellä voidakseen vetää matkailijoita tuntureilleen. Kylään pääsee posti- ja matkailija-autoilla kesällä joka päivä. Kylässä on hyvin varusteltu osuuskauppa ja täysihoitoa saa Sirkan kylän majatalossa. Sirkan kylän tuntureilla saa kovat huilut. Näistä tuntureista pitäisi tulla koko kansan tunturit. Sinne voisi vähänvarainenkin lomanviettaja matkustaa. Sirkan kylä ei mukavuuksia tarjoa, mutta se ei myöskään rasita liikaa rahapussia ja toimeen siellä voi kuitenkin tulla vaativinkin tunturimatkailija”. (Wikipedia 2010c.)



Kuvio 3. Levitunturi (Lindgren 2005)

3 TURVALLISUUSVERKOSTON KESKEISIMMÄT TOIMIJAT LEVILLÄ

Lähdetään siitä, että ennen kaikkea Levin turvallisuudesta vastaa jokainen itse, sekä paikkakuntalaiset että matkailijat, noudattamalla lakia, asetuksia, sääntöjä ja ohjeita sekä panostamalla omaan turvallisuuteensa. Viranomaisista puheen ollen Levin alueen turvallisuudesta yhteistyössä sisäasiainministeriön, yritysten, kunnan ja eri toimijoiden kanssa vastaavat ravintoloiden järjestyksenvälvojat, Securitas Oy, Peräpohjolan poliisilaitos, liikkuva poliisi, Lapin pelastuslaitos (Kittilän ja Levin paloasemat, VPK), pelastushelikopteri Aslak, Kittilän sairaankuljetus (Arcera Oy, jonka sopimus lakkaa vuoden 2010 lopussa ja siitä lähtien helsinkiläinen yritys nimeltään HES Sairaankuljetus Oy jatkaa toimintaa), Kittilän kunnan kriisi- ja epidemiaryhmät, Levin yksityiset lääkäriasemat (Levin lääkäriasema Bene Finlandia Oy ja Medi Levi Oy) sekä Kittilän, Muonion ja Kolarin terveyskeskukset, joissa lääkäri vuorotellen päivystää. Kittilän kriisityöryhmällä on tarvittaessa saatavana ainakin seurakunnan edustaja ympäri vuorokauden.

Lisäksi Levin turvallisuudesta omalta osaltaan vastaavat Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY- keskus) liikenne- ja infrastruktuurivastuualue, Kittilän kunta (mm. tiemestari ja terveystarkastaja), aluehallintoviraston (AVI) alkoholitarkastaja, vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa), Ski Patrol (rinnevalvonta), Levin laatutyöryhmä ja Suomen punainen risti (SPR). Fin Avia Oyj / Kittilän lentokenttä on myös Levin matkailun turvallisuudessa keskeinen toimija tarkastaessaan matkustajat ja matkatavarat, pitäessään kiitotien kunnossa, varmistaessaan turvalliset lentoonlähdöt ja laskeutumiset sekä kouluttaessaan sekä omaansa että muiden tahojen henkilökuntaa lentokentän turvallisuusasioissa. Myös Hätäkeskuslaitos/Lapin hätäkeskus vastaa Levin turvallisuudesta. Hätäkeskuslaitoksen Lapin hätäkeskus sijaitsee Rovaniemellä. Lapin hätäkeskuksen toimialueeseen kuuluu Kittilän lisäksi 20 Lapin kuntaa (Hätäkeskuslaitos 2010).

Vuoden 2001 alussa hätäkeskustoimintaa varten perustettiin sisäasiainministeriön alainen Hätäkeskuslaitos, jota johdetaan yhdessä sosiaali- ja terveysministeriön kanssa. Vuosina 2001 - 2005 toteutettiin

Suomessa valtakunnallinen hätäkeskusuudistus, missä poliisin hälytyskeskukset ja aiemmin toisistaan erillään toimineet pelastustoimen kunnalliset hätäkeskukset yhdistettiin valtion ylläpitämiksi 15 hätäkeskukseksi. ”Lisäksi Ahvenanmaalla on oma hälytyskeskuksensa, jonka kanssa tehdään yhteistyötä”.(Hätäkeskuslaitos 2010.)

Suomalaiset ja Suomessa oleskelevat ihmiset saavat nyt yhden hätänumeron 112 kautta apua kaikissa sekä poliisia, sairaankuljetusta että pelastus- ja sosiaalitoimea vaativissa tehtävissä, kun kyse on *kiireellisestä avuntarpeesta*. Avun hälyttämisen (poliisi, sairaankuljetus, pelastus- ja/tai sosiaalitoimi) lisäksi hätäkeskuspäivystäjä antaa ohjeita ja neuvoja soittajalle onnettomuus- tai muusta vaaratilanteesta selviämiseksi auttavien viranomaisten paikalle saapumiseen saakka. (Hätäkeskuslaitos 2010.)
”Hätäkeskus toimii avun ja turvan ensimmäisenä lenkkinä auttamisen ketjussa, johon kuuluvien yhteistyöviranomaisten tehokkaalla ja saumattomalla yhteistyöllä edistetään kaikkien turvallisuutta. Hätäkeskukset antavat palvelua ja turvaa ihmiseltä ihmiselle”. (Hätäkeskuslaitos 2010.)

Lapin hätäkeskuksella on apua hälyttävänä viranomaisena erittäin tärkeä rooli Levin turvallisuudessa. Mielestäni omat ongelmansa kaikkiin Lapin kuntiin tuo vuonna 2011 tapahtuva Lapin hätäkeskuksen lakkauttaminen ja siirtäminen toimintoiheen Ouluun sijoittuvaan Pohjois-Suomen ja Lapin hätäkeskusalueen hätäkeskukseen. Lapin hätäkeskuksen kanssa paljon työni kautta tekemisissä olleena voin todeta, että Lapin hätäkeskuksen lakkauttamisen jälkeen ongelmina ja myös turvallisuusriskeinä tulevat alussa ainakin vuosien ajan olemaan uusien päivystäjien paikallistuntemuksen (esimerkiksi Kittilän alue asukkaineen ja ns. kanta-asiakkaineen) puuttuminen ja uusien päivystäjien yhteistyö muiden viranomaisten kesken. Yhteistyössä hätäkeskuksen ja muiden auttavien viranomaisten kesken tullaan menemään ns. takapakkia, koska ei tunneta toisiaan ja näin ollen yhteistyö ei ole niin tehokasta kuin Lapin hätäkeskuksen aikana on ollut. Näin ollen toivottavasti ainakin osa Lapin hätäkeskuksen päivystäjistä siirtyisi Pohjois-Suomen ja Lapin hätäkeskusalueen hätäkeskukseen Ouluun Lapin hätäkeskuksen toiminnan päätyttyä. Kyseinen uudistus on osa

Hätäkeskuslaitoksen uudistus- ja kehittämisprosessia, missä sisäasiainministeri Anne Holmlundin (Sisäasiainministeriö 2010b) mukaan: ”Hätäkeskuslaitokselle suunnitellaan ja toteutetaan uusi toiminta- ja johtamismalli vuoteen 2015 mennessä. Myös hätäkeskusten tietojärjestelmä uudistetaan tiiviissä yhteistyössä hätäkeskusten toimintaa ohjaavien viranomaisten eli poliisin, pelastustoimen sekä sosiaali- ja terveystoimen kanssa”.(Sisäasiainministeriö 2010b.) Palaan tähän asiaan luvuissa 8 ja 9.

Kittilän poliisiasema kuuluu Peräpohjolan poliisilaitokseen, jonka pääpoliisiasema sijaitsee Torniossa. Peräpohjolan poliisilaitokseen kuuluvat Kittilän ja Tornion lisäksi Kolari, Muonio, Enontekiö, Pello, Ylitornio, Tervola, Kemimaa, Kemi ja Simo. Pääpoliisiaseman lisäksi Peräpohjolan poliisilaitoksen poliisiasemat ovat Kemissä, Ylitorniolla, Muoniossa ja Kittilässä. Lisäksi Pellossa, Kolarissa ja Enontekiöllä sijaitsevat Peräpohjolan poliisilaitoksen poliisin palvelupisteet. (Poliisi 2010.)

Vuoden 2009 alussa voimaan tulleen poliisihallinnon uudistuksen myötä poliisin resurssien siirtäminen paikkakunnalta toiselle joko väliaikaisesti tai kokonaan poliisilaitoksen sisällä on nykyään mahdollista. Siitä on varmasti hyöttyä myös sesonkiaikoina, koska poliiseja voi keskittää enemmän matkailukeskuksiin, missä tarve on silloin suurin koko Tunturi-Lapin alueella. Poliisin näkyvyys onkin viimeisen vuoden aikana mielestäni lisääntynyt ainakin Levin alueella ja totta kai siihen on vaikuttanut tyhjillään, täyttökielloissa olleiden virkojen täytöt. Kittilään täytetään ennen vuodenvaihdetta (2009/2010) kaksi poliisin virkaa. Tällä hetkellä (11.11.2010) lisänä Kittilän poliisissa vakituisen henkilökunnan lisäksi on poliisikoulun kenttäjakson opiskelija ja kaksi määräaikaissa viroissa olevaa vasta valmistunutta poliisia.

Edelleenkin toisinaan poliisia joutuu odottamaan kauan pitkistä välimatkoista johtuen (esimerkiksi partio Hetassa, kun tarve Levillä). Levi tarvitsee mielestäni ainakin yhden, mielellään kaksi 24h - poliisipartiota ympäri vuoden, mikä jo rikollisuuden ennalta estävässä mielessä olisi erittäin tärkeää. Levin kyläpoliisi-ajatukseeni palaan tässä työssäni luvuissa 8 ja 9.

”Tunturikeskusten vilkkauteen vastataan tekemällä yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa. Tunturipoliisisuunnitelman mukaan Kolari-Kittilä - alueella liikkuvalla poliisilla ja rajavartiostolla on merkittävä rooli järjestyksenpidossa. Lisäksi omia työvoimaresursseja käytetään mahdollisimman joustavasti samalla, kun apua saadaan myös poliisikoulusta”, sanoi Peräpohjan poliisilaitoksen poliisipäällikkö Seppo Kinnunen eräässä haastattelussa 18.10.2010. (YLE Perämeri 2010; Kinnunen 2010.)

On muistettava, että vaikka partioita olisi useampiakin, niin joskus laaja useamman partion vaativa tehtävä esimerkiksi Enontekiöllä tai yhtä aikaa poliisille tulevat useat ns. ei kiireelliset hälytystehtävät eri puolilla kuntaa saattavat jättää Levin matkailukeskukseen poliisin valvonnan osalta suuren aukon useiksi tunneiksi ja näin ollen odotusajat voivat olla pitkiä. Sama koskee myös sairaankuljetusta sekä palo- ja pelastustoimea. Täten poliisin, sairaankuljetuksen ja palo- sekä pelastustoimen pitkien välimatkojen ongelmaa ei saada koskaan täysin poistettua. Levillä apuna poliisin näkyvyyteen ja saatavuuteen liittyen sesonkiaikoina on usein liikkuva poliisi ja Kinnusen (YLE Perämeri Oy 2010; Kinnunen 2010) esittämään tunturipoliisisuunnitelmaan liittyen jatkossa myös Lapin rajavartiosto.(YLE Perämeri 2010; Kinnunen 2010.) Viranomaiset tekevät paljon myös yhteistyötä (PTR - yhteistyö; poliisi, tullit, rajavartiosto) koko Tunturi-Lapin alueella. Mielestäni Levillä erittäin tärkeää tunturi- ja muussakin poliisityössä sekä myös kaikilla muilla aloilla on muun muassa hyvä asiakaspalvelu- ja kielitaito (ainakin sujuva suomi-englanti) sekä paikallistuntemus.

Kittilän sairaankuljetuksen (Arcera Oy ja vuodenvaihteesta lähtien HES Sairaankuljetus Oy) toimipaikka sijaitsee Kittilän keskustassa. Arcera Oy on yksityinen palveluyritys, joka tuottaa ensihoidon- ja sairaankuljetuksen erikoisosaamista. Yritys on toiminut vuodesta 1993 lähtien. Arcera Oy:llä on käytössään kolme ambulanssia. (Arcera Oy 2010.) Kittilän sairaankuljetus hoitaa tietenkin myös Levin hälytykset ja tarvittaessa käy myös naapurikunnissa hälytyksillä.

Uusi, tuleva, vuodesta 1989 toiminut HES Sairaankuljetus Oy tytäryhtiöineen

muodostaa Suomen suurimman yksityisen sairaankuljetuskonsernin, jolla on nykyään 31 toimipistettä. Konsernin toiminta-alueella asuu lähes kaksi miljoonaa vakituista asukasta ja konserni tuottaa lakisääteistä sairaankuljetus- ja ensihoitopalvelua 28 kunnalle (HES Sairaankuljetus Oy 2010.) Tulevina kuukausina yhtiö hankkii Kittilään autot, toimitilat, välineet ja rekrytoi henkilökunnan. Kittilään HES Sairaankuljetus Oy:n palvelukseen tulee työntekijöitä suunnilleen saman verran kuin oli Arcera Oy:llä. Muutos yrityksen vaihtumisessa näkyy lähinnä katukuvassa autojen värin vaihtumisena keltapunaishesta punavalkoiseen. (Tohmo 2010.)

Totta kai alussa uuden yrityksen ollessa kyseessä omat haasteensa varmasti tuo yhteistyön käynnistäminen paikkakuntalaisten, viranomaisten ja eri toimijoiden kesken. Kyseisen uuden yrityksen toiminnan aloittaminen sesongin keskellä mielestäni tuo omat turvallisuusriskinsä etenkin, jos henkilökunta ei tunne paikkakuntaa ja ns. kanta-asiakkaita. Täytyy vain toivoa, että yritykseen tulisi edes muutama Arcera Oy:n työntekijöistä, koska heillä on vahva paikallistuntemus, mistä on erittäin paljon hyötyä sairaankuljetuksessa, ensihoidossa sekä viranomaisten ja eri toimijoiden kanssa tehtävässä yhteistyössä.

Lapin pelastushelikopteri Aslak päivystää Sodankylässä ja sillä on toiminta-alueenaan koko Suomen Lappi. Aslak toimii hoitotason ensihoitoyksikkönä ja avustaa viranomaisia etsintä- ja pelastustehtävissä myös sellaisissa paikoissa, missä ei ole teitä. Aslakin hälyttäminen tapahtuu myös soittamalla yleiseen hätänumeroon 112. (Lapin Pelastushelikopterin Tuki Ry 2010.)



Kuvio 4. Pelastushelikopteri Aslak tehtävällä Enontekiöllä (ks. YLE Lappi 2010)

Pelastushelikopteri Aslakin lähtöaika on 7–8 minuuttia ja se on jatkuvassa valmiustilassa (hoitotaso). Aslakissa työskentelee kymmenen lentäjää ja seitsemän hoitupuolen henkilöä. Kerrallaan vuorossa on neljä henkilöä. (Lapin Kansa 2006.) Kahden lentäjän lisäksi kopterin mukaan lähtee aina ensihoitaja ja lentoavustaja. Aslakin kiireisimmät sesongit ajoittuvat samoihin aikoihin matkailukeskusten sesonkien kanssa. (Lapin Kansa 2006.)

Ensi vuoden alussa lääkärihelikopterit aiotaan sijoittaa pääosin yliopistollisten sairaaloiden läheisyyteen. Tämä tietää siirtoa myös pelastushelikopteri Aslakille ja samalla lentotoiminta siirtyy enintään kahdelle operaattorille, joiden tulo Suomen rajojen ulkopuolelta on mahdollista. Viiden sairaanhoitopiirin kesäkuussa 2010 perustama, voittoa tavoittelematon osakeyhtiö Finnhems vastaa jatkossa koko kopteritoiminnan hallinnoinnista. Sairaanhoitopiirit ovat vahvasti mukana kyseisessä hankkeessa siksi, että kopterit liitetään osaksi sairaaloiden ensihoitopalveluja. Aslak on maan kuudesta kopterista ainoa, jonka henkilökunnassa ei ole lääkäreitä, minkä johdosta Lapissa tilanne on osin auki. Todennäköisesti Pelastushelikopteri Aslakin kenttä kuitenkin vaihtuu Sodankylästä Rovaniemelle. (Kela 2010.)

Taulukko 3. Pelastushelikopteri Aslakin toimintatilastoja vuosilta 2005–2009 (ks. YLE Lappi 2010)

	2005	2006	2007	2008	2009
Välitetyt tehtävät	932	1045	996	1278	1235
Ensihoito	440	484	621	816	836
Pelastustehtävä	466	494	335	424	369
Etsintä	22	17	13	19	5
Sammutus	3	30	1	0	4
Vesipelastus	-	18	26	18	20
Muu	1	2	-	1	1
Kohdatut potilaat		277	356	289	257
Kuljetetut potilaat	77	99	96	115	94

Pelastushelikopteri Aslakin siirtyminen Sodankylästä Rovaniemelle olisi mielestäni suuri turvallisuusriski ajatellen etenkin Aslakia sesonkiaikoina paljon työllistäviä matkailukeskuksia (Levi, Ylläs, Saariselkä, Pyhä ja Luosto), joihin Aslak on Sodankylästä huomattavasti nopeammin saatavilla kuin Rovaniemeltä. Matkailukeskusten läheisyydessä pitäisi ainakin sesonkiaikoina ehdottomasti olla pelastushelikopteri tehohoitoa vaativien potilaiden varalta.

Lapin pelastuslaitoksen Kittilän ja 23.9.2010 käyttöön vihitty Levin paloasema VPK:n henkilökuntineen huolehtivat omalta osaltaan koko paikkakunnan turvallisuudesta ja tarvittaessa myös auttavat naapurikuntia. Levin paloturvallisuus onkin ollut usein paljolti VPK:n varassa. Levin paloasema oli mielestäni Leville erittäin tervetullut ja parantaa sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden turvallisuutta ja ennen kaikkea heidän turvallisuuden tunnettaan.”Levin paloasema vahvistaa Suomen mainetta turvallisena matkailukohteena ja on merkki siitä, että Levillä halutaan pitää erityistä huolta omien ja vieraiden turvallisuudesta”, sanoi sisäasiainministeri Anne Holmlund uuden paloaseman vihkiäisissä (Kittilälehti 2010).



Kuvio 5. Levin paloasema 23.9.2010 (Ks. Kittilälehti 2010)

Levin paloasemaa oli toivottu pitkään, samoin kuin Leville on toivottu poliisiasemaa, mutta sitä ei vielä ole saatu. Toivottavasti lähitulevaisuudessa Leville saataisiin myös poliisiasema vaikka paloaseman yhteyteen. Palo- ja poliisiaseman tilat samassa rakennuksessa tai vierekkäin lisäävät ja parantaisivat varmasti yhteistyötä viranomaisten kesken ja totta kai sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden turvallisuus ja turvallisuuden tunne parantuisivat. On ollut ilo todeta, että sisäasiainministeri Holmlund on vierailut Kittilässä ja Kittilän Levillä useaan otteeseen ja ollut kiinnostunut kuntamme turvallisuudesta ja sen parantamisesta sekä kehittämisestä.

Securitas Oy on Suomen johtava turvallisuuspalveluyritys, joka tuottaa monipuolisia ja yksilöllisiä turvallisuuspalveluja yhteisöille, yrityksille ja julkisen sektorin tarpeisiin. Securitas Oy:n toiminnan pääalueina ovat hälytyskeskus- ja vartiointipalvelut. (Securitas Oy 2010.) Kittilässä Securitas Oy:n toiminta on monipuolista turvallisuuspalvelua. Securitas Oy tuottaa Leville muun muassa seuraavia palveluita: vartiointipalvelut, tekniset hälytys- ja kameravalvontajärjestelmät, kulunvalvontajärjestelmät, hälytyskeskuspalvelut, lukituksiin ja rakenteelliseen murtosuojeluun liittyvät seikat (avain-, kassa ja paloturvakaapit, datalokerot yms.), turvallisuus- ja pelastussuunnitelmien laadinta, turvallisuuskoulutus (uhkatilanteet, paloturva, tietoturva yms.), henkilösuojaus ja henkivartiointi sekä turvallisuuspäällikkö- ja järjestyksenvalvontapalvelut. (Kajava 2010.)

Levillä Securitas Oy:n vartija on ollut usein poliisia edellyttävissä tilanteissa lähempänä kuin poliisi ja täten yhteistyö poliisin kanssa onkin ollut ja on myös tulevaisuudessa suositeltavaa ja tarpeellista. Erään Levin hotellin turvallisuusasioista vastaava henkilö kertoi heinäkuussa 2010, että hotelli on joutunut vastaamaan poliisin vähäisiin resursseihin ostamalla Securitas Oy:ltä vartiointipalveluita.

Securitas Oy:llä on kirjoitushetkellä (11.11.2010) avoinna Mobile Patrol -vartijan paikka Kittilään (haku aika 24.11.2010 asti). *”Mobile-vartija valvoo useamman kiinteistön turvallisuutta joko jalan tai partioautolla. Hän vastaa vuoronsa aikana monen asiakkaan turvallisuudesta muun muassa ennaltaehkäisemällä ja rajoittamalla vahinkoja sekä hallitsemalla erityistilanteita. Tarvittaessa vartija toimii yhteistyössä myös viranomaisten kanssa. Mobile -vartiointityö on pääsääntöisesti yötyötä pitkissä vuoroissa”.* (Työhallinnon asiakaspalvelun tietojärjestelmä 2010.) Mielestäni Levin turvallisuuden kannalta on erittäin hyvä, että myös vartijat lisääntyvät ja mobile patrol -vartijan partioiminen myös jalan on Levin turvallisuuden suhteen ennen kaikkea ennalta ehkäisevässä mielessä ja välittömän puuttumisen kannalta tärkeää.

Siinäpä oli infoa Levin alueella eniten näkyvistä ja tarvituista viranomaisista. Kiireisinä aikoina viranomaiset tekevät paljon yhteistyötä koko Tunturi-Lapin alueella välillä jopa naapurivaltioiden kanssa, jotta kaikki, etenkin vaativat ja kiireelliset tehtävät saadaan ilman suurempaa viivytystä hoidettua.

4 MITÄ ON TURVALLISUUS, TURVALLISUUSUUNNITTELU JA TURVALLISUUSTYÖ?

Tässä luvussa kerron turvallisuudesta, turvallisuussuunnittelusta ja turvallisuustyöstä yleisesti, jotta jokainen aihetta tuntematon työtäni lukeva ymmärtää kyseiset käsitteet ja mitä ne käytännössä tarkoittavat. Turvallisuus on yksi kestävän kehityksen perusedellytyksistä ja yhteiskunnallinen vakaus on yhtä kuin hyvinvoivat ihmiset. Näin ollen ihmisten hyvinvointi ja turvallisuus kulkevat käsi kädessä. Turvallisuus ja turvallisuuden tunne ovat kaksi eri asiaa. Mielestäni ihminen tuntee olonsa turvalliseksi, kun hänellä on hyvä olla. Joku tuntee olonsa turvalliseksi, vaikka omalla paikkakunnalla tapahtuisi mitä tahansa ikävää, kunhan itse ei ole osana niitä tapahtumia ja kun itsellään on asiat hyvin. Kun taas joku toinen, vaikka nuori tai lapsi, saattaa kokea kotona olonsa turvattomaksi, kun vanhemmat riitelevät/nauttivat alkoholia. Usein ihmisille turvattomuuden tunnetta aiheuttaa myös huoli omasta tai läheisen terveydestä, toimeentulosta, yhteiskunnan ja maailman tilanteesta. Media voi myös toiminnallaan lisätä ihmisten, etenkin ikä-ihmisten turvattomuutta.

Mielestäni täydellistä turvallisuutta ei ole olemassakaan. Aina on olemassa turvallisuusriskejä ja turvallisuus on käytännössä tavoittamattomissa oleva ilmiö. Kotona olevat palo- ja häikävaroitin parantavat turvallisuutta, mutta siitä huolimatta koti voi palaa maan tasalle ja henkilövahingotkin ovat mahdollisia. Kenellekään meistä ei voi taata täyttä turvallisuutta. Jokainen meistä voi kuitenkin tehdä omasta elämästään sellaisen, että tuntee olonsa turvalliseksi sekä kotona että muualla liikkeessään. On kuitenkin muistettava, että liika varominen ja jatkuva ympärille kyttääminen voi alkaa näkymään ennen pitkää terveydessä ja täten myös turvallisuuden tunteessa. Pelolle ja mielikuvitukselle ei kannata antaa valtaa.

Kun jokainen omalta osaltaan panostaa turvallisuuteen ja hyvinvointiinsa kaikin tavoin sekä kotona (esimerkiksi palo- ja häikävaroitimet sekä sammuuspeitto) että muualla liikkeessään (lain, asetusten ja sääntöjen sekä ohjeiden noudattaminen) ja siitä huolimatta jotakin ikävää itselleen tai jollekin muulle tapahtuu, niin on hyvä omatunto ainakin sen suhteen, että on

turvallisuuden parantamiseksi tehnyt omalta osaltaan kaikkensa.

Kokemukseni perusteella sekä matkailijoilla että paikkakuntalaisilla yleinen asenne omaan turvallisuuteen vaikuttaa olevan se, että ”tunnen oloni niin kauan turvallisiksi kuin minulle ei tapahdu mitään ikävää” tai ”kotini/majapaikkani on turvallinen paikka, ellei mitään ikävää (esimerkiksi väkivalta, asuntomurto, tulipalo) kotona/majapaikassa tapahdu”. Esimerkiksi liikenneonnettomuudessa olleella henkilöllä voi mennä kauan aikaa ennen kuin uskaltaa seuraavan kerran auton rattiin, koska onnettomuudesta johtuen tuntisi olonsa autoillessa turvattomaksi. Tai työpaikka-/koulukiusattu ei uskalla mennä töihin/kouluun, koska kiusaamisesta johtuen tuntisi koulussa/töissä olonsa ahdistavaksi ja näin ollen myös turvattomaksi. Tai rinteessä onnettomuuteen joutunut matkailija ei onnettomuuden jälkeen uskalla mennä enää rinteeseen, koska tuntisi rinteessä olonsa turvattomaksi.

Siinäpä oli hiukan omiin kokemuksiini perustuvaa filosofointia aiheesta. Turvallisuus on käsitteenä laaja ja sitä käytetään monissa asiayhteyksissä. Liikenneturvallisuus, toiminnan turvallisuus, henkilöturvallisuus, taloudellinen turvallisuus, paloturvallisuus, rikollisuus, ympäristöturvallisuus, tietoturvallisuus, työturvallisuus, rakennusturvallisuus, tapaturmat, yritysturvallisuus, väkivalta ja tuoteturvallisuus ovat kaikki osana paikallista turvallisuussuunnittelua. (Sisäasiainministeriö 2006.)

Turvallisuussuunnittelu on osa Sisäasiainministeriön sisäisen turvallisuuden ohjelmaa. Mitä sitten tarkoitetaan sisäisellä turvallisuudella ja sisäisen turvallisuuden ohjelmalla?

”Sisäisellä turvallisuudella tarkoitetaan sellaista yhteiskunnan tilaa, jossa jokainen voi nauttia oikeusjärjestelmän takaamista oikeuksista ja vapauksista ilman rikollisuudesta, häiriöistä, onnettomuuksista ja suomalaisen yhteiskunnan taikka kansainvälistyvän maailman ilmiöistä tai muutoksista johtuvaa aiheellista pelkoa tai turvattomuutta. Ohjelma perustuu laajaan turvallisuuskäsitteeseen, jonka mukaisesti hyvä turvallisuus syntyy usean eri tekijän yhteisvaikutuksesta. Turvallisuutta edistävät turvallinen koti-, asuin- ja työympäristö, toimivat peruspalvelut, hyvin suunniteltu liikenneympäristö, avun saanti

silloin, kun sitä tarvitaan ja varmuus siitä, että rikoksiin syyllistyneet joutuvat edesvastuuseen teoistaan. Osa turvallista ympäristöä on myös varautuminen suuronnettomuuksiin ja häiriötilanteisiin”. (Lindgren 2008; Sisäasiainministeriö 2008a.)

”Valtioneuvosto teki 23.9.2004 päätöksen sisäisen turvallisuuden ohjelmasta. Ohjelmassa vahvistettiin strategiset linjaukset ja toimenpiteet seudullisen ja paikallisen turvallisuussuunnittelun edelleen kehittämiseksi. Sisäasiainministeriö asetti 4.4.2005 työryhmän laatimaan asiaa koskevat konkreettiset ehdotukset. Työryhmän loppuraportti valmistui 12.4.2006 (sisäasiainministeriön julkaisuja 19/2006). Sisäisen turvallisuuden ministeriryhmä käsitteli ehdotukset kokouksessaan 18.5.2006 ja päätti käynnistää niiden toimeenpanon. Sisäasiainministeriö asetti 28.8.2006 työryhmän ohjaamaan ja seuraamaan turvallisuussuunnittelun kehittämistä koskevien ehdotusten toimeenpanoa. Työryhmän tehtävänä on ohjata sisäasiainministeriön työryhmäraporttiin 19/2006 sisältyvien ehdotusten toimeenpanoa sekä seurata ja arvioida saavutettuja tuloksia. Työryhmä raportoi työn etenemisestä ja tuloksista sisäisen turvallisuuden ohjelman seurantaryhmälle ja sisäisen turvallisuuden ministeriryhmälle”. (Lindgren 2008; Sisäasiainministeriö 2008a.)

”Sisäisen turvallisuuden ohjelma on hallituksen periaatepäätös, jossa määritetään poikkihallinnollisesti sisäisen turvallisuuden kehittämisen painopisteet, tavoitteet ja toimenpiteet. Ohjelmassa vahvistetaan tunnusluvut ja mittarit, joiden perusteella ohjelman toimeenpanosta ja tuloksista raportoidaan säännöllisesti valtioneuvostolle osana hallituksen strategia-asiakirjaa, ohjelman toimeenpanoon osallistuville toimijoille sekä sisäasiainministeriön verkkosivuilla laajalle yleisölle. Sisäisen turvallisuuden ohjelma laaditaan hallituskaudeksi ja ohjelman toteutumisen välitarkastelu tehdään hallituskauden päättyessä. Ohjelman tavoitteet on asetettu vuodelle 2015. Sisäisen turvallisuuden ohjelman tavoitteena on, että Suomi on Euroopan turvallisim maa vuonna 2015”. (Sisäasiainministeriö 2008b, 5.)

Lapissa on oma sisäisen turvallisuuden sihteeristö, jonka Lapin aluehallintovirasto on asettanut ajalle 28.4.2010–31.12.2012. Sihteeristön tehtäviin kuuluvat laaja-alainen ja sektorirajat ylittävä Lapin turvallisuustyön kehittäminen. (Aluehallintovirasto 2010.) Sihteeristössä on edustajia monilta eri toimialoilta poliisista Lapin kylätoimikuntaan. Aikaisemmin Lapin sisäisen turvallisuuden sihteeristö toimi Lapin lääninhallituksen alaisuudessa.

Turvallisuussuunnittelu perustuu siis laaja-alaiseen turvallisuuskäsitteeseen, missä yhteistyössä paikallisyhteisön kanssa ennalta estetään arjen rikoksia ja häiriöitä. Tässä työssä poliisi on yksi tärkeimmistä toimijoista, mutta kaikilla on vastuu ylläpitää ja parantaa turvallisuutta ja viihtyvyyttä. (Rikosentorjuntaneuvosto 2010a.) Turvallisuussuunnittelu aloitettiin kuntien ja kaupunkien toimesta oma-aloitteisesti jo 2000-luvun alkupuolella. Tuolloin turvallisuussuunnitteluun osallistuivat lähinnä sosiaali-, koulu- ja terveystoimi. (Iivari 2010a.)

Turvallisuussuunnitelma nähdään olemassa olevat hankkeet, suunnitelmat ja ohjelmat yhteen kokoavana sateenvarjona. Turvallisuussuunnittelussa myös vahvistetaan käynnistettävät uudet hankkeet ja suunnitelmat. Rikosturvallisuuden lisäksi paikalliset turvallisuussuunnitelmat kattavat mm. liikenne- ja paloturvallisuuden, tapaturmat ja onnettomuudet sekä poikkeusolojen turvallisuuden. Siten muodostuu kokonaiskuva toiminnasta alueen turvallisuuden parantamiseksi ja ylläpitämiseksi. Tämä varmistaa tiedonkulun, vähentää päällekkäisyyksiä, lisää turvallisuustyön hallittavuutta ja antaa mahdollisuuden turvallisuuden eteen tehdyn työn laajempaan seuraamiseen. (Rikosentorjuntaneuvosto 2010a.)

Turvallisuussuunnittelun työkaluista puheen ollen Rikosentorjuntaneuvoston ylläpitämiä sivuilta osoitteesta www.turvallisuussuunnittelu.fi löytyy turvallisuussuunnittelun tietopankki, missä turvallisuussuunnittelusta on runsaasti hyödyllistä ja tärkeää tietoa sekä turvallisuussuunnitteluun osallistuville että kaikille asukkaille ja miksei matkailijoillekin. Kyseisellä sivustolla olevia tietoja on hyvä käyttää ns. ohjenuorana turvallisuussuunnittelussa - ja suunnitelman laatimisessa. Kyseiselle

Rikksentorjuntaneuvoston ylläpitämälle sivustolle on koottu myös kaikkien Suomen kuntien ja kaupunkien valmiit, valtuustojen vahvistamat turvallisuussuunnitelmat. Kuten aikaisemmin työssäni mainitsin, niin sieltä löytyy myös Kittilän, Muonion ja Enontekiön kunnille laatimani yhteinen turvallisuussuunnitelma sekä Kittilän, Enontekiön että Muonion linkistä. Kyseisen sivuston etusivulla on linkki ”Turvallisuussuunnittelu” -> ”Paikallisia turvallisuussuunnitelmia”, jonka takaa valmiit turvallisuussuunnitelmat kuntakohtaisesti löytyvät.

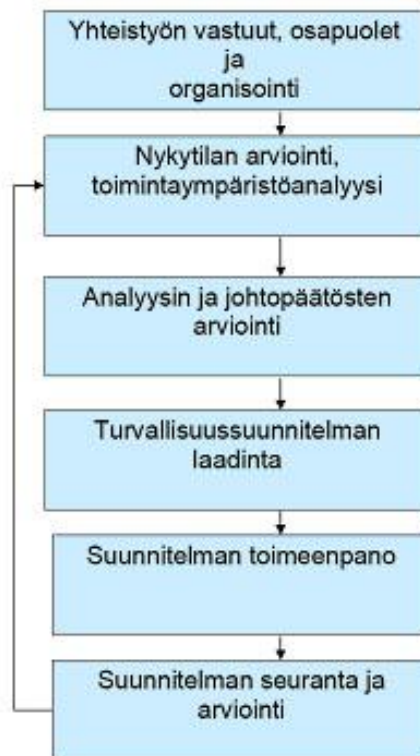
Turvallisuussuunnittelu on osa monipuolista ja laaja-alaista turvallisuustyötä. Turvallisuussuunnittelun tuloksena syntyy turvallisuussuunnitelma. Turvallisuussuunnitteluprosessin vaiheet käsittelen tämän luvun lopussa.

Turvallisuustyöhön kuuluvat kaikki turvallisuusalan ja turvallisuuteen liittyvät työt. Ammatiltaan turvallisuustyötä tekevä voi olla esimerkiksi poliisi, palomies, sairaankuljettaja, vartija, nuorisotyöntekijä, Suomen Punaisen Ristin (SPR) ja Vapaaehtoisen pelastuspalvelun (Vapepa) työntekijä, terveyskeskuksen henkisen ensiavun edustaja, yrityksen turvallisuuspäällikkö tai jonkin turvallisuushankkeen projektipäällikkö. Muuna ihmisenä turvallisuustyötä tekevä voi olla vaikka eläkeläinen pullojen kerääjä, joka pulloja keräämällä parantaa turvallisuutta poistaessaan pulloja esimerkiksi maanteiltä autojen ja kevyenliikenteenväyliltä jalankulkijoiden tieltä.

Turvallisuustyö voi siis olla palkatontakin vapaaehtoisuuteen (pullojen kerääjä, Vapaaehtoinen pelastuspalvelu) perustuvaa työtä. Turvallisuustyö on myös yhteistyötä viranomaisten, yritysten, kunnan ja muiden eri toimijoiden kesken. Turvallisuustyön tarkoituksena on luoda turvallinen elinympäristö ja ylläpitää sitä, mikä tarkoittaa turvallisuusriskien minimoimista sekä rikollisuuden, vahinkojen, ilkivallan ja onnettomuuksien tehokasta ennaltaehkäisyä.

Turvallisuusosalalla tässä työssäni tarkoitan toimialaa, jolla työskentelee turvallisuustyössä edellä mainitsemiani tahoja. Esimerkiksi Levillä suuronnettomuuden (esimerkiksi lento-onnettomuus) sattuessa myös turvallisuusosalalla naapurikunnissa ja Kittilän lentokentällä työskentelevät

rajavartijat ja tullimiehet hyvin todennäköisesti ovat töissä kyseisellä tehtävällä ja näin ollen ovat osa Levin turvallisuutta. Rajavartijat ovat tulevaisuudessa myös aikaisemmin mainitsemani tunturipoliisitoiminnan osalta osa Levin turvallisuutta.



Kuvio 6. Turvallisuussuunnittelu prosessina (ks. Rikksentorjuntaneuvosto 2010b)

Turvallisuussuunnittelussa paikallistasolla ongelmana ovat usein vanhat työtavat, riittämättömyys ja asenteet. Pahin tilanne turvallisuussuunnittelussa on se, että pääosa resursseista suunnataan akuuttien ongelmien ratkaisemiseen eikä ajatella miten ongelmien määrä saataisiin jatkossa vähennettyä. Siksi turvallisuussuunnittelun tulee olla mahdollisimman hallittu prosessi, jossa prosessin osat tukevat toisiaan, johtaen luontevasti seuraavaan prosessin vaiheeseen. Turvallisuussuunnitteluprosessin vaiheisiin tutustumalla jokainen suunnitteluun osallistuva saa käsityksen mitä kyseiseen prosessiin sisältyy. Yhteistyön toimivuuden kannalta ja turvallisuussuunnittelun avoimuuden lisäämiseksi prosessimainen tarkastelutapa on tärkeää.(Rikksentorjuntaneuvosto 2010b.) Kyseisellä Rikksentorjuntaneuvoston sivustolla turvallisuussuunnitteluprosessissa ei ole mainittu matkailijoita lainkaan vaan kerrotaan vaan asukkaista, joten prosessin vaiheista kertoessani huomioin myös matkailijat.

Turvallisuussuunnitteluprosessin vaihe 1 (kuvio 6):

Paikallistasolla vastuu yhteistyön käynnistämisestä ja turvallisuussuunnittelun johtamisesta paikallistasolla tulee osoittaa ryhmälle tai yksilölle. Vastuun määrittelyyn tulee olla selkeää, jotta yhteistyö on tehokasta ja toimivaa. Turvallisuussuunnittelusta paikallistasolla vastaa ryhmä (johtoryhmä), johon kuuluvat poliisipäällikkö, kunnanjohto ja pelastustoimen edustaja. (Rikoksentorjuntaneuvosto 2010c.) Johtoryhmään voi ottaa tarvittaessa muitakin viranomaisia.

Johtoryhmä johtaa toimintaa, päättää yhteistyön organisoimisesta ja yhteisten tavoitteiden määrittelystä, yhteistyön toteuttamisesta, yhteistyön tulosten seurannasta ja raportoinnista (Rikoksentorjuntaneuvosto 2010c) sekä seuraa työn etenemistä ja vahvistaa suunnittelun aikana tehtävät toimenpiteet (esimerkiksi turvallisuuskysely). Johtoryhmä vahvistaa myös valmiin turvallisuussuunnitelman ennen valtuuston käsittelyä. Johtoryhmän perustamisen jälkeen perustetaan työryhmiä (esimerkiksi liikenne-, matkailu- ja viranomaistyöryhmät), joissa on edustajia eri toimialoilta viranomaisista yrittäjiin. Työryhmät voivat vaihdella kaupungeittain ja kunnittain.

Turvallisuussuunnitteluun osallistuvat turvallisuuden kannalta keskeisten toimijoiden edustajat, joita johtoryhmän lisäksi ovat muun muassa rajavartiolaitoksen, keskeisten vapaaehtoisjärjestöjen (esimerkiksi SPR) sekä elinkeinoelämän edustajat tarpeen mukaan. Turvallisuussuunnitteluun tulee saada mukaan kaikki paikalliset toimijat, joiden työpanosta tarvitaan paikkakunnan turvallisuusriskeihin, turvallisuuteen liittyviin ongelmiin ja ilmiöihin vaikuttamiseksi riippumatta siitä mitä tahoa kukin heistä edustaa. (Rikoksentorjuntaneuvosto 2010c.)

Turvallisuussuunnitteluprosessin vaihe 2 (kuvio 6):

Paikallisen toimintaympäristö- ja riskianalyysin avulla paikallistetaan turvallisuusriskit sekä ongelmat ja ilmiöt, joihin tulee paikallisessa turvallisuustyössä vaikuttaa ja samalla arvioidaan alueen turvallisuuden nykytila. Lisäksi vahvistetaan mahdolliset uudet hankkeet ja kootaan yhteen jo olemassa olevat

hankkeet, suunnitelmat ja ohjelmat (Rikksentorjuntaneuvosto 2010d). Osa-
na toimintaympäristöanalyysia myös tutustutaan tarkoin toimintaympäristöön
(esimerkiksi vierailut viranomaisten luona). Johto- ja työryhmien kokouksien
lisäksi monin eri tavoin (esimerkiksi turvallisuuskysely ja haastattelut) kartoit-
tetaan alueen turvallisuusriskit sekä turvallisuuteen liittyvät ongelmat ja ilmiöt.

Toimintaympäristöanalyysissä on hyvä käyttää monipuolisesti kaikkia paikka-
kuntaan liittyviä tilastotietoja (esimerkiksi poliisi, palo - ja pelastustoimi, sai-
raankuljetus, kunta) ja kyselyjen tuloksia, mitä on saatavilla. Toimintaympä-
ristöanalyysi ja riskikartoitus käynnistävät turvallisuussuunnittelukierroksen
ennen uuden valtuustokauden käynnistymistä. Analyysi tarkistetaan vähin-
tään kerran valtuustokaudessa. Turvallisuussuunnittelussa myös vahviste-
taan yhteisesti sovitut toimenpiteet turvallisuuden parantamiseksi ja toimeen-
pannaan valtakunnallisella tasolla (sisäasiainministeriö) määritellyt linjaukset,
jotka katsotaan paikallisen turvallisuuden kannalta tärkeiksi. (Rikksentorjuntaneuvosto 2010d.)

Valtioneuvoston vahvistamassa sisäisen turvallisuuden ohjelmassa on nos-
tettu esiin turvallisuuteen liittyvät suurimmat ilmiöt, ongelmat ja riskit koko
valtakunnan alueella. Joka kunnassa ja kaupungissa arvioidaan koskevatko
kyseiset ongelmat, ilmiöt ja riskit omaa kuntaa/kaupunkia. Turvallisuussuun-
nittelun vaiheessa kaksi tuloksena syntyy tiivis paikallinen toimintaympäristö-
analyysi, riskien kartoitus sekä niiden pohjalta tehdyt johtopäätökset, joissa
on noudatettu systemaattista lähestymistapaa. (Rikksentorjuntaneuvosto
2010d.)

Turvallisuussuunnitteluprosessin vaihe 3 (kuvio 6):

Edellisessä vaiheessa tehdyt toimintaympäristöanalyysi, riskikartoitus ja joh-
topäätökset tulee toimittaa arvioitavaksi kaikille paikkakuntalaisille ja matkaili-
joille (esimerkiksi Internet, lehdet) sekä antaa heille mahdollisuus kommentoida
analyysia, riskikartoitusta ja johtopäätöksiä. Palaute huomioidaan tur-
vallisuussuunnittelussa ja tarvittaessa tehdään turvallisuussuunnitelmaan
lisäykset toimintaympäristöanalyysin ja riskien osalta. Paikkakuntalaisille ja
matkailijoille annettu palautemahdollisuus lisää paikallistasolla sitoutumista
toimenpiteisiin ja ennen kaikkea lisää tietämystä alueen turvallisuudesta sekä

asukkaiden ja matkailijoiden omaa vastuunottoa turvallisuuteen liittyen. (Rikksentorjuntaneuvosto 2010e.)

Turvallisuussuunnitteluprosessin vaihe 4 (kuvio 6):

Vaiheessa neljä otetaan esille turvallisuuteen liittyvät riskit, ilmiöt ja ongelmat, jotka alueen turvallisuuden parantamisen kannalta on katsottu tärkeimmiksi. Turvallisuussuunnitelmassa on eri osa-alueita (esimerkiksi matkailijoiden turvallisuus) koskevat suunnitelmat ja toimenpide-ehdotukset turvallisuuden parantamiseksi. Turvallisuussuunnitelma vuosittaisine toimeenpanosuunnitelmineen laaditaan paikallisesti vahvistetun organisaation edellyttämällä tavalla. Kyseisille osa-alueille määritellään valtuustokaudeksi tavoitteet. Valtuustokaudeksi laaditaan turvallisuussuunnitelma, jonka toimeenpano varmistetaan toimeenpanosuunnitelmilla, jotka laaditaan vuosittain. (Rikksentorjuntaneuvosto 2010f.)

Tavoitteiden saavuttamista ja toimenpiteiden tuloksia tulee seurata ja raportoida myös poikkihallinnollisesti, arvioiden suunnitelman vaikutuksia laajemmin kuin yhden toimijan näkökulmasta. Siten kyse on raportoinnista, missä selvitetään miten turvallisuussuunnitelmaa on toteutettu yhdessä. (Rikksentorjuntaneuvosto 2010f.)

Turvallisuussuunnitteluprosessin vaihe 5 (kuvio 6):

Tässä vaiheessa turvallisuussuunnitelma annetaan kunnanvaltuuston käsiteltäväksi ja toimeenpantavaksi. Valtuusto voi halutessaan vielä muokata suunnitelmaa. Täten kunnalla on tärkeä rooli suunnitelman toteuttamisessa käytännössä.

Turvallisuussuunnittelu on osa kunnan toimintaa ja tukee kunnan tulostavoitteita sekä elinympäristön ja elinkeinotoiminnan kehittämistä. Kunnassa turvallisuustyön tarkoitus on turvallisen elinympäristön luominen ja ylläpito, mikä tarkoittaa olotilaa, missä kaikkien asukkaiden ja oman toiminnan turvallisuusriskit ovat pienimmillään ja turvallisuuteen liittyvä ennaltaehkäisy on tehokasta. (Rikksentorjuntaneuvosto 2010g.) Turvallisuus on osa alueen kilpailukykyä.

Päätökset kunnan asuntopoliittisista tavoitteista ja jonkun alueen rakennustarkoituksiin kaavoittamisesta luovat jo perusteet turvallisen elinympäristön syntymiselle. Se tarkoittaa myös taloudellisia säästöjä kustannuksissa, joita rikollisuus ja onnettomuudet aiheuttavat. Kunnan tärkeimpiä välineitä sosiaalisesti ja toiminnallisesti turvallisen elinympäristön perustan luomiselle ovat asuntopolitiikka ja maankäytönsuunnittelu. (Rikoksentorjuntaneuvosto 2010g.)

Turvallisuustyö on osa kunnan toimialojen työtä. Kunta tekee turvallisuusasioissa yhteistyötä kunnan ulkopuolisten organisaatioiden (esimerkiksi poliisi ja pelastustoimi) kanssa. Turvallisuussuunnitteluun osallistuville osapuolille (esimerkiksi kunnan viranomaiset ja poliisi) on kunkin toimialan vahvistetun johtamis- ja ohjausmenettelyn mukaisesti asetettu tulostavoitteet, joista osa on sellaisia, että ne edellyttävät yhteistyötä osapuolten kesken (esimerkiksi varhainen puuttuminen). Turvallisuussuunnittelu on osa näiden osapuolten (viranomaisten) perustehtävää. (Rikoksentorjuntaneuvosto 2010g.) Turvallisuussuunnitteluprosessin vaiheessa 5 on tärkeää, että valmis suunnitelma saatetaan myös paikkakuntalaisten ja Levin ollessa kyseessä myös matkailijoiden saataville ja kommentoitavaksi (esimerkiksi Internet).

Turvallisuussuunnitteluprosessin vaihe 6 (kuvio 6):

Viimeisessä turvallisuussuunnitteluprosessin vaiheessa seurataan ja arvioidaan turvallisuussuunnittelun ja sen johdosta tehdyn muun turvallisuustyön tuloksia sekä raportoidaan tuloksista toiminnasta vastaaville ja työhön osallistuville tahoille. Tämä on tärkeää tulevaisuuden kannalta. Näin saadaan tietää missä on onnistuttu ja missä on kehitettävää tai parannettavaa. Tulokset ovat turvallisuussuunnitteluun osallistuvien motivaationkin kannalta tärkeitä. (Rikoksentorjuntaneuvosto 2010h.) Turvallisuussuunnitelman valmistuttua vaarana on vielä tänä päivänäkin suunnitelman jääminen pöytälaatikkoon useiden kuntien ja kaupunkien sekä myös laatimani suunnitelman osalta, koska rahoitusta ei ole ainakaan vielä (14.10.2010) järjestynyt turvallisuussuunnittelun (muun muassa päivittäminen, toteutuksen seuranta) jatkamiselle.

Turvallisuussuunnitteluun on olemassa erilaisia työkaluja, joista kunta- ja kaupunkikohtaisesti valitaan tietenkin eniten oman alueen suunnittelua

palvelevat työkalut. Turvallisuussuunnitelman teko on erittäin haasteellista ja sen sisältö vaihtelee paikkakunnittain. Ainakin osittain tähän vaikuttavat väkimäärä, jokaisen paikkakunnan ominaispiirteet, riskit ja ongelmat sekä ilmiöt. Turvallisuussuunnitelmat olisi mielestäni kuitenkin hyvä saada mahdollisimman yhtenäisiksi ulkoasuiltaan, jotta kaikista suunnitelmista tulisi selkeitä. Täten mielestäni opas turvallisuussuunnitelma-asiakirjan laadinnasta suunnitelman ulkoasua koskien olisi paikallaan.

Turvallisuussuunnittelussa mielestäni alusta alkaen on tärkeää sekä paikkakuntalaisille että matkailijoille turvallisuussuunnittelusta tiedottaminen, jotta hekin voivat halutessaan kertoa ideoitaan jo suunnitteluvaiheessa. Turvallisuussuunnittelussa on myös tärkeää tutustua koko paikkakunnan turvallisuusasioihin ja eri tahoihin mahdollisimman laajasti, koska siitä on hyötyä turvallisuussuunnittelussa turvallisuuden tilaa kartoitettaessa ja se on tärkeää myös yhteistyöverkostojen luomisessa. Turvallisuussuunnitteluun ja muuhun turvallisuustyöhön osallistuvien tutustuminen myös oman paikkakuntansa lentokenttään ja sen toimintaan sekä turvallisuusasioihin olisi suotavaa. Lisäksi yhteistyöverkostojen luominen myös paikkakunnan ulkopuolelle ulottuen on tärkeää, koska uudet yhteistyötahot ja niiden mukana tulevat uudet ideat ovat aina tervetulleita ja tuovat uusia näkökulmia oman paikkakunnan turvallisuuteen ja turvallisuussuunnitteluun.

Turvallisuussuunnittelussa koko prosessin ajan erittäin tärkeää on myös kuunnella jokaista, kenellä on asiaa. Asia kertojalla voi olla tärkeäkin ja saattaa vaikuttaa omalta osaltaan turvallisuussuunnitteluun ja/tai muuhun turvallisuustyöhön.

5 MITEN KITTILÄN, MUONION JA ENONTEKIÖN ALUEIDEN TURVALLISUUSSUUNNITELMA TEHTIIN?

5.1 Prosessin aloitus, johtoryhmän ja työryhmien perustaminen

Turvallisuussuunnittelu ja sen laadinta sai kohdallani alkunsa siitä, kun silloinen Kittilän poliisilaitoksen nimismies Juha Tuhkala kysyi olisinko kiinnostunut tekemään Kittilän, Muonion ja Enontekiön kunnille turvallisuussuunnitelman. Innostuin ajatuksesta heti. Seuraavaksi Tuhkalan ja Tunturi-Lapin Kehitys Ry:n toimitusjohtaja Markku Mäkitalon kanssa pidetyssä palaverissa päätettiin, että ryhdyn kyseiseen työhön. Kävimme suunnittelun käynnistämistä varten oleelliset asiat, kuten aikataulu ja turvallisuussuunnittelun johtoryhmän perustaminen, läpi.

Alussa aikataulutusta oli haasteellisinta, koska meistä kukaan ei tarkoin osannut arvioida kuinka paljon työ tulisi viemään aikaa. Suunnitelma kattoi laajan alueen, kolme kuntaa. Alun perin puhuimme kolmesta kuukaudesta, joka tuntui mielestäni ajatuksena hurjalta työn laajuudesta johtuen. Onneksi tuo kolme kuukautta jäikin vain ehdotusasteelle. Muistan tuossa palaverissa miettineeni, että aihe on todella laaja ja mistähän aloitan.

Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelu käynnistettiin 18.6.2007. Tuolloin nimettiin johtoryhmä, johon valittiin seuraavat henkilöt: Muonion kunnanjohtaja Aulikki Heinonen, Enontekiön kunnanjohtaja Pentti Keskitalo, Kittilän kunnanjohtaja Seppo Maula, Kittilän kihlakunnan poliisilaitoksen nimismies Juha Tuhkala, Käsivarren kihlakunnan poliisilaitoksen nimismiehet Kari Pakanen ja Ossi Hyvönen, aluepalopäällikkö Urho Keskitalo (Enontekiö), Muonion palopäällikkö Pekka Väliheikki ja Kittilän palopäällikkö Jorma Ojala sekä Tunturi-Lapin Kehitys Ry:n toimitusjohtaja Markku Mäkitalo.

Johtoryhmän tehtävänä oli ennen kaikkea valvoa tekemääni työtä ja vahvistaa kaikki suunnittelun toimenpiteet ja lopullinen suunnitelma, joka meni vielä valtuustojen vahvistettavaksi. Johtoryhmä vahvisti myös turvallisuussuunnitteluun liittyvän turvallisuuskyselyn kysymykset, jotka suunnattiin sekä matkai-

lijoille että paikkakuntalaisille. Johtoryhmä seurasi kaiken aikaa työni ja koko suunnitteluprosessin etenemistä.

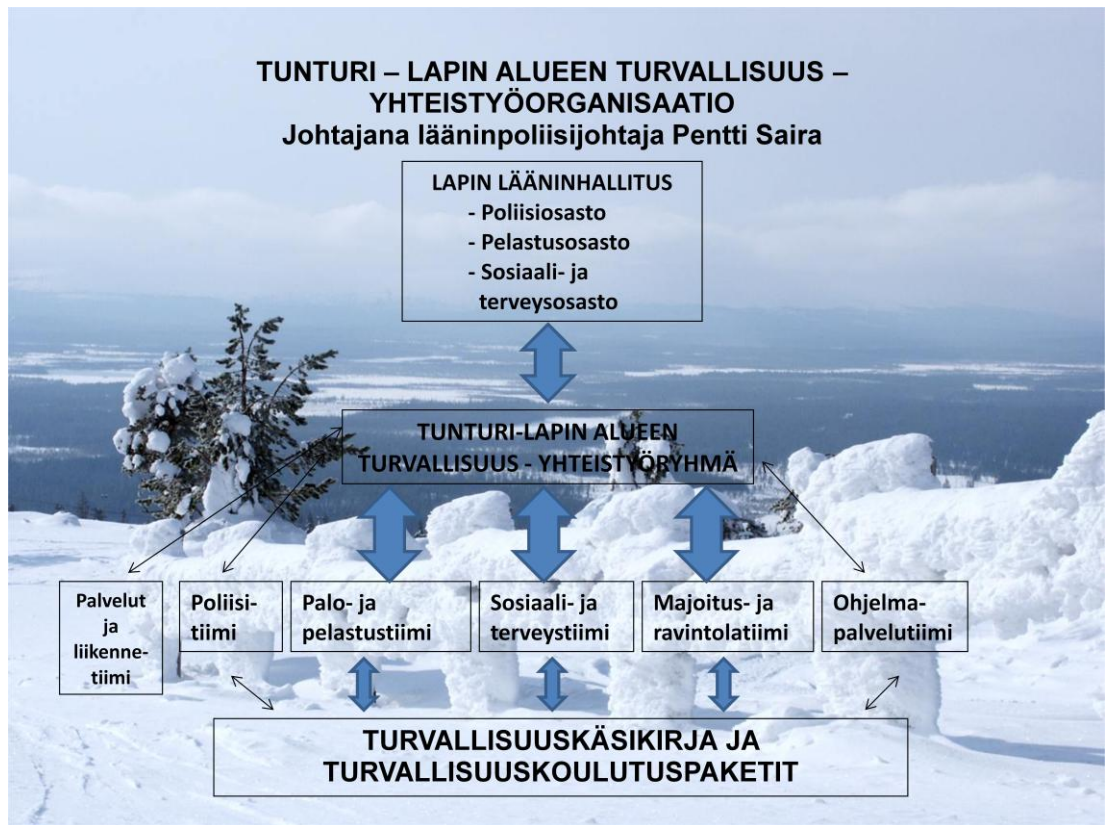
Kyseisen johtoryhmän päätöksellä turvallisuussuunnitteluun nimettiin jäsenineen matkailun- ja liikenneturvallisuustyöryhmät Muonioon, Enontekiölle ja Kittilään. Lisäksi perustettiin Muonion, Enontekiön ja Kittilän yhteinen viranomaistyöryhmä. Työryhmien jäsenien nimeämisenkin totesimme johtoryhmän kanssa haasteelliseksi selvittäessämme ketkä/mitkä kaikki tahot kolmen kunnan alueella vastaavat turvallisuudesta. On muistettava, että oikea turvallisuustyö turvallisuussuunnittelu mukaan lukien on aina verkostoyhteistyötä sekä kaikki tulokset ja toimenpiteet ovat yhteisiä.

Levillä eräiden yrittäjien aloitteesta oli jo ennen turvallisuussuunnittelun käynnistämistä perustettu matkailun turvallisuustyöryhmä, koska yrittäjät olivat alkaneet kokea turvallisuuden suurena huolenaiheena. Eriytyisen tärkeiksi turvallisuusasiat Levillä nousivat kuitenkin vasta turvallisuussuunnittelun käynnistyttyä. Turvallisuussuunnittelussa Levillä huomattiin, että alueen eri toimijoiden yhteistyöllä voidaan saavuttaa suuria tuloksia ja kaikkea turvallisuuden epäkohtia ja riskejä ei voida sysätä poliisin niskaan.

Turvallisuussuunnitteluun liittyen myöhemmin perustettiin myös koulutoimintoryhmä Kittilään. Kyseisen työryhmän perustaminen sai alkunsa Rovaniemellä 28.2.2008, Jokelan tragedian johdosta järjestetystä ”Turvallisuus ja kriisitilanteisiin varautuminen kouluissa ja oppilaitoksissa”-seminaarista, missä olin mukana yhdessä Kittilän koulutoimen edustajien kanssa. Seminaarin jälkeen aloimme koulutoimen edustajien kanssa yhdessä miettiä, että miten Kittilän koulujen, Levillä sijaitseva Sirkan koulu mukaan lukien, turvallisuutta saataisiin parannettua. Lähdimme liikkeelle koulujen pelastussuunnitelmien päivittämisestä koulujen turvallisuuden parantamiseksi. Koulutoimintoryhmässä oli lisäksi mukana kunnan edustajia (esimerkiksi sivistystoimenjohtaja ja koulujen rehtorit).

Matkailun turvallisuus-työryhmissä oli mukana yritysten edustajia, matkailualan johtotehtävissä olevia (esimerkiksi toimitusjohtaja Jussi Töyrylä/Levin Matkailu Oy) ja kunnan edustajia (esimerkiksi elinkeinojohtaja Katariina Kinnunen / Kittilän kunta). Liikenneturvallisuustyöryhmät koostuivat kunnan (esimerkiksi nuorisotyönohjaaja, vanhustyön johtaja sekä teknisen osaston, koulujen ja päiväkotien edustajat), tieliikelaitoksen ja poliisin edustajista. Viranomaistyöryhmässä oli edustajat poliisista, palo- ja pelastustoimesta, sairaankuljetuksesta, Lapin rajavartiostosta ja Pohjoisesta tullipiiristä.

Kun saimme turvallisuussuunnittelussa yhteistyön käyntiin ja turvallisuusverkosto työryhmien ja alueen turvallisuuteen liittyvien hankkeiden myötä laajeni, niin perustimme vielä kaiken kattavan Tunturi-Lapin alueen turvallisuusyhteistyöorganisaation, johon saimme edustajat lääninhallitusta myöten. Alla on kartta (kuvio 7), josta ilmenee, mitä kaikkia tahoja kyseiseen organisaatioon kuului. Organisaation ensimmäinen tavoite oli laatia Tunturi-Lapin alueelle turvallisuuskäsikirja, missä olisivat olleet paikkakuntien yhteiset ja omat sekä yritysten omat turvallisuusasiat ja tärkeät yhteystiedot turvallisuuteen liittyen. Tavoitteena oli, että turvallisuuskäsikirja parantaisi turvallisuutta ja yhteistyötä koko Tunturi-Lapin alueella. Organisaation toiminta tyssähti, kun turvallisuussuunnittelulle ei saatu jatkorahoitusta.



Kuvio 7. Tunturi-Lapin alueen turvallisuusyhteistyöorganisaatio (Lindgren 2008)

5.2 Toimintaympäristöanalyysi, nykytilan arviointi ja riskien kartoitus

Turvallisuussuunnittelussa etenimme pääasiassa maalaisjärjellä, mutta siitä huolimatta ns. ohjenuorana käytimme luvussa 4 esittelemääni turvallisuussuunnitteluprosessia vaiheineen sekä noudatimme sisäasiainministeriön turvallisuussuunnittelusta antamia ohjeita. Ottaen huomioon, että turvallisuussuunnittelussa oli mukana kolme kuntaa, niin suunnittelun organisointi, nykytilan arviointi ja toimintaympäristöanalyysi veivät todella paljon aikaa.

Toimintaympäristöanalyysia ja nykytilan arviointia sekä yhteistyöverkoston luomista varten tutustuin Muonion ja Enontekiön alueisiin käymällä tapaa- massa ja haastattelemassa siellä viranomaisia, kuntalaisia, yritysten edustajia ja muita eri toimijoita. Käydessäni Muonio-Enontekiö – reissun kertyi auton mittariin aina vähintään 600 kilometriä, mikä kertoo välimatkoista Lapin kuntien välillä. On muistettava, että myös viranomaiset (poliisi, palo - ja pelastustoimi sekä sairaankuljetus) joutuvat toisinaan ajamaan yhtä pitkiä, jopa

pitempiä matkoja työvuoroissaan. Lisäksi kartoitin oliko turvallisuuteen liittyviä hankkeita ja tutkimuksia kyseisten kuntien alueilla meneillään.

Jo turvallisuussuunnittelun alkuvaiheessa tiesin, että matkailukeskus Levi tulee olemaan yksi suurimmista haasteistani. Keskuksen sesonkiloonteisuudesta johtuen turvallisuussuunnitteluun liittyvien kokousten ja tapaamisten järjestäminen tuntui välillä aikataulullisesti ylitsepääsemättömän vaikealta. Mutta aina lopulta löytyi kuin löytyikin yhteistä aikaa. Yhteistyöllä yrittäjien, kuntien, viranomaisten ja muiden eri toimijoiden kesken saimme aikaan kokouksia, joissa oli yleensä aina runsas osanottajamäärä, riippuen kokouksesta noin 10 - 30 henkilöä. Tämä kertoi mielestäni sen, että alueen turvallisuusasiat kiinnostivat.

Työ- ja johtoryhmien kokouksissa toimin yleensä itse puheenjohtajana, koska tiesin kaikkien työryhmien kuulumiset ja turvallisuussuunnittelun sekä muun turvallisuustyön tilanteen. Kutsuin melkein aina itse kokoukset koolle, koska kokoukseen osallistuneilla oli omat työkiireensä ja jo heidän osallistumisensa kokouksiin oli minulle ja koko alueelle iso ja osallistujilta paljon aikaa vievä asia. Mutta kaikki tiedostivat, että asia oli tärkeä, joten en kohdannut suunnittelun missään vaiheessa ns. vastarannan kiiskiä.

Osallistuin itse joka kokoukseen ja samalla kuulin kuinka paikkakuntalaiset ja viranomaiset paikkakuntansa turvallisuustilanteet ja keinot turvallisuuden parantamiseksi näkivät ja kokivat. Saimme yhteistyöllä osan ns. pienemmistä turvallisuusriskeistä poistettua jo suunnitteluvaiheessa. Vuoden 2007 kesän ja syksyn aikana työ- ja johtoryhmien kokouksissa sekä turvallisuuskyselyn avulla kartoitimme turvallisuusriskejä ja pohdimme toimenpiteitä riskien vähentämiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi. Työryhmät antoivat johtoryhmälle omat johtopäätösraporttinsa asiassa Enontekiötä ja Muoniota lukuun ottamatta. Turvallisuuskyselyn vastausaineiston matkailijoiden osalta ja myös Leviä koskien esittelen myöhemmin tässä luvussa. Lisäksi tein riskikartoitusta haastatteleamalla yrityksiä, viranomaisia sekä muita eri toimijoita, matkailijoita ja paikkakuntalaisia Kittilän lentokenttää myöten. Myös alueen turvallisuuteen liittyvissä hankkeissa ("Osaamista anniskeluun - kunnossa kotiin" -hanke, liite

4 ja Elämisen arvoista hyvinvointia ja turvallisuutta -hanke, liite 5) mukana ollessani tein riskikartoitusta ja kuulin myös ikä-ihmisten ajatuksia alueemme, Levinkin turvallisuudesta.

”Osaamista anniskeluun - kunnossa kotiin” - hankkeen tiimoilta laadin kahden Levi-Instituutin opiskelijan kanssa kyselyn, jonka avulla kartoitimme lähinnä alkoholin aiheuttamia turvallisuusriskejä Tunturi-Lapin ja täten myös Levin alueella. Kävimme jakamassa kyselyn koko Tunturi-Lapin alueelle. Kyselyn kohderyhmä koostui tarjoilijoista, taksiryttäjistä, poliiseista, järjestyksenvalvojista ja sairaankuljettajista sekä terveyskeskusten henkilökunnista. Teimme kyselystä yhteenvedon, jonka opiskelijat esittelivät eräässä työryhmän kokouksessa. Lisäksi kyseiseen hankkeeseen liittyen tein yhteistyötä läänimme sosiaali- ja terveystoimen (mm. alkoholitarkastajat) kanssa ja tutustuimme muun muassa Levin rinne- ja ravintolaturvallisuuteen kartoittaen turvallisuusriskejä ja ennen kaikkea sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden alkoholinkäyttöä.

5.2.1 Turvallisuussuunnitelmaan liittyneen turvallisuuskyselyn vastausaineiston yhteenvedo matkailijoiden osalta koskien Leviä

Turvallisuuskysely toteutettiin syksyn 2007 ja kevään 2008 välisenä aikana. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelmaan liittyneeseen turvallisuuskyselyyn vastasi Internetissä 207 paikkakuntalaista ja 713 matkailijaa, mikä oli itselleni todella suuri yllätys. En osannut odottaa noin suurta vastaajamäärää etenkin matkailijoiden osalta. Lisäksi Enontekiölle, Muonioon ja Kittilään jakamiini kyselyjen paperiversioihin vastasi useita satoja paikkakuntalaisia ja matkailijoita.

Turvallisuuskyselyn vastausaineistoa käytettiin kaiken aikaa, sitä mukaa kuin vastauksia tuli, yhtenä riskikartoituksen työvälineenä. Kaikki vastaukset otettiin huomioon ja vastausaineistossa esille tullessiin riskeihin puututtiin mahdollisimman nopeasti. Paikkakuntalaisten ja matkailijoiden lisäksi turvallisuuskyselyn vastausaineisto palveli myös viranomaisia ja yrityksiä, jotka myös kyselyn vastausten pohjalta pyrkivät kehittämään ja parantamaan

omaa toimintaansa turvallisuusriskien vähentämiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi.

Liitteenä (liite 6, matkailijoiden vastaukset) olevista tilastoista ei tarkoin voi erotella Levin matkailijoiden vastauksia ja vastausten paperiversiot eivät ole näissä tilastoissa. Turvallisuuskyselyn koko vastausaineistoon perehtyneenä voin todeta, että turvallisuusriskit ja ongelmat olivat ja ovat edelleenkin lähes samat koko Tunturi-Lapin alueella. Kaikki turvallisuuskyselyyn vastanneista eivät kuitenkaan vastanneet kaikkiin kysymyksiin.

Turvallisuuskyselyssä matkailijat pitivät turvallisuutta eniten parantavana tekijänä poliisin virkojen ja näkyvyyden lisäämistä. Poliisin näkyvyyden riittämättömyyden ja välillä huonon saatavuuden lisäksi matkailijat pitivät turvallisuusriskeinä häiriökäyttäytymistä, puhelimen katvealueita maastossa, ongelmia tiedonkulussa, liikenneturvallisuuteen liittyviä riskejä (muun muassa kevyenliikenteen väylien ja tievalaistuksen osittainen puutteellisuus). Matkailijat toivoivat lisää kelkkailuun kohdistuvaa ja rinne- sekä ravintolavalvontaa. Myös Levin palveluihin liittyvää informaatiota eri asioissa toivottiin lisää.

Lisäksi matkailijat esittivät toiveita vartioiden näkyvyyden lisäämisestä, teiden, mökkien, asuntojen ja numeroinnin sekä opastuksen parantamisesta. Myös reittien opasteisiin ja karttoihin toivottiin lisäyksiä. Merkille pantavaa oli, että matkailijat pitävät myös siisteyttä osana turvallisuutta ja toivoivat, että yleisten paikkojen siisteyteen kiinnitettäisiin enemmän huomiota. Paloturvallisuudessa koettiin myös olevan paljon puutteita. Alkoholi ja sen aiheuttamat riskit koettiin erittäin suurena ongelmana Levin alueella. Myös huumeet koettiin ongelmaksi. Matkailijat myös toivoivat nuorisolle lisää toimintaa.

Osa matkailijoista koki ilta- ja yöaikaan olonsa turvattomaksi. Rikoksista sukien ja lumilautojen anastus olivat matkailijoihin kohdistuvina rikoksina yleisimpiä. Valtaosa vastaajista ei kuitenkaan ole kokenut rikollisuutta vakavaksi lomakohteessaan. Levin turvallisuutta kyselyn vastausaineistossa ilmenneiden turvallisuusriskien ja - ongelmien osalta on jo paljon parannettu ja palaan siihen luvussa 6.

5.2.2 Turvallisuussuunnitelmaan liittyneen turvallisuuskyselyn avoimia vastauksia matkailijoiden osalta koskien Leviä

Turvallisuuskyselyn avoimien kysymysten matkailijoiden vastauksissa eniten palautetta oli rinneturvallisuuteen liittyen. Seuraavaksi muutama esimerkki turvallisuuskyselyn avoimien kysymysten matkailijoiden vastauksista:

”Viime lauantaina 8.9. iltayöstä Sirkkaan saapuessamme oli Sirkkan kylässä väkeä valtaisesti. Monelle ei raitti näyttänyt riittävän, niin leveä oli askellus. Taisi olla erikoistilanne; ruskamaraton oli juuri päättynyt ja ”tankkaaminen” alkanut. Muutenkin sesonkikausina näyttää Levin ravintolojen käyttöaste olevan melkoinen. Ja ihmiset (etelän?) käyttäytyvät aika raisusti.”

”Alaikäiset saavat kauposta liian helposti keskiolutta ja tuntuu, että Lappiin pitää tulla osan ryyppäämään.”

”Rinteessä meinaa joutua ylilasketuksi, laskijoissa on paljon turisteja, jotka laskevat liian kovaa ja liian humalassa taitoihin nähden ja törmäävät muihin laskijoihin. Erityisesti vuoden vaihteen aikaan venäläiset miehet ovat aika pelottavaa väkeä suksilla. Mielestäni rinteissä pitäisi olla jatkuvasti laskettelevia hiihtokeskuksen rinne”poliiseja”, jotka valvoisivat rinneturvallisuutta ja sääntöjen noudattamista ja laskijoilta, jotka laskevat siten että vaarantavat muut, pitäisi ottaa hissilippu pysyvästi pois. Nyt valvontaa tekevät vain hissipojat ala-asezilla, ja he eivät näe mitä rinteessä tapahtuu eivätkä voi/ehdi siihen puuttua. Myös pitäisi olla ehdoton nollatoleranssi humalassa laskemisen suhteen.”

”Pelastuspalvelut eivät taida pelata kuin hiihtokeskuksissa. Kunnan muut alueet (lue: sivukyläasukkaat!) eivät saa apua riittävän ajoissa. Esim. Molkojärvi jo sijaintinsa vuoksi. Siellä ei varmasti apu tule ajoissa, kun partiot ovat kirkonkylällä ja Levillä. Kokemusta on.”

”Poliisin näkyvyys ainakin sesonkiaikana olisi suotavaa. Jonkin näköinen pieni paikallinen asema olisi hyvä turvallisuuslisä Levin tarjontaan. ”

”Levin keskusta yöllä sesonkiaikaan ”kuin Helsingin rautatieasema...”

”Ulkomaalaisilla on toisinaan eri käsitys liikennesäännöistä.”

”Sesonkiaikana ihmiset ”hukassa” tai humalassa, eikä voi oikein jättää kadulle yksin makaamaan.”

”Alkoholi laskee arvostelukykyä.. Mitäpä siitä seuraa muuta kuin ideoita, joista voi lukea sitten iltapäivälehtien otsikoista..”

”En kuitenkaan pidä häiriöitä liian suurina, sillä paikan luonteeseen kuuluu myös iloinen meteli. Lisäksi Leviltä löytyy kyllä alueita, joissa saa olla aivan rauhassa tarpeen mukaan. Keskusta voi tosin olla lapsiperheille sesonkina yllättävän rauhaton, mutta heillekin löytyy majoitusta syrjemmältä yllin kyllin.”

”Huumeiden vaikutuksen alaisen henkilön tunnistaa (olen klinisen koulutuksen saanut henkilö) ja tällaisiin tapauksiin olen muutaman kerran törmännyt. Itse käyttö- tai nautintotilanteista minulla ei ole havaintoa.”

”Voisi olla selvästi esillä yksi puhelinnumero, johon saisi soittaa liikenne, matkailu, rinteet jne. tapauksissa.”

”Syksyn tulipalotilanteen tiedotustoiminta oli aivan alkeellista, henkilökuntaa ei ollut saatavilla, kukaan ei tiennyt missä mennään, juostiin itse hakemassa tietoja. Tuli aivan turhaan hermostuneisuutta, kiukunpurkauksia, kun kukaan ei osannut vastata tarkasti tiedusteluihin koska tai päästäänkö takaisin huoneisiin. Etenkin kävi sääliksi maratoonareita, joiden olisi pitänyt päästä saunaan tai suihkuun lenkin jälkeen ...”

Turvallisuuskyselyn vastausaineisto matkailijoiden osalta on tilastoina liitteenä (liite 6).

5.3 Turvallisuussuunnitelman laadinta, toimeenpano, seuranta ja arviointi

Yhteistyö turvallisuussuunnittelussa oli mielestäni erittäin hedelmällistä.

Työryhmien ja johtoryhmän kanssa totesimme, että samat turvallisuusriskit - ja ongelmat toistuivat pääosin koko Tunturi-Lapin alueella. Levin osalta työryhmät tekivät loistavaa työtä ja turvallisuussuunnitteluun liittyneen matkailijoille ja paikkakuntalaisille suunnatun turvallisuuskyselyn vastausaineisto ns. kruunasi kaiken. Myös viranomaisten osuus turvallisuussuunnittelussa ja etenkin turvallisuusriskien kartoituksessa oli mielestäni merkittävä.

Kirjoitin turvallisuussuunnitelmaa koko prosessin ajan ja johtoryhmä lopulta vahvisti valmiin suunnitelman. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelma valmistui 14.4.2008, minkä jälkeen kunnanvaltuustot ovat vahvistaneet suunnitelman. Suunnitelma julkaistiin

Rikksentorjuntaneuvoston Internet-sivuilla. Ehdottoman tärkeää olisi saattaa suunnitelma myös paikkakuntalaisten ja matkailijojen tietoon ja kommentoitavaksi.

Turvallisuussuunnitteluun (toteutuksen seuranta ja valvonta sekä suunnitelman päivittäminen) yritettiin saada jatkorahoitus siinä kuitenkaan onnistumatta. Itse turvallisuustyöstä innostuneena olin pyynnöstä vielä joissakin kokouksissa ja koulutuksissa sekä erilaisissa Levin turvallisuuteen liittyvissä tilaisuuksissa mukana työsuhteeni päättymisen jälkeenkin. Turvallisuussuunnitteluun osallistuminen ja suunnitelman laadinta oli todella mielenkiintoista ja sain siitä kaikesta työstä paljon uusia, tulevaisuuteni kannalta kallisarvoisia kokemuksia ja tapasin todella paljon uusia sekä turvallisuus- että muillakin aloilla toimivia ihmisiä, joista useiden kanssa olen pitänyt yhteyttä myös kyseisen työsuhteen päättymisen jälkeen.

Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelmaa ja turvallisuussuunnittelua kritisoin siltä osin, että aikaa suunnittelulle ja suunnitelman laadintaan oli liian vähän ottaen huomioon alueen laajuus ja matkailukeskusten sesonkiluonteisuus. Helposti nopealla aikataululla toteutettuna suunnittelussa ja/tai suunnitelman laadinnassa unohtuu pois ns. päivän selviä ja tärkeitä asioita. Suunnitelmasta jäi mielestäni ainakin yksi tärkeä asia pois, nimittäin tapaturmat. Se tuli eräänä päivänä mieleeni, kun liukastuin ja lensin selälleni jäisellä tiellä.

Mielestäni tulevaisuudessa Levin aluettakin ajatellen kolmen paikkakunnan yhteisen turvallisuussuunnitelman sijasta olisi järkevämpää laatia jokaiselle kunnalle oma suunnitelma. Kolmen kunnan yhteisen suunnitelman tekeminen ja päivittäminen on erittäin työlästä ottaen huomioon alueella sijaitsevat matkailukeskukset ja etenkin, jos päivittäminen on yhden henkilön varassa.

Turvallisuussuunnitteluun osallistuneiden motivaationkin kannalta jatkuvuus olisi tärkeää. Kuten eräs Levin järjestyksenvälvoja kesällä 2010 totesi ”juuri kun pääsimme turvallisuussuunnittelussa ja muussa turvallisuustyössä vauh-

tiin ja saimme turvallisuusasioissa isot rattaat pyörimään ja yhteistyön toimimaan, niin matto vedettiin alta, kun rahaa työlle ei enää järjestynytäkään”.

Turvallisuustyö on ollut minulle aina kutsumus ja sen takia olen tehnyt paljon töitä turvallisuuden eteen myös vapaaehtoisesti ja oma-aloitteisesti ilman palkkaa. Turvallisuusasiat voidaan kytkeä olemassa olevaan muuhun palvelurulettiin, laatutyöhön tai yritysten yhteiseksi asiaksi kuten Levilläkin on pyritty tekemään. Esimerkiksi vapaaehtoinen pelastuspalvelu (Vapepa) ja vuosittain järjestettävä Saariselän pelastuspalveluseminaari ovat osoituksia siitä, että turvallisuustyö voi edetä jopa ilman rahaa, jos turvallisuuden parantaminen palvelee jokaisen intressiä ja yhteistä hyvää.

Eniten minua jäi harmittamaan perustetussa Tunturi-Lapin alueen turvallisuusyhteistyöorganisaatiossa verkostoitumisen eteen tehty suuri työ, joka päättyi kuin kananlento jokin aika työsuhteeni päättymisen jälkeen. Juuri kun olimme päässeet hyvään vauhtiin ja ryhmällä oli motivaatio korkealla, niin kaikki päättyi. Olisimme sillä porukalla ja niillä ideoilla saaneet koko Tunturi-Lapin turvallisuudessa suurta parannusta aikaan. Olisin voinut jatkaa kyseistä työtä ilman palkkaa pitempäänkin, mutta aikani ei tuolloin riittänyt, koska minun piti alkaa tekemään leipäni eteen muuta työtä. Toki turvallisuustyö on jatkunut edelleenkin, mutta kokemuksestani voin kertoa, että turvallisuustyö matkailukeskuksissa niiden sesonkiluonteisuudesta johtuen tarvitsee ainakin jatkuvan ja tehokkaan yhteistyön ylläpitämisen sekä informaation kulun kannalta nimetyn koordinaattorin (turvallisuuskokousten koolle kutsuja, turvallisuussuunnitelman päivittäjä, turvallisuusasioiden tiedonkulusta huolehtiva henkilö). Ei riitä, että jokainen parantaa turvallisuutta omilla tahoillaan. Koordinaattorin tarve tuli ilmi myös suorittamissani haastatteluissa.

5.4 Verkostoituminen osana turvallisuussuunnittelua

Kuten edellä mainitsin, niin osallistuin paikkakunnallani myös turvallisuussuunnitteluun liittyviin hankkeisiin; ”Osaamista anniskeluun -kunnossa kotiin” -hanke (liite 4) ja EHYT (”Elämisen arvoista hyvinvointia ja turvallisuutta”) -hanke (liite 5). Osallistuin myös Ylläksen pelastuskarttahankkeeseen, missä tarkoituksenamme oli saada Leville ja

Ylläkselle opasteineen yhtenäinen pelastuspalvelukartta, mutta kyseinen suunnitelma kaatui rahoitusongelmaan.

Lappiin tarvitaan yhtenäinen pelastuspalvelukartta, jossa on yhtenäiset opastus- ja paikantamismerkinnät. Rahan tuhlaaminen paikkakuntaakohtaisiin teemakarttoihin, joissa merkinnät vaihtelevat ja joista matkailijat eivät ota tolkkua, on turhaa. Tietojeni mukaan Ylläksen kartassa reitit on merkitty numeroin, jotka eivät löydy maastosta. Viranomaisten ja Lapin hätäkeskuksen toimintaa sekä yhteistyötä helpottaisi Lapin alueen pelastuspalvelukartta yhtenäisenä, selkeänä versiona. Se olisi ehdottoman tärkeää viimeistään Lapin hätäkeskuksen toiminnan siirtyessä Ouluun, jolloin yhtenäinen Lapin alueen pelastuspalvelukartta nopeuttaisi etenkin uusien päivystäjien toimintaa.

Olin suunnittelun aikana myös Rovaniemen ammattikorkeakoulun matkailun turvallisuustyöryhmän (matkailualan turvallisuusosaajien valmennusohjelma) kanssa yhteistyössä ja osallistuin heidän kokouksiinsa ja järjestin meille myös yhden kokouksen Leville. Kyseisen Levillä järjestämäni kokouksen yhteydessä esittelin Rovaniemen ammattikorkeakoulun henkilökunnalle Leviä ja tutustuimme Levin yritysten toimintaan sekä nähtävyyksiin.

Turvallisuussuunnitteluajana osallistuin lukuisiin turvallisuusseminaareihin - ja koulutuksiin ympäri Suomen (esimerkiksi Paikallisen turvallisuussuunnittelun seminaarit Oulu ja Tampere 2008, Matkailun turvallisuusfoorumi Vantaa 2007, Matkailun turvallisuus -seminaarit Ylläs 2007 ja Kuusamo 2008 sekä Arktinen seminaari Hetta 2008). Turvallisuussuunnitteluun liittyen vierailin myös Tunturi-Lapin tulli- ja rajavartioasemilla.

Vuoden 2007 syksyllä olin Saariselän pelastuspalveluseminaarissa sisäasiainministeriön kutsusta tutustumassa kyseiseen harjoitukseen. Siinä sain hyvän kokemuksen siitä, että millaista on yhteistyö viranomaisten kesken suuronnettomuustilanteessa. Vastaava onnettomuus voi sattua Levilläkin ja koskaan ei harjoitella liikaa suuronnettomuuksienkaan varalle.

Kävin myös vuosina 2007–2008 eri tilaisuuksissa kertomassa turvallisuussuunnittelusta, koska se kuulosti olevan käsitteenä ja asiana vieras suurelle osalle paikkakuntalaisia. Kyseisetkin tilaisuudet olivat erittäin mielenkiintoisia ja sain niistä paljon ajatuksia turvallisuussuunnitteluun.

Turvallisuussuunnitteluun liittyen sisäasiainministeri Holmlund vieraili pyynnöstäni muun muassa Levillä Kittilän kunnan vieraana. Hänen vierailunsa yhteydessä järjestettiin 14.3.2008 Levillä ”Tunturi-Lapin turvallisuus ja turvallisuustyö” -seminaari, jonka ohjelman suunnittelin ja järjestin sinne puhujat. Kyseisessä seminaarissa pidin myös itse puheen aiheesta ”Alueen turvallisuussuunnittelu ja turvallisuustyö sekä turvallisuuskyselyn tulokset”. Turvallisuussuunnitteluun liittyen Helsingin kaupungin toimesta minulle järjestettiin mahdollisuus tutustua myös Helsingin kaupungin turvallisuussuunnitteluun, mikä oli myös todella mielenkiintoinen ja paljon uusia ideoita ja ajatuksia herättävä kokemus.

Suurkaupungin, omalla kohdallani Helsingin, turvallisuussuunnitteluun tutustuttuani suosittelen vastaavaa tutustumista ainakin kaikille asukasmäärältään pienten paikkakuntien turvallisuussuunnitteluun osallistuville. Myös vähintään kerran kahdessa vuodessa kaikkien turvallisuussuunnittelua ja muuta turvallisuustyötä tekevien osallistumista suuronnettomuusharjoitukseen pidän erittäin tärkeänä, koska joskus oikeassa elämässä voi joutua osaksi tuota suurta operaatiota. Myös pienharjoituksiin (kuten ensiapu, avun hälyttäminen, alkavan palon sammuttaminen) osallistuminen antaa kuvan arjen jokapäiväisistä haasteista, joihin vastaaminen on tärkeää esimerkiksi yritystoiminnassa. Turvallisuussuunnittelussa tein yhteistyötä myös monien muiden paikkakunnan ulkopuolisten tahojen kanssa; muun muassa sisäasiainministeriön sisäisen turvallisuuden sihteeristön ja poliisiosaston sekä lääninhallituksen pelastusosaston kanssa.

Myös tiedottaminen oli tärkeä osa Muonion, Kittilän ja Enontekiön turvallisuussuunnittelua ja siinä myös onnistuimme. Turvallisuussuunnittelusta ja muista ajankohtaisista turvallisuusasioista tiedottaminen sai aikaan paljon vuoropuhelua turvallisuusasioista niin

yri­tysten, vi­ranomaisten, paikkakuntalaisten kuin matkailijoidenkin keskuudessa. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelusta tiedotettiin muun muassa paikallisissa lehdissä, Lapin Kansassa ja Levin turvallisuusasioista oli juttua myös Iltalehdessä, Iltä-Sanomissa sekä MTV3:n uutisissa. Levin matkailun turvallisuutteen liittyen tiedottamisesta on kaksi esimerkkiä liitteinä (liitteet 7 ja 8).

Näistä kaikista turvallisuussuunnittelun kokemuksistani kertomalla haluan viestittää, että turvallisuussuunnittelussa laaja-alaiset yhteistyöverkostot media mukaan lukien ovat erittäin tärkeitä. Turvallisuussuunnittelun myötä myös Levin yhteistyöverkostot laajenivat ja siitä on hyötyä tänäkin päivänä esimerkiksi Levin turvallisuuskoulutusten järjestämisessä.

5.5 Mielipiteitä Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelusta ja -suunnitelmasta

Tässä osiossa käyn läpi haastateltavien ja kyselyyn (Kysely Levin alueen turvallisuussuunnitelman ja turvallisuustyön vaikuttavuusselvitykseen liittyen, liite 2) vastanneiden näkemykset ja mielipiteet Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelusta ja -suunnitelmasta (kyselyn ja haastattelun kysymykset 1–4).

Kysymys 1: Mitä mieltä olette turvallisuussuunnitelmasta?

Haastateltavat pitivät Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelmaa tärkeänä/erittäin tärkeänä, hyvänä, tarpeellisena ja hyödyllisenä lukuun ottamatta yhtä vastaajaa, joka ei voinut ottaa asiaan kantaa, koska ei ollut ehtinyt tutustua turvallisuussuunnitelmaan.

Turvallisuussuunnitelmaa pidettiin yleisesti ottaen Levillä yhtenä tärkeänä tekijänä, joka vaikuttaa toimialan laatuun ja yhden vastaajan mukaan jo pelkästään turvallisuussuunnitelman tekeminen herättää alueen ihmiset ajattelemaan päivittäistä turvallisuutta. Erään vastaajan mielestä turvallisuussuunnitelmassa oli myös nostettu eri osa-alueita kattavasti esille. Yhden vastaajan mukaan turvallisuussuunnitelmassa oli myös keskitytty tärkeisiin ja keskeisiin asioihin ja hänen mukaansa suunnitelmaa pitäisi

päivittää vuosittain ja päivitys annettava jollekin henkilölle tehtäväksi.

Turvallisuussuunnitelman teon katsottiin verkostoineen viranomaisia tämän teeman ympärille ja nostaneen tätä aihetta esille alueella. Turvallisuussuunnitteluun liittyneestä turvallisuuskyselystä toivottiin toistuvaa käytäntöä alueelle. Valtaosassa haastatteluista tuli myös ilmi, että turvallisuussuunnitteluun liittyvän turvallisuuskyselyn tekemistä sekä matkailijoille että paikkakuntalaisille pidettiin hyvänä.

Eräs haastateltava oli sitä mieltä, että turvallisuussuunnitelmassa on esitetty liian kärjistetyksi joitakin asioita, esimerkiksi ”lisääntynyt alkoholinkäyttö on koettu turvallisuuskyselyyn vastanneiden kesken ongelmana”. Hänen mukaansa alkoholi kuuluu laskettelukulttuuriin, mm. afterski, ja tulee tulevaisuudessa olemaan vielä enemmän esillä, kun Levi eurooppalaistuu.

Kyseinen vastaaja piti turvallisuussuunnitelmassa hyvänä sitä, että siinä on otettu kantaa turvallisuusoppaan puuttumiseen ja opas hänen mukaansa Leviltä puuttuu vieläkin. Saman vastaajan mukaan turvallisuussuunnitelmassa mainitut toimenpide-ehdotukset ovat hyviä ja hänen mukaansa osaan niistä on jo puututtu, esimerkiksi paloaseman avaaminen Leville ja liikenneturvallisuuden (tiet) parantaminen. Kyseisen vastaajan mukaan turvallisuussuunnitelmaa olisi ollut hyvä selkeyttää, koska siinä käsiteltiin kolmea kuntaa.

Yksi haastateltavista piti turvallisuussuunnitelmassa tarpeettomana liian tarkkoja tietoja kunnista ja kylistä. Saman vastaajan mukaan tämä oli aiheuttanut närää valtuutettujen keskuudessa, minkä johdosta Kittilän osalta turvallisuussuunnitelmaa oli muutettu valtuutettujen ohjeiden mukaisesti. Valtuutettujen päivittämä turvallisuussuunnitelma oli hyväksytty 22.6.2009 valtuuston kokouksessa. Edelleen saman vastaajan mukaan kyseinen päivitetty suunnitelma on ilmeisesti vain valtuutettujen tiedossa, koska Internetistä sitä ei löydy. Kyseinen vastaaja myös toivoi, että turvallisuussuunnitelma olisi hyvä laittaa kunnan Internet-sivuille paikkakuntalaisten luettavaksi ja kommentoitavaksi sekä sitä olisi hyvä myös

päivittää tietojen muuttuessa. Lisäksi saman vastaajan mukaan viranomaisilla (esim. poliisi ja sairaankuljetus) pitäisi perehdyttää suunnitelman sisältö henkilökunnilleen. Kyseisen vastaajan mukaan alkuperäisessä turvallisuussuunnitelmassa (www.turvallisuussuunnittelu.fi) on pysytty asiassa. Hänen mukaansa valtuuston päivittämään turvallisuussuunnitelmaan lisättiin sellaisia asioita, jotka eivät välttämättä kuulu turvallisuussuunnitelmaan. Saman vastaajan mukaan kunnille (Kittilä, Muonio ja Enontekiö) olisi kuitenkin ollut hyvä tehdä omat suunnitelmat. Hänen mukaansa alkuperäisen suunnitelman pohja oli hyvä, mutta tiettyjä asioita olisi pitänyt kirjoittaa ns. auki ja esittää asiat kuntakohtaisina.

Yhden vastaajan mukaan turvallisuussuunnitelma yleensä ajatuksena on hyvä, että pysähdytään miettimään paikallisten ja matkailijoiden turvallisuutta. Hänen mukaansa suunnitelmassa tuodaan hyvin esiin kuntien perustiedot sekä jo tehdyn turvallisuuskyselyn tulokset. Hän jäi kaipaamaan erillistä mahdollisten turvallisuus uhkien/riskien kartoittamista sekä sitä miten niihin on varauduttu.

Kysymys 2: Onko turvallisuussuunnitelmassa keskitytty oikeisiin asioihin Leviä koskien?

Kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että suunnitelmassa oli keskitytty hyvin oikeisiin ja tärkeisiin asioihin. Yksi vastaajista lisäsi, että on tärkeää tarkastella turvallisuusasioita monesta näkökulmasta, koska Levi on monipuolinen vapaa-ajan keskus, missä on monenlaista tekemistä. Hänen mukaansa turvallisuussuunnitelmassa on tässä asiassa onnistuttu. Eräs vastaaja taas lisäsi, että aiheita on riittävästi ja ne ovat keskeisiä, mutta aiheiden tarkempi analysointi olisi hänen mukaansa ollut tarpeen. Yksi vastaajista lisäsi vielä, että haasteensa turvallisuudelle tuovat koiravaljakkoreitit, noin 800 kilometriä kelkkareittiä, hiihtoladut ym. tiestä kaukana ja puhelimen katvealueella tapahtuvat onnettomuudet.

Kysymys 3: Mitä turvallisuussuunnitelmaan olisi mielestänne pitänyt lisätä tai mitä turvallisuussuunnitelmasta olisi mielestänne pitänyt jättää pois Levin alueeseen liittyen?

Valtaosa vastaajista oli sitä mieltä, että mitään ei olisi pitänyt lisätä eikä jättää pois suunnitelmasta. Yksi vastaaja lisäsi, että aiheita olisi pitänyt kirjoittaa enemmän ns. auki. Erään vastaajan mukaan turvallisuussuunnitelman tekeminen monen kunnan alueelle yhteen pakettiin on varmasti haastava asia. Hänen mukaansa siitä johtuen on päätettävä tehdäänkö jatkossa suunnitelmasta 200-sivuinen opus vai hyvin lyhyt ja kenties pintapuolinen esitettylinen kirjanen. Kyseinen vastaaja totesi, että ilmeisesti tässä on pyritty tekemään suunnitelmasta kevyt.

Erään vastaajan mukaan turvallisuussuunnitelmaan olisi hyvä sisällyttää se, että samanlaiset katujen nimet on saatava pois turvallisuusriskien välttämiseksi. Hätäkeskus voi esimerkiksi ohjata ambulanssin Kittilän Kalloon Niementielle, vaikka oikea osoite olisi Niementie Sirkassa. Samannimisiä/-kaltaisia teitä ja katuja ovat mm. Harjutie Sirkassa, Harjuntie Kaukosessa, Vasatie Sirkassa ja Vasantie Kuusajärvellä. Kyseisen vastaajan mukaan Lapin hätäkeskuksen lakkauttaminen ja sen myötä hätäkeskuksen siirtyminen Ouluun tuo omat ongelmansa Kittilänkin alueelle osoitteiden etsimisessä ja myös muuten. Yhden vastaajan mielestä turvallisuussuunnitelmaan olisi ollut hyvä lisätä turvallisuusriskeiksi sähkö- ja vesikatkot sekä mahdolliset ruokamyrkytystapaukset.

Kysymys 4: Mitä asioita turvallisuussuunnitelmassa pidätte kaikkein tärkeimpänä koskien Leviä?

Yksi vastaajista piti kaikkein tärkeimpänä liikenneturvallisuutta, johon työnsä puolesta joutuu keskittymään. Majoitus- ja ravintolaturvallisuuteen liittyvien, poliisin virkojen ja näkyvyyden vähäisyyden sekä liikenneturvallisuuden aiheuttamien riskien huomioimista pidettiin myös tärkeinä.

Liikenneturvallisuuteen panostamista pidettiin yleisesti ottaen tärkeimpänä ja toivottiin siihen jatkossa lisää panostusta ottaen huomioon lisääntyneen liikenteen (esim. Ounasjoentie). Saman vastaajan mukaan katuvalaistuksen parantaminen ja kevyenliikenteenväylien lisääminen etenkin pienille koululaisille ovat tärkeitä. Eräs vastaajista piti tärkeimpänä turvallisuussuunnitelmassa yleistä ja kattavaa turvallisuuteen liittyvää

ongelmien läpikäyntiä. Yhden vastaajan mukaan erityisen tärkeää olisi saada tarkat osoitetiedot ja reittien paikkatiedot asiakkaitten auttamisen nopeuttamiseksi ja hänen mukaansa se olisi hyvä kaikkien turvallisuuden ja palvelujen kannalta.

Erää vastaaja piti kaikkein tärkeimpänä matkailijan yleistä turvallisuutta, millä hän tarkoitti sitä, että palvelut (poliisi, palokunta ja ambulanssi) ovat nopeasti saatavilla. Ja asiakkaille aina tieto siitä, että nämä palvelut ovat saatavilla.

Lisäksi saman vastaajan mukaan yksi tärkeimpiä asioita on myös rikollisuuden ennaltaehkäiseminen alueella, mikä tarkoittaa monipuolista valvontaa viranomaisten puolelta. Lisäksi hänen mukaansa puhelinyhteyksissä katvealueet erityisesti luonnossa liikkujien kannalta ovat suunnitelmassa tärkeitä. Saman vastaajan mukaan myös liikennekäyttäytymisen ja poliisin näkyvyyden huomioiminen ovat tärkeitä turvallisuussuunnitelmassa. Yksi vastaaja pitää turvallisuussuunnitelmassa kaikkein tärkeimpänä matkailun aiheuttamia erityisiä turvallisuusvaatimuksia, joita syntyy muun muassa liikenteestä ja iltaelämästä.

6 TURVALLISUUSSUUNNITTELUN PÄÄPAINOT LEVIN ALUEELLA

Kittilän, Enontekiön ja Muonion turvallisuussuunnittelussa turvallisuussuunnittelun työryhmien ja johtoryhmän kokousten, turvallisuuskyselyjen vastausaineistojen sekä yrityksille ja eri toimijoille suoritettujen haastattelujen perusteella turvallisuussuunnittelun pääpainoiksi valittiin johtoryhmän vahvistamina seuraavat osa-alueet:

1 Matkailun turvallisuus

2 Liikenneturvallisuus

3 Haja-asutusalueiden turvallisuus

4 Nuoret ja päihteet

5 Koulujen turvallisuus

6 Uudet haasteet

Yllä olevista Leviä koskevat matkailun turvallisuus, liikenneturvallisuus, nuoret ja päihteet, koulujen turvallisuus (Sirkan koulu) ja uudet haasteet. Pääpainoista matkailun turvallisuus Leviä koskien käsittää matkailijan yleisen turvallisuuden (mm. katuvalaistus, mökkien numeroinnit ja opasteet reiteillä, puhelinverkon katvealueet), rinneturvallisuuden, majoitus- ja ravitsemispalvelujen turvallisuuden ja lentoliikenneturvallisuuden.

Liikenneturvallisuus Levin yhtenä pääpainona käsittää kaiken Levillä tapahtuvan liikenteen moottorikelkkailu mukaan lukien. Pääpainoissa nuoriin ja päihteisiin kuuluvat nuorten alkoholin, huumeiden ja muiden päihteiden käyttö sekä niiden aiheuttama häiriökäyttäytyminen Levin alueella. Koulujen turvallisuuteen kuuluu henkilökunnan turvallisuusosaaminen, turvallisuusasiakirjat, yhteistyö ja poikkeustilanteet. Miten koulujen turvallisuus on osa matkailun ja matkailukeskuksen turvallisuutta?

On muistettava, että koulujen, tässä tapauksessa Sirkan koulun, turvallisuus on ns. käsi kädessä myös matkailijoiden turvallisuuden kanssa. Esimerkiksi mikäli koulussa ei ole turvallisuusasiat kunnossa tai oppilaat/oppilas voi huonosti, niin pahimmassa tapauksessa matkailijatkin saattavat olla vaarassa tai kärsiä tilanteesta. Karuimpana esimerkeistä on kouluammuskelutilanne, joka

voi tapahtua missä vaan koulussa, minkä johdosta Sirkan koulunkin turvallisuus on erittäin tärkeä. Sirkan koululta on matkaa Levin keskustaan vain noin kaksi kilometriä, joten kouluammuskelutilanteessa tekijä halutessaan saavuttaisi nopeasti myös kaikki Levin palvelut ottaen huomioon valtavat matkailijamäärät sesonkiaikoina.

Pääpainoissa mainittuihin uusiin haasteisiin Levin osalta lukeutuvat elinkeinot, ilmaston muutos, tulvat, epidemiat, ruokamyrkytystapaukset, väestörakenteen muutos sekä kaikki matkailuelinkeinon mukanaan tuomat haasteet. Luontoon liittyviin haasteisiin ja kaikkiin poikkeustilanteisiin (esim. tulva, sähkö- ja vesikatko) kunta on varautunut omin valmiussuunnitelmin. Kittilän suurtulva vuonna 2005 antoi varmasti Kittilän kunnalle, paikkakuntalaisille ja matkailijoille (loma-asuntojen omistajat) hyvät eväät tulevaisuutta ajatellen siihen, että miten varaudutaan mahdollista tulvaa tai muuta luonnonkatastrofia ja mitä tahansa poikkeustilannetta varten.

Jatkuvana haasteena tulevaisuudessa Leviä koskien on myös Kittilän kulta-kaivos ja sen toiminnan kasvu, mikä näkyy lisääntyvänä liikenteenä (etenkin raskas liikenne), joka vaikuttaa myös Levillä autoilla käyvien matkailijoiden liikenneturvallisuuteen. Kittilän kaivoksen aiheuttamat liikennemäärät ja etenkin raskas liikenne vaarallisine kuljetussisältöineen on huomioitu viranomaisien toiminnassa ja viranomaiset on koulutettu kaivokselle suunnatun raskaan liikenteen aiheuttamien ja siihen liittyvien onnettomuuksien varalta.

Kyseiset pääpainot ainakaan Leviä koskien eivät omien kokemusteni ja kaiken kartoitukseni mukaan tule muuttumaan vielä pitkään aikaan. Sen sijaan lisäyksiä pääpainoihin voi tulla. Pääpainoihin sisältyvien turvallisuusriskien (liite1) osalta tilanne on jonkin verran elänyt. Mitä riskejä on poistunut? Onko riskejä tullut lisää? Vastauksen kysymyksiin saat seuraavista luvuista.

7 TURVALLISUUSTYÖN VAIKUTUKSET LEVIN ALUEELLA

Tässä luvussa käydään läpi turvallisuussuunnitelman ja – suunnittelun sekä niihin liittyvän muun turvallisuustyön vaikutukset Levin matkailun turvallisuuteen. Vaikutukset käsitellään seuraavassa järjestyksessä: rinne-, liikenne-, majoitus- ja ravitsemispalveluiden- ja muu turvallisuus. Sisällytän tähän lukuun myös haastateltavien vastaukset kyselyn kysymykseen 5:

Mihin turvallisuussuunnitelman turvallisuusriskeihin oman näkemyksenne mukaan on jo puututtu Levin alueella ja mitkä turvallisuusriskit ovat mielestänne poistuneet ja vähentyneet sekä mitä asioita turvallisuudessa on parannettu Levin alueella?

Levillä rinneturvallisuus nousi kunnolla tapetille kyseisessä turvallisuuskyselyssä saadusta runsaasta palautteesta johtuen. Rinneturvallisuuteen alettiin panostaa yhä enemmän. Annoin hiihtokeskuksen käyttöön turvallisuussuunnitteluun liittyneen turvallisuuskyselyn rinneturvallisuutta koskevat, sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden palautteet, rinneturvallisuuden kehittämiseksi ja parantamiseksi.

Ski Patrol -koulutus alkoi vuonna 2008 ja vuoden 2008–2009 kaudella Levin rinteisiin tuli ensimmäiset Ski Patrollit. Työvuorossa on kerrallaan yksi partio. Ski Patrollit ovat hiihtokeskusyhdistyksen kouluttamia järjestysmiehiä ja Levillä Ski Patrol -järjestysmiehiksi on koulutettu kuusi miestä. Koulutus kestää vuoden ja käydään työn ohella. (Rajala 2010.)

Levin hiihtokeskuksen lumetusjärjestelmää on uusittu kaiken aikaa ja lumetusjärjestelmän suurin laajennus toteutettiin vuonna 2006, mikä on lisännyt rinneturvallisuutta suuremman lumimäärän takia. Rinteitä turvetetaan ja levitetään jatkuvasti, mikä myös on lisännyt rinneturvallisuutta. Myös hissipalveluja on parannettu. Kaudelle 2007- 2008 valmistuneet eturinteen uudet tuoli- ja gondolihissit ja sen myötä hissikapasiteetin kasvaminen sekä rinneopasteiden parantaminen ja uusiminen ovat parantaneet myös rinneturvallisuutta kuin myös pehmusteiden laitto pylväisiin ja valaistuksen parantaminen. Lisäksi henkilökuntaa on koulutettu säännöllisesti turvallisuusasioissa, mikä on myös turvallisuuden kannalta tärkeää. (Rajala 2010.)

Hisseille 7 (Utsuvaara) ja 13 (Vesirikka-auto) on syksyllä 2010 valmistuneet alikulkurampit, jotka lisäävät entisestään rinneturvallisuutta ja helpottavat liikumista sukset/ lauta jalassa. Levin hiihtokeskuksella on käytössään 100 huopaa esimerkiksi hisseistä evakuointia varten, mikä myös on asiakkaiden turvallisuuden kannalta merkittävä asia. Suuremman onnettomuuden sattuessa apua on myös Levin paloaseman kylmäsuojaukärystä, missä on tilaa 60 kävelevälle ja 60 makaavalle potilaalle. (Rajala 2010.)

On muistettava, että parhaimmatkaan suojarusteet ja rinnehuoltoon satsaaminen eivät estä onnettomuuksia, jos rinnekäyttäytyminen ei ole kunnossa. Rinneturvallisuudesta kuin myös turvallisuudesta yleensä voi tulla Levin kilpailuetu.

Turvallisuussuunnittelun ja -suunnitelman valmistumisen jälkeen Levin liikenneturvallisuuuteen on panostettu tavanomaista tehokkaammin; uusi liikennejärjestely Levin keskustaan, kantatie 79:lle tehty kevyenliikenteenväylä ja muitakin uusia kevyenliikenteenväyliä on valmistunut, päällysteitä on uusittu sekä on tehty liikenteen jakajia ja töyssyjä, talvikunnossapitoa on tehostettu, Levin pääkatuja (Tunturitie ja Leviraitti) on uusittu sekä alueopasteita on parannettu ja lisätty vuosina 2009 - 2010. Myös hiihtolatuja on kunnostettu.

Poliisin näkyvyys liikenteessä ja liikennevalvonta ovat lisääntyneet (niin paikalliset kuin liikkuvat poliisit). On rakennettu yli- ja alikulkusiltoja hiihto-, moottorikelkka- ja ulkoilureiteille (vilkkaimmat reitit). Sirkkan koulun kohdalla turvallisuuden lisääminen (töyssyt) on ollut myös hyvä juttu. Levillä Akanrova-Sirkka on tulossa kevyenliikenteenväylä, jota on kaivattu pitkään.

Lisäksi Kittilän kunta on tehnyt Lapin ELY-keskukselle esityksen kesäkuussa 2010 pääteiden moottorikelkkareittien alikulkutunneleista (3 kpl) Levin matkailualueen vaikutuspiirissä. Eläinonnettomuusriskien osalta Kittilän kunta on mukana käynnissä olevassa porokolareiden vähentämishankkeessa. Lisäksi katuvalaistusta on uusittu Levin pääkatuverkostolla.

Moottorikelkkareitistölle on hankittu pelastuskoodimerkistö yhteistyössä paikallisten palo- ja pelastusviranomaisten kanssa. Liikennekasvatuksen osalta on vuonna 2008 laadittu matkailun liikenneturvallisuuksuunnitelma. Lisäksi

on laadittu erilaisia ohjejulkaisuja Suomen liikenteestä sekä Lapin liikenneolosuhteista useilla eri kielillä Levin Matkailu Oy:n ja ohjelmapalveluyrittäjien käyttöön.

Reittien ja mökkien opasteiden merkkäamisessa ja puhelinverkon katvealu-eissa on vielä parannettavaa, mutta niihin riskeihin on kuitenkin jo puututtu ja ne ovat vähentyneet. Turvallisuussuunnittelun myötä myös Levin alueen yhteisiä turvallisuuskoulutuksia on järjestetty ja ohjelmapalveluyritykset ovat kouluttaneet työntekijöitään säännöllisesti onnettomuuksien varalta. Syksyllä 2010 Levillä järjestettiin suuri pelastusharjoitus Lapin yliopiston ja alueen yritysten toimesta.

Haastattelujen mukaan Leville perustettu paloasema ja poliisin näkyvyyden lisääminen ovat osaltaan parantaneet majoitus- ja ravitsemispalveluiden sekä koko alueen turvallisuutta ja ihmisten turvallisuuden tunnetta. Mikä tärkeintä valtaosassa Levin yrityksiä turvallisuusasiat nähdään tärkeänä yrityksen toiminnassa ja sen kehittämisessä. Toivottavasti turvallisuus ja sen kehittäminen nähdään tärkeänä myös jatkossa.

8 MATKAILUN TURVALLISUUS JA NYKYISET TURVALLISUUSRISKIT LEVILLÄ

8.1 Matkailun ja Levin matkailun turvallisuudesta yleisesti

Tässä luvussa avaan ensin hieman matkailun turvallisuutta käsitteenä sekä sitä mitä matkailun turvallisuus käytännössä tarkoittaa. Sen jälkeen kerron tekemieni omien havaintojeni, kokemuksieni, haastattelujen ja kyselyn vastausaineistojen sekä muun kartoitukseni perusteella mitä turvallisuusriskejä Levillä on yhä olemassa. Jaottelen riskit seuraaviin alueisiin: rinneturvallisuus, liikenneturvallisuus, majoitus - ja ravitsemispalveluiden turvallisuus sekä muu turvallisuus. Luvun lopussa kerron henkilökohtaiset, haastateltavien ja muuten tietooni tulleet toimenpide-ehdotukset riskien minimoimiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi. Tässä luvussa otan matkailun turvallisuuteen kantaa lähinnä omin havainnoin, kokemuksin ja esimerkein sekä haastatelluista ja kyselystä saamani vastausaineiston avulla

Mitä on matkailun turvallisuus? Se on mielestäni erittäin laaja käsite. Itse analysoiden matkailun turvallisuus tunteena on turvallisimmillaan ongelmaton ja riskitön tila, josta matkailijat nauttivat ja jolloin matkailijat tuntevat olonsa täysin turvalliseksi. Kyseinen tila on mielestäni väliaikainen ja joko pitkä- tai lyhytkestoinen. Kuten aikaisemmin tässä työssäni on käynyt ilmi, niin täydellistä turvallisuutta ei ole olemassakaan ja täysin turvallista paikkakuntaa ei mielestäni saada mistään eikä koskaan. Joillakin matkailijoilla Levillääkään ei loman lyhydestä johtuen tai muuten satu mitään turvallisuutta tai sen tunnetta horjuttavaa asiaa ja toisille saattaa sattua joka lomareissulla jotakin. Paljolti matkailijoiden kokemaan turvallisuuteen ja heidän turvallisuuden tunteeseensa vaikuttaa myös se missä ja miten he lomallaan liikkuvat ja mitä he lomallaan tekevät. Ivarin (Ivari 2010b, 35) seuraava näkemys matkailun turvallisuudesta on mielestäni erittäin mielenkiintoinen ja aivan totta.

”Matkailun turvallisuutta ei ole yhtäpitävästi määritetty. Yleisesti hyväksytty lähtökohhta määrittelylle on se, että matkailun turvallisuudella tarkoitetaan matkailuprosessin häiriöttömyyden varmistamista. Matkailuprosessin osatekijöitä ovat matkailija, matkailuyritys työntekijöineen sekä matkailualue, ulkoinen ja sisäinen toimintaympäristö sekä matkailun koko palveluketju lähtöpisteestä kohteeseen ja takaisin. Asiakas, työntekijä, yritysjohtaja ja ulkomainen matkanjärjestäjä näkevät turvallisuuden eri tavalla. Päämäärä on yhteinen (matkustamisen prosessin häiriöttömyys) mutta näkökulma ja motiivi turvallisuuden sisältöön lähtevät jokaisen omasta intressistä. Asi-

akkaalle turvallisuus on ensisijassa sitä, että matkailuelämäyksestä voi nauttia huolettomasti ilman ylimääräisiä pelkoja ja vahingoittumisen vaaraa. Työntekijälle tärkeää on työskentely-ympäristön terveellisyys sekä häiriöalttiuden minimointi. Yritysjohdaja näkee edellisten lisäksi turvallisuuden edistävän myös yrityksen jatkuvuutta ja mainetta. Ulkomainen matkanjärjestäjä on puolestaan korostuneesti huolissaan hänen takanaan olevan vakuutusyhtiön vaatimuksista ja oikeudenkäyntihaasteiden mahdollisuudesta. Luonnollisesti matkanjärjestäjäkin on kiinnostunut yritystoimintansa jatkuvuudesta sekä asiakassuhteiden säilymisestä”. (Iivari 2010b, 35.)

Matkailun turvallisuuteen vaikuttava skaala



Arjen turvallisuus

Yhteiskunnan turvallisuus

Globaali turvallisuus

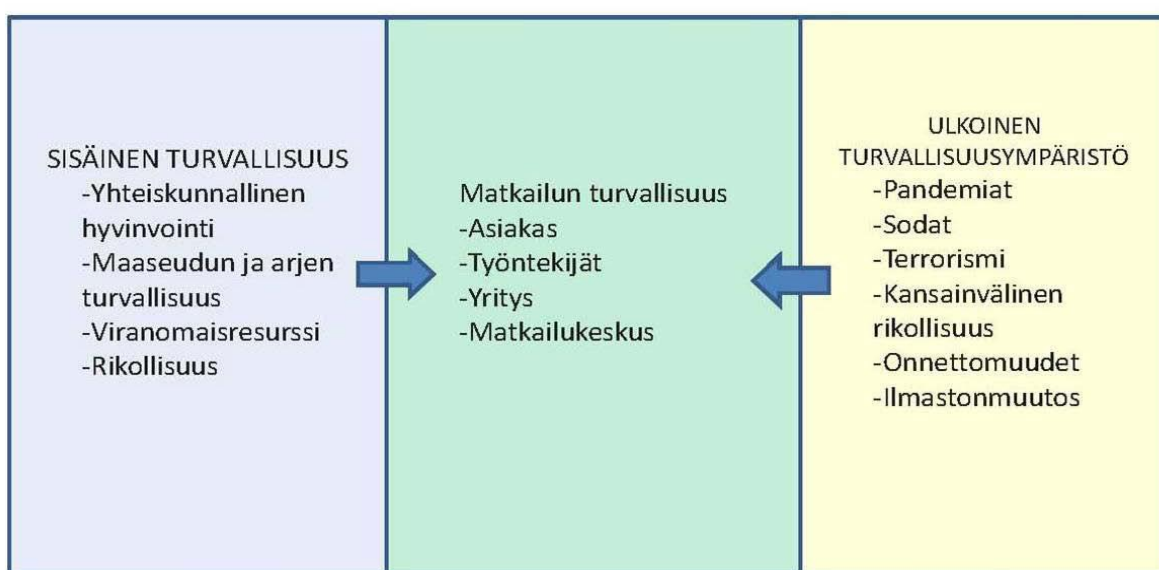
Kuvio 8. Matkailun turvallisuuteen vaikuttava skaala (ks. Iivari 2010b, 35)

Mielestäni on selvää, että esimerkiksi maailmalla tapahtuneet terrori-iskut ovat vaikuttaneet koko maailman matkailun turvallisuuteen ainakin lentoliikenteen osalta Levi mukaan lukien. Kaikkein suurin vaikutus matkailun turvallisuuteen esimerkiksi terrori-iskuilla tai muilla suurilla katastrofeilla on heti tapahtuman jälkeen. Matkailijoista valtaosa ”unohtaa” suuresta katastrofista aiheutuneen pelon ajan kuluessa - toiset nopeammin ja toiset myöhemmin. Esimerkiksi Thaimaan tsunamin jälkeen matkailu Thaimaahan joksikin aikaa väheni, mutta melko nopeasti palautui vähintään ennalleen. Suomessa tapahtuneet kouluammukset rokottivat hetkeksi ulkomaalaisten matkailijoiden käsityksiä Suomesta turvallisena matkailumaana. Edellä mainitsemani viitaten yhteiskunnan ja koko maailman mukanaan tuomat haasteet ja matkailijoiden odotukset on kaiken aikaa huomioitava myös Suomessa sekä matkailun turvallisuudessa että turvallisuudessa yleensä.

Julkisen sektorin toimijoista kunnan rooli on ratkaiseva matkailun turvallisuuden edistäjänä. Maankäytön suunnittelu, pelastusjohto, eläinlääkintä, kuluttajaviranomainen, rakennustarkastus ja terveystarkastus ovat kunnan toimintoja. Täten matkailun turvallisuuden käsitteen mukaisista toimenpiteistä leijonaosa ratkaistaan kunnassa ja kunnan alueella. Samalla kunnan tasolla näkyvät ensimmäisenä turvallisuuden ylläpidon hyödyt ja laiminlyönnin haitat. Tämä voidaan mitata sekä kustannusten muodossa että imagovaikutuksena. Tulevaisuudessa merkittävä osa kunnista joutuu huomiomaan matkailun päi-

vystystä ja sairaanhoidon palveluja järjestäessään. Resurssit on mitoitettu nykyään paikallisväestön mukaan. (Iivari 2010b, 17.)

Matkailun turvallisuuden edistämiseksi Lapissa on jo pitkään tehty työtä. Lapissa matkailun turvallisuustyössä juuret ovat tunturipelastus- ja etsintäyksiköissä, joita oli käytössä järjestäytyneesti 1960-luvulta lähtien. Turvallisuustyön systemaattisuus oli alkuun kiinni sattumista (erään pienen kyläläisen katoaminen) ja henkilökohtaisista suhteista (Ivalon VAPEPA:n paikallistoimikunnan kehittyminen). (Iivari 2010, 24.)



lentokoneessa ilmakeuhkia ja ukonilmaa pelkäävänä henkilökunta on aina ammattitaitoisesti hoitanut esimerkiksi turbulenssitilanteet.

Levillä matkailulle on tyypillistä matkailijoiden saapuminen monilta eri kieli- ja kulttuurialueilta ja näiltä alueilta tulevien määrä kasvaa koko ajan. Viime kesänä esimerkiksi Levillä matkailleet espanjalaiset olivat harvinainen näky aikaisemmin ainakin kesäaikana. Tuolloin viime kesänä jututin yhtä espanjalaista perhettä, joka kertoi lähteneensä Lappiin lomalle kotimaansa kuumuutta pakoon. Kyseinen espanjalaisperhe ei ollut käynyt Suomessa koskaan aikaisemmin. Juuri tällaisissa tapauksissa myös turvallisuusasioissa hyvän ensivaikutelman saaminen matkailukohteesta, tässä tapauksessa Levistä ja koko Suomesta, on ensiarvoisen tärkeää, jotta sama perhe tulisi Leville joskus uudestaan.

Matkailun edistämisen peruslähtökohta Suomeen ja Lappiin suuntautuvan matkailun kannalta on matkailijoiden turvallisuuden tunteen aikaan saaminen. Laajan medianäkyvyyden saaneita onnettomuuksia on tapahtunut myös Lappissa (esim. Vojakkalan valjakkoturma), mutta siitä huolimatta Lappia pidetään hyvinkin turvallisena matkailukohteena. Suomea tai Lappia matkailun edistämisessä ei suoranaisesti markkinoida turvallisuuteen vedoten, vaan asia viestitetään korostamalla yritysten luotettavuutta, ammattitaitoa ja toimivaa infrastruktuuria. (Rovaniemen kaupunki 2008.) Myös Levillä yrittäjien yleinen kanta on ollut, että turvallisuusasioita ei mainosteta erikseen.

Havaintojeni mukaan matkailijat pitävät päivän selvänä sitä, että heidän lomakohteensa turvallisuusasiat ovat kunnossa ja sitten kun jotakin ikävää tapahtuu, niin se voi olla matkailijalle järkytys, kuten seuraavan lehtiartikkelin kaltaisissa tapauksissa, joka on yksi karuimpia esimerkkejä matkailun turvallisuuteen liittyen.

Mies kuoli Levillä kelkkaonnettomuudessa

Hieman yli 50-vuotias mies kuoli kahden moottorikelkan yhteenajossa Kittilässä Levillä torstaina puolenpäivän jälkeen.

Onnettomuus sattui tilanteessa, jossa kaksi vastakkaisiin suuntiin ajanutta moottorikelkkaa törmäsi toisiinsa kelkkareitillä. Lapin Kansan saamien tietojen mukaan törmäys oli niin raju, että molemmat kelkkailijat lensivät pois kelkkojensa päältä. Toinen miehistä menehtyi saamiinsa vammoihin. Toinen selvisi vähäisin vammoin.

Alkoholilla ei tiedetä olevan osuutta tapahtuneeseen. Peräpohjolan poliisi ja tutkintalautakunta selvittävät onnettomuutta.

Kuvio 10. "Mies kuoli Levillä kelkkaonnettomuudessa" (ks. Lapin Kansa 2010a)

Rovaniemen koulutus kuntayhtymän hallinnoimassa "Matkailun turvallisuuspassi"-hankkeessa vuosina 2005–2007 on analysoitu ja kartoitettu matkailijoiden turvallisuuteen liittyviä tekijöitä. Lämpileikkaavana riskinä matkailussa voidaan pitää kieli- ja kulttuurieroja. Matkailijoiden kohdalla suomenkieltä taitamattomina riskit ja onnettomuustilanteiden hallinta ovat haasteellisempia, vaikka matkailija kohtaa samat turvallisuusriskit kuin paikalliset asukkaat. Viestinnän järjestäminen ja onnistuminen onnettomuustilanteessa voi olla vaikeaa ja opasteiden sekä ohjeiden ymmärtäminen voi olla puutteellista. Kieli- ja kulttuurieroista johtuvat riskit koskettavat kaikkia niitä henkilöitä, jotka eivät puhu suomea. (Rovaniemen kaupunki 2008.) Esimerkiksi Kittilässä Levi-Instituutissa opiskelevat vaihto-oppilaat ja matkailualalla toimivat ulkomalaiset yrittäjät sekä työntekijät kuuluvat kyseiseen ryhmään.

Opasteita, tiedottamista ja ohjeita tulee kääntää vähintään englanninkielelle riskien vähentämiseksi (Rovaniemen kaupunki 2008). Levillä kaikki säännöt ja ohjeet etenkin turvallisuuteen liittyen pitäisi vaan saada kaikkien matkailijoiden tietoon - heidänkin, jotka asuvat loman ajan esimerkiksi ystäviensä luona. Matkailutiedottamisen tärkeä osa on matkailijoiden ohjeistaminen ja opastaminen talviseen pukeutumiseen ja liikkumiseen. Ohjelmapalveluyritysten henkilökunnan tulee olla siten koulutettua, että suorituspaikkoja ja ohjelmia muutetaan sää- ja luonto-olosuhteiden niin vaatiessa. Kaikki matkailijat eivät ole tottuneita luonnossa liikkujia ja eksyminen voi olla riskinä yksittäiselle matkailijalle. (Rovaniemen kaupunki 2008.) Esimerkiksi Levillä matkailija saattaa lähteä vaeltamaan alueelle, missä puhelimella on katvealueita ja näin ollen eksyessään ei saa heti apua. Ja avun saantia hidastaa sekin, jos ku-

kaan ei tiedä minne ja milloin matkailija on lähtenyt vaeltamaan. Siksi olisi aina tärkeää ilmoittaa jollekin missä käy ja milloin tulee takaisin.

Matkailijoiden kohtaamat turvallisuusriskit liittyvät heitä palvelevan henkilökunnan ammattitaitoon, heidän omaan käyttäytymiseensä sekä rakennetun ympäristön, luonnon ja infrastruktuurin aiheuttamiin riskeihin (Rovaniemen kaupunki 2008). Esimerkiksi matkailijat eivät aina ole osanneet varautua riittävin varustein ja vaatetuksin vaellusreissulle lähtiessään. Hiihdonopettajan työssäni taas usein huomasin, että talvipakkasilla ulkomaalaisten pukeutumisessa etenkin lasten kohdalla on suuria puutteita. Kerran opastin erästä brittiäitiä vauvansa pukemisessa. Äiti kantoi pää paljaana olevaa vauvaansa ulkona kovassa pakkasessa. Edellä kertomani uusavuttomuus ja tietämättömyys ovat edelleenkin ja todennäköisesti ohjeistuksesta huolimatta tulevat olemaan Levin turvallisuusriskejä myös tulevaisuudessa.

Ulkomaalaisille matkailijoille riskitekijöitä voivat olla etenkin luonto, rakennettu matkailuympäristö ja infrastruktuuri. Suurimmalle osalle ulkomaalaisista matkailijoista talviolosuhteet ovat tuntemattomat ja esimerkiksi heillä ei ole käsitystä kylmästä ja suojautumisesta kylmää vastaan. Pääsääntöisesti ohjelmapalveluyritysten asiakkaat saavat talviasut osallistuessaan talvisiin aktiviteetteihin, mutta kylmettyminen voi olla yksittäisten matkailijoiden vaarana. (Rovaniemen kaupunki 2008.)

Liukastumisista aiheutuneet vammat ovat matkailijoiden onnettomuuksina yleisimpiä, koska ulkomaalaiset matkailijat eivät ole tottuneet liukkauteen. Alueilla, missä matkailijat liikkuvat tulee kiinnittää erityisesti huomiota hiekoitukseen liukastumisien estämiseksi. (Rovaniemen kaupunki 2008.) Levillä erilaiset tapaturmat ja myös liukastumiset etenkin lumeen ja jäähän tottumattomien matkailijoiden keskuudessa tulevat olemaan aina jollakin tavoin riski. Ei mitenkään aina kaikkia portaita ja muitakaan matkailijoiden aktiivisessa käytössä olevia paikkoja tule hiekoitettua juuri sitä mukaa, kun ne jäätyvät, mutta siihen on kuitenkin pyrittävä. Ja on muistettava, että tapaturma ja myös iso sellainen voi saada alkunsa niinkin pienestä asiasta kuin kengän nauhojen sitomatta jättämisestä.

Laskettelussa, lumilautailussa ja moottorikelkkailussa on suurimmat riskit yksittäisistä talviaktiviteeteista. Talvisin Lapissa eniten onnettomuuksia tapahtuu juuri laskettelussa. Kesäisin riskit liittyvät lähinnä mönkijäajeluihin sekä muuhun luonnossa ja vesillä tapahtumaan liikkumiseen. (Rovaniemen kaupunki 2008.)

Luonnossa liikkumiseen liittyvien riskien vähentämiseksi tulee tiedottaa luonnossa liikkumisen periaatteista jo ennakkoon, laatia selkeät kartat ja opastaa reitit myös muilla kuin suomenkielellä. Laskettelussa laskettelijoiden valvontaan, rinnehuoltoon sekä laskettelijoiden opastukseen myös muilla kuin suomen kielellä tulee kiinnittää erityistä huomiota. (Rovaniemen kaupunki 2008.)

Myös liikenteen olosuhteista ja erilaisista ajokulttuureista johtuvat riskit liittyvät matkailuun etenkin talvisin. Matkailija voi omalla käytöksellään aiheuttaa riskin itsensä lisäksi häntä palvelevalle henkilökunnalle. Matkailijan usein rento lomafiilis voi ilmetä esimerkiksi ohjeista piittaamattomuutena ja välinpitämättömänä käytöksenä. Suoritettaessa haasteellisempia aktiviteetteja sosiaalinen paine voi ryhmissä liikuttaessa aiheuttaa vakaviakin riskejä, kun oma suorituskunto yliarvioidaan. (Rovaniemen kaupunki 2008.) Esimerkiksi moottorikelkkailussa ilman opasta ajavat ja ensimmäistä kertaa kelkkailevat matkailijat ovat mielestäni erittäin suuri riski - yksi saattaa innostua ajamaan lujaa ja toiset seuraavat perässä. Riskien otto voi pahimmassa tapauksessa johtaa sairauskohtaukseen (Rovaniemen kaupunki 2008) tai onnettomuuteen ja vakavaan loukkaantumiseen.

Suorituskunnon yliarvioimista yksilötasolla on tapahtunut Lapissa Levi mukaan lukien esimerkiksi silloin, kun lähdetään krapulassa tai päihtyneenä hiihtämään tai lähdetään selvin päin/humalassa/krapulassa hiihtämään omaan tasoon nähden liian kovaa tai liian pitkää matkaa. Kaikki eivät ilmeisesti ole tiedostaneet, että se on hengenvaarallista, koska osa krapulassa/päihtyneenä/kuntoonsa nähden liian pitkälle matkalle ja liian kovaa hiihtämään lähteneistä on kuollut ladulle. Siinä asiassa edes sairaanhoitohenkilökunnan ja viranomaisten tiedottaminen (esim. lehdissä olleet lääkärien haastattelut asiasta) eivät ole auttaneet, koska Lapissa latukuolemia tapah-

tuu edelleenkin ja vuosittain. Moni latukuolema tapahtuu myös selvin päin jonkun perussairauden tai ikääntyneisyyden johdosta.

Sesonkityöntekijöiden ja oppaiden koulutukseen, ohjeiden ja opastuksen selkeyttämiseen ja viestintään tulee kiinnittää huomiota riskien vähentämiseksi. Matkailun turvallisuuspassi - hankkeen toimesta sesonkityöntekijöiden koulutusmateriaaliksi on valmistunut ”Turisti turvassa” -lyhyt oppimäärä, joka on julkaistu sekä suomeksi että englanniksi. Kyseisessä julkaisussa käydään läpi mm. pelastus- ja tuoteturvallisuuslainsäädäntö, jotka ohjaavat matkailuyritysten turvallisuutta.

Yksi matkailijoiden turvallisuuden perustekijöistä on juuri sesonkityöntekijöiden ja vuokratyöläisten koulutus, jonka tulee tapahtua yhteistyössä yritysten, pelastuslaitoksen ja viranomaisten kanssa. Viranomaisten ja matkailualueorganisaatioiden yhteistyönä tulee kehittää esimerkiksi pelastuskarttoja. Koulutusmateriaaleja tulee tuottaa yritysten, oppilaitosten, järjestöjen ja viranomaisten yhteistyönä. (Rovaniemi 2008.)

Välttääkseen rutinoitumisesta johtuvan välinpitämättömyyden tulee matkailuyritysten vakinaista henkilökuntaa kouluttaa säännöllisesti. Kouluttamisen tulee tapahtua vertaisoppimisen menetelmällä, jossa samassa tilaisuudessa on mukana kuntien, yritysten, järjestöjen ja matkailualueiden edustajia sekä viranomaisia. Tämä lisää myös viranomais-yritys -yhteistyötä, jolla viranomaiset saavat tietoa yritysten reaalityönnästä. Yritysten velvollisuus on turvallisuusasiakirjan laatiminen. Kyseisessä asiakirjassa on laadittu turvallisuussuunnitelma, kirjattu henkilökunnan tehtävänjako, määritelty avunhätätämisyjärjestely ja arvioitu toiminnan riskejä. (Rovaniemen kaupunki 2008.)

Suorittamissani haastatteluissa tuli ilmi, että ainakin Levillä yritysturvallisuutta ja turvallisuusasiakirjoja pidetään tärkeinä ja turvallisuusasiakirjoja päivitetään yleisesti ottaen etenkin ohjelmapalveluyrityksissä säännöllisesti sekä henkilökunnan kouluttaminen on jatkuvaa muutamia yrityksiä lukuun ottamatta. Tekemieni haastattelujen perusteella voin todeta, että pelastussuunnitelman perehdyttämisessä henkilökunnalle on parantamisen varaa. Ongelmana

kouluttamisen suhteen Levillä on henkilökunnan suuri vaihtuvuus Levin sesonkiluonteisuudesta johtuen - juuri kun henkilökunta on oppinut ns. talon tavoille myös turvallisuusasioissa, niin sesonki ja työt loppuvat. Edelleen uusien ja uusien kouluttaminen turhauttaa varmasti myös yritysten johtoa. Mutta vuosi vuodelta Levin laajentumisen ja palvelujen lisääntymisen myötä vakituiset työntekijät ovat kuitenkin silmin nähden jonkin verran lisääntyneet.

Mielestäni tärkeää on myös erilaisten pelastusharjoitusten järjestäminen säännöllisesti ainakin vakituiselle henkilökunnalle. Joitakin Levin yrityksistä on yhä toivonut pelastusharjoituksia ja koulutuksia esimerkiksi vaarallisen henkilön kohtaamiseen liittyen. Tämä kertoo sen, että pelastusharjoituksia ja koulutuksia ei ole Levin alueella järjestetty riittävästi. Tilanne siltä osin on kuitenkin menossa parempaan suuntaan.

Matkailijoille sattuneilla onnettomuuksilla seuraukset voivat olla moninaiset. Kansainvälisessä mediassa matkailuun liittyviä onnettomuuksia seurataan tiiviisti. (Rovaniemen kaupunki 2008.) Esimerkiksi jokin iso Levillä tapahtunut onnettomuus, jossa on loukkaantuneita ulkomaalaisia matkailijoita, saattaa vaikuttaa koko Suomen imagoon turvallisena matkailumaana. Kuten aikaisemmin mainitsin, niin ihmiset kuitenkin ajan kuluessa ”unohtavat” tällaiset ikävät tapahtumat, mutta matkakohteen valintaan se saattaa silti vaikuttaa tulevaisuudessa. Matkailijoiden onnettomuuksilla on myös taloudellisia vaikutuksia kunnille/kaupungeille ja täten myös Kittilän kunnalle Levin ollessa kyseessä.

Lapin sairaanhoitopiiri hoitaa vuosittain matkailijoita, joilla ei ole matkavakuutusta, mistä johtuen sairaanhoitopiiri ei saa korvausta antamastaan hoidosta. Onnettomuuksilla ja sairastumisilla on matkailijoille luonnollisesti psykologisia seurauksia. Perustekijät matkailuturvallisuudessa ovat turvallinen infrastruktuuri, viranomaisille kuuluva lainsäädännön valvonta, yritysten ammattitaito ja vastuuntunto, opastus, koulutus sekä viestintä. (Rovaniemen kaupunki 2008.)

Selvää on, että suurten matkailijamäärien myötä turvallisuusriskit Levillä kasvavat ja turvallisuuteen myös tulevaisuudessa pitää panostaa sen mukaisesti. Henkilökunnan säännöllinen kouluttaminen turvallisuusasioissa, yritysturvallisuuteen (etenkin ohjelmapalveluyritykset) jatkuva panostaminen (esim. pelastussuunnitelmien ja turvallisuusasiakirjojen päivittäminen ja niiden perehdyttäminen henkilökunnalle) ja turvallisuusasioissa ajan tasalla pysyminen yhteiskunnan ja koko maailman tilaa seuraamalla on ehdottoman tärkeää. Alla on havainnollistava esimerkki Levin turvallisuuteen liittyen.

Tuntematon mies tunkeutui asuntoon Levillä

KITTILÄ Tuntematon mies tunkeutui asuntoon Kittilän Levillä sunnuntain vastaisena yönä kello 3 jälkeen. Mies meni asuntoon rikkomansa ikkunan kautta, sotki paikkoja, törmäsi asunnon omistajaan ja yritti lyödä tätä siinä kuitenkaan onnistumatta. Poliisi toimitti miehen putkaan. Tapausta tutkitaan kotirauhan rikkomisena, vahingontekona ja lievänä pahoinpitelynä.

Kuvio 11. Lehtiartikkeli ”Tuntematon mies tunkeutui asuntoon Levillä” (ks. Lapin Kansa 2010b)

Heti kyseisen artikkelin luettuani kritisoin ääneen tiedotustapaa asiassa. Mielestäni kyseiseen lehtijuttuun olisi voinut laittaa oliko kyse paikkakuntalaisesta vai matkailijasta. Lisäksi olisi ollut hyvä laittaa maininta, että poliisi pitää tapahtumaa yksittäistapauksena/harvinaisena tapauksena, koska tietojeni mukaan tuollaista tapahtuu Levillä todella harvoin. Se on yksi esimerkki siitä miten turvattomuutta saadaan lietsottua sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden, etenkin ikä-ihmisten keskuudessa. Levin ja koko Kittilän imagon kannalta turvallisuuteen liittyvien lehtijuttujen kirjoittamisessa pitäisi mielestäni käyttää nykyistä enemmän harkintaa. Toki toisinaan kyseisten tiedotteiden takana on myös lehdistö, joka on saattanut muokata poliisin antamaa tietoa. Kyseinen lehtiartikkeli laittaa minut miettimään myös sitä, että mitä jos tilanne olisikin mennyt vakavammaksi ja lähin partio olisi ollut vaikka Kolarissa? Täten avun saanti olisi kestänyt kauan.

Aikaisemmin tässä työssäni mainitsin poliisin välillä pitkistä odotusajoista ja poliisin välimatkoista. Joskus asiakkaalle tuo odottaminen voi koitua kohtalokkaaksi. Mutta kuten aikaisemmin myös mainitsin niin pitkät välimatkat tulevat olemaan Levin aluettakin koskien poliisille ikuinen ongelma, mutta siihen mielestäni melko paljon ainakin sesonkiaikoja ajatellen auttaisi, että Leville tulisi oma poliisiasema ja Leville olisi lisäksi hyvä saada sesonkiajoiksi ns. oma kyläpoliisipartio, joka hoitaisi ensisijaisesti Levin hälytykset. On muistettava se, että etelästä tulevat matkailijat eivät ole poliisia tarvitessaan tottuneet odottelemaan poliisia kovin kauaa. Sama koskee tietenkin myös sairaankuljetusta sekä palo- ja pelastustoimea.

Mielestäni nykyäänkin Levin suurimpia ja pahimpia turvallisuusriskejä alkoholin, huumeitten ja muiden päihteiden käyttäjien jälkeen ovat juuri poliisien ja sairaankuljetuksen sekä palo- ja pelastustoimen välillä pitkät odotusajat sekä Levin ns. aukolliset tilat, kun poliiseja ei ole edes paikkakunnalla. Vuorottelu lääkäripäivystyksissä on myös suuri turvallisuusriski sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden kannalta kiireellisissä tehohoitoa vaativissa tapauksissa. Lähin paikka, missä tehohoitoa annetaan, on Rovaniemellä ja se on keskussairaala. Yksityislääkäripalvelut ovat tulleet täydentämään julkisen terveydenhoidon aukkoja. Esimerkiksi Ylläksellä yksityinen lääkäriasema tarjoaa dialyysihoitoa, joka on dialyysihoitoa tarvitsevien matkailijoiden mukaan lisännyt turvallisuutta ja erityisesti matkailun laatua olennaisesti. Ei tarvitse ajaa enää Rovaniemelle dialyysiin kesken lomamatkan.

Levin tulevaisuuden ja matkailijamäärien kasvun kannalta turvallisuuteen panostaminen sekä poikkeusoloihin (tulva, ilmaston muutos), suuronnettomuuksiin (esimerkiksi bussi- tai lento-onnettomuus) ja elinkeinonkasvuun kaikin mahdollisin tavoin varautuminen on mielestäni erittäin tärkeää. Valmiudet täytyy olla myös mahdollisiin sähkö- ja vesikatkoksiin. Säännölliset harjoitukset henkilökunnan, viranomaisten ja järjestöjen kanssa yhteistyössä ovat ehdottoman tärkeitä kyseisten tilanteiden varalta.

Ongelmana Levillä ovat yritykset, joiden olemassaoloa ei tiedetä, koska kaikki eivät tee terveydensuojeluviranomaiselle ilmoitusta elinkeinon harjoittami-

sen aloittamisesta. Tuoteturvallisuuslain mukaan toiminnanharjoittaja, joka tarjoaa palvelun kuluttajalle, vastaa palvelun turvallisuudesta. Tämä koskee myös vuokraus- ja alihankintatoimintaa. Käytettäessä alihankintapalveluja tulee toiminnanharjoittajan varmistaa kokonaispalvelun turvallisuus. Samoin tulee varmistaa alihankintaketjussa tiedon kulun toimivuus. Alihankintapalveluita koskevat samat turvallisuusvaatimukset kuin pääasiallista toiminnanharjoittajaa. (Seppälä 2010.)

Matkailukeskuksen, tässä tapauksessa Levin ollessa kyseessä myös hyvän hengen säilyttäminen ja luominen sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden keskuudessa ovat myös tärkeä osa turvallisuutta. On muistettava, että Levillä hyvä ja iloinen asiakaspalvelu matkailijoiden kannalta on erittäin tärkeää, että matkailijat viihtyvät Levillä. Matkailija voi jopa provosoitua henkilökunnan ikävää käytöksestä, mikä täten pahimmassa tapauksessa saattaa vaarantaa koko henkilökunnan ja muiden matkailijoiden turvallisuuden. Yksikin työntekijä ikävällä käytöksellään voi saada aikaan sen, että suuri osa matkailijoista jää tulematta Leville tulevaisuudessa. On muistettava, että huono palaute saavuttaa ihmiset paremmin ja nopeammin kuin hyvä palaute.

Hyvin palveltu asiakas on mielestäni parasta alueen, tässä tapauksessa Levin markkinointia. Huonosti palvelulla asiakkaalla saattaa olla Leville tärkeitä verkostoja ympärillään, joten tappiot voivat sitä kautta tulla Leville suureksiakin. Esimerkkinä ”Levillä elämä on ihan hullua eikä turvallisuusasioista välitetä pätkääkään”-viestin kiiriminen maailmalle olisi erittäin ikävää. Tiedossani ei kuitenkaan ole, että tällaista näin negatiivista kuvaa Levistä olisi Suomessa tai muualla maailmassa, päinvastoin. On pidettävä mielessä, että myös turvallisuus on osa laatua.

8.2 Rinneturvallisuus ja rinteiden turvallisuusriskit

Tekemieni haastattelujen ja muun kartoituksen perusteella rinteessä ainoina turvallisuusriskeinä tällä hetkellä ovat kokemattomat ja päihtyneet laskettelijat. Täältä osin kyseiset turvallisuusriskit ovat vähäisempiä kuin aikaisempina vuosina, koska Ski Patrol -toiminta on aloitettu myös Levillä.

Päihtyneet laskettelijat tulevat kuitenkin olemaan myös tulevaisuudessa enemmän tai vähemmän turvallisuusriski Levin juomakulttuurista ja ns. afterski-meiningistä johtuen. Ensi kertaa rinnekulttuuriin tutustuvat matkailijat voivat myös ymmärrettävästi aiheuttaa vaaratilanteita rinteissä. Kokemattomien, ennen kaikkea ensikertalaisten laskijoiden rinteeseen menoa ei voida myöskään täysin kontrolloida ja kokemattomuuden huomaa vasta laskutyylissä ja joissakin tapauksessa hissiin mentäessä, jolloin asiakasta henkilökunnan toimesta opastetaan ja ohjataan heidän tasonsa edellyttämille rinteille.

Selvitykseni mukaan (mm. haastattelut) Levillä rinneturvallisuuteen on panostettu entistä enemmän (muun muassa Ski Patrol), mutta siitä huolimatta henkilökunta on toivottamassa tilanteessa, koska millään ei kaikkia laskijoita voida valvoa ja Levin matkailijoiden juomakulttuurista johtuen rinteessä tapahtuu aina humalassa laskemista. Usein laskettelijat menevät selvin päin yhden nousun hissillä ylös "afterskihin", nauttivat siellä alkoholijuomia usean tunnin ajan ja sitten se yksi lasku humalassa "afterskistä" alas voi olla kohtalokas ja aiheuttaa vahinkoa itsensä lisäksi myös muille lasketteliijoille. Humalaisten laskettelijoiden vähentämiseksi "Afterskin" loputtua pitäisi kaikki laskemaan lähtevät puhalluttaa ja sekään ei vielä auta, kun osalla on repussa omat "eväät", joita sitten rinteessä nauttivat. Eli kyllä rinneturvallisuuden parantaminen lähtee ennen kaikkea ihmisten asenteista.

Myös viime vuosina rinteissä peräänajoja on sattunut päivittäin. Loukkaantuneista osa on paikattu SPR-asemalla ja osa on viety terveyskeskukseen. Onnettomuuksien aiheuttajat ovat useissa tapauksissa jatkaneet laskettelua ja heitä ei ole saatu koskaan kiinni, koska rinteiden henkilökunta ei saa kysyä laskettelijoiden henkilöllisyyksiä. Huomio on usein keskitetty vain potilaan pelastamiseen, joka onkin tietysti oikea menettelytapa. Onnettomuuksien aiheuttamisissa riitaisissa vakuustapauksissa tutkinnan aloitusvaiheessa usein matkailijat ovat jo kotona. (Iivari 2010a.) Omien kokemusteni sekä paikkakuntalaisilta ja matkailijoilta saamani informaation perusteella yhdyin edelliseen.

Levin rinteiden henkilökunnan aktiivinen puuttuminen ei siis poista kaikkia humalaisia laskettelijoita rinteestä. Ongelmana on myös se, että rinnehenkilökunta ei saa puhalluttaa laskettelijoita.

Levin rinteiden (Oy Levi Ski Resort Ltd) turvallisuuspäällikkö Pekka Rajalan (Rajala 2010) mukaan heillä on ensiapupäivystyksessä omassa henkilökunnassa vähintään kaksi terveydenhuollon ammattilaista töissä joka päivä rinteiden ollessa auki. Lisäksi Suomen Punaisella Ristillä on laskettelevia rinnepäivystäjiä päivittäin. Hiihtokeskuksella on kaksi ensiapukelkkaa, jotka sijaitsevat Etu- ja Etelärinteillä. Viime vuonna Levin rinteissä loukkaantui 580 laskettelijaa, joista 180 lähti jatkohoitoon joko ambulanssilla, taksilla tai omalla autolla. (Rajala 2010.)

Rajala on seurannut rinnetapaturmia vuodesta 1992 lähtien, minkä perusteella toteaa, että hänen tietoonsa tulleita humalaisten aiheuttamia rinnetapaturmia tai rinnetapaturmiin osallistuneiden humalaisten tapauksia on ollut kaksi tapausta. Rinteessä tapahtuneissa onnettomuuksissa loukkaantuneista jatkohoitoon menevät on ilmoitettu terveystarkastajalle. (Rajala 2010.) Osa Levin laskettelijoista on kokenut ongelmana huonon opastuksen ensiapuasemalle.

Myöhemmin tässä työssäni käyn läpi toimenpide-ehdotukset niin rinneturvallisuuden kuin muunkin turvallisuuden parantamiseksi.

8.3 Liikenneturvallisuus ja liikenteen turvallisuusriskit

Liikenneturvallisuutta olenkin jo käsitellyt tässä työssäni eri asiayhteyksissä. Tekemieni haastattelujen, omien kokemusteni sekä kartoitukseni perusteella voisin yleisesti todeta, että Levillä liikenneturvallisuuteen panostetaan koko ajan ja siihen toivotaan panostusta myös tulevaisuudessa. Mutta panostuksesta huolimatta erään luotettavan viranomaislähteen mukaan parannusta Levin liikenneturvallisuudessa ei ole tapahtunut, vaikka on tehty uusia kevyenliikenteenväyliä ja erilaisia tiejärjestelyitä sekä alennettu nopeusrajoituksia (esim. Ounasjoentiellä Hillarova-Sirkka 80 km/h → 60 km/h). Mielestäni lii-

kenneturvallisuus on kuitenkin osittain parantunut (liikennejärjestelyt Levin alueella).

Kuten aikaisemmin mainitsin niin matkailijoitten, etenkin ulkomaalaisten liikennekäyttäytyminen aiheuttaa vaaratilanteita ja onnettomuuksia erilaisista ajokulttuureista johtuen. Voi olla, että matkailijan kotimaassa ei ole totuttu talvisiin olosuhteisiin, kun lunta ei saata tulla ollenkaan tai muuten liikennesäännöt poikkeavat huomattavasti oman paikkakunnan säännöistä ja liikenneopasteita ei ymmärretä ollenkaan.

Lisäksi nykyisiä turvallisuusriskejä Levin liikenteessä ovat edelleenkin ratti-juopot ja nuoret kaaharit. Nuorten ja etenkin vasta ajokortin saaneiden kohdalla ajetaan rallia ja testataan autojen nopeuksia. Tämä etenkin kesäaikana on lohduton näky ja rallinajo on usein päättynyt ulos ajoon. Vastaavia ympäri Suomen tapahtuvia esimerkkejä on saanut lukea lehdistä tuon tuostakin ja useat niistä ovat päättyneet ikävästi. On myös nuoria, joilla ei ole rahaa ostaa eivätkä vanhemmat osta uusia renkaita sakkorenkaiden tilalle ja näin ollen renkaiden huono kuntokin on usein runsaan ylinopeuden lisäksi osasyynä onnettomuuteen.

Lisäksi talvisin moottorikelkkailu (myös Levin keskustassa) ja kesäisin kelkkareiteillä mönkijöillä ja maastomoottoripyörillä ajelu ovat edelleenkin suuria turvallisuusriskejä, kuten aikaisemmin tässä työssä eri asiayhteyksissä olen maininnut.

Mielestäni kokemattomuus tulee olemaan suurin turvallisuusriski moottorikelkkailussa ja mönkijäajelussa niin kauan kuin kyseiset ajoneuvot luovutetaan kokemattomalle matkailijalle tai paikkakuntalaisille. Kyseiset ajoneuvot vaatisivat mielestäni kunnan koulutuksen ja ensikertalaiselle ohjelmalveluyrityksestä tai muusta vuokraamosta kyseisen ajoneuvon vuokraavalle riittävän hyvää koulutusta ei edelleenkään anneta. Mielestäni siihen asiaan pitäisi tulla muutos välittömästi. Kyseessä on kuitenkin kaikkien matkailijoiden ja paikkakuntalaisten turvallisuus. Asiaa voisi verrata siihen, että ajokortittomal-

le autokoulun käymättömälle annetaan auto. On muistettava, että moottorikelkka ja mönkijä voivat olla samanlaisia ”tappovälineitä” kuin autokin.

Kytövuoren (Kytövuori 2010) kirjoittaman lehtiartikkelin mukaan tulevaisuudessa Leville saatetaan toteuttaa yhteinen ajoharjoittelurata. ”Ajoharjoitteluradalla etenkin kokemattomat kuljettajat saisivat tärkeää kokemusta ja tuntumaa moottorikelkan käsittelyyn ennen reiteille lähtöä”, toteaa Kittilän poliisiaseman komisario Veijo Anunti kyseisessä artikkelissa. (Kytövuori 2010, 39.)

Valistuksesta huolimatta moottorikelkkailua tapahtuu yhä kevyenliikenteen väylillä ja ajoteillä sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden toimesta. Viime talvena omalla kotitielläni viisi nuorta ajoi ajotiellä pimeässä kelkoilla rinnakkain niin paljon kuin ”hanasta” irtosi. Mitä jos auto tai kävelijä olisi tullut vastaan? Sesonkiaikoina Levillä moottorikelkkailu näyttää usein ns. villin lännen meiningiltä.

Matkailukeskuksien erilaiset sesongit on tutkimuksin todettu näkyvän liikenneonnettomuuksissa (Ramboll Finland Oy 2009). Pelastustiet ja muut pelastustoimen vaatimat kulkureitit eivät ole aina vapaina ja joskus niillä on autoja tiellä, kun pelastusviranomaiset kyseisiä kulkureittejä tarvitsevat. Esimerkkinä Levillä on tiheään rakennettu Levin tori, missä usein itsekkin olen nähnyt pelastusteillä autoja. Tilanne on nykyään ainakin jonkin verran parantunut, kun käyttöön on otettu pysäköintivirhemaksut ja poliisi on resurssiensa sallimissa puitteissa lisännyt valvontaa kyseisellä alueella.

Ramboll Finland Oy on kartoittanut matkailijoiden liikenneturvallisuutta omalla projektinaan, joka toteutettiin Levin, Ylläksen ja Saariselän matkailualueilla. Kyseisessä hankkeessa on selvitetty liikennekulttuurin ongelmia, liikenteessä olevia ongelmakohtia ja yritysten turvallisuussuunnittelua. Hankeen tavoitteena oli kartoittaa ongelmat ja laatia ongelma-analyysin pohjalta niin kunnille kuin sidosryhmistä poliisille, Tiehallinnolle ja Liikenneturvalle suositus liikenneturvallisuustyölle. Liikenneturvallisuuteen liittyen myös yritysten oman toiminnan ohjeistamiseksi laadittiin toimenpidesuositukset erityyppisten

yrietyksien turvallisuussuunnittelulle. Hankkeessa myös käytiin läpi tilastoinnin puutteita onnettomuuksissa ja vuoropuhelun kehittämistä viranomaistahojen ja matkailuyritysten välillä. (Ramboll Finland Oy 2009.)

Hanke nosti esiin lukuisia ongelmia, jotka kertoivat myös yritysten tonttien liikennejärjestelyjen puutteista Levillä. Tyypillisistä matkailijoille tapahtuneista liikenneonnettomuuksista keskusteltiin hankkeen koulutustilaisuuksissa, joiden ryhmätöissä mietittiin 10 käskyä autoilijoille:

”1) Riittävän pitkät yöunet

2) Ajoaikaa varattava riittävästi - yllätyksiä tulee matkalla

3) Kuorma kiinnitetty oikein

4) Ruokailu ja veren sokeri kuntoon

5) Turvavyöt käytössä

6) Oikeat tilannenopeudet - ei ylinopeutta

7) Riittävästi taukoja matkan varrella

8) Ei tarpeettomia riskejä esim. ohituksia

9) Seuraa keli- ja säätietoja -tienpitäjä toimii joskus viiveellä

10) Ei ajovireyttä lääkkeillä tai päihteillä.” (Ramboll Finland Oy 2010.)

Käskyistä puuttuu mielestäni erittäin tärkeä kohta; tarkista ajoneuvosi kunto ennen liikkeelle lähtöä (etenkin renkaat ja niiden ilmanpaineet, öljyt jne.). Kyseisessä hankkeessa Ramboll Finland Oy kartoitti vuosina 1998 -2007 tapahtuneet liikenneonnettomuudet. Tuolloin Kittilässä, Inariin ja Kolariin verrattuna, tapahtui eniten liikenneonnettomuuksia (yhteensä 309 onnettomuutta.)Kyseisen tilaston mukaan Kittilässä tapahtui vuosittain keskimäärin 31 onnettomuutta, joista neljännes johti henkilövahinkoon. (Ramboll Finland Oy 2009.)

Kyseisestä kolmesta kunnasta Kittilässä tutkitulla aikajaksolla tapahtui myös eniten kuolemaan johtaneita onnettomuuksia kokonaisuonnettomuusmäärään suhteutettuna (3,6 %). Kittilässä selvästi eniten onnettomuuksia sattui talvella marras- maaliskuun aikana. Talvikuukausien lisäksi myös syksyllä Kittilässä tapahtui henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Kittilän osalta onnettomuuksissa näkyi hiihtokausi. Kittilässä eniten liikenneonnettomuuksia ta-

pahtui torstain ja lauantain välisenä aikana. Eniten henkilövahinkoja kaikissa kolmessa kunnassa tapahtui loppuviikosta tai viikonloppuna, mutta kuolemantapaukset jakaantuivat Kolaria lukuun ottamatta varsin tasaisesti koko viikolle. Suurin osa onnettomuuksista tapahtui puolen päivän ja alkuillan välisenä aikana. Kello 14 -17 välisenä aikana tapahtui eniten onnettomuuksia.(Ramboll Finland Oy 2009.)

Kittilässä selvästi suurin (noin kolmannes onnettomuuksista) onnettomuusluokka oli yksittäisonnettomuus. Kyseisellä aikajaksolla Kittilä erottui Kolarista ja Inarista myös muun muassa kohtaamisonnettomuuksissa, joita Kittilässä oli noin 15 prosenttia kaikista onnettomuuksista. Kittilässä oli myös eniten peräänajo, risteämis- ja kääntymisonnettomuuksia. Kittilässä onnettomuuksissa osallisina eniten oli alkoholin vaikutuksen alaisena ajajia (15 % onnettomuushetkellä). Kittilässä tapahtuneissa onnettomuuksissa kartoituksen mukaan oli myös eniten kortittomia kuljettajia. Tämä on hyvä huomioida kuntien ja poliisin liikenneturvallisuustyössä. (Ramboll Finland Oy 2009.)

Poroja jää vuosittain autojen alle noin 4000. Porokolareissa henkilövahinkoja tulee vähän, mutta ajoneuvoihin tulee vaurioita lähes poikkeuksetta. Kyseisessä tutkimuksessa Levillä liikenneturvallisuutta vaarantavana tekijänä pidettiin huonoja näkemiä Rakkavaarantiellä. Levin ympärystiellä puolestaan pidettiin riskinä tien kapeutta, raskasta liikennettä sekä ylinopeuksia. Kittilä-Sirkka-tieosuudella riskinä pidettiin kevyen liikenteen väylän puute (Ramboll Finland Oy 2009.)

Ramboll Finland Oy:n tutkimuksessa kyseisissä kunnissa ongelmina ja riskinä koettiin muun muassa vaaralliset moottorikelkka- tai hiihtoreittien teiden ylityspaikat sekä teiden kunnossapidon taso ja kevyenliikenteen väylien puute. Talvisin lumikinokset ja kesäisin kasvillisuus koettiin liikenneturvallisuutta heikentäväksi tekijäksi.(Ramboll Finland Oy 2009.) Huonot näkemät (esimerkiksi ravintola Hullu Poro - Rakkavaarantie -risteys) sekä kyseiset Levin ympärystietä koskevat turvallisuusriskit sekä toisinaan talvisin myös lumikinokset risteyksissä ja reittien teiden ylitykset ovat Levillä turvallisuusriskejä edelleenkin ottaen vielä huomioon teillä liikkuvan kevyen liikenteen.

Kyseisissä kunnissa suurimmiksi liikennekäyttäytymisongelmiksi koettiin liikenneolojen huono tuntemus ja muista tienkäyttäjistä ja liikennesäännöistä piittaamattomuus. Onnettomuuksia ja ns. ”läheltä piti” -tilanteita tapahtuu, koska tien liukkautta ja poroja ei osata ennakoida. Tämä yhdistettynä piittaamattomuuteen ja päihtyneenä ajamiseen aiheuttaa usein vaaratilanteita. Tutkimukseen vastanneiden mielestä suurin ongelma liikenteessä löytyy ratin ja penkin välistä. (Ramboll Finland Oy 2009.)

Moottorikelkkaonnettomuuksissa kuolleiden määrä koko Suomessa on pysynyt samansuuruisena 2000-luvun ajan, jolloin kuolleiden määrä on ollut keskimäärin 12 henkilöä/vuosi. Moottorikelkkailun saavuttaman suosion myötä kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrässä ei ole tapahtunut suuria muutoksia (vuonna 1997 2,4 kuollutta/10.000 kelkkaa ja vuonna 2007 0,7 kuollutta/10.000 kelkkaa). Moottorikelkkaonnettomuuksissa kuolleiden keski-ikä on 2000-luvun aikana ollut 40–49 vuoden välillä. Melkein kaikki henkilövahinkoon johtaneet, Itä- ja Pohjois-Suomeen keskittyneet, onnettomuudet ovat tapahtuneet vapaa-aikana. (Ramboll Finland Oy 2009.)

Mönkijäonnettomuuksissa kuolee useita ihmisiä vuosittain. Mönkijöiden määrän voimakas kasvu ja aikaisemmat, muualta saadut kokemukset ennakoivat onnettomuuksien määrän kasvua edelleen. Mönkijöitten rekisteröiminen mo-niin ajoneuvoluokkiin aiheuttaa sen, että onnettomuuksien määrästä ei ole yhtenevää tilastointia. Onnettomuustutkintalautakuntaraporttien mukaan vuonna 2007 mönkijäonnettomuuksissa kuoli 7 henkilöä. Mönkijäliikenteessä riskitekijöitä ovat muun muassa alkoholi, lapset kuljettajana, liian suuri tilan-nopeus - mönkijän kaatuminen, kypärän käyttämättä jättäminen ja koke-mattomuus. Mönkijät ovat ohjelmapalveluiden kasvava osuus. (Ramboll Fin-land oy 2009.)

Työssäni on tullut ilmi, että liikenneturvallisuuteen liittyvät turvallisuusriskit johtuvat paljolti ihmisten asenneongelmista ja ennen kaikkea välinpitämättö-mydestä - ei ajatella muita kuin itseään ja ei siinä kyllä ajatella edes itseään,

jos päihtyneenä hypätään autonrattiin tai jos ajetaan kuin ”pääton kana”, niin kuin Levillä nykyäänkin valitettavan paljon tapahtuu.

Ulkomaalaisten kohdalla liikennesääntöjen laiminlyönti voi johtua myös tietämättömyydestä ja/tai kieliongelmistä sekä ajoteillä että kelkkailureiteillä, minkä olen töissä todennut. Etenkin venäläisten joulusesongin aikaan Levillä saa todella varoa itsekin ajaessaan, kun venäläiset ajavat miten sattuvat. Sama ongelma toistuu vuosittain. Mitä sille ongelmalle voitaisiin tehdä? Olisiko paikallaan jakaa venäläisille matkanjärjestäjille venäläistä opusta Suomen liikennesäännöistä vai auttaisiko se? Epäilen. Levillä vastaavanlaisia liikenneturvallisuuteen liittyviä ikäviä esimerkkejä olen saanut havaita useita vuosien varrella. Eräs mieleenpainuvimmista kokemuksistani liikenneturvallisuuteen liittyen on se, kun viime keväänä näin aikuisen miehen ajavan moottorikelkkareitillä ja ylittävän tien moottorikelkalla kaksi pientä lasta kyydissään ja miehellä itsellään oli kypärä, mutta lapsilla ei.

Liikenneturvallisuusriskinä Levin alueellakin pidän edelleen sitä, että liian myöhään muutetaan kesänopeudet talvinopeuksiin. Esimerkiksi tänäkin syksynä olisi ollut hyvä muuttaa kesänopeusrajoitukset talven rajoituksiin jo ensi lumen tullessa. Ensi lumen tultua tiet ovat usein kuten tänäkin syksynä liukkaat ja tuolloin vielä etenkin kesärenkailla ajavat autoilijat vaarantavat sekä oman että toisten hengen.

Levillä teiden kunnossapito ei mielestäni vielääkään vastaa matkailijoiden ja paikkakuntalaisten odotuksia; liukkailla keleillä liikenteeltään vilkkaita teitä on usein hiekoittamatta. Esimerkiksi Levillä vilkas Ounasjoentie on ollut talvella tämä talvi mukaan lukien usein hiekoittamatta ja täten ulosajojakin kyseisellä tiellä on tapahtunut yllättävän paljon - myös omassa risteyksessäni Ounasjoenttiellä useita. Matkailijoiden ja paikkakuntalaisten odotuksiin myös teiden kunnossapidon suhteen pitäisi pystyä vastaamaan. Tienkäyttäjiä varten on olemassa palautenumero, mihin voi ilmoittaa esimerkiksi hiekoituksen puuttumisesta. Seuraavalla sivulla on kyseinen palautenumero ja tärkeää infoa palautenumeroon liittyen.

”Tienkäyttäjän linja

Tielläliikkuja tietää parhaiten, missä kunnossa tie on. Ilmoita liikennettä hankaloittavista seikoista vaivattomasti tienkäyttäjän linjalle 0200 2100. Puhelu maksaa vain paikallis- tai matkapuhelun verran, ja helpottaa takuulla omaa ja muiden tiellä liikkuvien matkaa.



Miten toimin?

Tienkäyttäjän linja palvelee numerossa 0200 2100, 24 tuntia vuorokaudessa vuoden jokaisena päivänä. Soittaessasi linjalle kerro missä ja mitä on tapahtunut sekä minkälaista haittaa siitä aiheutuu liikenteelle. Tyypillinen puhelu koskee tienkäyttäjän havaitsemaa ongelmaa tiestössä tai liikenteen sujuvuudessa.

Kenelle tieto välittyy?

Tienkäyttäjän linjalle ilmoitetut matkantekoa haittaavat häiriöt välitetään suoraan tietä hoitaville urakoitsijoille. Tarvittaessa tieto välitetään myös muille viranomaisille. Liikkumista vaarantavat ja merkittävästi haittaavat puutteet korjataan heti.

Liikennekeskus puolestaan tiedottaa tieolosuhteista radion ja muiden joukkotiedotusvälineiden välityksellä. Ajantasaista tietoa tieoloista löydät Teksti-TV:n sivuilta 410 - 416 sekä Liikenneviraston Internet-sivuilla osoitteesta www.liikennevirasto.fi/alk. ”

Kuvio12. Tienkäyttäjän linja ja toimintaohjeet (ks. Liikennevirasto 2010)

Lisäksi katuvalaistuksen puuttuminen joiltakin tieosuuksilta Levillä katuvalojen lamppujen palettua on vaarantanut liikenneturvallisuutta etenkin yöaikoina, kun esimerkiksi humalaiset liikkuvat pitkin teitä. Näin ollen palaneet lamput olisi aina erittäin tärkeää vaihtaa viipymättä.

Liikenneturvallisuudessa riskinä ovat myös koululaiset, joilla ei ole heijastinta eikä heijastinliiviä. Mielestäni heijastinliivi on heijastinta parempi ja näkyvämpi vaihtoehto tekemieni havaintojen (esimerkiksi Ounasjoentie öisin ja päivisin) perusteella. Ikäväkseni täytyy todeta, että monelta lapselta heijastimet ja heijastinliivi puuttuvat. Heijastinliiviä jokaisella ns. kevyellä liikenteellä, etenkin lapsilla olisi hyvä pitää myös päivisin näkyvyyden lisäämiseksi. Tässä asiassa lasten ja nuorten osalta perään kuulutan vanhempien ja koulun vastuuta asiassa poliisin roolia unohtamatta.

Liikenneturvallisuuteen liittyen, esimerkkinä aikaisemmin mainitsemastani avun odottamisesta poliisilta, voisin kertoa viime talvena kotini risteyksessä

tapahtuneen ulosajon: naishenkilö ajoi autonsa humalassa ulos tieltä, pakasta oli -37 astetta ja lähin partio oli Kolarissa. Onneksi naapurini tuli kaveriksi paikalle ja odotin kyseisen naisen kanssa naapurin autossa poliisipartiota, joka saapui noin kahden tunnin kuluttua soitostani ja otti naisen mukansa. Ja tiedän, että se ei ollut ainoa vastaava tapaus, kun poliisia on Levillä odotettu. Kyseisessäkin tapauksessa niin kuin seuraavan lehtiartikkelin kaltaisessa tapauksessa Levin kyläpartio olisi aina paikallaan.

Auto suistui ojaan Kittilässä - kuljettaja puhalsi 3,0 promillea

Tiistai 12.10.2010 klo 10.24

Päihtynyt kuljettaja poimittiin ojasta Kittilässä.

Hätäkeskus sai eilen ilmoituksen juuri ennen puoltapäivää ojaan suistuneesta autosta Kittilän Levillä. Poliisi tapasi paikan päällä auton omistajan, joka oli ollut yksin liikkeellä.

Poliisin suorittama puhalluskoe näytti lähes 3,0 promillen lukemia.

Kuljettaja käytettiin Kittilän terveyskeskuksessa verikokeessa tarkemman verenalkoholipitoisuuden määrittämiseksi. Poliisi määräsi kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon.

Kuvio 13. Lehtiartikkeli ”Auto suistui ojaan Kittilässä - kuljettaja puhalsi 3,0 promillea” (ks. Ilta-Sanomat 2010)

Levillä vastaavissa rattijuoppojen ojaanajotapauksissa kuljettaja usein ehtii paeta paikalta ennen poliisin tuloa paikalle. Tässä tapauksessa kuljettaja jäi onneksi kiinni. Levin oma partio olisi tarpeellinen myös rattijuopumusten ennaltaehkäisyssä ja kiinnijäämisriski suurensi huomattavasti.

Soitettuani kerran hätäkeskukseen havaitessani Levillä kahden selvästi päihtyneen autoilijan lähtevän liikenteeseen, sain hätäkeskuksesta vastauksen, että ei ole kuin yksi partio ja täten partio voi ottaa vain yhden rattijuopon. Silloin ajattelin, että onpa oikeata villin lännen meininkiä. Tietojeni mukaan myös paikallisten kynnyks ilmoittaa rattijuopoista poliisille on noussut poliisin välillä huonosta saatavuudesta johtuen ja resurssien vähyydestä johtuen. Ilmankos Levillä ajellaan niin paljon humalassa.

Suurena turvallisuusriskinä Levillä rattijuopumuksiin liittyen pidän edelleen myös sitä, että hotellien huoneenluovutus on klo 12. Kuinka moni aamulla vähintään neljään asti ravintolassa alkoholijuomia nauttinut jaksaa odottaa

kotimatalle lähtöään niin kauan, että on ajokunnossa. Osa lähtee ajamaan heti huoneen luovutettuaan luullen olevansa ajokunnossa, kunnes jää kiinni rattijuopumuksesta tai sitten kiinni jäämättä ajelee humalassa pitkän matkan, jopa kotiinsa saakka. Rattijuopot ovat todella suuri riski sekä itselleen että muille tiellä liikkujille. Kauhistuttaa ajatella, että rattijuoppo ajaa vaikka Levi-Rovaniemi - välin jäämättä kiinni - kuinka monta vaaratilannetta hän matkalla aiheuttaa? Saattaa hän aiheuttaa vakavankin onnettomuuden.

Turvallisuussuunnittelun myötä liikenneturvallisuuteen on Levillä ja koko Kittilässä alettu panostaa yhä enemmän, mutta kuten aikaisemmin työssäni on ilmennyt, niin ainakaan vielä liikenneturvallisuuteen panostaminen ei ole saavuttanut toivottua tulosta.

8.4 Majoitus- ja ravitsemispalveluiden turvallisuus sekä majoitus- ja ravitsemispalveluiden turvallisuusriskit

Itse ravintola-alalla ja monipuolisesti turvallisuusosalalla työskennelleenä olen kiinnittänyt Levillä majoitus- ja ravitsemispalveluiden turvallisuuteen jatkuvasti huomiota.

Alkoholi on matkailussa yksi suurimpia turvallisuusriskien aiheuttajia ja sen käyttäjät suurimpia turvallisuusriskejä (esimerkiksi rattijuopot ja häiriökäyttäytyminen). Levin osalta alkoholista puhutaan suurimpana turvallisuusriskien aiheuttajana. Sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden alkoholinkäyttö näkyy Levin matkailun turvallisuudessa poliisin työn lisäksi myös sairaankuljetuksen, terveyskeskusten, taksien sekä järjestyksenvalvojen ja tarjoilijoiden (esim. juoppohullut, päihtyneet, aggressiiviset asiakkaat ja myrkytystapaukset sekä rattijuopot) toiminnassa. Turvallisuuksuunnittelussa kävi ilmi, että esimerkiksi koko Tunturi-Lapin terveyskeskusten sairaanhoitajat Kittilässä ovat tunteneet turvattomuutta päivystäessään ja hoitaessaan päihtyneitä asiakkaita ja se toistuu etenkin matkailukeskusten sesonkiaikoina. Ja sairaanhoitajien ja lääkäreiden tarvitessa poliisin apua saattaa poliisi ja myös vartija olla kaukana. Toivotaan, että terveyskeskusten henkilökunnan turvattomuus vähenee seuraavassa lehtiartikkelissa mainitun uudistuksen myötä.

”Vartiointiliikkeiden työnsarka laajenee

....Joulukuun alusta vartiointiliikkeiden järjestyksenvalvoja voidaan sijoittaa sosiaali- ja terveydenhuollon tiloihin, satamiin ja lentokentälle.

Laki antaa järjestyksenvalvojalle oikeuden poistaa häiritsevä henkilö tilasta, tarvittaessa taltuttaa voimaa käyttämällä ja turvatarkastuksen tekemällä. Stolt huomauttaa kuitenkin, että tarvittaessa poliisi on kutsuttava paikalle.

- Jos on tarve kiinniottoon, niin ei järjestyksenvalvoja sitä voi tehdä, vaan paikalle kutsutaan poliisi joka sitten vie henkilön putkaan.

Järjestyksenvalvojien työnsarkan laajentaminen on osa isompaa uudistustyötä. Sisäministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön virkamiestyöryhmä valmistelee par aikaa raporttia, jossa ehdotetaan vartiointiliikkeiden toimivaltuuksien lisäämistä.

Työryhmän puheenjohtaja kertoo MTV3 uutisille, että esillä on ollut liiallisesti päihtyneiden talteenottoa koskevia ehdotuksia. Esillä on ollut malli, jossa vartiointiliikkeille voitaisiin antaa oikeus ottaa talteen liiallisesti päihtyneitä. Lisäksi tyhjillään olevia putkien vuokraamista vartiointiliikkeiden säilöönottopaikoiksi selvitetään. Tällä hetkellä talteenotto on kuulunut yksiselitteisesti poliisille.

Suomen suurimman turva-alan yrityksen, Securitaksen hallintopäällikkö Timo Kerttula näkee suunnitelmassa ongelman.

- Tiedän että poliisi aika tarmokkaasti pyrkii eroon näistä tehtävistä, mutta siihen liittyy samanlaisia ongelmia kuin poliisitoiminnan yksityistämiseen

Poliisijohtaja Pentti Saira myöntää suunnitelmat, mutta toteaa että työryhmä jättää raporttinsa vasta loppuvuodesta.

- Emme aio siirtää poliisitehtäviä yksityisille. Kyse on avustavista tehtävistä.

Jos päihtyneiden talteenoton oikeutta laajennetaan, vaatii se kuitenkin merkittävän lainmuutoksen. Sairan mukaan vartiointialaa koskevat uudistukset jäävät seuraavalle eduskunnalle. Virkamiesjohtajana hän kuitenkin uumoilee, turva-alan uudistamistarpeet kirjataan hallitusohjelmaan”. (MTV3 Internet 2010.)

Toivottavasti kyseinen uudistus saadaan myös osaksi Kittilän toimintaa.

Suuri huolenaihe ja turvallisuusriski Levillä on myös paikkakuntalaiset nuoret, joista suuri osa on samaistunut matkailijoiden juomakulttuuriin. Havaintojeni mukaan Kittilän nuorissa on ns. baaririnki ja kertomansa mukaan he juovat vuorotellen toistensa palkat/vanhemmilta saadut/lainatut rahat pois. Kyseisistä baarissa viihtyvistä nuorista osa on työssä käyviä, osa työttömiä ja osa

opiskelee. Järjestyksenvalvojatyössäni kyseinen rinki tuli minulle hyvin tutuksi ja aiheutti usein etenkin kesäisin järjestyshäiriötä.

Suurimpana riskinä Levillä kyseisellä alueella (majoitus- ja ravitsemispalvelut) ovat edelleenkin päihtyneet ja aggressiiviset tai muuten häiritsevästi käyttäytyvät asiakkaat sekä henkilökunnan kokemattomuus ja tietämättömyys turvallisuusasioissa. Selvitykseni perusteella kaikki Levin henkilökunnasta eivät edelleenkään tiedä edes sitä mikä on oman työpaikan osoite, jonka hätäkeskus tarvitsee henkilökunnan hälyttäessä sairaankuljetusta, palo- ja pelastustoimea ja/tai poliisia paikalle.

Ongelma Levillä on myös se, että taloilla on omat erikoiset nimet tyyliin ”Alppikotka”, mutta niissä ei ole osoitetta. Matkailijalla iskostuu päähän tuo nimi ja on sitten soitellut hätäkeskukseen ja sanonut, että Levillä Alppikotkassa sydänkohtaus/palaa. Sitä nimeä ei puolestaan hätäkeskuksella ole käytössään.

Ongelmana henkilökunnan kouluttamisessa on edelleenkin henkilökunnan suuri vaihtuvuus ja osittain myös henkilökunnan haluttomuus tutustua vaikka työpaikkansa turvallisuusasiakirjaan. Yrityksen turvallisuusjohtamisella veloitetaan henkilöstö ja vielä varmistetaankin, että se on tutustunut turvallisuusasiakirjaan ja on ymmärtänyt sen sisällön. Haastatteluissa kävi ilmi, että jopa esimiesasemissa olevat eivät kaikki tiedä onko työpaikalla olemassa pelastussuunnitelmaa ja onko sitä päivitetty.

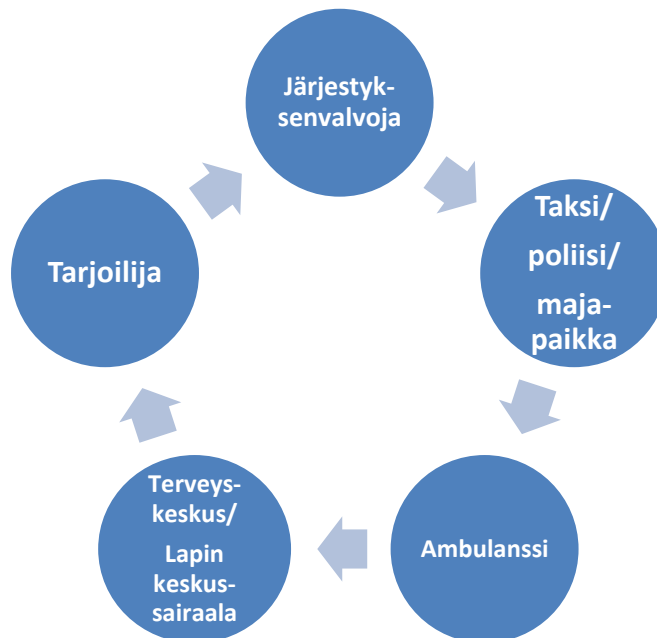
Yritykselle puolestaan on turhauttavaa, jos viranomaiset eivät mitenkään kommentoi turvallisuusasiakirjaa tai pelastussuunnitelmaa ja niiden sisältöjä. Turvallisuusasiakirjat ja niihin usein liittyvät tai turvallisuusasiakirjasta erillään olevat pelastussuunnitelmat lähetetään kyllä tiedoksi, mutta palautetta ei tule tai sitä tulee hyvin harvoin.

Järjestyksenvalvojatyössäni jouduin myös toteamaan, että myös Levin oma henkilökunta paikkakuntalaiset mukaan lukien aiheuttavat ravintoloissa järjestyshäiriöitä etenkin kesäaikana, jolloin matkailijoita on vähemmän kuin talvisin. Mielestäni henkilökunnan pitäisi toimia esimerkkinä matkailijoille ja ajatella Levin ja koko Kittilän imagoa. Sekä töissä että vapaalla ollessani usein joku Levin henkilökuntaan kuuluva tai paikallinen on humalassa huuta-

nut muille ravintolassa oleville jopa oman työpaikkansa ja esimiehensä nimien.

Tässä työssäni olen aikaisemmin peräänkuuluttanut turvallisuusriskeihin puuttumista paikallistasolla, koska se on myös erittäin tärkeä osa matkailun turvallisuuden parantamista. On ikävää, kun viranomaisten vähäiset resurssit ja aika menevät usein paikkakuntalaisten ja Levin henkilökunnan aiheuttamia ongelmia selvitellessä.

Päihtyneitten ja sen takia usein myös aggressiivisesti tai muuten häiritsevästi käyttäytyvien matkailijoiden ja paikkakuntalaisten aiheuttamat riskit ja ongelmat etenevät ketjuna majoitus- ja ravitsemispalveluiden turvallisuudessa: *tarjoilija - järjestyksenvalvoja - taksi - poliisi - sairaankuljetus - terveyskeskus.*



Kuvio 14. Häiritsevästi käyttäytyvän asiakkaan kohtalon eteneminen (Lindgren 2010)

Eli ketjussa ensimmäisenä on tarjoilija tai järjestyksenvalvoja, joka toteaa asiakkaan käyttäytyvän siten ja/tai olevan siinä kunnossa, että asiakas pitää poistaa ravintolasta. Kun asiakas poistetaan ravintolasta, niin hän yrittää pyrkiä muihin ravintoloihin / alkaa tappelemaan ravintolan ulkopuolella/ jää norpoilemaan ravintolan ulkopuolelle häiriten henkilökuntaa ja muita asiakkaita/ menee majapaikkaansa ja saattaa järjestää tappelun myös siellä/ menee majapaikkaansa ja alkaa jossakin vaiheessa nukkua/ ei kykene kävelemään majapaikkaansa/ottaa taksin ja lähtee majapaikkaansa tai jonnekin muualle. Jos

asiakas ottaa taksin, niin taksimies ei ota häntä kyytiin, jos hän on liian humalassa. Taksi/ravintolan henkilökunta soittaa paikalle poliisiin ja poliisi ottaa asiakkaan mukaansa tai paikalle soitetaan sairaankuljetus ja asiakas toimitetaan terveyskeskukseen, jos hän on loukannut itseään tai on liian humalassa putkaan vietäväksi.

Edellä mainitsemani ketjun eteneminen tai siihen osalliset voivat siis vaihdella, mutta antaa mielestäni hyvän kuvan siitä kuinka moni taho voi olla ravintolasta poistetun saman asiakkaan kanssa tekemisissä. Itse olen ollut osana tuota ketjua sekä poliisina, tarjoilijana että järjestyksenvalvojana. Järjestyksenvalvojilla ja vartioilla on Levin turvallisuudessa erittäin suuri rooli poliisin välillä pitkistä odotusajoista johtuen.

Levin majoituspuolella suurena riskinä on edelleen ennen kaikkea mökeistä puuttuvat tarkat osoitetiedot. Matkailijan soittaessa apua ei hän välttämättä osaa kertoa osoitettaan: ”se on tällainen hirsimökki täällä Rakkavaarassa”. Ja sama voi tapahtua, vaikka mökissä olisikin osoitetiedot, mutta matkailija ei ole tutustunut niihin ja päihtyneenä soittaessaan ei tajua käydä/pysty käymään ulkona katsomassa tiennimeä ja mökin numeroa. Sen takia avun saanti viivästyy ja esimerkiksi tulipalotilanteessa tapahtuma voi saada ikävänkin lopun. Mielestäni sekin on erittäin suuri turvallisuusriski, joka ei tule koskaan täysin poistumaan ennen kaikkea matkailijoiden ja mökin omistajien välinpitämättömyyden johdosta.

8.5 Muut turvallisuusriskit

On muistettava, että poliisin hälytystehtävien määrä ei kulje rinnakkain Levin turvallisuuden kanssa. Ns. piilorikollisuus etenkin sesonkiaikoina on yleistä (esimerkiksi huumeet) ja silloin kun paikkakunnalla on vain yksi poliisipartio, niin kiinnijäämisriski on pieni ja näin ollen ongelmaa usein jopa viranomaisten keskuudessa vähätellään, kun tilastot eivät kerro todellista tilannetta. Tietooni on tullut, että etenkin paikkakuntalaiset nuoret seuraavat partioiden määrää ja käyttävät tilannetta hyväkseen, kun alueella on vain yksi partio. Eräs matkailija totesi kerran näin:

”Poliiseja kyllä silloin tällöin näkee Levilläkin, mutta aivan liian harvoin! Myönnettäköön, että jos Rovaniemeltä pohjoiseen mennessä tulee poliisi vastaan, kyllä seu-

raavan mutkan jälkeen nousee itsellä vauhti hyvällä kelillä selvästi. Mielessä käy vaan, että siinä meni pohjoisen ainoa poliisipartio.”

Viime keväänä Levin Kätkävaarassa minua vastaan hiihtänyt mies harmitteli opasteiden eroavaisuutta ja sekavuutta Levin ja Ylläksen alueilla. Kyseinen mies oli hiihtämässä Ylläkseltä Levin keskustaan. Itsekin Ylläkseltä Leville hiihtäneenä pidän opastusjärjestelmää sekavana, koska maastossa ei ole merkitty milloin saavun Levin tai milloin Ylläksen puolelle vaan opasteet yhtäkkiä muuttuvat ja tuntuu välillä, että on aivan eksyksissä. Opastusjärjestelmän sekavuus ja puutteellisuus Levin reiteillä on edelleenkin turvallisuusriski etenkin pakkasilla, jos joku sinne eksyy. Itse asiassa tarvitaan valtakunnallisesti yhtenäinen opastus- ja paikannusmerkintäjärjestelmä reiteille. Tätä työtä viedään eteenpäin mm. matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin toteuttamassa turvallisuusjärjestelmähankkeessa

Selvitykseni mukaan työpaikka- ja koulukiusaaminen ovat myös turvallisuusriskejä Levin ja koko Kittilän alueella. Tietooni on tullut, että Levillä koulukiusaamista nykyään tapahtuu ja lasten sekä nuorten hyvinvointi on sitä kautta huonontunut, mikä varmasti näkyy myös poliisin työssä sekä tietenkin kiusattujen koulutyöskentelyssä sekä kotona ja kaikessa tekemisessä. Tästä johtuen poliisin vierailuja kouluille on toivottu nykyistä enemmän. On muistettava, että harvoin nuori ja lapsi puhuvat koulussa olevista ongelmistaan kotona tai ylipäättään kenellekään, mutta ongelmat ja paha olo heijastuvat heidän käytöksestään.

Työpaikkakiusaaminen vaikuttaa myös asiakkaisiin. Työpaikkakiusaamiseen puuttumisessa ja sen ennaltaehkäisyssä työpaikkojen johdoilla on erittäin suuri rooli. Levillä/Kittilässä henkilökunnan suuren vaihtuvuuden vuoksi työpaikkakiusaamista erittäin harvoin pääsee syntymään, mutta ne vähäisetkin kiusaamistapaukset pitäisi saada eliminoitua. Johdon puuttumista asiaan voi mielestäni hankaloittaa se, että he eivät välttämättä huomaa kiusaamistilanteita, jos heille ei niistä kerrota ottaen huomioon että joissakin työpaikoissa alaiset ja johto tapaavat toisiaan harvoin. Ja vaikka johdossa tiedettäisiinkin kiusaamistilanteista, niin niihin ei yksinkertaisesti puututa.

Myös Levin turvallisuuspalvelujen tuottajilla (poliisi, sairaankuljetus, vartijat,

järjestyksenvalvojat, palo- ja pelastustoimi) pitäisi aina olla keskenään hyvä henki, jotta asiakkaat eivät kärsi riidoista ja mahdollisesti työpaikoilla vallitsevasta työpaikkakiusaamisesta. Huono henki minkä tahansa henkilökunnan keskuudessa on myös turvallisuusriski. Etenkin kyseisten turvallisuusalan työntekijöiden pitäisi pystyä puhumaan erimielisyydet ja ristiriidat halki keskenään, koska he joutuvat usein selvittämään erimielisyyksiä myös asiakkaiden kesken. Kuinka he voivat selvittää asiakkaiden riidat, jos eivät tule keskenään toimeen? Heikosti. Mielestäni kyseisessä työssä oleva keskustelutaidoton/-haluton ihminen on vääällä alalla. Kyseinen henkilö saattaa täten olla vaaraksi sekä itselleen että asiakkailleen. Kokemuksestani voin kertoa, että ”en ala mitään keskustelemaan tai sopimaan” - ihmiset provosoituvat töissä erittäin helposti ja harvemmin heillä on kärsivällisyyttä saada esimerkiksi päihtynyt asiakas ns. nätisti ulos ilman voimakeinoja.

Kyseiset ihmiset ja työpaikkakiusaajat pitävät ikävällä käytöksellään huolen siitä, että henki huononee koko työpaikalla ja se vaikuttaa varmasti kaikkien työntekoon ja jopa koko alueen turvallisuuteen sekä imagoon tavalla tai toisella. Kokemuksestani ja työpaikkakiusaamisen kanssa tekemisissä olleena voin sanoa, että työpaikkakiusaajalla tai muuten ikävästi käyttäytyvällä työntekijällä on yleensä omat henkilökohtaiset asiat huonosti ja hän purkaa niitä työkaveriinsa/-kavereihinsa sekä asiakkaisiinsa. Kyseinen henkilö ei välttämättä ala aina ongelmistaan puhumaan vaan esittää vahvaa ja muut saavat siitä kärsiä. Sama pätee mielestäni koulukiusaajienkin kohdalla. Usein kiusaajan ja ikävästi käyttäytyvän henkilön käytöksen takana on myös heikko itsetunto.

Nettirikollisuus (esim. petokset, lasten seksuaaliset hyväksikäytöt) on kasvussa ja on muistettava, että netissä on monenlaisia huijareita liikenteessä ja netissä vastapuolen henkilötiedot (nimi ja ikä ym.) eivät ole aina oikeita ja lupauksia ei aina pidetä (esim. nettikaupat, Facebook). Matkailijoillakin kannattaa olla Internetin ja myös lehti-ilmoitusten suhteen tarkkana esimerkiksi mökkivarausta tehdessään. Majoitusvaraukset kannattaakin tehdä aina luotettavien yritysten tai matkailukeskuksen

keskusvaraamon kautta. Puhelimen käytössä on myös omat riskinsä ottaen huomioon huijausviestit ja puhelut.

Terveyskeskuksesta puheen ollen sesonkiaikoina turvallisuusriskinä pidän myös usein toistuvia pitkiä asiakasjonoja Kittilän terveyskeskuksessa sekä yksityisillä vastaanotoilla Levillä. Pahimmillaan itsekin olen sesonkiaikoina odottanut omaa vuoroani useita tunteja. Toki ymmärrän, että kiireellistä hoitoa tarvitsevat (esim. rinnevammat) menevät aina edelle. Terveystenhoitohenkilökunnankin resurssit pitäisi mitoittaa matkailijamäärien mukaan. Leville yksityiselle lääkäriasemalle saa harvoin ajan samalle päivälle kuin sinne soittaa.

Lääkäreillä on erittäin suuri vastuu potilaan hoidon arviointivaiheessa, jos lääkäri päivystää esimerkiksi Muoniossa ja potilas on Leviltä lähdössä jatkohoitoon. Tietooni on tullut tilanteita, että hengenvaarallisessa tilassa ollut potilas on Leviltä Muonion kautta lähdetty kuljettamaan Rovaniemelle. Toivotaan, että tilanne siltäkin osin muuttuu parempaan. Ja etenkin sesonkiaikoina terveydenhuollon henkilökuntaa ei ole koskaan liikaa.

Kuten aikaisemmin työssäni mainitsin niin myös matkailijoiden uusavuttomuus ja tietämättömyys, suorituskunnon ja -kyvyn yliarviointi sekä katvealueet ja tapaturmat ovat myös edelleen turvallisuusriskejä Levin alueella. Turvallisuusasioiden tiedottamisessa ja perehdyttämisessä matkailijoille on Levillä ja varmasti muissakin matkailukeskuksissa usein ongelmana matkailijoiden lyhyt viipymä kohteessa.

Myös rakentamisessa on paljon riskejä ja kokemuksestani voin kertoa, että rakennusvalvonnalta pitäisi edellyttää sellaista ammattitaitoa, että etenkin turvallisuusmääräyksiä rakentamisessa ei rikottaisi (esimerkiksi hyväksytään määräysten vastainen katto). Oma turvallisuusriskinsä Levin alueella ovat myös arvokuljetukset ja isojen rahasummien siirrot paikasta toiseen.

Eräänä päivänä lenkillä ollessani ja teiden vieressä olevia korkeita, huojuvia petäjiä katsellessani tuli mieleeni, että korkeat, teiden varsilla ja rakennusten vierellä olevat puut ovat myös turvallisuusriski etenkin myrskyisellä säällä. Kovalla myrskyllä puut saattavat kaatua ihmisten ja rakennusten päälle.

Kerran eräs matkailija oli talvella seurannut autonsa GPS:n ilmoittamaa reittiä eräälle mökille ja lopulta auton jäätyä umpisella tiellä kiinni joutui matkailija toteamaan, että GPS:n ilmoittama reitti oli väärä. Samankaltaiset ja samantyyppiset teiden nimet samalla paikkakunnalla ovat edelleen ongelma sekä viranomaisten toiminnassa että navigointilaitteissa.

Tähän lopuksi kerron haastateltavien näkemykset ja mielipiteet Levin alueen nykyisistä turvallisuusriskeistä (kysymykset 6 ja 7).

6. Mitkä turvallisuussuunnitelmassa mainitut turvallisuusriskit huolettavat Teitä kaikkein eniten Levin aluetta koskien?

Vastaajia huolettavat eniten teiden kunnossapidon taso, joka vastaajien mielestä ei tällä hetkellä vielä vastaa matkailijoiden odotuksia. Lisäksi vastaajia huolettavat matkailijoiden yleiseen turvallisuuteen liittyvät majoitus- ja ravintoturvallisuus (ruokahuolto- epidemiavaara), puutteet osoite- ja paikkatietojärjestelmissä, poliisin puute, alkoholin kova käyttö, mahdolliset tulevaisuuden mukanaan tuomat vahvemmat aineet, liikenneturvallisuus ja alkoholi.

Yhtä vastaajaa huolettaa myös mökeillä tapahtuva alkoholin käyttäminen ja tulen käsittely samanaikaisesti sekä matkailijoiden varautuminen retkille (uusavuttomuus). Lisäksi samaa vastaajaa huolettaa liikennekäyttäytyminen (esimerkiksi keskellä tietä kävely) sesonkiaikoina. Erästä vastaajaa huolettaa matkailun yleisen turvallisuuden heikkeneminen palvelujen saatavuuden vuoksi. Kyseisen vastaajan mukaan alueen kasvun myötä rikollisuuden ennalta ehkäisy on entistä tärkeämpää ja olisi toivottavaa, että tähän olisi riittävät resurssit eri viranomaistahoilta.

Ja erästä vastaajaa huolettaa eniten matkailuun liittyvät isot onnettomuudet, joita voi liittyä ilmaliikenteeseen sekä bussiliikenteeseen. Yhtä vastaajaa huolettaa myös suuronnettomuus/monipotilastilanne.

7. Mihin turvallisuusriskeihin ei mielestänne ole puututtu vielä ollenkaan Levin alueella?

Yhden vastaajan mukaan vesihuoltoon ja sähkönjakeluun sekä niiden uhkakuviin (luonnonilmiöt, ympäristöonnettomuudet, tulipalot, räjähdysonnettomuudet, saatavuushäiriöt, sisäiset uhkatekijät, ydinsäteily, tihutyöt, terrorismi,

sodan uhka ja sota, myrskyt, tehopula ja tahallinen vahingonteko) ei ole puututtu vielä ollenkaan.

Erään vastaajan mukaan olisi toivottavaa, että yrityksissä olisi käytössään huumetestit työntekijöille, jolloin se ennalta ehkäisisi huumausaineiden käyttöä alueella. Hänen mukaansa se vaikuttaisi myös sekä yritysten omaan että asiakkaitten turvallisuuteen.

Yksi vastaajista oli sitä mieltä, että turvallisuuspuolen henkilöstön resurssien lisäämiseen ei vielä ole puututtu ja hänen mukaansa puute on myös se, kun Levillä ei ole poliisiasemaa.

Erään vastaajan mielestä kaikkiin turvallisuusriskeihin on jo vähän puututtu. Mutta hänen mukaansa osoitetietojärjestelmän käytännön toteutus vaatii tehostamista (mökkien osoitekilpien näkyvyys ja yhdenmukaisuus sekä kaupallisten navigointipalvelujen ajantasaisuus). Hänen mukaansa navigaattorien päivittäminen on palveluntarjoajien vastuulla.

8.6 Toimenpide-ehdotukset Levin alueen turvallisuuden parantamiseksi

Kaiken turvallisuus- ja muun työni ohella jo ennen alueen turvallisuussuunnittelun käynnistymistä olen tehnyt myös vapaaehtoisuuteen perustuvaa kenttätyötä Levin alueella ravintoloissa, rinteissä ja liikenteessä ja samalla olen kartoittanut Levin turvallisuusriskejä sekä turvallisuuteen liittyviä ongelmia ja ilmiöitä. Usein jokin pieni, esimerkiksi liikenteessä havaitsemani turvallisuutta huonontava epäkohta on ”oiennut” yhdellä puhelinsoitolla tai ravintolan liukkaat portaat on käyty pyynnöstä hiekoittamassa. Turvallisuutta voidaan siis parantaa pienilläkin asioilla ja vieläpä ilman taloudellista panostusta.

Levillä turvallisuuden parannuksen kohteet ovat muun muassa edelleen henkilökunnan jatkuva kouluttaminen (turvallisuusasiakirjat, suuronnettomuus- ja muut pelastusharjoitukset, paikkakunnan turvallisuusasiat), turvallisuusasiakirjojen ja siitä erillään olevan tai siihen liittyvän pelastussuunnitelman jatkuva päivittäminen. Lisäksi pelastussuunnitelmista ja turvallisuusasiakirjoista pitäisi saada selkeitä ja yhtenäisiä sisällön kanssa. Pelastussuunnitelma on pe-

lastuslainsäädännön edellyttämä. Haastatteluissa tuli ilmi, että Levin turvallisuusasiakirjoissa olisi parannettavaa riskien kartoituksessa.

Rinneturvallisuuteen liittyen turvallisuuden parantamisen kannalta mielestäni rinnehenkilökunnalle pitäisi antaa oikeudet puhalluttaa laskettelijoita. Toinen vaihtoehto on, että poliisien resursseja lisättäisiin ja heidän valvonta-alueita laajennettaisiin rinteisiin. Humalassa laskemiseen pitäisi olla laissa säädetty nollatoleranssi ja lakia rikkoville rinteeseen pääsykielto, joka koskisi ainakin kulumaa talvea. Jatkuva valistus, hyvästä rinnekäyttäytymisestä tiedottaminen ja sitä kautta laskettelijoiden asenteisiin vetoaminen on myös turvallisuuden kannalta tärkeää etenkin kokemattomia ja humalaisia laskettelijoita ajatellen.

Huomioiden kasvavat matkailijamäärät liikenneturvallisuuteen ei koskaan panosteta liikaa. Liikenneturvallisuuteen liittyen jatkuva valvonta ja valistus etenkin nuorten ja talviolosuhteisiin tottumattomien matkailijoiden kohdalla ovat erittäin tärkeitä. Teiden kunnossapidossa ja Levin Torin alueen hiekoituksessa on edelleen parantamisen varaa. Lisäksi liikenneturvallisuuden kannalta Levillä tietyt pitäisi tehdä matkailusesongin ulkopuolella rauhallisimpina aikoina suurista matkailijamääristä johtuen. Syksyllä 2010 sesonkiaikana kesken ja käynnissä olleet tietyt oli tästä huono esimerkki. Myös kevyenliikenteenväyliä tulisi edelleen lisätä (esimerkiksi Hossantie).

Mielestäni poliisiylijohtaja Mikko Paateron esitys pakollisista joka autoon tulevista alkolukoista ja nopeusrajoittimista (Helsingin Sanomat 2010) on erittäin aiheellinen ja tarpeellinen myös Levin alueella. Alkolukko pitäisi huolen siitä, että auto ei käynnisty ennen kuin puhaltaa puhtaat lukemat. Lisäksi Paatero haluaisi rattijuopumusrajoja laskettavan nykyisistä maantieliikenteen 0,5 promillesta 0,2 promilleen ja vesiliikenteen 1 promillesta 0,5 promilleen. (Helsingin Sanomat 2010.)

Olen Paateron kanssa ehdottomasti samoilla linjoilla. Kyseiset muutokset varmasti vähentäisivät rattijuoppoja ja kaahareita liikenteestä Levinkin alueella, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Ulkomaalaisten, esimerkiksi venäläisten ja norjalaisten osalta, alkolukolla ja nopeusrajoittimilla ei ole merkitystä. Samoin tapanaan humalassa ajavien kohdalla ei varmasti alkolukko tule olemaan este ajamiselle.

Rattijuopumuksien ennalta ehkäisyä ajatellen hotellien huoneenluovutusaika ja olisi hyvä pidentää ja jokaisessa hotellissa olisi hyvä olla alkometri matkailijoiden ajokunnon varmistamiseen. Myös asiakkaiden kirjautuessa majoituspaikkaan (esimerkiksi hotellit) ja vuokratessa mökin tai ajoneuvoja henkilötietojen varmistaminen kuvallisesta henkilöllisyystodistuksesta tai pantin ottaminen (pankkikortti) olisi aina suotavaa petosten ja varkauksien ennalta estämiseksi.

Huumetestit vuosittain kaikille Levin uusille ja vanhoillekin työntekijöille olisi myös turvallisuutta parantava asia ottaen huomioon esimerkiksi turvallisuuskyselyssä ilmi tullut Levin alueen huumeongelma. Lisäksi lakiin pitäisi saada muutos siltä osin, että poliisilla olisi oikeus saada ainakin kaikkien Levin ja myös muiden matkailukeskusten alueella työskentelevien sesonkityöntekijöiden henkilötiedot, mikä olisi myös turvallisuuden kannalta ennalta ehkäisevässä mielessä tärkeää.

Leville pitäisi saada myös kaikilla tunturissa vierailevien matkailijoiden kielillä turvallisuusopas/-käsikirja (muun muassa liikennekäyttäytyminen, tulen käsittely- ja muut turvallisuusohjeet majapaikassa, varustautuminen ulos ja retkille, majapaikan osoitetiedot, hätänumerot, poliisin yhteystiedot). Toisin sanoen kyseisessä oppaassa olisi kaikki tärkeimmät turvallisuusasiat sekä matkailijan majapaikan että koko Levin turvallisuutta koskien ja minkä voisi jakaa ainakin majoituspaikkoihin velvoittaen matkailijat tutustumaan siihen. Mielestäni myös viranomaisille (esimerkiksi poliisi) voisi antaa jaettavaksi kyseisen oppaan, jonka he voisivat antaa matkailijoille heitä työssä kohdatessaan (esimerkiksi liikennevalvonnan yhteydessä).

Pidän myös tärkeänä kaikenlaisten ja vähintään englannin ja suomenkielisten Levin ohjeiden ja sääntöjen ilmaista jakelua postitse paikkakuntalaisille, jotta sitäkin kautta ohjeet ja säännöt tavoittaisivat matkailijoita. Myös reittikartat voisi postittaa ilmaisjakeluna paikkakuntalaisille. Toisinaan oma kotinikin on päätien varressa sijaitsevana matkailijoiden ns. infopisteenä. Esimerkiksi matkailijat ovat kysyneet reittiä majapaikkaansa tai kelkkailijat kysyneet reittiä Levin keskustaan. Tällaisissa tapauksissa Levin kartat ja erilaiset ohjeet ovat olleet tarpeellisia. Itse olen Levin kaikki opukset, kartat ja ohjeet hankkinut,

mutta tiedän, että kaikilla paikkakuntalaisilla, etenkin uusilla, niitä ei ole tullut oma-aloitteisesti hankittua.

Levin alueella myös osoitejärjestelmä (mökkien osoitekilpien näkyvyys ja yhdenmukaisuus sekä kaupallisten navigointipalvelujen ajantasaisuus) vaatii edelleen parannusta. Navigointilaitteita tekeviä yrityksiä pitäisi informoida laittamaan navigointilaitteiden osoitetietojärjestelmä ajan tasalle siltä osin kuin se on mahdollista. Paikkakunnilla olevat samanlaiset ja samankaltaiset teiden ja katujen nimet olisi ehdottoman tärkeää saada muutettua. Myös Lapin alueen yhtenäinen pelastuspalvelukartta olisi erittäin tarpeellinen ja turvallisuuden kannalta merkittävä asia kuten aikaisemmin työssäni on käynyt ilmi. Katvealueita löytyy yhä ja sekä paikkakuntalaisten että matkailijoiden turvallisuuden kannalta ne pitäisi saada poistettua ja yhteydet saatava pe-laamaan kaikkialla Kittilässä ja muuallakin Tunturi-Lapin alueella. Se on erittäin karu tilanne, kun esimerkiksi matkailija ei saa hätätilanteessa hälytettyä apua puhelinverkon katvealueesta johtuen.

Lisäksi poliisin näkyvyyden lisääminen vielä entisestään ja ennen kaikkea kahvittelutuokiot yrityksissä parantaisivat turvallisuutta sekä yrittäjien, matkailijoiden ja kaikkien paikkakuntalaisten turvallisuuden tunnetta. Kahvittelukäynneillä poliisikin pysyisi ns. ajan hermoilla Levin alueen turvallisuuden tilanteesta sekä matkailijoiden vaatimuksista ja odotuksista. Levin alueen yrityksissä ja myös lentokentällä on yhä toivottu, että poliisi piipahtaisi silloin tällöin ihan vaan kahvilla. Kuten eräs haastattelemistani henkilöistä totesi: ”poliisin näkyvyyden tärkeyttä ei voi tarpeeksi korostaa”. Toivottavasti Kittilään tulevat uudet poliisin virat lisäävät poliisin näkyvyyttä Levin alueella kaikki yritykset mukaan lukien. Myös ravintolavalvonnan (häiriökäyttäytyminen, liika-anniskelu, huumeet ja alaikäiset, rattijuopot) lisääminen olisi tärkeää jo pelkästään ennalta ehkäisevässä mielessä.

Leville olisi ehdottoman tärkeää saada poliisiasema ja poliisille 24h-päivystys vähintään yhdellä, mielellään kahdella partiolla etenkin sesonkiaikaan. Kyseiset kyläpoliisit voisivat valvoa myös rinneruuhallisuutta ja jalkautua aina sinne missä tarve on suurin. Etenkin sesonkiaikoja ajatellen myös Levin rattijuoppojen kannalta olisi hyvä, että puhalluttajat olisivat lähellä. Lisäksi päihtyneit-

ten asiakkaitten säilytykseen pitäisi keksiä Levin alueelle ratkaisu, että poliisilla ei kuluisi resursseja päihtyneiden kuljettamiseen ja vartiointiin. Mitä tehdään ulkomaalaisille (esimerkiksi britit) lapsille, kun vanhemmat ovat humalassa ravintolassa? Entä mitä tehdään yöaikana alaikäisille humalaisille? Näitä kysymyksiä on viranomaistaholla pohdittu pitkään eikä vastauksia niihin ole vielä.

Lisäksi turvallisuushenkilöstön (poliisit, järjestyksenvalvojat ja vartijat) valintaan tulisi yhä enemmän kiinnittää huomiota - onko henkilöllä asiakaspalvelutaitoa? *onko henkilöllä riittävät sekä fyysiset että psyykkiset ominaisuudet tehtävän hoitamiseksi?* soveltuuko henkilö matkailukeskukseen järjestystä ylläpitäväksi henkilöksi? *onko henkilö motivoitunut tekemään työtä alueen turvallisuuden parantamiseksi?* *onko henkilö kielitaitoinen (ainakin sujuva englanti)? kunnioittaako hän työkavereita?* haluaako hän kehittää itseänsä alalla? onko hän positiivinen? onko hänellä elämäkokemusta? *onko hän monipuolinen?* *onko hänellä terve arvomaailma?* *onko työyhteisön hyvinvointi hänelle tärkeä?* *omaako hän hyvät käytöstavat?* onko hän yhteistyökykyinen? *tuleeko hän toimeen erilaisten ihmisten kanssa?*

Mikäli kaikkiin edellä mainitsemini kysymyksiin tulee vastauksiksi kyllä, niin silloin kyseessä on mielestäni sellainen henkilö, jonka turvallisuusalan töitä Leviltä ja muualta Kittilästä hakiessaan pitäisi olla vahvoilla. Tämä sama pätee ehdottomasti myös esimiesvalinnoissa ja osittain myös muilla aloilla henkilökuntaa töihin valittaessa. Nykyään rekrytointivaiheessa on vaarana, että henkilöstä ei muodosteta oikeaa kuvaa ja hänen nimittämisensä vakituiseen virkaan/toimeen voi ennemmin tai myöhemmin osoittautua työpaikalle ongelmaksi tai turvallisuusriskiksi koko alueelle. Sen takia mielestäni olisi ehdottoman tärkeää, että ennen nimityspäätöksiä nimittävän viranomaisen lisäksi ulkopuolinen henkilö, esimerkiksi psykologi/ alalla kokenut ja pidetty, luotettava henkilö, arvioisi hakijat. Tämä menettely pois sulkisi myös epäoikeudenmukaisen kohtelun hakijoita kohtaan, mitä tietojeni mukaan myös Kittilässä on tapahtunut. Etenkin turvallisuusosalalle henkilöitä valittaessa olisi erittäin tärkeää, että valituiksi tulisivat turvalliset, tasapainoiset, luotettavat ja rehelliset sekä kokeneimmat henkilöt edellä mainitsemani muut ominaisuudet huomioiden.

Myös naisia tarvitaan turvallisuusalalle lisää Leville ja koko Kittilään, koska usein ns. äidillisestä otteesta on apua ja naiset saavat usein puhumalla laukaistua ns. vakavalta näyttävät tilanteet, mikä on erittäin tärkeää etenkin jos lähin poliisipartio on vaikka Kolarissa. Lisäksi turvallisuusalalla pidän tärkeänä, että työvuorossa on aina ainakin yksi kokenut henkilö, koska esimerkiksi kaksi nuorta ja alalla ”vihreää” työparina on jo pelkästään työturvallisuuden kannalta riski ja täten huono yhdistelmä. Ja on pidettävä mielessä, että turvallisuusalalla (esimerkiksi poliisi) ei riitä, että on ”hyvä jätkä” isoine lihaksineen ja monine voimankäyttövälineineen vaan myös muilta fyysisiltä ja henkisiltäkin ominaisuuksiltaan pitää olla soveltuva kyseiseen ammattiin. Sen suhteen henkilövalinnoissa on mielestäni parannettavaa.

Myös lääkäreiden valinnoissa ja terveydenhuollossa pitäisi mielestäni huomioida se, että palvelun pitää olla erittäin ammattitaitoista ja palveluiden saatavuuden nopeaa etenkin tehohoitoa vaativissa tilanteissa ottaen huomioon matkailusesongin mukanaan tuomat paineet ja matkailijoiden odotukset ja totta kai se on tärkeää myös paikallistasolla.

Niin turvallisuus- kuin muillekin aloille Levillä pitäisi saada mahdollisimman paljon pysyvää henkilökuntaa. Siinä lienee yksi suurimpia Levin tulevaisuuden haasteita. Nykyään Levillä työskentelee paljon sellaisia, jotka viihtyvät ja työskentelevät kesät etelässä ja talvet Levillä. On myös paljon yhden tai kahden kauden työntekijöitä. Näin ollen kokemuksestani voin kertoa, että heitä kaikkia ei välttämättä jaksa kiinnostaa turvallisuusasiat tai ylipäätään asiakaspalvelun laatu ja paikkakuntaan tutustuminen. Levin henkilökunnan ja alueella turvallisuustyötä tekevien koko alueen paikallistuntemus ikävine kanta-asiakkaineen on sekä turvallisuuden että palvelun laadun kannalta tärkeää. Turvallisuus on osa laatua. Esimerkiksi järjestyksenvalvonnassa tai poliisin työssä ns. kanta-asiakkaiden tunteminen vähentää töitä huomattavasti, kun tietää miten heitä kohdellaan. Itse järjestyksenvalvojan ja poliisin työtä tehneenä ns. kanta-asiakkaiden kohdalla vuosien saatossa tiedän heitä lähestyessäni jo heidän silmiensä asennosta millä päällä he ovat ja miten heitä kannattaa lähestyä välttääkseen kesäisin nurmikolla tai talvisin lumessa painimisen.

Turvallisuussuunnittelun kannalta jatkossa turvallisuussuunnitelmat Kittilän, Muonion ja Enontekiön osalta olisi kasvavien matkailukeskusten (esimerkiksi Levi ja Kilpisjärvi) kannalta selkeämpää ja järkevämpää tehdä erikseen. Turvallisuussuunnittelun olisi tärkeää olla jatkuvaa ja turvallisuussuunnitelman päivittämisen tulisi olla säännöllistä. Lisäksi turvallisuussuunnitelmasta - ja suunnittelusta tiedottaminen ja sen julkaiseminen (esimerkiksi Internet) sekä paikkakuntalaisille että matkailijoille olisi ehdottoman tärkeää turvallisuusasi-oihin liittyvän vuoropuhelun aikaan saamiseksi. On muistettava, että neljä silmää näkee enemmän kuin kaksi.

Levillä myös metsän hoitoon pitäisi panostaa enemmän ainakin siltä osin, että korkeat puut poistettaisiin teiden varsilta ja rakennusten vierustoilta sieltä missä ihmiset paljon liikkuvat. Kovan myrskyn yllättäessä puut saattavat kaatua ihmisten päälle. Levillä on siinäkin asiassa parannettavaa ja ”pallo” on heitettävä maanomistajille, on se sitten kunta tai yksityinen. Kaikki työ kyseisten sekä muidenkin tapaturmien ennalta ehkäisemiseksi on tärkeää.

Kameravalvonta olisi myös yksi liikenne- ja yleistä turvallisuutta parantava tekijä Levin alueella. Leviä ajatellen kameravalvonta olisi mielestäni tarpeellinen ainakin Levin keskustan alueella sekä Levi - Rovaniemi - välillä, missä liikenne suurista matkailijamääristä johtuen on vilkasta sesonkiaikoina ja oman lisänsä liikenteeseen kyseiselle välille tuo mm. Kittilän kaivoksen raskas liikenne.

Henkilökunta on ohjeistettu arvokuljetuksiin liittyviä rahasiirtoja varten, mutta siitä huolimatta ennakointi ja valmistautuminen ryöstöä vastaan ovat tärkeitä. Täten rahojen siirrot paikasta toiseen (sisältä ulos tai päinvastoin) olisi aina hyvä suorittaa usean henkilön läsnä ollessa.

Rakentamisen osalta jo kaavoitusvaiheessa ja ympäristön suunnittelussa pitäisi poliisille sekä palo- ja pelastustoimelle antaa mahdollisuus lausua mielipiteensä asiassa. Ottaen huomioon Levin jatkuvan rakentamisen pitäisi rakennusvalvonnan laatuun tulevaisuudessa kiinnittää enemmän huomiota.

Kaikkien paikkakuntalaisten ja matkailijojen Levin matkailun turvallisuuteen kohdistuva oma havainnointi olisi myös tärkeää. Levin alueella ja muuallakin Kittilässä paikkakuntalaiset, yrittäjät mukaan lukien ovat toivoneet ns.

nimettömien vihjeiden puhelinyhteyttä poliisiin. Pienestä paikkakunnasta johtuen kaikki eivät halua aina nimeään julki esimerkiksi sen takia, koska pelkäävät sen vahingoittavan ihmissuhteita tai yritystoimintaa. ”Pienellä paikkakunnalla asiat aina jotakin kautta leviävät”-ajattelutyyli on valitettavaa, mutta totta alaa katsomatta. Kyseessä olisi vihjepuhelin, mihin kaikki voisivat nimettömänä jättää tietoja esimerkiksi ”epämääräisistä” kulkijoista ja autoista, havaitsemistaan turvallisuusriskeistä ja yleensäkin kaikista asioista mitä poliisin olisi hyvä tietää. Tämä on olennainen puute viranomais-yritysyhteistyössä. Ratkaisuna käy myös sähköpostiosoite, jonne vihjeet ja havainnot voisi lähettää.

Poliisin olisi hyvä säännöllisesti tiedottaa sekä matkailijoille että paikkakuntalaisille poliisin yhteystiedot sähköpostiosoitteineen sekä tiedottaa paikkakunnalla vallitsevista riskeistä luomatta kuitenkaan mitään hysteriaa paikkakunnalle. Paikkakunnalle muuttavien uusien kittiläläisten kannaltakin se olisi tärkeää. Alueella vallitsevista riskeistä poliisi usein onkin tiedottanut ainakin paikkakuntalaisille paikallislehdissä. Poliisin olisi myös tärkeää sesongin alussa tiedottaa, neuvoa ja opastaa matkailijoita alueen turvallisuuteen liittyen (esimerkiksi liikenneturvallisuusasiat kelkkailu mukaan lukien). Alla on esimerkki poliisin hyvästä tiedottamisesta.

Levillä liikkuu väärää rahaa

KITTILÄ. Kittilän Levillä liikkuu väärennettyjä seteleitä. Vääriä 200 euron seteleitä on saatu talteen Levillä yhteensä kolme. Myös etelämpänä Rovaniemellä on tavattu yksi väärä 200 euron seteli.

Poliisi on ottanut kiinni yhden väärennetyn rahan hallussapidosta epäillyn, ulkomaalaisen miehen. Jutun esitutkinta on valmis ja asia tulee Kittilän käräjille vielä tässä kuussa.

Poliisi kehottaa yrityksiä ja muita rahankäyttäjiä tarkkailemaan setelien aitoutta. Epäilyttävissä tapauksissa on otettava yhteyttä poliisiin. Väärennettyjen setelien paperilaatu on heikompaa ja niissä on puutteelliset tunnistetiedot.

Kuvio 15. Lehtiartikkeli ”Levillä liikkuu väärää rahaa” (ks. Helsingin Sanomat 2006)

Myös työpaikka- ja koulukiusaamiseen välittömästi puuttuminen on erittäin tärkeää turvallisuustyössä. Siihen olisi mielestäni hyvä puuttua ajoissa, jotta kiusaaminen ei johda ikäviin seurauksiin: muun muassa sairauspoissaoloihin, henkilökunnan väsymiseen, mielenterveysongelmiin ja jopa itsemurhiin. On selvää, että nuo kiusaamistapaukset vaikuttavat koko työyhteisön ja koulun henkeen. On muistettava, että kiusaaja/-t voi asettaa itsensä ja ympäristön jopa hengenvaaralliseen asemaan kiusatun väsyessä ja koston koittaessa.

Kiusaajien kannattaisi ajatella myös seurauksia kiusatessaan toisia. Kiusaaminen on henkistä väkivaltaa ja näin ollen samalla myös pahoinpitelyä. On selvää, että pitkäaikaisen henkisen väkivallan kohteeksi joutunut alkaa usein oireilla myös fyysisesti ja jopa kiusatun persoona saattaa kiusaamisen johdosta muuttua. Olenkin joskus töissä kuullut rikoksesta epäillyn (esimerkiksi pahoinpitely) asiakkaan sanovan, että ”se en ole minä, joka tämän teki, olen vaan niin väsynyt, en tajua mikä minuun meni”. Fyysisistä vammoista usein toipuu, mutta henkisistä ei välttämättä koskaan.

Myös koulukiusaamisasioissa poliisin rooli, vanhempien, koulun ja sosiaalitoimen roolia unohtamatta, olisi mielestäni erittäin tärkeä. Työyhteisössä taas johdon pitäisi ottaa vastuu tällaisissa tapauksissa ja puuttua kiusaamistapauksiin välittömästi ottaen huomioon, että ihminen jolla on henkilökohtaisia ongelmia tai menneisyyden traumoja kestää työyhteisön asettamia paineita ja kiusaamista tavanomaista vähemmän. Mikäli johto ja alaiset eivät kohtaa paljon toisiaan, niin joka työyhteisössä pitäisi olla luotettava henkilö, jonka kautta tieto kiusaamistapauksista menisi myös johdolle ja joka yhdessä johdon kanssa huolehtisi, että kiusaaminen loppuisi. Toiset meistä ovat luonteeltaan vahvempia ja toiset heikompia. Tämä on huomioitava myös koulukiusattujen kohdalla. Tietojeni mukaan Levillä koulun varhainen puuttuminen kiusaamistapauksissa on vielä osittain ns. lasten kengissä, mikä tarkoittaa, että koulun johdon pitäisi nyt ryhdistäytyä. Kyse on kuitenkin erittäin tärkeästä asiasta, turvallisuudesta ja tämän yhteiskunnan tulevaisuudesta.

Kittilän alueella työyhteisöjä koskien on esimerkkejä kiusaamistapauksista, missä kiusaamistapauksia työyhteisössä ei ole selvitetty vaan kiusattu on laitettu työyhteisöstä pihalle tai kiusattu on joutunut kiusaamisen takia jäämään sairauslomalle. Henkisesti huonosti voiva ihminen voi olla koko alueelle turvallisuusriski. Kuinka moni johtaja tai koulun rehtori tätä asiaa on edes ajatellut? Entä jos johtajat ylintä johtoa myöten itse voivat huonosti ja purkavat pahaa oloaan toisiinsa/alaisiinsa/koululaisiin? Siinä on suuria kysymyksiä vailla vastauksia.

Lasten ja nuorten osalta jatkuvaa valistustyötä kaikissa turvallisuuteen liittyvissä asioissa paikallistasolla pidän erittäin tärkeänä sekä kouluissa, päiväkerhoissa että kotona. Nyky-yhteiskunnassa koulujen ja päiväkerhojen rooli on yhä suurempi lasten ja nuorten kasvatuksessa. Poliisin sekä palo- ja pelastustoimen säännölliset, mielestäni vähintään kuukausittaiset, vierailut ja valistus turvallisuusasioissa resurssien sallimissa puitteissa kouluilla ja päiväkerhoissa olisi paikallaan. Levillä poliisin kouluvierailuja on toivottu useammin.

Myös nuorten mielenterveystyöhön ja yleensäkin mielenterveystyöhön panostaminen on tärkeää sekä henkilön itsensä että myös muiden turvallisuuden kannalta. Suomessakin on esimerkkejä (kouluammuskelut ja Sellon ammuskelu) siitä, että huonosti voivan, mielenterveysongelmista kärsivän ihmisen rikolliset teot voivat koskettaa ja asettaa vaaraan useita ihmisiä.

Lasten ja nuorten Internetin ja tietokonepelien käytön sekä television katselun pitäisi olla valvottua kotona, kouluissa ja kaikkialla, missä he Internetiä käyttävät, televisiota katsovat ja pelejä pelaavat. Nykyään Internetissä, tv-ohjelmissa (esimerkiksi elokuvat) sekä peleissä on paljon nuorten ja lasten terveille kehitykselle haitallista materiaalia. Kouluilla lasten ja nuorten Internetin käytön pitäisi olla rajoitettuna vain asiakäyttöön (esim. koulutehtäviin liittyvää tiedonhaku). Lisäksi alaikäisten puhelimen käyttö pitäisi olla rajoitettua, jotta puhelinlaskuissa ei tule vanhemmille ikäviä yllätyksiä eikä puhelinta käytettäisi maksullisiin palveluihin (esimerkiksi

maksulliset palvelunumerot ja pikavipit, huijaustekstiviestit - ja puhelut). Tietojeni mukaan myös tällä saralla Levillä ja koko Kittilässä on paljon parannettavaa.

Nuoria ja lapsia pitäisi myös ohjata ns. terveiden harrastusten pariin. Leville olisi hyvä saada myös nuorisokahvila, missä olisi alaikäisille (paikkakuntalaiset ja matkailijat) esimerkiksi kehittäviä pelejä (mm. pingis, trivial pursuit) ja erilaisia aktiviteetteja ottaen huomioon, että matkailijat ovat toivoneet Leville nuorisolle (alaikäiset) lisää toimintaa etenkin illoiksi. Kaikilla alaikäisillä pitäisi myös olla kotiintuloajat (myös matkailijat majapaikkoja koskien) ja rytmi (nukkumaanmenoajat) on myös tärkeää jaksamisen ja terveyden kannalta sekä lapsille että nuorille ja myös aikuisille.

8.7 Ajatuksia ja kokemuksia Levin matkailun turvallisuuteen liittyen

Opinnäytetyöhöni liittyvissä haastatteluissa ja kyselyssä kartoitin myös kohderyhmän ajatuksia ja asenteita yleisesti turvallisuuteen ja Levin matkailun turvallisuuteen liittyen. Seuraavaksi käsittelen kyselyn kysymykset 8-10 ja 12 sekä haastatteluissa esittämäni lisäkysymykset (hyviä ja huonoja kokemuksia Levin turvallisuuteen liittyen). Kysymyksen 11 vastaukset käyvät ilmi luvussa 9.

Kysymys 8: Mitä turvallisuus Teille merkitsee?

Vastaajat kokevat turvallisuuden tärkeäksi ja turvallisuus on osa heidän toimenkuvaansa. Vastaajat kokevat turvallisuuden tärkeäksi myös vapaa-ajalla. Erään vastaajan mukaan turvallisuus on olennainen osa työntekijöiden arjen sujuvuutta. Yksi vastaaja kertoi, että turvallisuus toimii mittarina työn onnistumisen arvioinnissa hänen toimenkuvansa perusteella. Saman vastaajan mukaan turvallisuus merkitsee hänelle henkilökohtaisesti myös viihtyvyyttä. Yhden vastaajan mukaan turvallisuus koostuu useista asioista ja vaatii etukäteissuunnittelua., luottamista yhteiskuntaan, sidosryhmiin ja hädän hetkellä voi luottaa, että saa apua. Eräs vastaaja kertoi, että turvallisuuteen liittyvien palveluiden nopea saatavuus on tärkeää asuinympäristössä erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Yksi vastaaja oli sitä mieltä, että turvallisuus on yksi

pääasioista ja turvallisuus on koko liiketoiminnan, henkilöstön ja asiakkaiden turvallisuutta. Osa vastaajista koki turvallisuuden myös itsestään selvyytensä.

Kysymys 9: Miten mielestänne omalla toiminnallanne ja esimerkillänne voitte vaikuttaa turvallisuuden parantamiseen Levin alueella?

Yksi vastaajista kertoi, että työnsä lisäksi on omalla toiminnallaan vaikuttanut Levin alueen turvallisuuteen kirjoittamalla asiasta paikallislehdessä ja saanut sitäkin kautta Levin turvallisuutta parannettua. Sama vastaaja kertoi olevansa jatkuvasti yhteydessä kuntaan turvallisuusasioihin liittyen.

Valtaosa vastaajista vastasi tähän kysymykseen myös ”noudattamalla lakia, asetuksia, sääntöjä ja ohjeita”. Yhden vastaajan mukaan pitää huolehtia myös siitä, että oma tontti on turvallinen. Joidenkin vastaajien mukaan on myös huolehdittava, että oman yrityksen turvallisuusasiat ovat järjestyksessä.

Yksi vastaajista kertoi, että viranomaisyhteistyötä lisäämällä, toimimalla tiedonvälittäjänä erityisesti yritysten ja viranomaisten kesken sekä olemalla mukana erilaisissa hankkeissa ja turvallisuuskoulutuksissa vaikuttaa hän turvallisuuden parantamiseen Levin alueella. Sama vastaaja kertoi, että Levin yrityksille tullaan järjestämään kysely, johon sisällytetään myös alueen turvallisuuden liittyviä aihealueita.

Eräs vastaaja kertoi, että vaikuttaa Levin turvallisuuden parantamiseen valistamisella. Hänen mukaansa tärkeintä on kaikkien toimijoiden turvallisuussuunnitelma etukäteen ja sen harjoittelu. Yksi vastaaja vastasi, että voi vaikuttaa Levin alueen turvallisuuden parantamiseen kunnossapidon laatutason valvonnalla toimenkuvaansa kuuluvissa työtehtävissä sekä pitämällä liikenneturvallisuusasiat näkyvillä ja ottamalla turvallisuusnäkökulmat huomioon jo hankkeiden suunnitteluvaiheessa.

Eräs vastaajista vaikuttaa Levin turvallisuuden parantamiseen jatkuvalla kouluttamisella sekä tiedottamisella talon sisällä ja toisinaan myös talon ulkopuolella.

Kysymys 10: Onko omassa työpaikassanne pelastussuunnitelmaa? Jos on, niin oletteko tutustuneet siihen? Milloin pelastussuunnitelma on päivitetty?

Valtaosa vastaajista ei ollut tutustunut työpaikkansa pelastussuunnitelmaan eikä tiennyt milloin suunnitelma on päivitetty. Kahden vastaajan työpaikasta pelastussuunnitelma puuttui kokonaan. Mielestäni tämä osoittaa sen, että pelastussuunnitelmiin suhtautuminen on välinpitämätöntä ja se jos mikä on todella huolestuttavaa etenkin Levin tulevaisuutta ajatellen.

Kysymys 12: Vapaa sana Levin alueen turvallisuutta koskien

Vastaajien vastaukset:

”Ehdottomasti yksi tärkein yleistä turvallisuutta parantava asia on poliisien näkyminen. Sen tärkeyttä ei voi tarpeeksi korostaa.”

”Kaikki on melkein ok, mutta matkailun kasvaessa aina riittää kehittämistä ja siitä johtuen turvallisuuteen pitää paneutua enemmän.”

”Nyt on ollut aika paljon panostusta ohjelmalveluiden turvallisuuteen, joten nyt voisi vuorostaan järjestää hotellialalle turvallisuuskoulutusta.”

”Toivoisin, että Levin turvallisuusasiat olisivat osa kunnan turvallisuutta, koska mikäli Levillä jotakin isompaakin sattuu (esimerkiksi suuri onnettomuus), niin se voi vaikuttaa koko kunnan imagoon. Jos yksi mokaa, niin se heijastuu kaikkiin ja voi vaikuttaa paljon kuntalaisten tulevaisuuteen”

”Yhteistyöllä hyvä tulee. Turvallisuus lähtee ennen kaikkea yksilöstä itseltään.”

”Matkailun turvallisuustyössä ensiarvoisen tärkeää on ennaltaehkäisy ja että siihen sitoutuvat niin viranomaiset kuin yrityksetkin. Tähän liittyen alueelle voitaisiin rakentaa toimintamalli matkailun turvallisuuden varmistamiseksi.”

”Turvallisuuteen on pikkuhiljaa havahduttu ja alettu panostaa suunnitteluun, mutta paljon on vielä tekemättä.”

”Turvallisuus on kaikkien yhteinen asia.”

Vastaaajien hyviä ja huonoja kokemuksia Levin turvallisuuteen liittyen:

”Levin turvallisuuteen liittyvät resurssit mitoitetaan alueen väkiluvun perusteella, mikä ei ole kohtuullista, koska alueella käy vuosittain noin 600.000 matkailijaa. Matkailupaikkakuntien ominaispiirteet pitäisi huomioida valtakunnallisessa päätöksen teossa. Sisäasiainministeriön vaikuttajien vierailut Levin alueella ovat antaneet alueen toimijoille mahdollisuuden tuoda kyseinen asia esille. Tätä pidän hyvänä omakohtaisena kokemuksena Levin turvallisuuteen liittyen.”

”Huono omakohtainen kokemukseni Leviä koskien on se, kun yritysten edustajat ovat esittäneet minulle huolensa poliisin huonosta saatavuudesta varkaus- ja muissa poliisia vaativissa tilanteissa.”

”Rinteiden ulkopuolella laskevat lapset. Siellä on vaarallista lasketella, koska siellä on kiviä, kantoja, jyrkänteitä ja puita.”

9 LOPPUSANAT

Opinnäytetyöni oli mielestäni aiheeltaan erittäin laaja ja haastava, mutta todella mielenkiintoinen. Levin matkailun turvallisuusasioista minulla olisi paksun kirjan verran asiaa, mutta tässä työssäni tarkoitukseni oli työni aiheeseen liittyen tuoda tärkeimmät ja oleellisimmat asiat esille ja siinä mielestäni myös onnistuin. Opinnäytetyöni herättää varmasti monenlaisia mielipiteitä ja keskustelua, mutta niin pitääkin. Tärkeää onkin, että opinnäytetyöni herättää laajaa keskustelua Levin turvallisuusasioissa. Toivottavasti tämä työni avaa jo aikaisemmin Levin turvallisuustyössä mukana olleille lukijoille uusia näkökulmia Levin matkailun turvallisuuteen liittyen.

Tässä työssäni sain vastauksen kaikkiin tutkimusongelmiini ja pääsin tavoitteeseeni. Nyt tiedän miten turvallisuussuunnittelu ja muu turvallisuustyö ovat vaikuttaneet Levin matkailun turvallisuuteen ja täten nyt tiedän myös Levin turvallisuuden nykytilanteen. Tutkimuksellani sain myös selville missä asioissa Levin turvallisuuden suhteen riittää vielä töitä.

Kuten opinnäytetyön alussa totesin, niin työni on omaperäinen. Työ perustuu paljolti omiin kokemuksiini. Levillä reilut viisi vuotta asuneena ja monipuolisesti turvallisuus- sekä muillakin aloilla työskennelleenä olen pysynyt kaiken aikaa ns. ajan hermoilla Levin turvallisuusasioissa. Pidän myös tärkeänä sitä, että en ole ”paljasjalkainen” kittiläläinen, koska Levillä aikoinaan lomailleena osaan katsoa asioita myös ulkopaikkakuntalaisen, matkailijan silmin. Selvää on, että Levin alueella asuvat ja työskentelevät tietävät Levin alueen turvallisuuden tilanteen paremmin kuin muualla Kittilässä tai sen ulkopuolella asuvat. Alueen ulkopuolella asuvat puolestaan kiinnittävät huomiota sellaisiin asioihin, joita kaikki paikalliset asukkaat eivät välttämättä miellä turvallisuus-kysymyksiksi tai jotka ovat heidän mielestään muuten itsestään selviä. On kuitenkin muistettava, että tilanne elää koko ajan ja kaikkien on kaiken aikaa omalta osaltaan panostettava sekä omaan, työpaikkansa että koko alueen turvallisuuteen.

Mielestäni paras työkalu opinnäytetyöhöni liittyvän vaikuttavuus selvityksen tekemiseen on juuri turvallisuuden avainhenkilöiden haastattelu. Kohderyh-

män valinnassa kannattaa kiinnittää erityistä huomiota kokemukseen, ammattitaitoon ja tiedon luotettavuuteen. Omaa työtäni helpotti se, että tunsin kohderyhmästäni melkein kaikki entuudestaan. Etenkin tällaisessa tutkimuksessa sähköisessä kyselyssä ongelmana ovat vastaajilta saadut lyhyet, toisinaan epäselvät vastaukset ja kysymykset saatetaan ymmärtää väärin. Kun taas haastattelussa haastattelija pystyy varmistamaan, että vastaaja ymmärtää kysymykset varmasti oikein ja vastaa kaikkiin kysymyksiin kattavasti.

Työni johtopäätöksenä voin todeta, että myös tulevaisuudessa liikenne- ja rinnereturvallisuuden parantaminen tulee olemaan Levin turvallisuudessa haasteellisinta kasvavien matkailijamäärien myötä. Lisäksi Levillä alkoholinkäyttö tulee olemaan aina suurin turvallisuusriskien aiheuttaja ja sen käyttäjät suurin turvallisuusriski. Levin alueen juoma- ja ravintolakulttuurista johtuen suurta parannusta sillä saralla ei ole odotettavissa. Afterski eli jälkihihdot jatkuvat. Viranomaisten harjoittama säännöllinen valvonta ravintoloissa ja myös liikenteessä ennalta ehkäisee alkoholin sekä muiden päihteiden mukanaan tuomia riskejä ja ennen kaikkea rikollisuutta (esimerkiksi rattijuopot ja pahoinpitelyt sekä ravintoloissa että niiden ulkopuolella).

Tulevaisuutta ajatellen näen Levin vuonna 2020 matkailijoita vuosi vuodelta lisää vetävänä, turvallisena ja erittäin suosittuna matkailukeskuksena, missä on oma poliisiasema ja erinomaisesti järjestetyt turvallisuuspalvelut sekä yhteistyö viranomaisten, kunnan, yritysten ja eri toimijoiden kesken on tavanomaista tehokkaampaa. Lisäksi viimeistään vuonna 2020 näen Euroopan matkailukeskuksista Levin turvallisuusasioiden edelläkävijänä.

Levillä turvallisuussuunnittelussa tulevaisuutta ajatellen erittäin tärkeää olisi kartoittaa ensin paikkakuntalaisten aiheuttamat turvallisuusriskit ja pyrittävä poistamaan tai ainakin minimoimaan ne, jotta aikaa jäisi sesonkiaikoina enemmän matkailijoiden turvallisuusriskien kartoittamiseen ja niiden poistamiseen tai ainakin minimoimiseen. Tässä kohtaa painotan ennaltaehkäisevän työn merkitystä. Esimerkiksi Levillä hiljaisena aikanakin poliisin näkyvyys on erittäin tärkeää muun muassa mökkimurtojen

estämiseksi.

Tulevaisuuden kannalta hätäkeskuksen pysyminen Lapissa ja Aslakin pysyminen Sodankylässä olisi ensiarvoisen tärkeää kasvavat matkailijamäärät huomioiden. Kuten työssäni on käynyt ilmi, niin hätäkeskustoiminnassa hätäkeskuspäivystäjien paikallistuntemus on ehdottoman tärkeää. Pelastushelikopteri olisi hyvä saada joka matkailukeskuksen lähelle tehohoitoa vaativien potilaiden turvallisuuden kannalta.

Tulevaisuudessa poikkeustilanteisiin (esimerkiksi epidemiat) on varauduttava entistä tehokkaammin, jotta hätätilanteessa ei tule ikäviä yllätyksiä. Yleensäkin ennalta ehkäisevä työ (esimerkiksi valistus ja kouluttaminen) ja siihen panostaminen on tärkeintä Levin turvallisuustyössä myös tulevaisuudessa.

Opinnäytetyöhöni liittyvän tutkimuksen kohderyhmä näkee myös Levin turvallisuuden tulevaisuuden hyvänä ja kohderyhmän mukaan tulevaisuuden haasteisiin on vastattava. Tulevaisuudessa Levin matkailun turvallisuutta ja turvallisuustyötä ohjaavat myös erilaiset hankkeet. Opinnäytetyöhöni liittyvien haastatteluiden ja kyselyn pohjalta (kysymys 11) voin todeta, että kaikilla vastaajilla ei ollut käsitystä mitä turvallisuuteen liittyviä hankkeita Levin alueella on meneillään ja tulossa.

Matkailun turvallisuuteen liittyen Levillä on tällä hetkellä menossa Lapin yliopiston koordinoima porotilamatkailu - laadulla tulosta -hanke (liite 10), joka keskittyy mikroyritysten turvallisuuden hallintaan. Lisäksi Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä-hanketta (liite 11) on tarkoitus laajentaa koskemaan myös Kittilän kunnan aluetta Levi mukaan lukien. Osalle vastaajista Matkailun turvallisuusjärjestelmä- ja porotilamatkailu-laadulla tulosta - hanke olivat tuttuja.

Liikenneturvallisuuteen liittyen Levillä oli kesällä ja syksyllä 2010 sekä Leville on tulossa seuraavat hankkeet ja järjestelyt:

- Sirkan koulun kohdan liikennejärjestelyt (kesä 2010)
- Hossan tien kevyenliikenteen väylän tarveselvitys (syksy 2010)
- Leviraitin ja Tunturitien perusparantamishankkeet (kesät 2010 ja 2011)
- Levin eteläpään kevyenliikenteen väylän rakentaminen liittymäjärjestelyineen (kesä-syksy 2010)

- alueopasteiden lisääminen ja parantaminen (kesä-syky 2010)
- pelastuskoodimerkkien asentaminen maastoon (kesä 2010)
- ulkoilu- ja moottorikelkkailureittien sekä pääteiden suoja-
alueravaukset (kesä-syky 2010)
- pysäköinnin valvonta (syky 2010→)
- Akanrova – Sirkka -kevyenliikenteen väylän suunnittelutyö ja raken-
taminen (suunnittelu 2010 ja rakentaminen vuonna 2011- 12). (Kinnu-
nen 2010.)

Myöskään kyseisistä liikenneturvallisuutta koskevista hankkeista/järjestelyistä kaikilla vastaajilla ei ollut tietoa.

Tulevaisuutta ajatellen poliisiaseman ja kyläpoliisin saaminen Leville olisi tärkeää, koska etenkin sesonkiaikoina se nopeuttaisi paljon poliisin saatavuutta parantaen turvallisuutta ja sekä asukkaiden että matkailijoiden turvallisuuden tunnetta. On muistettava, että sesonkiaikoina Kittilän kunnan alueella valtaosa poliisin hälytystehtävistä kohdistuu Leville.

Alkoholin käyttö johtaa usein myös tapaturmiin, joita Levillä tapahtuu etenkin rinteissä. Kartoitukseni ja havaintojeni perusteella tapaturmia (esimerkiksi liukastumiset) tapahtuu paljon myös selvin päin sekä rinteissä että muualla matkailukeskuksessa. Tapaturmien vähentämiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi ennen kaikkea omaan turvallisuuteen panostaminen ja ulkona liikuessaan ympäristön havainnointi (esimerkiksi rinteessä) on tärkeää. Myös yritysturvalisuudessa ja viranomaisten toiminnassa on panostettava koko ajan tapaturmia aiheuttavien riskien poistamiseen (esimerkiksi valistus ja talvella kevyenliikenteen väylien, Levin Tori-alueen ja parkkialueiden sekä portaiden hiekoitus).

Mitä tehdään, jos Levin ollessa täynnä matkailijoita Sirkkan koululla tapahtuu kouluammuskelutilanne? Entä jos matkustajakone putoaa Kittilän kentälle tai jopa Levin keskukseen? Tai jos kaksi suuronnettomuutta tapahtuu Kittilän alueella tai sen naapurikunnissa samanaikaisesti tai vaikka samana päivänä? Ne ovat suuria kysymyksiä, joihin myös Levillä on pystyttävä vastaamaan. Keskustellessani kerran kyseisestä asiasta erään kittiläläisen vaikuttajan kanssa hän totesi, että ”eihän Levillä voi tapahtaa matkustajakonetta, kun ei

minkään matkustajakoneen reitti kulje Levin kautta”. Sanoin hänelle siihen, että kyllä kone voi tippua vaikka siinä tilanteessa, että kone kaapataan ja isku kohdistetaan Leville. En usko, että moni on tullut sitä edes ajatelleeksi.

Yhteiskuntamme ja maailman menoa seuraten terrori-iskuihin, suuronnettomuuksiin ja muihinkin poikkeustilanteisiin sekä katastrofeihin varautuminen on ehdottoman tärkeää myös Levillä. Hätätilanteet tulevat yllättäen, joten juuri sen takia niihin on syytä valmistautua etukäteen.

Oletko koskaan tutustunut lomalla majapaikkasi varauuskäynteihin (esimerkiksi hotellit) tai minkä tahansa rakennuksen (esimerkiksi työpaikkasi ja iso ravintola), missä käyt, varauuskäynteihin ja ylipäättään uloskäynteihin? Hätätilanteita (esimerkiksi tulipalot, rikostapahtuma; mm. asetilanne) varten jokaisen meistä olisi ehdottoman tärkeää tietää uloskäynnit ja varauuskäynnit sekä omalla työpaikallamme että muissa rakennuksissa, missä liikumme ruokakaupoista lähtien.

Jos sinua ei kyseisissä asioissa tai yleensäkin turvallisuusasioissa työpaikallasi jostakin syystä kouluteta, niin pyydä koulutusta/harjoituksia ja tutustu työpaikkasi sekä paikkakuntasi turvallisuusasioihin (mm. poistumistiet, pelastussuunnitelma, viranomaispalvelut) oma-aloitteisesti, sillä juuri sinä saatat olla hätätilanteen tullessa se ns. avainhenkilö tai yksin töissä ollessasi joudut hälyttämään apua ja kertomaan tilanteesta. Ennen hätäkeskukseen soittoasi muista selvittää osoite missä olet. Jokaisen Levin alueen työntekijän olisi ehdottoman tärkeää tietää ainakin työpaikkansa osoite. Lisäksi Levin työntekijöiden ja kaikkien Levin turvallisuustyössä mukana olevien olisi tärkeää tutustua koko alueeseen ja sen palveluihin, jotta osaavat kertoa alueesta ja palveluista asiakkaille. Tietämättömyys alueesta ja sen palveluista sekä huono asiakaspalvelu vaikuttavat myös asiakkaiden turvallisuuden tunteeseen sekä alueen imagoon. Myös viranomaisten osalta säännöllinen koulututtaminen ja myös käytännön harjoitukset poikkeus- ja muita hätätilanteita varten ovat todella tärkeitä.

Toivottavaa olisi, että tulevaisuudessa jokainen työnantaja Levin alueella huolehtisi turvallisuusasiakirjan päivittämisestä, henkilökuntansa säännöllisestä kouluttamisesta turvallisuusasioissa (mm. turvallisuusasiakirjoihin tu-

tustuminen ja perehdyttäminen) ja tutustumisesta koko Levin alueeseen, olkoon henkilökunta sitten vakituista tai määräaikaista. Koko Levin alueen osaamista ja tulevaisuutta ajatellen kouluttamisessa ja turvallisuuteen panostamisessa paikallistasolla peräänkuulutan viranomaisten, yritysten, kunnan ja eri toimijoiden välistä laajaa, tehokasta ja jatkuvaa yhteistyötä. Kuten työni alussa totesin, niin turvallisuus on meidän kaikkien yhteinen juttu!

Jos kaikki yhdessä, matkailijat mukaan lukien, kiinnittäisivät huomiota turvallisuuteen ja riskeihin panostamalla omalta osaltaan riskien poistamiseen tai ainakin minimoimiseen sekä käyttäytyisivät lain ja asetusten sekä sääntöjen ja ohjeiden mukaisesti, niin siten saisimme tehokkaimmin parannettua turvallisuutta. Mutta tiedän, että se on helpommin sanottu kuin tehty. Omien Levin alueella tekemieni havaintojen perusteella ja vuosien kokemuksella voin sanoa, että kaikkien turvallisuusajattelun herättäminen on osittain vielä ”pitkässä kuudessa”, mutta parempaan päin mennään koko ajan. Ennen kaikkea kaikkien ajattelu ja asenteet olisi tärkeää saada myönteisiksi turvallisuusasioissa - miksi samalla autolla pitää ajaa ylinopeutta? Miksi pelastussuunnitelmaa ei ole päivitetty? Miksi se taas ajoi humalassa? Miksi kaikki vanhemmat eivät huolehdi lapsille heijastinta/heijastinliiviä? Miksi kaikki kalastajat ja veneilijät eivät pidä pelastusliivejä? Miksi moottorikelkka annetaan täysin kokemattomille? Miksi kaikki mökin omistajat eivät laita osoitteitaan mökkien seiniin? Miksi taas kävellään pitkin ajorataa? Miksi juostaan tien yli mistä sattuu?

Poliisin ja muidenkaan viranomaisten puuttuminen ja valistus eivät aina auta, vaikka rangaistus/seuraamus olisi mikä hyvänsä. Joillekin pitää vaan vääntää asiat ns. rautalangasta tai he tajuavat turvallisuuden tärkeyden vasta sitten, kun joku heidän takia kuolee, loukkaantuu tai he loukkaantuvat itse tai jotakin muuta vakavaa tapahtuu. Ikäväkseni täytyy todeta, että tästä yhteiskunnasta löytyy yhä paljon sellaisia ihmisiä, jotka eivät piittaa turvallisuusasioista vähääkään ja ikävätkään tapahtumat jopa heidän itsensä aiheuttamina eivät hetkauta heitä suuntaan eikä toiseen. Oma ihmisryhmänsä ovat paatuneet, ammattirikolliset ja myös satunnaiset rikosten tekijät.

Tähän loppuun vielä totean, että kaikesta huolimatta Levi on mielestäni vielä turvallinen paikka asua ja elää verraten vaikka pääkaupunkiseutuun. Siitä huolimatta Levillä kuten kaikkialla muuallakin ns. lintukotoajatukseen ei kannata tuudittautua, sillä kaikki on nyky maailmassa mahdollista, kuten useaan otteeseen olemme saaneet todeta. Täydellistä turvallisuutta ei ole eikä ole ehkä viisasta tavoitellakaan. Tärkeää kuitenkin olisi, että turvallisuuden tunne säilyisi jokaisella meistä sellaisena, että pystymme nauttimaan elämästä. Yksinäisyys ja tunne, että kukaan ei välitä, aiheuttaa myös turvattomuutta.

Mielestäni ennalta ehkäisevä turvallisuustyö ja siihen panostaminen on taloudellisesti kannattavaa ja tärkeintä turvallisuuden parantamista ajatellen, myös Levillä. Tärkeää on päästä aina mahdollisimman pian suunnitelmista ja puheista tekoihin, jotta turvallisuus paranee ja jotta alueen matkailijat ja paikkakuntalaisetkin näkevät, että turvallisuuden eteen tehdään töitä myös käytännössä. Myös nuorten ja lasten hyvinvointiin panostaminen on tulevaisuuden ja turvallisuuden kannalta, Levi mukaan lukien, ensiarvoisen tärkeää. On muistettava, että lapsissa ja nuorissa on yhteiskunnan tulevaisuus. Näin ollen nuorten ja lasten hyvinvoinnin ja heidän terveen kehityksen eteen tehty työ on meidän kaikkien etu. Pitäkäämme huolta myös ikä-ihmisistä, lähimmäisistämme, ystävistämme ja yksinäisistä. Veikko Lavin laulun sanoja lainatakseni: ”Jokainen ihminen on laulun arvoinen. Jokainen elämä on tärkeä”.

Opinnäytetyöni ohjaajalle Pekka Iivarille, haastateltaville, kyselyyn vastanneille, ystävilleni, perheelleni ja Ukko-koiralleni kuuluu suuri kiitos kannustuksesta tämän työni tekemisessä.

LÄHTEET

- Aluehallintovirasto 2010. Lapin aluehallintovirasto. Tiedote. 4.5.2010.
Osoitteessa
<http://www.avi.fi/fi/Tiedotepalvelu/2010/Sivut/LapinaluehallintovirastoasettiLapinsis%C3%A4isenturvallisuudensihteerist%C3%B6n.aspx>. 22.10.2010.
- Arcera Oy 2010. Alkuun. Arcera Oy. Osoitteessa
<http://www.arcera.fi/arcera/esivu.php?alue=Alkuun&kieli=fi>.
23.10.2010.
- Finavia Oyj 2010a. Tietoa Finaviasta. Liikennetilastot. Matkustajat.
Osoitteessa
http://www.finavia.fi/tietoafinaviasta/liikennetilastot/liiktil_matkustajat. 24.10.2010.
- Finavia Oyj 2010b. Tietoa Finaviasta. Liikennetilastot. Matkustajat
lentoasemittain. Vuosi 2008. Osoitteessa
http://www.finavia.fi/files/finavia2/matkustajat_pdf/0_INET_matk_lentoasemittain_joulu08.pdf. 24.10.2010.
- Finavia Oyj 2010c. Tietoa Finaviasta. Liikennetilastot. Matkustajat
lentoasemittain. Vuosi 2010. Osoitteessa
<http://www.finavia.fi/files/kronodoc/2284/194932/Matkustajat%20lentoasemittain%20suo-fi.pdf>. 24.10.2010.
- Halonen, J. 2009. Kuntien asukasluvut 31.12.2009. Suomen Kuntaliitto.
Kittilä. Osoitteessa
http://www.kunnat.net/k_peruslistasivu.asp?path=1;29;374;36984;148786;149482. 22.10.2010.
- Helsingin Sanomat 2006. Levillä liikkuu väärää rahaa. 5.1.2006.
Osoitteessa
http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/1135218228697?ref=lk_is_ko_2. 2.27.10.2010.
- Helsingin Sanomat 2010. AL: Paatero haluaa alkolukon ja
nopeusrajoittimen jokaiseen autoon. 17.10.2010. Osoitteessa
<http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/AL+Paatero+haluaa+alkolukon+ja+nopeusrajoittimen+jokaiseen+autoon+/1135260952739.30>.
10.2010.
- HES Sairaankuljetus Oy 2010. HES Sairaankuljetus Oy.
Osoitteessa www.helsinginensihoido.net/. 11.11.2010.

- Hätäkeskuslaitos 2010. Hätäkeskuslaitos - osana kansalaisten turvallisuuspalvelua. Osoitteessa <http://www.112.fi/index.php?pageName=hatakeskuslaitos>. 26.10.2010.
- Iivari, P. 2010a. Puhelinkeskustelu 23.10.2010
- Iivari, P. 2010b. Matkailun turvallisuus-kirjaluonnos. 23.10.2010.
- Iltalehti 2010. Auto suistui ojaan Kittilässä - kuljettaja puhalsi 3,0 promillea. 12.10.2010. Osoitteessa http://www.iltalehti.fi/uutiset/2010101212504943_uu.shtml. 30.10.2010.
- Iltasanomat 2008. Hiihtokeskuksen villiin yöelämään kaivataan tunturipoliisia. 9.2.2008. Osoitteessa <http://www.iltasanomat.fi/uutiset/kotimaa/uutinen.asp?id=14863>. 4.25.10.2010.
- Kajava, T. 2010. Sähköposti Jenni Lindgrenille 15.11.2010.
- Kela, J. 2010. Aslakin sijoituspaikka siirtynee Rovaniemelle. Lapin Kansa. 22.10.2010. Osoitteessa <http://www.lapinkansa.fi/cs/Satellite/Lappi/1194654605960/artikkeli/aslakin+sijoituspaikka+siirtynee+rovaniemelle.html>. 26.10.2010.
- Kinnunen, J. 2010. Kittilän kunnan tiemestarin haastattelu 19.7.2010
- Kinnunen, K. 2010. Puhelinkeskustelu Kittilän kunnan elinkeinojohtajan kanssa 14.10.2010.
- Kinnunen, S. 2010. Puhelinkeskustelu Peräpohjolan poliisilaitoksen poliisipäällikön kanssa 21.10.2010.
- Kittilälehti 2010. Levin paloasema on panostus omien ja vieraiden turvallisuuteen. 29.9.2010. Osoitteessa <http://www.kittilalehti.com/arkisto/levinpaloasema-on-panostus-omien-ja-vieraiden-turvallisuuteen.html>. 13.10.2010.
- Kittilän kunta 2010a. Kartat. Kittilän kunnan kartta. Osoitteessa <http://www.kittila.fi/web/index.php?id=85>. 23.10.2010.
- Kittilän kunta 2010b. Tervetuloa Kittilään. Osoitteessa <http://www.kittila.fi/web/index.php>. 23.10.2010.
- Kytövuori, T. 2010. Valvonta johtaa tuloksiin. Levi Days -lehti. Irtonumero. Numero 13/syksy 2010. 28.10.2010.

- Lapin elämysteollisuuden osaamiskeskus 2010. Ajankohtaista. Kuukauden elämystpersoonana. Lokakuun elämystpersoonana. Jussi Töyrylän haastattelu. Osoitteessa <http://www.leofinland.fi/index.php?name=Content&nodeIDX=50225>.10.2010.
- Lapin Kansa 2006. Lentävä delfiini pelastaa erämaassa. 1.9.2006. Lapin Hetki. Osoitteessa <http://www.lapinhetki.fi/cs/Satellite/Hetki/1194628690999/artikkeli/lentava+delfiini+pelastaa+eramaassa.html>. 26.10.2010.
- Lapin Kansa 2010a. Mies kuoli Levillä kelkkaonnettomuudessa. 11.2.2010. Osoitteessa <http://www.lapinkansa.fi/cs/Satellite/Lappi/1194635772927/artikkeli/mies+kuoli+kelkkakolarissa+kittilan+levilla.html>.25.10.2010.
- Lapin Kansa 2010b. Tuntematon mies tunkeutui asuntoon Levillä. 10.10.2010. Osoitteessa http://www.lapinkansa.fi/cs/Satellite?c=AMArticle_C&childpagename=LKA_newssite%2FAM-Layout&cid=1194653639228&p=1194596027240&packedargs=packedargs%3Dsectionpage%253DLappi%2526assetname%253DTuntematon%252Bmies%252Btunkeutui%252Basuntoon%252BLevill%2525C3%2525A4&pagename=LKAWrapper&rendermode=previwnoinsite. 30.10.2010.
- Lapin Pelastushelikopterin Tuki Ry 2010. Pelastushelikopteri Aslak. 21.4.2010. Osoitteessa <http://www.aslak.fi/index.htm>.23.10.2010.
- Lapin yliopisto 2008. Laatukartat porotilamatkailuun. 8.12.2008. Osoitteessa <http://www.ulapland.fi/Suomeksi/Ajankohtaista/Uutisarkisto/2008.iw3?showlocation=6a5610f8-f5f0-4ca8-b3e5-36b96241d6c2&newsID=43e4a7df-c5ac-4e07-ae44-748547a25079>.11.11.2010.
- Levin ja Kittilän matkailulehti Levi. Nyt! 2007. Jenni tutkii ja kantaa huolta tunturikeskusten turvallisuusasioista. Nettitieto Oy. Uutiset. 5.9.2007. Osoitteessa <http://www.levinyt.fi/offers.php?id=880>.25.10.2010
- Levin Matkailu Oy 2010a. Levi. Levin keskusta. Osoitteessa <http://www.levikeskus.fi/kartat/levinkeskusta-suomi.htm>. 23.10.2010
- Levin Matkailu Oy 2010b. Levi. Levi Info. Levi lyhyesti. Osoitteessa <http://www.levi.fi/fi/levi-info/levi-lyhyesti.html>. 23.10.2010.

- Levin Matkailu Oy 2010c. Tilastokeskus 2010. Levi. Uutiset. Osoitteessa <http://www.levi.fi/fi/uutiset/levi-matkailukeskuksistakarjessa.html>. 23.10.2010.
- Levin Tori 2010a. Levin Tori. Levin uusi keskusta. Osoitteessa <http://www.levintori.fi/>. 23.10.2010.
- Levin Tori 2010b. Levin Tori. Uutisia. 14.2.2008. Osoitteessa <http://www.levintori.fi/fi/news/levin-tori-harjakorkeudessa>. 23.10.2010.
- Liikennevirasto 2010. Tienkäyttäjän linja. 12.4.2010. Osoitteessa http://www.tiehallinto.fi/servlet/page?_pageid=68&_dad=julia&_sche-ma=PORTAL30&kieli=fi&menu=596&_pageid=71&linkki=883&julkaisu=475&kieli=fi. 28.10.2010.
- Lindgren, J. 2005. Kuva Levitunturista 26.11.2005
- Lindgren, J. 2008. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelma.14.4.2008. Rikksentorjuntaneuvosto. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu. Paikallisia turvallisuussuunnitelmia. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/uploads/2obsdol.pdf>. 23.10.2010.
- MTV3 Internet 2010. Vartiointiliikkeiden työnsarka laajenee.15.10.2010. Osoitteessa <http://www.mtv3.fi/uutiset/kotimaa.shtml/arkistot/kotimaa/2010/10/1205985>. 31.10.2010.
- Poliisi 2010. Yhteystiedot. Poliisilaitokset. Kittilä. Peräpohjolan poliisilaitos. Osoitteessa <http://www.poliisi.fi/poliisi/perapohjola/home.nsf/pages/indexfin>. 23.10.2010.
- Punainen Risti 2010. Aktiivit. EHYT - projekti. EHYT -projektiin ja sen taustaan liittyvää aineistoa. Osoitteessa http://www.redcross.fi/aktiivit/ehyt/fi_FI/esittely/. 23.10.2010.
- Rajala, P. 2010. Puhelinkeskustelu Oy Levi Ski Resort Ltd:n (hiihtokeskuksen) turvallisuuspäällikön kanssa. 28.10.2010.
- Ramboll Finland Oy 2009. Matkailukeskuksien liikenneturvallisuus.24.6.2009. Osoitteessa http://www.mara.fi/files/matkailu_liikenneturvallisuus.pdf. 11.11.2010.

- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010a. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu. Mitä on turvallisuussuunnittelu? Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40736.htm>. 23.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010b. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40734.htm>. 23.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010c. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Vaihe 1. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40917.htm>. 27.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010d. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Vaihe 2. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40918.htm>. 27.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010e. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Vaihe 3. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40919.htm>. 27.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010f. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Vaihe 4. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40920.htm>. 27.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010g. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Vaihe 5. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40921.htm>. 27.10.2010.
- Rikoksentorjuntaneuvosto 2010h. Turvallisuussuunnittelun tietopankki. Turvallisuussuunnittelu prosessina. Vaihe 6. Osoitteessa <http://www.turvallisuussuunnittelu.fi/40922.htm>. 27.10.2010.
- Rovaniemen kaupunki 2008. Raportti. Matkailijoiden turvallisuus. Osoitteessa http://iwww.rovaniemi.fi/includes/file_download.asp?depid=20942&fileid=23607&file=20080104125630.pdf&pdf=1. 28.10.2010.
- Securitas Oy 2010. Securitas Suomessa. Osoitteessa <http://www.securitas.com/fi/fi/About-Securitas/Securitas-Oy/>. 23.10.2010.
- Seppälä, R. 2010. Kittilän kunnan terveystarkastajan haastattelu 13.7.2010
- Sisäasiainministeriö 2006. Sisäasiainministeriön julkaisuja 19/2006. Paikallisen turvallisuustyön kehittäminen. Turvallisuus on laaja käsite. Liite 2. Osoitteessa [http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/192006/\\$file/192006.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/192006/$file/192006.pdf). 23.10.2010.

- Sisäasiainministeriö 2008a. Sisäisen turvallisuuden sihteeristö.
Sisäisen turvallisuuden ohjelma.14.4.2008.
Osoitteessa www.intermin.fi. 14.4.2008.
- Sisäasiainministeriö 2008b. Valtioneuvoston yleisistunto 8.5.2008.
Sisäisen turvallisuuden ohjelma. Osoitteessa
[http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/STO%20080508/\\$file/STO%20080508.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/STO%20080508/$file/STO%20080508.pdf). 23.10.2010.
- Sisäasiainministeriö 2010a. Sisäisen turvallisuuden ohjelma. Paikallisen turvallisuussuunnittelun kehittäminen. Turvallisuussuunnitelmien tilanne poliisilaitoksittain vuoden vaihteessa 2009 - 2010.
Osoitteessa
[http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/FINAL_Taulukko_suunnitelmien_tilanne_14042010/\\$file/FINAL_Taulukko_suunnitelmien_tilanne_14042010%20.pdf](http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/files/FINAL_Taulukko_suunnitelmien_tilanne_14042010/$file/FINAL_Taulukko_suunnitelmien_tilanne_14042010%20.pdf). 23.10.2010.
- Sisäasiainministeriö 2010b. Häätäkeskuspalvelut keskitetään seitsemään häätäkeskukseen vuosina 2011–2015. 9.3.2010. Osoitteessa
<http://www.intermin.fi/intermin/bulletin.nsf/PFBD/98AF2BDB798CDD13C22576E10033D90D>. 26.10.2010.
- Sisäasiainministeriö 2010c. Matkailuturvallisuuden kumppanuussopimus sisäasiainministeriön ja matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin välille. 15.6.2010. Osoitteessa
<http://www.intermin.fi/intermin/hankkeet/turva/home.nsf/headlines/fin/F1F9115BC9D3FC82C2257743003EA7A9?OpenDocument>. 11.11.2010.
- Tohmo, P. 2010. Punavalkoinen ambulanssi löytää Kittilän potilaat, lupaa toimitusjohtaja. Kittilälehti. 7.10.2010. Osoitteessa
<http://www.kittilalehti.com/arkisto/punavalkoinen-ambulanssi-loytaa-kittilan-potilaat-lupaa-toimitusjohtaja.html>.23.10.2010.
- Työhallinnon asiakaspalvelun tietojärjestelmä 2010. Avoimet paikat.
Osoitteessa
<http://www.mol.fi/paikat/Job.do?lang=fi&jobID=7558458&index=22&anchor=7558458>. 11.11.2010.
- Töyrylä, J. 2008. Energiäteollisuus. Ajankohtaista. Energiäteollisuus Ry:n kevätseminaari. 8.5.2008.
Osoitteessa
http://www.energia.fi/content/root%20content/energiateollisuus/fi/ajankohtaista/lehdist%C3%B6tiedotteet/liittokokous%20levi%202008%2005%2008-09%20aineistot/t%C3%B6yryl%C3%A4_data_080508.pdf?SectionUri=%2Ffi%2Fajankohtaista%2Fetnseminaarit. 23.10.2010.
- Wikipedia 2010a. Vapaa tietosanakirja. Kittilä. Osoitteessa
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Kittil%C3%A4>.19.10.2010.

Wikipedia 2010b. Vapaa tietosanakirja. Levi. Osoitteessa
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Levi>.19.10.2010.

Wikipedia 2010c. Vapaa tietosanakirja. Levi. Historia. Osoitteessa
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Levi#Historia>. 23.10.2010.

YLE Lappi 2010. Aslakin tehtävät vakiintuivat reiluun tuhanteen
vuodessa.15.1.2010. Yleisradio Oy. Osoitteessa
http://yle.fi/alueet/lappi/2010/01/aslakin_tehtavat_vakiintuivat_reiluun_tuhanteen_vuodessa_1368438.html. 26.10.2010.

YLE Perämeri 2010. Peräpohjolan poliisi sai uudet virat
tarpeeseen. 18.10.2010. Yleisradio Oy. Meri - Lappi.
Osoitteessa
http://yle.fi/alueet/perameri/2010/10/perapohjolan_poliisi_sai_uudet_virat_tarpeeseen_2068499.html. 25.10.2010

LIITTEET

1. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelma
2. Saatekirje ja kysely Levin alueen turvallisuussuunnitelman ja turvallisuustyön vaikuttavuus selvitykseen liittyen
3. Levin turvallisuuskoulutus-ohjelma
4. Osaamista anniskeluun - kunnossa kotiin - hankkeen esittely
5. Elämisen arvoista hyvinvointia ja turvallisuutta (EHYT) - hankkeen esittely
6. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuuskyselyn vastausaineisto matkailijoiden osalta
7. Ilta - Sanomien artikkeli ” Hiihtokeskuksen villiin yöelämään kaivataan tunturipoliisia”
8. Levin ja Kittilän matkailulehti Levi.Nyt! :n artikkeli ”Jenni tutkii ja kantaa huolta tunturikeskusten turvallisuusasioista”
9. Porotilamatkailu - laadulla tulosta - hankkeen esittely
10. Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä-hankkeen esittely

Liite 1. Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnitelma



KITILÄN, MUONION JA ENONTEKIÖN TURVALLISUUSSUUNNITELMA

”Turvallisuus on kaikkien yhteinen juttu”.

SISÄLLYS

JOHDANTO

1 Turvallisuussuunnittelu prosessina

2 Turvallisuussuunnittelun käynnistäminen ja työryhmien perustaminen

3 Toimintaympäristön analyysi, nykytilan arviointi ja turvallisuusriskien kartoitus

3.1 Tilastoja Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuuskyselyiden vastausaineistosta (7.4.2008)

4 Turvallisuussuunnittelun pääpainot Kittilän, Muonion ja Enontekiön alueilla

4.1 Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuus riskit - ja ongelmat sekä toimenpide-ehdotukset pääpainoalueittain

5 Kittilän, Muonion ja Enontekiön alueilla jo tehdyt toimenpiteet turvallisuuden parantamiseksi

6 Loppusanat

JOHDANTO

”Sisäisellä turvallisuudella tarkoitetaan sellaista yhteiskunnan tilaa, jossa jokainen voi nauttia oikeusjärjestelmän takaamista oikeuksista ja vapauksista ilman rikollisuudesta, häiriöistä, onnettomuuksista ja suomalaisen yhteiskunnan taikka kansainvälistyvän maailman ilmiöistä tai muutoksista johtuvaa aiheellista pelkoa tai turvattomuutta. Ohjelma perustuu laajaan turvallisuuskäsitteeseen, jonka mukaisesti hyvä turvallisuus syntyy usean eri tekijän yhteisvaikutuksesta. Turvallisuutta edistävät turvallinen koti-, asuin- ja työympäristö, toimivat peruspalvelut, hyvin suunniteltu liikenneympäristö, avun saanti silloin, kun sitä tarvitaan ja varmuus siitä, että rikoksiin syyllistyneet joutuvat edesvastuuseen teoistaan. Osa turvallista ympäristöä on myös varautuminen suuronnettomuuksiin ja häiriötilanteisiin”. (Sisäasiainministeriö, sisäisen turvallisuuden sihteeristö)

”Valtioneuvosto teki 23.9.2004 päätöksen sisäisen turvallisuuden ohjelmasta. Ohjelmassa vahvistettiin strategiset linjaukset ja toimenpiteet seudullisen ja paikallisen turvallisuussuunnittelun edelleen kehittämiseksi. Sisäasiainministeriö asetti 4.4.2005 työryhmän laatimaan asiaa koskevat konkreettiset ehdotukset. Työryhmän loppuraportti valmistui 12.4.2006 (sisäasiainministeriön julkaisuja 19/2006). Sisäisen turvallisuuden ministeriryhmä käsitteli ehdotukset kokouksessaan 18.5.2006 ja päätti käynnistää niiden toimeenpanon.

Sisäasiainministeriö asetti 28.8.2006 työryhmän ohjaamaan ja seuraamaan turvallisuussuunnittelun kehittämistä koskevien ehdotusten toimeenpanoa. Työryhmän tehtävänä on ohjata sisäasiainministeriön työryhmäraporttiin 19/2006 sisältyvien ehdotusten toimeenpanoa sekä seurata ja arvioida saavutettuja tuloksia. Työryhmä raportoi työn etenemisestä ja tuloksista sisäisen turvallisuuden ohjelman seurantar ryhmälle ja sisäisen turvallisuuden ministeriryhmälle.” (Sisäasiainministeriö, sisäisen turvallisuuden sihteeristö)

Tällä hetkellä lähes jokaisessa Suomen kunnassa ja kaupungissa on meneillään turvallisuussuunnitelmien laadinta.

”Seudullisen ja paikallisen turvallisuustyön tavoitteena on vähentää rikosten, häiriöiden ja onnettomuuksien määrää ja niistä aiheutuvia vahinkoja sekä ylläpitää turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Yhtenä tärkeänä keinona tavoitteen saavuttamiseksi on turvallisuussuunnittelu, jota toteutetaan eri viranomaisten ja toimijoiden välisenä laajana yhteistyönä.” (Sisäasiainministeriö, sisäisen turvallisuuden sihteeristö)

Mitä kaikkea turvallisuuteen kuuluukaan?

Turvallisuus on laaja käsite ja siihen sisältyy paljon asioita. Esimerkiksi, jos ihminen tuntee olonsa turvalliseksi, niin asuinpaikka – tai ympäristö ei välttämättä ole turvallinen. Turvallisuus ja turvallisuuden tunne ovatkin kaksi eri asiaa.

Mutta ihmisille turvallisuus on nimenomaan tunne – joko turvaton tai turvallinen. Joka tapauksessa turvallisuuteen ja sen tilan tuoman tunteen kohentamiseen voi jokainen meistä vaikuttaa paljon omalla käytöksellään ja toimintatavoillaan.

Alueilla olevat kaksi isoa ja kasvavaa matkailukeskusta, Levi ja Ylläs, ovat tuoneet omat haasteensa turvallisuussuunnittelulle. Esimerkiksi Levillä keskimäärin laskettuna väestömäärä on päivittäin kaksinkertainen ottaen huomioon alueella vierailevat matkailijat. Luonnollisesti turvallisuuspalvelut on suunniteltava ja järjestettävä sen mukaisesti. Levin ja Ylläksen kiivas kasvu näkyy tietysti myös lisääntyneenä lentoliikenteenä.

Turvallisuus on osa laatua, minkä myös alueemme yrittäjät ovat huomanneet; turvallisuus on keskeinen ja tärkeä asia yritysten toiminnassa. On muistettava, että mikäli esimerkiksi yksi yritys on hoitanut turvallisuusasiansa huonosti ja tapahtuu vahinko tai onnettomuus, niin siitä saattaa kärsiä koko alueemme yritykset ja imago. Pahimmassa tapauksessa saattaa kärsiä koko Suomen imago turvallisena matkailumaana, jos osallisena on ulkomaalainen matkailija.

Turvallisuussuunnittelu on erittäin tärkeää työtä koko Suomessa. Ennaltaehkäisevä työ ja siihen panostaminen on taloudellisesti kannattavaa ja tärkeintä työtä turvallisuusalalla. Kittilän, Muonion ja Enontekiön alueilla laaja-alaisen turvallisuustyön ja siihen liittyvän turvallisuussuunnittelun pitäisi olla jatkuvaa ja vakituista.

Turvallisuussuunnittelussa asiakirjan laatimista tärkeämpää on asioiden nopea eteenpäin vieminen käytännössä. Turvallisuussuunnittelun myötä usein hyvin pienillä asioilla on saatu parannettua alueemme turvallisuutta. Niitä asioita ei välttämättä vaan ole huomattu tehdä aikaisemmin.

Sisäasiainministeriön tavoitteena on tehdä Suomesta Euroopan turvallisimman maan vuoteen 2015 mennessä. Toivottavasti kaikki Suomen kansalaiset ottavat sen tavoitteekseen ja tehdään yhdessä töitä kyseisen ta-

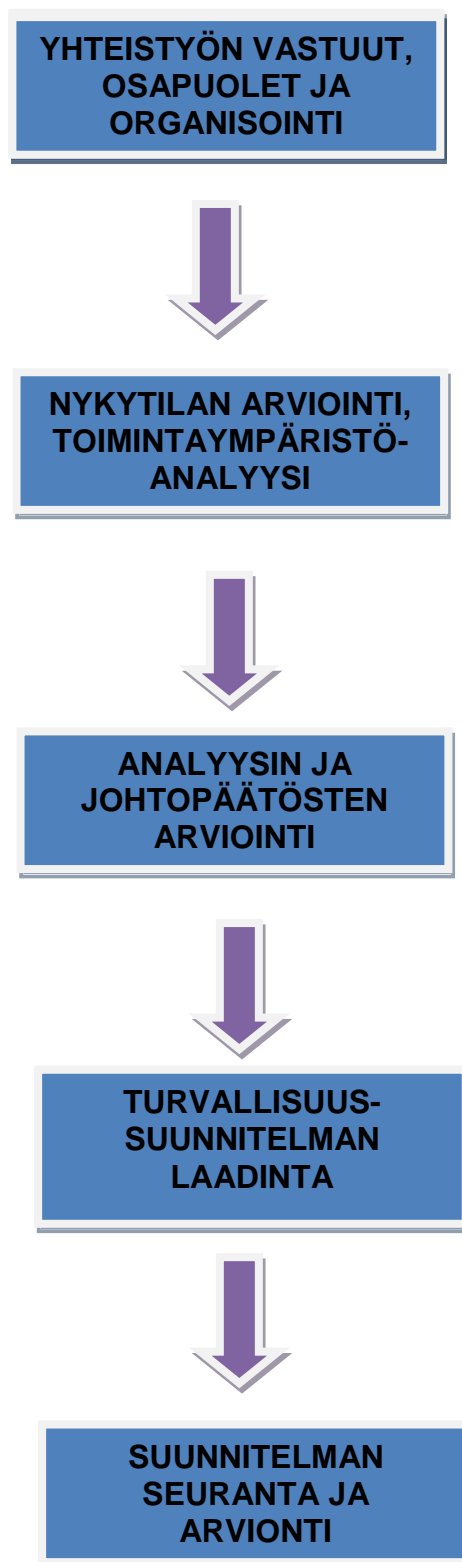
voitteen saavuttamiseksi - siihen tullaan tarvitsemaan meitä kaikkia, vaikkakin kyseiseen tavoitteeseen pääseminen tulee olemaan erittäin suuri haaste.

KITTILÄ 14.4.2008

**Jenni Lindgren
Turvallisuussuunnittelija
Kittilän, Muonion ja Enontekiön kunnat**

1 TURVALLISUUSSUUNNITTELU PROSESSINA

Turvallisuussuunnittelu prosessina



2 TURVALLISUUSSUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA TYÖRYHMIEN PERUSTAMINEN

Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelu käynnistettiin virallisesti 18.6.2007, jolloin kyseisten alueitten turvallisuussuunnittelua alkoi vetää Jenni Lindgren.

Turvallisuussuunnittelun johtoryhmän päätöksellä turvallisuussuunnitteluun nimettiin jäsenineen seuraavat työryhmät:

- Liikenneturvallisuus - työryhmä, Muonio
- Liikenneturvallisuus - työryhmä, Enontekiö
- Liikenneturvallisuus - työryhmä, Kittilä
- Matkailun turvallisuus – työryhmä, Muonio
- Matkailun turvallisuus – työryhmä, Enontekiö
- Matkailun turvallisuus – työryhmä, Kittilä
- Muonion, Enontekiön ja Kittilän yhteinen viranomaistyöryhmä

Levillä oli jo ennen turvallisuussuunnittelun käynnistämistä yrittäjien aloitteesta perustettu matkailun turvallisuustyöryhmä, koska yrittäjät kokivat turvallisuuden suurena huolenaiheena.


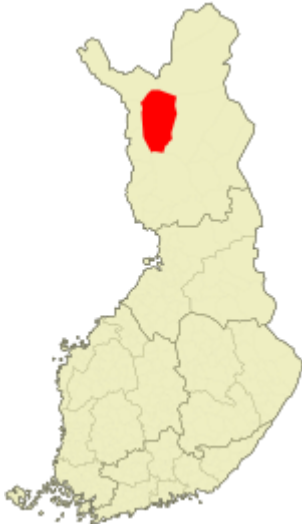
Muonion, Enontekiön ja Kittilän turvallisuussuunnittelun johtoryhmään kuuluvat seuraavat henkilöt:

- Muonion kunnanjohtaja Aulikki Heinonen,
- Enontekiön kunnanjohtaja Pentti Keskitalo,
- Kittilän kunnanjohtaja Seppo Maula,
- Kittilän kihlakunnan poliisilaitoksen nimismies Juha Tuhkala,
- Käsivarren kihlakunnan poliisilaitoksen nimismiehet Kari Pakanen ja Ossi Hyvönen
- Aluepalopäällikkö Urho Keskitalo (Enontekiö),
- Muonion palopäällikkö Pekka Väliheikki,
- Kittilän palopäällikkö Jorma Ojala ja
- Toimitusjohtaja Markku Mäkitalo/Tunturi-Lapin Kehitys Ry.

Myöhemmin on perustettu myös koulutoimityöryhmä Kittilään. Koulutoimityöryhmät olisi tarkoitus perustaa myös Muonioon ja Enontekiölle, jos turvallisuussuunnittelulle saadaan järjestettyä jatkorahoitus. Koulutoimen työryhmän perustaminen sai alkunsa Rovaniemellä 28.2.2008 Jokelan tragedian johdosta järjestetystä ” Turvallisuus- ja kriisitilanteisiin varautuminen kouluissa ja oppilaitoksissa”- seminaarista, missä oli mukana Kittilän koulutoimen edustajia ja turvallisuussuunnittelija Jenni Lindgren, jotka kyseisen seminaarin jälkeen alkoivat yhdessä miettiä, kuinka Kittilän koulujen turvallisuutta voitaisiin parantaa. Koulujen turvallisuuden parantamiseksi lähdettiin liikkeelle pelastussuunnitelmien päivittämisestä.

3 TOIMINTAYMPÄRISTÖANALYYSI, NYKYTILAN ARVIOINTI JA TURVALLISUUSRISKIEN KARTOITUS

Toimintaympäristöanalyysi

Kittilä	
 <p><i>vaakuna</i></p>	 <p><i>sijainti</i></p>
www.kittila.fi	
Sijainti	67°39'25"N, 24°54'30"E
Lääni	Lapin lääni
Maakunta	Lapin maakunta
Seutukunta	Tunturi-Lapin seutukunta
Kihlakunta	Kittilän kihlakunta
Perustamisvuosi	1854/1868
Pinta-ala - maa - sisävesi	8 263,15 km ² 8 094,98 km ² 168,17 km ²
Väkiluku - väestötiheys	5 959 (31.12.2007) 0,7 as/km ²
Kunnallisvero	19,00 % (2008)

Kunnanjohtaja	Seppo Maula
Kunnanvaltuusto 2004 - 2008	27 paikkaa Kesk. 14, Vas. 9, Kok. 3 ja SDP 1

Kittilä (inarinsaameksi *Kittâl*, pohjoissaameksi *Gihttel*) on Suomen kunta, joka sijaitsee Lapin maakunnassa, Lapin läänissä. Kunnassa asuu 5 959 ihmistä ja sen pinta-ala on 8 263,15 km², josta 168,17 km² on vesistöjä. Väestötiheys on 0,7 asukasta/km².

Kittilän naapurikunnat ovat Enontekiö, Inari, Kolari, Muonio, Rovaniemi ja Sodankylä. Levin hiihtokeskus sijaitsee Kittilässä. Kunnassa on myös Kittilän lentoasema, joka palvelee matkailua ja ilmavoimia. Kittilän oppilaitokset ovat lukio ja matkailualan oppilaitos, Lapin ammattiopisto ja sen Levi-instituutti. Paikallinen jääkiekko- sekä jalkapalloseura on Kittilän palloseura.



Kittilän kunta on ollut jo pitkään muuttovoittoinen ja taloudeltaan tasapainoinen kunta. Talviset matkailusesongit Levin hiihtokeskukseen ovat rikastuttaneet kuntaa merkittävästi.

Kanadalainen kaivosyhtiö Agnico-Eagle Mines Ltd rakentaa Euroopan suurinta kultakaivosta Kittilässä sijaitsevaan Suurikuusikkoon. Esiintymän suuruuden arvioidaan olevan noin 75 tonnia, josta riittää louhimista 15 vuodeksi.

Kittilässä oli suuri kevättulva Ounasjoessa vuonna 2005. Vesi nousi niin korkealle, että Kittilän itäpuolella sijaitsevan Ounasjoen ylittävä silta jouduttiin sulkemaan. Tulva aiheutti suuria vahinkoja. Tulva saartoi myös monta taloa, joten osa Kittilän Rantatien asukkaista ei päässyt pois asunnoistaan muutama päivään.

Kittilän Pokassa on myös mitattu Suomen kovin pakkasen. Se on – 51,5 astetta. Se on mitattu 28. tammikuuta 1999.

Kittilässä sijaitsevat seuraavat kylät: Ala-Kittilä, Alakylä, Hanhimaa, Helppi, Hormakumpu, Hossa, Kallo, Kaukonen, Kelontekemä, Kittilä (kirkonkylä), Kiistala, Kinisjärvi, Kuivasalmi, Köngäs, Lehmilehto, Lintula, Lompolo, Maunujärvi, Molkojärvi, Pokka, Pulju, Raattama, Rauhala, Rautuskylä, Sirkka, Sätkenä, Tepsa, Tepasto ja Veitsersasa.

Muonio	
	
<i>vaakuna</i>	<i>sijainti</i>
www.muonio.fi	
Sijainti	67°57'25"N, 23°40'45"E
Lääni	Lapin lääni
Maakunta	Lapin maakunta
Seutukunta	Tunturi-Lapin seutukunta
Kihlakunta	Käsivarren kihlakunta
Perustamisvuosi	1873
Pinta-ala - maa - sisävesi	2 037,92 km² 1 903,76 km² 134,16 km²
Väkiluku - väestötiheys	2 363 (31.12.2007) 1,2 as/km²
Kunnallisvero	20,50 % (2008)
Kunnanjohtaja	Aulikki Heinonen
Kunnanvaltuusto 2004 - 2008	21 paikkaa Kesk. 9, SDP 6, Kok. 5 ja Vas. 1



Muonio (aikaisemmin *Muonionniska*, pohjoissaameksi *Muoná*) on Suomen kunta, joka sijaitsee Lapin maakunnassa, Lapin läänissä. **Muonio rajoittuu pohjoisessa Enontekiöön, idässä Kittilään, etelässä Kolariin ja lännessä Ruotsin Pajalaan ja Kiirunaan.** Valtakunnanrajana toimivan Muonionjoen yli johtaa silta. Kunnassa asuu 2 363 ihmistä ja sen pinta-ala on ollut vuoden 2008 alusta lähtien 2 037,92 km², josta 134,16 km² on vesistöjä. Kunnan pinta-ala kasvoi noin 7,5 prosenttia, kun Kittilän kuntaan kuulunut alue Pallas-Yllästunturin kansallispuistosta liitettiin Muonion kuntaan. Väestötiheys on 1,2 asukasta/km². Muonio on Luoteis-Lapin tunturimaata, jonka korkeimmat tunturit ovat Pallastunturin Taivaskero (807 m), Lainiotunturi (613 m), Keimiötunturi (610 m), Äkäskero (580 m) ja Ruototunturi (572 m).

Muonion oppilaitokset ovat lukio ja ammatti-instituutin Lappian Muonion sivuosasto.

Matkailu on Muoniolle tärkeä elinkeino; osa Pallas - Yllästunturin kansallispuistosta, Olostunturin hiihtokeskus, Luontokeskus Kiela, Harrinivan matkailukeskus.

Suomen johtavin ja yksi Skandinavian suurimmista kylmätestausyrityksistä toimii Muoniossa.

Muoniossa sijaitsevat seuraavat kylät: Muonio, Kätkäsuvanto, Ylimuonio, Särkijärvi, Torassieppi, Kerässieppi, Kangosjärvi, Kihlanki, Kaalamaniemi, Tapojärvi ja Liepimä.

Enontekiö Eanodat	
 <p><i>vaakuna</i></p>	 <p><i>sijainti</i></p>
www.enontekio.fi	
Sijainti	68°23'05"N, 23°38'20"E
Lääni	Lapin lääni

Maakunta	Lapin maakunta
Seutukunta	Tunturi-Lapin seutukunta
Kihlakunta	Käsivarren kihlakunta
Perustamisvuosi	1877
Pinta-ala - maa - sisävesi	8 391,52 km² 7 945,91 km² 445,61 km²
Väkiluku - väestötiheys	1 965 (31.12.2007) 0,2 as/km²
Kunnallisvero	20,00 % (2008)
Kunnanjohtaja	Pentti Keskitalo
Kunnanvaltuusto 2004 - 2008	21 paikkaa Kesk. 13, Sit. 3, SDP 2, Kok. 2 ja KD 1

Enontekiö (pohjoissaameksi *Eanodat*, ruots. *Enontekis*) on Suomen kunta, joka sijaitsee Lapin maakunnassa, Lapin läänissä. Kunnan väkiluku on 1 965 asukasta. Aukkaista puhuu suomea äidinkielenään 88,8 % ja pohjoissaamea 9,5 %. Kunnan pinta-ala on 8 391,52 km², josta 445,61 km² on vesistöjä. Väestötiheys on 0,2 asukasta/km².

Enontekiön naapurikunnat ovat Inari, Kittilä, Muonio, Kiiruna Ruotsissa, Storfjord, Nordreisa ja Kautokeino Norjassa.

Enontekiön kirkonkylä ja suurin taajama on nimeltään Hetta (pohjoissaameksi *Heahttá*), ja siellä on noin 800 asukasta. Muita väestökeskittymiä ovat muun muassa Kaaresuvanto (Gárasavvon, Gárasavvon) ja Kilpisjärvi (Gilbesjávri).

Kaikki Suomen yli tuhatmetriset huiput ja 60 prosenttia Suomen tuntureista sijaitsevat Enontekiöllä. Kilpisjärvellä sijaitsee retkeilykeskus ja muita retkeilypalveluita. Yhteispohjoismainen kalottireitti kulkee Enontekiön kunnan alueiden läpi. Kolmen valtakunnan rajapyykki sijaitsee 10 kilometrin päässä Kilpisjärven kylästä Norjan, Suomen ja Ruotsin rajojen kohtaamispaikassa. Suomen korkein paikka Halti sijaitsee 50 kilometrin vaellusreitillä Kilpisjärveltä. Haltin vieressä on korkein Suomen puolella kokonaan olevista tuntureista, Ridnitsohokka. Halti sijaitsee puoliksi Norjan puolella rajaa. Enontekiön nimi juontuu paikasta jossa *eno* eli *joki* saa alkunsa. Ounasjoki saa alkunsa Ounasjärvestä, jonka rannalla sijaitsee Enontekiön kirkonkylä Hetta.

**Enontekiöön kuuluvat seuraavat kylät (saamenkieliset muodot suluis-
sa):**

Hetta (<i>Heahtta</i>)	Näkkälä (<i>Neakkel</i>)
Jatuni (Jáhton)	Nartteli
Kaaresuvanto (<i>Gárasavvon</i>)	Nunnanen (<i>Njunnás</i>)
Kelottijärvi (Gelotjávri)	Palojärvi (<i>Bálojávri</i>)
Ketomella	Palojoensuu (<i>Bálojotnjálbmi</i>)
Kilpisjärvi (<i>Gilbbesjávri</i>)	Peltovuoma (<i>Bealdovuopmi</i>)
Kultima (<i>Gulddan</i>)	Raittijärvi
Kuttanen (<i>Guhtás</i>)	Ropinsalmi (Roabicoalbmi)
Leppäjärvi (<i>Leaibejávri</i>)	Saivomuotka
Luspa	Sonkamuotka
Markkina (Márkan)	Vähäniva
Maunu (Mávdna)	Vuontisjärvi (<i>Vuottesjávri</i>)
Muotkajärvi (Muotkejávri)	Ylikyrö

(www.fi.wikipedia.org)

Nykytilan arviointi ja turvallisuusriskien kartoitus

Kittilän matkailun- ja liikenneturvallisuustyöryhmät ovat vuoden 2007 kesän ja syksyn aikana kartoittaneet kokouksissa alueemme turvallisuusriskejä ja pohjineet toimenpiteitä riskien vähentämiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi. Työryhmät ovat myös antaneet omat johtopäätösraporttinsa Enontekiötä ja Muoniota lukuun ottamatta. Pääosin samat turvallisuusriskit - ja ongelmat toistuvat kuitenkin koko Tunturi–Lapin alueella.

Enontekiön, Muonion ja Kittilän alueilla on tehty riskikartoitusta myös haastatteleamalla yrityksiä, viranomaisia, paikkakuntalaisia ja matkailijoita.

Turvallisuussuunnitteluun liittyen on laadittu myös Muonion, Enontekiön ja Kittilän alueen matkailijoille ja paikkakuntalaisille turvallisuuskysely, jonka vastausaineistoa on kaiken aikaa käytetty turvallisuusriskikartoituksen työvälineenä.

Turvallisuuskyselyn vastausaineisto palvelee paikkakuntalaisten ja matkailijoiden lisäksi myös viranomaisia ja yrityksiä, jotka ovat kyselyn pohjalta jo kehittäneet ja parantaneet omaa toimintaansa turvallisuusriskien vähentämiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi. Lisäksi myös alueen paikallislehdet on pidetty ajan tasalla turvallisuuskyselyn tuloksista ja turvallisuussuunnittelun etenemisessä. Kyseisistä asioista tiedottaminen on saanut aikaan paljon vuoropuhelua turvallisuusasioista niin yritysten, viranomaisten, paikkakuntalaisten kuin matkailijoidenkin keskuudessa.

Internetissä turvallisuuskyselyihin vastanneiden kokonaismäärä on 920 (paikkakuntalaisia 207, matkailijoita 713). Lisäksi Enontekiölle, Muonioon ja Kittilään jaettuihin kyselyjen paperiversioihin on vastannut useita satoja paikkakuntalaisia ja matkailijoita.

Turvallisuuskyselyiden vastausaineistoissa on alkanut toistumaan samat asiat ja ongelmat.

Turvallisuuskyselyyn vastanneiden mielestä tärkeimpiä turvallisuutta parantavia tekijöitä olisivat poliisin virkojen lisääminen ja poliisin näkyvyyden lisääminen. Huomiota kiinnitetään myös liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseen, kuten kevyen liikenteen väylien rakentamiseen ja tievalaistuksen lisäämiseen. Kelkkailun valvontaan toivotaan lisäystä. Samoin esitetään julkisille paikoille kameravalvontaa. Rinnevalvontaa toivotaan myös enemmän. Samoin toivotaan ravintolavalvonnan lisäämistä.

Toiveita on esitetty myös teiden, mökkien ja asuntojen numeroinnin sekä opastuksen parantamisesta. Myös reittien opasteisiin ja karttoihin toivotaan lisäyksiä. Myös yleisten paikkojen siisteyteen kiinnitetään huomiota. Paloturvallisuusasioissakin koetaan olevan puutteita.

Paikkakuntalaisten suurimpina huolenaiheina ovat sairastumiset ja terveyspalvelujen saatavuus. Tähän listaan kuuluvat myös poliisipalvelujen sekä palo- ja pelastustoimen saatavuus.

Alkoholin kulutuksen kasvu pelottaa. Huolta kannetaan myös vanhusten turvallisuudesta ja tulevaisuudesta, ihmisten syrjäytymisestä, rikollisuuden kasvusta, taloudellisten ongelmien lisääntymisestä, lisääntyneestä huumausainekäytöstä ja rattijuopumuksista sekä heikentyneestä - holtittomasta liikennekäyttäytymisestä ja häiriköinneistä.

Vastaajat kokevat myös puhelinten katvealueet suurena turvallisuusriskinä. Katvealueita on kymmenittäin Enontekiön, Muonion ja Kittilän alueilla.

Valtaosa vastaajista haluaisi paikkakunnan matkailukeskukseen, etenkin Leville, ympärivuorokautisen poliisi-, palo- ja pelastusviranomaisen palvelupisteen. Myös yrittäjät ovat sitä toivoneet.

3.1 Tilastoja Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuuskyselyiden vastausaineistosta

Turvallisuuskyselyiden vastausaineistot liitteinä (matkailijat liite 1 ja paikkakuntalaiset liite 2)

4 TURVALLISUUSSUUNNITTELUN PÄÄPAINOT KITTILÄN, MUONION JA ENONTEKIÖN ALUEILLA

Työryhmien ja johtoryhmän kokousten ja turvallisuuskyselyjen vastausaineistojen sekä yrityksille ja eri toimijoille suoritettujen haastattelujen perusteella turvallisuussuunnittelun pääpainoiksi valittiin johtoryhmän vahvistamina seuraavat:

- 1 MATKAILUN TURVALLISUUS
- 2 LIIKENNETURVALLISUUS
- 3 HAJA-ASUTUSALUEIDEN TURVALLISUUS
- 4 NUORET JA PÄIHTEET
- 5 KOULUJEN TURVALLISUUS
- 6 UUDET HAASTEET

4.1 Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuusriskit ja toimenpide-ehdotukset pääpainoalueineen

Työryhmien ja johtoryhmän kokousten ja turvallisuuskyselyjen vastausaineistojen sekä yrityksille ja eri toimijoille suoritettujen haastattelujen perusteella Kittilän, Muonion ja Enontekiön suurimmat turvallisuusriskit – ja ongelmat ovat seuraavanlaiset:

Matkailun turvallisuus – turvallisuusriskit - ja ongelmat:

- Liikennekäyttäytyminen ja poliisin näkyvyys
 - Rattijuopot, ylinopeudet, kelkkailu ja yleinen liikenneturvallisuus koetaan turvallisuuskyselyyn vastanneiden ja työryhmien mukaan ongelmina ja riskeinä koko alueella.
- Katuvalaistus ja mökkien numeroinnit sekä opasteet reiteillä

- Mökkien numeroinneissa ja opasteissa on koettu olevan parannettavaa ja katuvalaistuksessa lisättävää.
- **Rinneturvallisuus**
 - Turvallisuuskyselyyn vastanneiden mielestä alkoholin vaikutuksen alaisena laskevat ovat rinnealueilla erittäin suuri ongelma ja riski.
 - Turvallisuuskyselyyn vastanneilta on tullut valtavasti ehdotuksia rinneturvallisuuden parantamiseksi.
- **Puhelinverkon katvealueet**
 - Katvealueita on todettu olevan runsaasti Tunturi-Lapin alueella.
 - Turvallisuuskyselyn vastausaineiston mukaan katvealueita on kymmenittäin Tunturi-Lapin alueella.
- **Kasvava lentoliikenne**
 - Paikalliset resurssit eivät riitä auttamaan, jos esim. Hetan kentällä sattuu onnettomuus ja kyseessä Charter-lento, jolla noin 250 matkustajaa.
- **Lisääntynyt alkoholin käyttö**
 - On koettu turvallisuuskyselyyn vastanneiden, etenkin matkailijoiden mielestä haitaksi alueen matkailukeskuksissa, etenkin Levillä.
- **Matkailijan yleinen turvallisuus**
 - Turvallisuusopas olisi tarpeellinen jokaisen matkailijan saataville.
- **Moottorikelkkailu ja reitit**
 - Ylinopeutta ajavat ja aloittelijat riskejä reiteillä.
 - Matkailutaajamien alueilla vilkas moottorikelkkaliikenne on ongelma.
- **Nuorisotoiminta**
 - Nuorisotoimintaa on toivottu enemmän.
- **Yhtenäisten turvallisuussäädösten ja laatukirjan sekä turvallisuusoppaan puuttuminen**

- Turvallisuuskyselyn vastausaineiston ja matkailun turvallisuusryhmän mukaan yhtenäiset turvallisuussäädökset ja laatukirja sekä matkailijoille suunnattu turvallisuusopas olisivat tärkeitä koko alueella.

TOIMENPIDE- EHDOTUKSET MATKAILUN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI:

- Poliisin virkojen ja näkyvyyden lisääminen
- Ennaltaehkäisevän työn tehostaminen ja lisääminen
- Yhteinen palvelupiste Leville poliisille ja pelastusviranomaisille
- Kilpisjärvelle yhteinen toimipiste viranomaisille tarpeen mukaan
- Tukiasemien lisääminen Tunturi–Lapin alueelle kuuluvuuden parantamiseksi
- Pelastustoimen, rajan ja tullin virkojen lisääminen
- Viranomaisyhteistyön lisääminen koko alueella
- Vartijoiden näkyvyyden lisääminen
- Terveyspalvelujen saatavuuden kehittäminen koko alueella
 - ⇒ Sesonkiajalle olisi hyvä saada Muonion ja Enontekiön alueelle päivystävä lääkäri (24h).
- Viranomaisten ja lentokenttien (Kittilä ja Hetta) henkilökunnan yhteiset vähintään vuosittaiset harjoitukset ja koulutukset suuronnettomuuden varalta.
- Ravintolavalvonnan lisääminen
- Yrityksiin huumeseuulat
- Järjestyksenvalvojen koulutukseen kiinnitettävä enemmän huomiota
- Rinnevalvonnan lisääminen
- Heijastavat / valaistut numerot mökkeihin
- Katuvalaistuksen lisääminen
- Opasteiden lisääminen ja parantaminen matkailureiteillä
- Kuntien osalta siivousta kaduille enemmän

- Roskiksia enemmän ja niitä tulisi tyhjätä useammin
- Rakennustöiden osalta rakentajat velvoitettaisiin pitämään alue siistinä ja muistamaan matkailualue → asiakkaat eivät välitä kahden vuoden päästä olevasta siististä maisemasta, vaan he näkevät nykyisen tilanteen
- Kaavasuunnittelussa olisi huomioitava kelkkareittien ja mökki-alueiden yhteensovittaminen, että estetään jalkakäytävillä moottorikelkkailu
- Moottorikelkkailureittejä jokaisen alueen ympärille
- Kelkkailuvalvonnan lisääminen
- Mökkikansioita on päivitettävä tarpeeksi usein (kerran vuodessa) ja kieliversiot huomioitava
- Nuorisolle lisää toimintaa
- Laatukirja ja turvallisuussäädökset yhtenäisiksi
- Henkilökunnan säännöllinen kouluttaminen turvallisuusasioissa
- Pelastussuunnitelmasta tiivistelmäpaketti / toimintarunko jokaiselle oppaalle mukaan
- Yhtenäinen pelastuskartta Tunturi-Lapin alueelle
- Turvallisuusopas jokaisen matkailijan saataville

Liikenneturvallisuus – turvallisuusriskit - ja ongelmat:

- **Yksittäisonnettomuudet**
 - Onnettomuudet pääosin suistumisonnettomuuksia
 - Syyt: alkoholi (yleensä 15% osuus) ja talviliukkaus
 - Riskiryhmä: nuoret ja aikuiset
 - Riskit: onnettomuudet jatkuvat ja vakavuus lisääntyy etenkin turisteilla (eivät tiedä paikallisia olosuhteita)
- **Eläinonnettomuudet**
 - Onnettomuudet pääosin porokolareita,
 - Hirvikolareita vähemmän, mutta seuraukset yleensä rajummat
 - Keskittyy Kittilässä Alakylä – Lohiniva välille
 - Levi – Muonio
 - Kilpisjärventie
 - Hetantie

- Kangosjärvi
- Syyt: porojen tarhaus liian lähellä tiealuetta – kerää vapaat porot lähelle, yleinen porojen laidunkäyttäytyminen ja tienvarsi- en peitteisyys.
- Kantatie 79:n turvallisuus
 - Ongelmat ja syyt:
 - ⇒ liikenne vilkasta etenkin sesonkiaikoina
 - ⇒ liian kapeat kevyen liikenteen väylät kirkonkylällä
 - ⇒ autoja liittyy kantatielle suoraan liikkeiden pihosta
 - ⇒ ohituskolarit Kittilä – Levi välillä
 - ⇒ vilkkaan rakentamisen seuraukset päätien liikenteessä eli paljon raskasta liikennettä sekä työkoneita
 - ⇒ kevyen liikenteen yhteyksien puute Kittilä – Levi välillä se- kä Muonio - Olos välillä
 - Riskit: koulureittien vaarallisuus kirkonkylällä, iäkkäät ihmiset ja muu liikenne
- Matkailijoiden liikenneonnettomuudet
 - Ongelmat:
 - ⇒ väsyneenä ajaminen,
 - ⇒ huono havainnointikyky,
 - ⇒ Lapin talviolosuhteet ei tiedossa
 - ⇒ kelien nopea vaihtuminen
 - Riskit:
 - ⇒ marras – maaliskuu välinen aika, ensimmäiset hiihtoloma- viikot
- Hetan -, Käsivarren- ja Tornion tiet (tie Muoniosta etelään)
 - Ongelmat:
 - ⇒ Vilkas raskas liikenne
 - ⇒ Teiden huono kunto
 - ⇒ VT 21/E8:n kapeus
 - Riskit:
 - ⇒ Vuosittain sattuu tieltä suistumisia—norjalaiset ajavat lu- jasti, rekat
keskellä tietä →Käsivarrentietä on vuosikaudet yritetty saa- da korjauksen
alle.
- Moottorikelkkareittien teiden ylitykset riskitekijä
- Rattijuopot ovat ongelma koko alueella! Kiinnijäämisen riski pieni / sat- tuma jo poliisin tai rajan partioalueella.

- Talvella jalkakäytäviä ja pyöriteitä ajellaan moottorikelkalla vauhdikkaasti ja kesäisin mönkijöillä ja usein alkoholin vaikutuksen alaisena.
- Tulliasemien rajanylitysnopeudet liian suuria, usein reilusti yli 30 km/h
- Hetan ja Kivilompolon välinen tie erittäin huonossa kunnossa
- Suontajoen ja Kaukosen sillat liian kapeita ja oikaisun tarpeessa

TOIMENPIDE-EHDOTUKSET LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI:

- Valvonnan ja päihdevalistuksen lisääminen
- Teiden kunnossapidon ja hiekoituksen tehostaminen
- Valistuksen ja tiedottamisen lisääminen etenkin riistanhoitopiirien ja
 - paliskunnan kautta
- Porotarhat kauemmaksi pääteiden läheisyydestä
- Porojen metsäruokinnan ohjaus kauemmas teiden varsilta
- Ajonopeuksien rajoittaminen ei tehoa enää → tarvitaan fyysisiä rajoitteita
- Kittilän kirkonkylän keskustan tieremontti
- Kevyenliikenteen väylien lisääminen;
 - Hossantie
 - Kittilä – Levi
 - Köngäs – Sirkka
 - Palojoensuu
 - Karesuvanto
 - Kilpisjärven tulli – hotelli Kilpisjärvi
 - Muonion kk – Olostunturi
 - Kaikkien vilkkaitten väylien ympäristöön
- Liikenteenjakaaja tai liikenneympyrä Ounasjoentien ja Leviraitin risteykseen
- Moottorikelkkareittien teiden ylitykset turvallisiksi
- VALTATIE 21 / E 8:N PERUSKORJAAMINEN!

- Tulliasemien ajoradoille hidasteet
- Talvikunnossapidon tehostaminen (on huomioitu tiehallinnon toimesta jo sesonkiaikaan ja vaihtopäivinä)
- Valistus ja tiedottaminen (esim. [Internetin](#) kautta)
- Viranomaisyhteistyön lisääminen!

Haja-asutusalueiden turvallisuus – turvallisuusriskit - ja ongelmat:

- Vanhukset, syrjäytyneet ja syrjäytymisuhan alla olevat
 - Palveluiden, ennen kaikkea terveys-, poliisin- ja pelastustoimen saatavuus
 - Pitkät välimatkat
 - Talviolosuhteet
- ⇒ Meneillään Suomen Punaisen Ristin toteuttama EHYT ("Elämisen arvoista hyvinvointia ja turvallisuutta") – hanke
- ⇒ Kyläkokouksissa - ja tilaisuuksissa on tehty ja tullaan tekemään kylien turvallisuusriskikartoitusta – keskitytään ensin niihin kyliin missä tilanne kaikkein akuutein.

TOIMENPIDE-EHDOTUKSIA HAJA – ASUTUSALUEIDEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI:

- Jokaiseen kylään on tarkoituksena saada 1- 2 palkattua ”kyläluutaa”.
- Turvallisuuspäivä jokaisella kylällä (toteutettu jo Kuivasalmella 29.3.2008) – tarkoitus toteuttaa Kittilän, Muonion ja Enontekiön kylissä.
- Viranomaisten säännöllinen tiedottaminen kylillä (esim. koulut ja kyläyhdistysten kokoukset) turvallisuusasioista.
- Turvaohjeen jakaminen mahdollisimman moniin kylien talouksiin (jaettu jo 112-päivällä ja Kuivasalmen turvallisuuspäivänä).
- Tiedottaminen lehdissä turvallisuusasioissa ja turvallisuusartikkelien kirjoittaminen Internetiin ja lehtiin.

Nuoret ja päihteet – turvallisuusriskit - ja ongelmat:

- Alkoholinkäytön lisääntyminen
- Huumeet
- Perheväkivalta
- Työttömyys
- Toimeentulovaikeudet
- Koulunkäyntivaikeudet - poissaolot koulusta
- Rikoskierteeseen joutuminen
- Huono sosiaalinen kiinnittyminen
- Vanhemmat eivät välitä nuorestaan/nuoristaan

TOIMENPIDE-EHDOTUKSET:

- Vanhempien valistuksen lisääminen
- Nuorten valistuksen lisääminen
- Kouluun ja työelämään ohjaava henkilö työttömille nuorille
- Viranomaisten, koulu-, nuoriso- ja sosiaalitoimen sekä kodin yhteistyön lisääminen
- Nuorisotoiminnan lisääminen vapaa – aikana → pois ravintoloista
- Kaupoissa ja ravintoloissa tarkempi seuranta anniskeluasioissa alaikäisten suhteen
- Henkilövoimavarojen suuntaaminen nuorisotyöhön

--> Nuoret ja päihteet ovat osana ”Osaamista anniskeluun – kunnossa kotiin” – hanketta (liite 3)

- Hankkeen tiimoilta eri tahoille toteutetun kyselyn kautta on kartoitettu myös nuorten päihteiden käytön nykytilaa.

Koulujen turvallisuus – turvallisuusriskit - ja ongelmat:

- Henkilökunnan turvallisuusosaaminen
- Yhteistyö
- Turvallisuusasiakirjat
- Poikkeustilanteet

TOIMENPIDE- EHDOTUKSET KOULUJEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI:

- ⇒ Henkilökunnan ja oppilaiden turvallisuusasioihin liittyvän koulutuksen sekä

valistuksen lisääminen ja säilyttäminen säännöllisenä.

- ⇒ *Turvallisuusasiakirjojen (mm. pelastussuunnitelma) säännöllinen päivittäminen.*
- ⇒ *Yhteistyön lisääminen viranomaisten ja koulujen kesken.*
- ⇒ *Poikkeustilanteisiin varautuminen.*

Uudet haasteet – turvallisuusriskit – ja ongelmat:

- Elinkeinot, ilmaston muutos, tulvat, väestörakenteen muutos
- Kittilän kultakaivos ja toiminnan kasvu
- Kolarin ja Muonion kaivosten avaaminen

TOIMENPIDE – EHDOTUKSET:

- ⇒ Varautuminen kaikkiin mahdollisiin tavoin poikkeusoloihin ja elinkeinoelämän kasvuun.

5 KITTILÄN, MUONION JA ENONTEKIÖN ALUEILLA JO TEHDYT TOIMENPITEET TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

- Turvalliussuunnittelun ja siihen liittyvien meneillään olevien turvallisuushankkeiden (”Osaamista anniskeluun – kunnossa kotiin” ja EHYT) tiimoilta turvallisuutta on koko alueella jo monin tavoin parannettu:
 - Turvallisuspäivien järjestäminen on aloitettu kylissä.
 - Henkilökunnan turvallisuuskoulutukseen on panostettu koko Tunturi–Lapin alueella. Viime syksynä Levillä ensimmäistä kertaa järjestetystä turvallisuuskoulutuksesta on tulossa vuosittainen.
 - Rinneturvallisuuteen on panostettu.--> Leville tulossa rinteisiin Ski Patrol-toiminta, joka on valtakunnallinen.
 - Tiedottamista turvallisuusasioissa on lisätty.
 - Koulujen pelastussuunnitelmien päivittäminen on aloitettu.
 - Viranomaiset ovat huomioineet omassa toiminnassaan turvallisuussuunnittelussa esiin tulleet turvallisuusriskit - ja ongelmat.

- **Yhteistyötä viranomaisten, yritysten ja eri toimijoiden kesken on lisätty.**
- **Viranomaisvalvontaa on lisätty ja tehostettu niin ravintoloissa kuin muutenkin.**
- **Yritykset ovat oma-aloitteisesti parantaneet yritystensä**
- **turvallisuutta.**

6 LOPPUSANAT

Turvallisuustyön tavoitteena on ylläpitää ja parantaa paikallista turvallisuutta. Turvallisuustyö edellyttää yhteistyötä, johon osallistuu useita toimijoita. Turvallisuussuunnittelulla ohjataan, tuetaan ja ylläpidetään yhteistyötä.

Turvallisuussuunnittelu on jatkuva yhteistyöprosessi. Yhteisesti sovitut toimenpiteet kirjataan turvallisuussuunnitelmaan. Siinä vahvistetaan erityisesti osapuolten yhteiset tavoitteet paikallisen turvallisuuden lisäämiseksi ja mm. rikosten torjumiseksi, liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuuksien ennalta ehkäisyksi.

Turvallisuussuunnitelma on sateenvarjo, joka kokoaa yhteen jo olemassa olevat hankkeet, suunnitelmat ja ohjelmat sen lisäksi, että siinä vahvistetaan käynnistettävät uudet hankkeet ja suunnitelmat. Näin muodostuu kokonaiskuva toiminnasta turvallisuuden ylläpitämiseksi ja parantamiseksi alueella. Tämä lisää turvallisuustyön hallittavuutta, vähentää päällekkäisyyksiä, varmistaa tiedonkulun sekä antaa mahdollisuuden seurata turvallisuuden eteen tehtyä työtä laajemmin.”

(Sisäasiainministeriö, sisäisen turvallisuuden sihteeristö)

Kittilän, Muonion ja Enontekiön alueilla turvallisuussuunnitelman laadinta on hyvässä vauhdissa. Työtä toki on vielä paljon, mutta paljon on jo saatu aikaiseksikin. Turvallisuussuunnitteluun liittyen tehokas yhteistyö kuntien, viranomaisten, yritysten ja eri toimijoiden välillä on tuottanut paljon tulosta. Turvallisuutta on voitu parantaa pienillä asioilla – turvallisuuden parantamiseksi ei välttämättä aina tarvitse panostaa taloudellisesti. Mutta on myös paljon asioita, joihin tarvittaisiin turvallisuussuunnittelussa mukana olevien yhteistyötahojen taloudellista panostusta niin ministeriötä kuin lääninhallitustakin myöten. Valtion paikallishallinto on toteutunut ja toteutuu erittäin hajanaisesti (liite 4), mikä heikentää viranomaisten yhteistyötä ja on suurena haasteena kansalaisten yhdenmukaisten palveluiden saamiseksi.

Turvallisuustyön jatkuvuuden turvaaminen taloudellisesti olisi erittäin merkittävä asia. Ennen kaikkea turvallisuussuunnitteluun ja muuhun turvallisuustyöhön osallistuvien henkilöiden ja eri tahojen työmotivaation kannalta jatkuvuus olisi ehdottoman tärkeää. Myös taloudellinen panostus turvallisuuteen ja turvallisuustyöhön on yhteinen juttu.

Liite2. Saatekirje ja kysely Levin alueen turvallisuussuunnitelman ja turvallisuustyön vaikuttavuus selvitykseen liittyen

Hei!

Teen Rovaniemen ammattikorkeakoululle opinnäytetyötä Kittilän, Enontekiön ja Muonion kunnille laatimani turvallisuussuunnitelman ja turvallisuustyön vaikutuksista Levin alueella. Opinnäytetyöhöni liittyen pyydän Teitä tutustumaan oheisena olevaan laatimaani Kittilän, Muonion ja Enontekiön alueiden turvallisuussuunnitelmaan, jos ette ole vielä tutustunut. Sen jälkeen pyydän Teitä vastaamaan alla oleviin kysymyksiin. Vastaisitteko tietokoneella kysymyksiin erilliselle lomakkeelle (Word) ja lähettäisittekö minulle vastauksenne sähköpostilla osoitteeseen jenni.lindgren@ramk.fi. Kiitos!

KYSELY LEVIN ALUEEN TURVALLISUUSSUUNNITELMAN JA TURVALLISUUSTYÖN VAIKUTTAVUUSSELVITYKSEEN LIITTYEN

1. Mitä mieltä olette turvallisuussuunnitelmasta?
2. Onko turvallisuussuunnitelmassa keskitytty oikeisiin asioihin Levin alueen suhteen?
3. Mitä turvallisuussuunnitelmaan olisi mielestänne pitänyt lisätä tai mitä turvallisuussuunnitelmasta olisi mielestänne pitänyt jättää pois Levin alueeseen liittyen?
4. Mitä asioita turvallisuussuunnitelmassa pidätte kaikkein tärkeimpänä koskien Leviä?
5. Mihin turvallisuussuunnitelman turvallisuusriskeihin oman näkemyksenne mukaan on jo puututtu Levin alueella ja mitkä turvallisuusriskit ovat mielestänne poistuneet ja vähentyneet sekä mitä asioita turvallisuudessa on parannettu Levin alueella?
6. Mitkä turvallisuussuunnitelmassa mainitut turvallisuusriskit huolettavat Teitä kaikkein eniten Levin aluetta koskien?
7. Mihin turvallisuusriskeihin ei mielestänne ole puututtu vielä ollenkaan Levin alueella?
8. Mitä turvallisuus Teille merkitsee?
9. Miten mielestänne omalla toiminnallanne ja esimerkillänne voitte vaikuttaa turvallisuuden parantamiseen Levin alueella?
10. Onko omassa työpaikassanne pelastussuunnitelmaa? Jos on, niin olette-

ko tutustuneet siihen? Milloin pelastussuunnitelmanne on päivitetty?

11. Mitä turvallisuuteen liittyviä hankkeita on meneillään Levin alueella?

12. Vapaa sana Levin alueen turvallisuutta koskien

Kiitos vastauksistanne!

Liite 3. Levin turvallisuuskoulutus-ohjelma

LEVIN TURVALLISUUSKOULUTUS

Aika: 13. - 14.11.2007 klo 8.15 - 17.00 (vaihtoehtoiset päivät, koulutus on yksipäiväinen, sama ohjelma molempina päivinä)

Paikka: Hotelli Hullu Poro

Kenelle: Koulutus on tarkoitettu Levin yhteismarkkinointiyrityksille. Kohderyhmänä on mm. ohjelmalveluyritysten henkilökunta, huolitsijat sekä heidän työntekijänsä, majoitusvälittäjät ja ravintolahenkilökunta.

Hinta: Koulutus on maksuton

Sisältö: Päivän ohjelma on jaettu kolmeen osaan. Ensimmäiseen klo 8.15 - 10.30 pidettävään osioon osallistuvat jokainen riippumatta työtehtävistä. Toinen osio klo 10.30-15.30 on jaettu kahteen osaan, jossa toisessa käsitellään ohjelmalveluyritysten turvallisuusasioita ja toisessa majoitus- ja ravintolapuolen asioita. Päivän lopussa klo 16-17 välinen aika on tarkoitettu kaikille osallistujille.

Tarkoitus: Koulutuksen tarkoituksena on varmistaa vähimmäistaso turvallisuusasioissa ja luoda yhtenäisiä käytäntöjä yritysten välille Levin alueella.

Ilmoittautumiset: Maija Sirén 26.10.07 mennessä maija.siren@levi.fi tai 016 639 3329

Ohjelma:

Klo 8.15

Koulutuksen avaus

Klo 8.30 - 10.30

Yleisinfo (kaikille osallistujille)

- ohjelmalveluyrittäjä Nina Helistö / Lapin Tunturiseikkailut: ”**kun onnettomuus yllättää**”
- Kittilän palopäällikkö Jorma Ojala: **Alueemme paloturvallisuus**
- ylikonstaapeli Jukka Salmi / Kittilän poliisi: **Alueen turvallisuus paikkakuntamme poliisin näkökulmasta**
- Pekka Rajala / Levi Ski Resort: **turvallisuus rinneyhtiössä**
- Jouko Nikkinen / Arcera Oy: **sairaankuljetus Levillä**
- Operatiivinen johtaja Tero Karvinen / Pelastushelikopteri Aslak : **Aslakin toiminta hätätilanteissa**

Ohjelmalveluyrittäjät

Klo 10.30 - 11.30

Niina Helistö: **Alueen yhtenäinen pelastussuunnitelma, hätäilmoitus ja kuluttajaviraston tarkastuskohdet** ohjelmalveluyrityksissä

Klo 11.30 - 12.15	Lounas
Klo 12.15 – 14.30	<p>Pelastushelikopteri Aslak: Ensiapu – rastit Huom! Rastit ovat ulkona.</p> <ul style="list-style-type: none"> - onnettomuus ohjelmapalveluyrityksessä - lisävammojen ehkäisy - potilaan liikuttaminen
14.30 – 14.40	Kahvitauko
14.40 – 16.00	<p>Paikallisten yrittäjien vetämää koulutusta. Markus Vuorinen: asianmukainen pukeutuminen ja varusteet Veli-Matti Hettula: ajo-oppitunnin vetäminen asiakkaille Niina Helistö: oppaan pelastusrepun sisältö</p> <p>Reijo Jääskeläinen / Heli Kaukonen / Johanna Hietanen: turvallisesti eläinten kanssa</p>
Klo 16.00 - 16.30	Loppuyhteenveto
Klo 16.30 - 17.00	Mahdollisuus lisäkysymyksiin kouluttajilta

Majoitus- ja ravintolahenkilökunta

Klo 10.30 - 11.30	Riskien tunnistaminen ja turvamääräykset
Klo 11.30 - 12.15	Lounas
Klo 12.15 - 13.30	<p>Kittilän palopäällikkö Jorma Ojala: kiinteistöjen paloturvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> • paloturvallisuussäännökset • huomioitavia asioita mökeissä, hotelleissa ja ravintoloissa
Klo 13.30-14.30	<p>JVP Turvallisuus Mika Rautamies ja Arcera Oy: henkilökunnan ja asiakkaan turvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> • toimiminen uhkaavassa tilanteessa • toimiminen sairaskohtauksen yhteydessä
Klo 14.30 – 14.40	Kahvitauko
Klo 14.40 - 15.30	<p>JVP Turvallisuus Mika Rautamies: toimintaympäristön turvallisuus</p> <ul style="list-style-type: none"> • lähiympäristön turvallisuus • toimiminen poikkeustilanteissa
Klo 15.30 – 16.00	<p>Lapin lääninhallitus/Sosiaali- ja terveystoisto/ Sanna Ylitalo: ehkäisevä päihdetyö</p>

Klo 16.00 - 16.30

Loppuyhteenveto

Klo 16.30 - 17.00

Mahdollisuus lisäkysymyksiin kouluttajilta

Liite 4. Osaamista anniskeluun - kunnossa kotiin - hankkeen esittely



Tunturi-Lappi

”OSAAMISTA ANNISKELUUN – KUNNOSSA KOTIIN” – KYSELY

Lapin lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto on järjestämässä ”Osaamista anniskeluun – kunnossa kotiin” – koulutuspakettia Tunturi-Lapin matkailu- ja ravintola-alan yrityksille, viranomaisille ja muille yhteistyötahoille tammikuussa 2008. ”Osaamista anniskeluun - kunnossa kotiin” – koulutuspaketin tarkoituksena on saada henkilökunta ajan tasalle alkoholilainsäädännöstä ja anniskeluun liittyvistä velvoitteista ja vastuista sekä anniskelun turvallisuuteen liittyvistä asioista. ”Osaamista anniskeluun – kunnossa kotiin” – koulutuksessa korostetaan erityisesti ehkäisevän päihdetyön merkitystä.

Lapin lääninhallituksen sosiaali- ja terveysosasto toteuttaa em. tahoille kyselyn yhteistyössä Kittilän, Muonion ja Enontekiön turvallisuussuunnittelua vetävän Jenni Lindgrenin ja Levi - Instituutin opiskelijoiden kanssa.

Kyseisen hankkeen tiimoilta on laadittu kysely Tunturi-Lapin yritysten tarjoilijoille, järjestyksenvalvojille, poliiseille, takseille, ambulansseille ja terveyskeskuksille. Koulutuksen sisältö suunnitellaan kyselyn vastausaineiston perusteella ja yritysten erikseen ilmoittamien tarpeiden mukaisesti. Koulutuksen sisältöön on mahdollista liittää myös muita turvallisuuteen ja päihteisiin liittyviä osa-alueita kuin yllä mainitut.

Kyselyyn pyydetään vastaamaan 9.12.2007 mennessä. Koulutus on suunniteltu pidettäväksi tammikuussa 2008.



Kittilän kunta

Yhteystiedot:

- Aluekoordinaattori Sanna Ylitalo / Lapin lääninhallitus, sanna.ylitalo@lh.intermin.fi, 050 – 456 3523
- Jenni Lindgren / Kittilän kunta, jenni.lindgren@kittila.fi, 0400 – 356 476
- Opettaja Mirja Visuri / Levi - Instituutti, mirja.visuri@lao.fi, 020 – 798 4425



Liite 5. Elämisen arvoista hyvinvointia ja turvallisuutta (EHYT) -hankkeen esittely

”Ehyt- projektin tarkoituksena on parantaa ihmisten hyvinvointiturvallisuutta ja omaehtoista selviytymistä vapaaehtoistuella. Hyvinvointiturvallisuus käsite muodostuu hyvinvoinnin ja turvallisuuden kokonaisuudesta, missä hyvinvointia pidetään turvallisuuden edellytyksenä ja turvallisuus kytkeytyy hyvinvointivaltion palvelujärjestelmään osana sosiaalista turvallisuutta. (Riitta Vornanen 2006)

Projektin tavoitteena on kehittää vapaaehtoistoiminnan malleja, joilla pyritään entistä toimivampiin ja sopimuksiin pohjautuvaan yhteistyöhön eri toimijoiden kanssa. Projektissa tuotetaan, kokeillaan ja arvioidaan uudenlaisia selviytymissuunnitelma-, koulutus- ja yhteistyömalleja. Lisäksi pyritään kehittämään malli ja mittarit hyvinvointiturvallisuuden arviointiin. Lähtökohtana projektissa ovat paikalliset tarpeet ja niihin vastaaminen.

Mukana projektissa ovat kolme Suomen Punaisen Ristin piiriä:

- Turunmaa
- Savo-Karjala
- Lappi

Projekti toteutetaan vuosina 2007- 2010.

Projekti on käynnistetty raha-automaattiyhdistyksen tuella.

Kartoituksesta kokeiluun

Jokaiselle projektipaikkakunnalle on valittu työryhmä, joka vastaa oman alueensa hankkeen toteutumisesta. Tämä projektityöryhmä on kartoittanut yhteistyössä eri toimijatahojen kanssa alueen hyvinvoinnin ja turvallisuuden tarpeet kokeilemalla VCA - analyysia (Vulnerability and capacity assesment).

VCA - analyysi tarkoittaa menetelmää jolla voidaan analysoida yhteiskunnan tai yhteisön haavoittuvaisuutta ja selviytymiskykyä. VCA: n avulla pyritään jo ennen onnettomuutta/katastrofia tunnistamaan yhteiskunnan ja yhteisön haavoittuvaisimmat ja selvittämään miksi juuri nämä ihmiset/yhteisöt ovat haavoittuvia ja identifioimaan mitkä tekijät myötävaikuttavat heidän haavoittuvaisuuteen. Näin päästään kohdentamaan voimavaroja juuri näihin riskitekijöihin ja niiden ennaltaehkäisyyn.

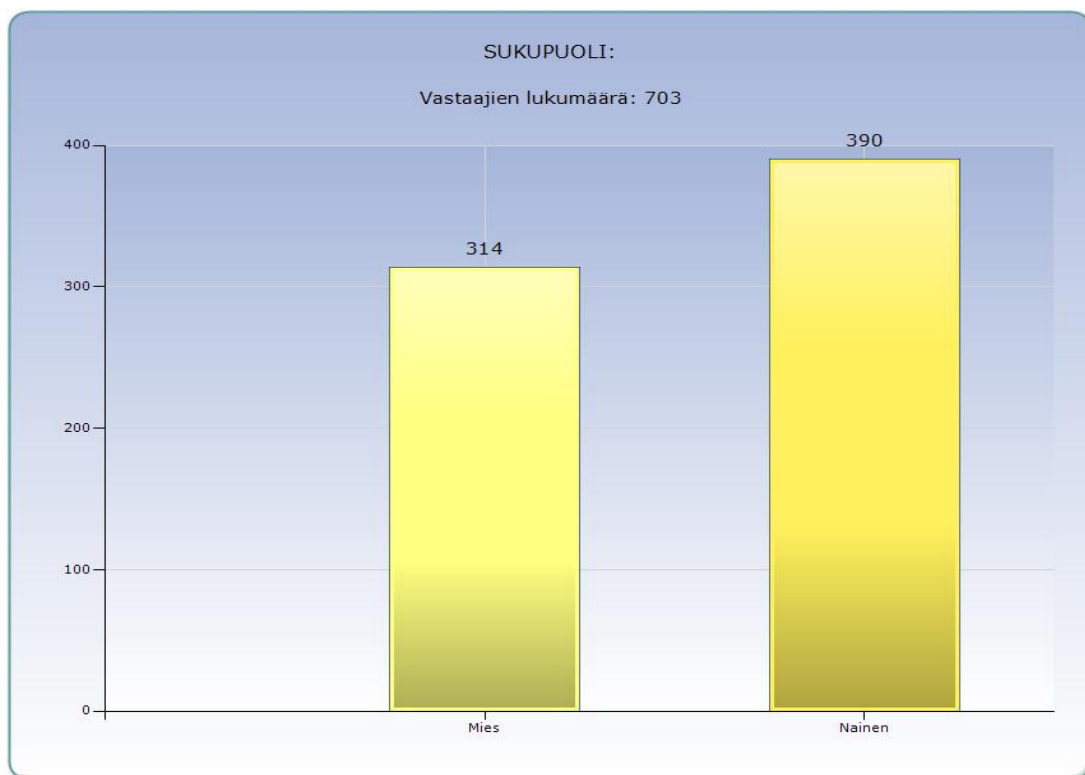
Hankkeessa mukana olevien paikkakuntien projektityöryhmät tekivät ensin VCA - analyysin ja sen pohjalta hankesuunnitelmansa. Kukin kokeilupiikkakunta toteuttaa yhden hyvinvointiturvallisuutta edistävän

kokeilupilotin. Kokeilupilotit toteutetaan vapaaehtoistoiminnan keinoin täydentäen ja tukien viranomaisten tuottamia palveluita.

Projektin aikana eri puolilla maata erilaisissa olosuhteissa ja ympäristöissä toteutetut hankkeet kokemuksineen ja arvioineineen kootaan yhteiseen toimintamallipakkiin. Toimintamallipakki julkaistaan Punaisen Ristin Internet - sivuilla ja julkaisusarjassa. Lisäksi projektissa toteutettavan tutkimuksen ja arvioinnin tuotoksena luodaan malli vapaaehtoistoiminnan vaikuttavuuden mittaamiseen ihmisten ja yhteisöjen hyvinvointiturvallisuuden lisääjänä.

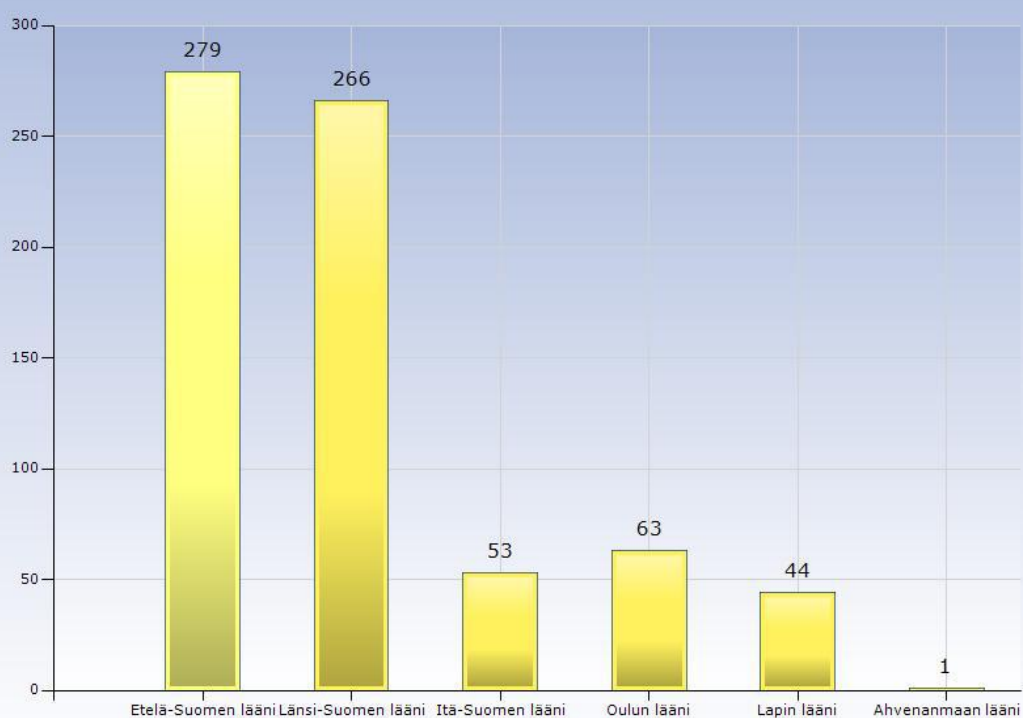
Ehyt-projektin taustalla vaikuttavat Suomen Punaisen Ristin osastojen omat kokemukset ja havainnot omilta toimialueiltaan. Samoja havaintoja ja johtopäätöksiä tulee ilmi myös sisäasiain-ministeriön teettämässä selvityksessä harvaan asuttujen alueiden turvallisuuspalveluista. Projektin toimintaan ja asemaan vaikuttaa myös sisäasiainministeriön sisäisen turvallisuuden ohjelma, jossa monitahoista yhteistyötä ja järjestöjen merkitystä ohjelman toteutuksessa korostetaan. Tämä projekti on järjestömme vastaus alueellisen eriarvoisuuden lisääntymiseen ja hyvinvointipalveluiden vähenemiseen”. (Punainen Risti 2010.)

Liite 6. Muonion, Kittilän ja Enontekiön turvallisuuskyselyn vastausaineisto matkailijoiden osalta

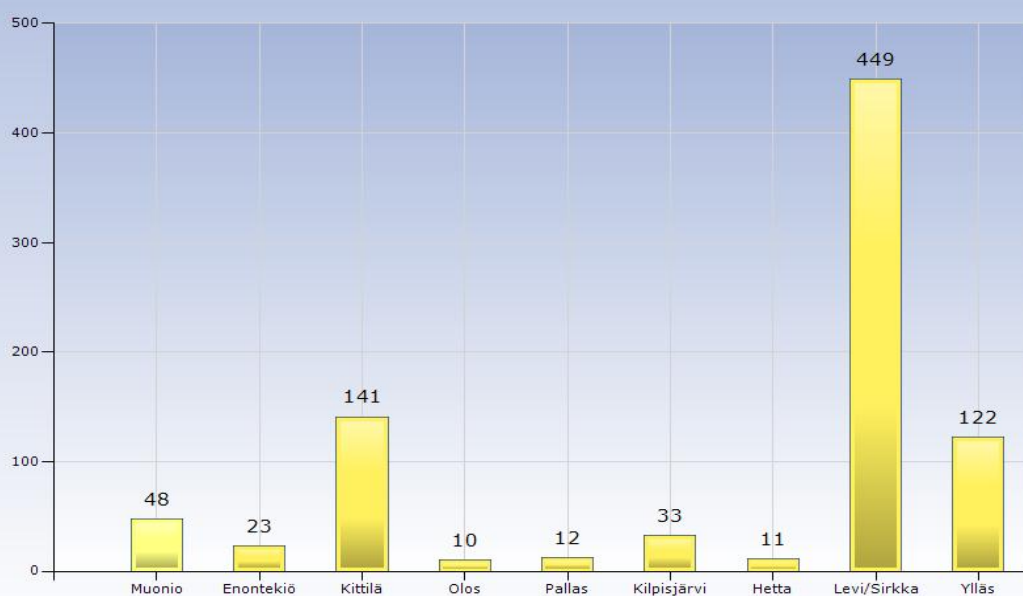


MISSÄ LÄÄNISSÄ KOTIPAIKKAKUNTANNE SIJAITSEE?

Vastaajien lukumäärä: 701

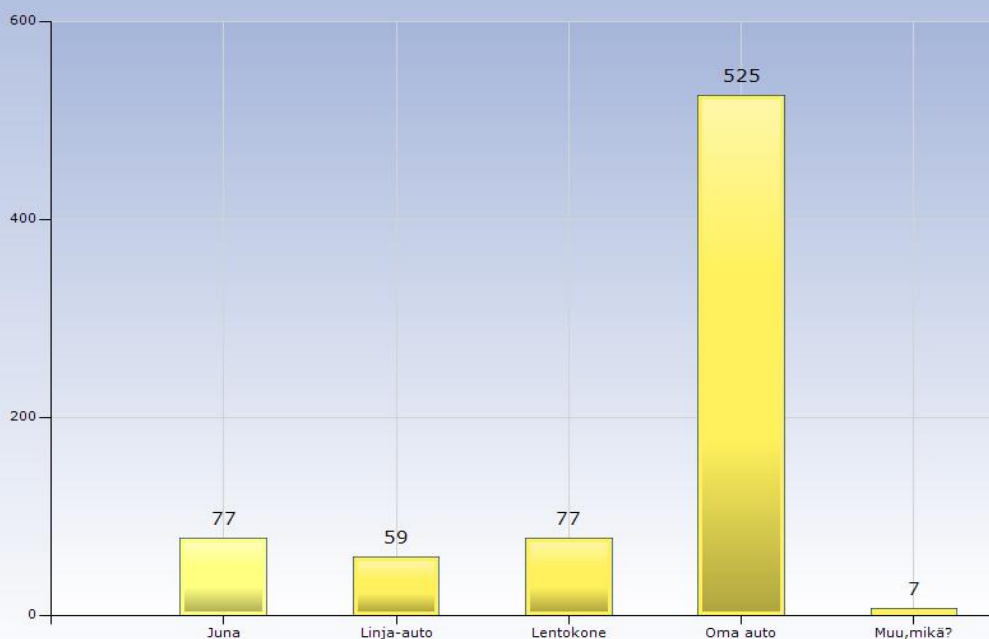

 MIHIN YLLÄ MAINITUISTA KUNNISTA/MATKAILUKESKUKSISTA HALUATTE KOHDISTAA
 LOPPUKYSELYN VASTAUKSENNE? Valitkaa vain yksi (1) kunta (Muonio, Enontekiö tai Kittilä)
 ja yksi (1) matkailukeskus (Olos, Pallas, Kilpisjärvi, Hetta, Levi/Sirkka tai Ylläs).

Vastaajien lukumäärä: 687



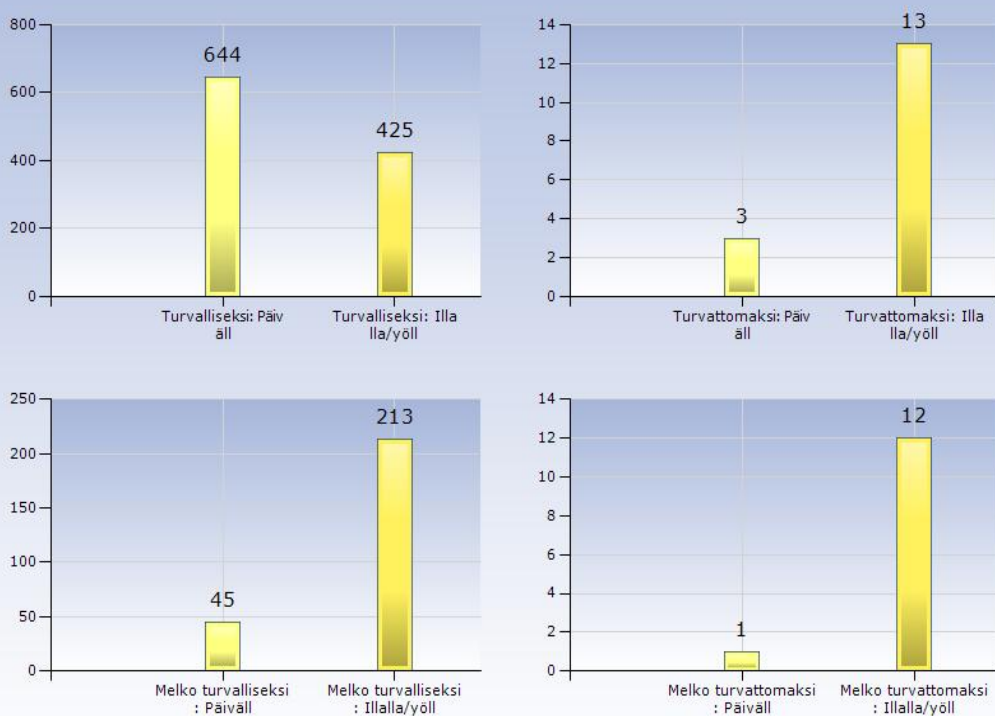
MIKÄ SEURAAVISTA ON OLLUT MATKUSTUSKULKUNEUVONNE USEIMMITEN?

Vastaajien lukumäärä: 688



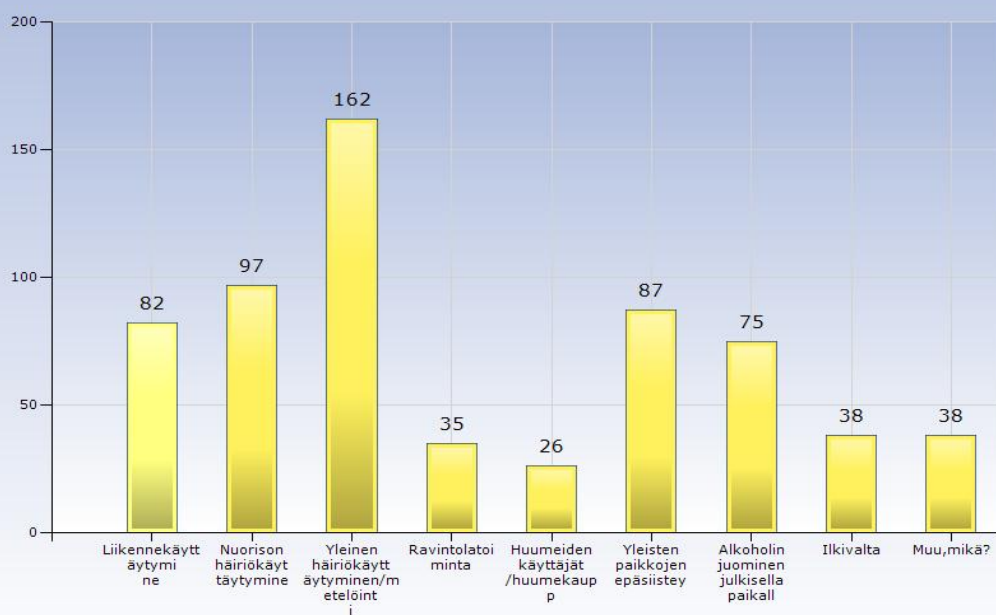
KUINKA TURVALLISEKSI OLETTE TUNTENEET OLONNE LIIKKUESSANNE LOMAKOHTTEESSANNE?

Vastaajien lukumäärä: 688



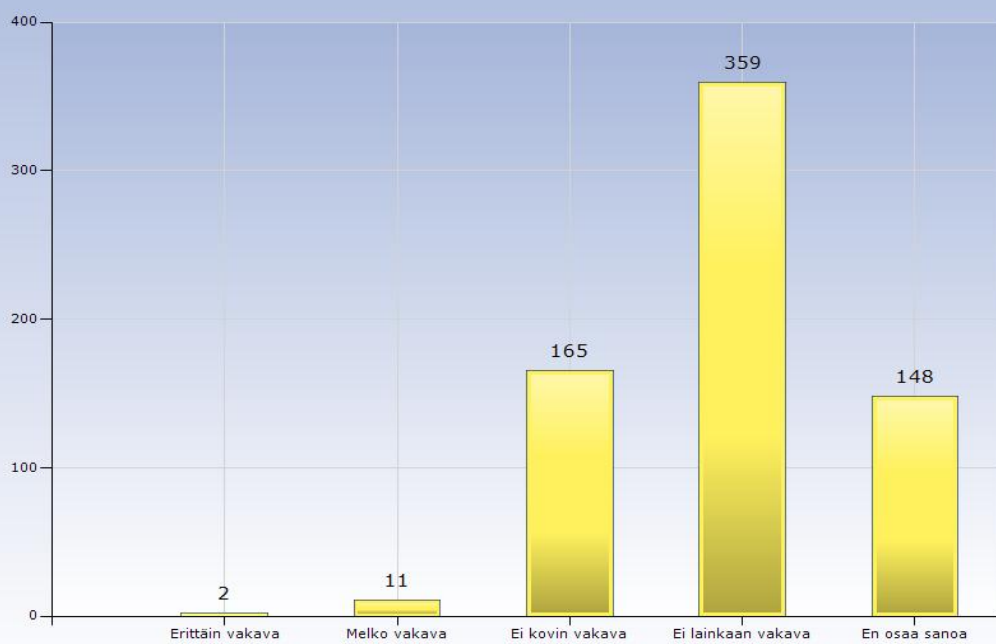
MITÄ ASIOITA PIDÄTTE/OLETTE PITÄNEET LOMANNE HÄIRITSEVINÄ TEKIJÖINÄ LOMAKOHTTEESSANNE?

Vastaajien lukumäärä: 419



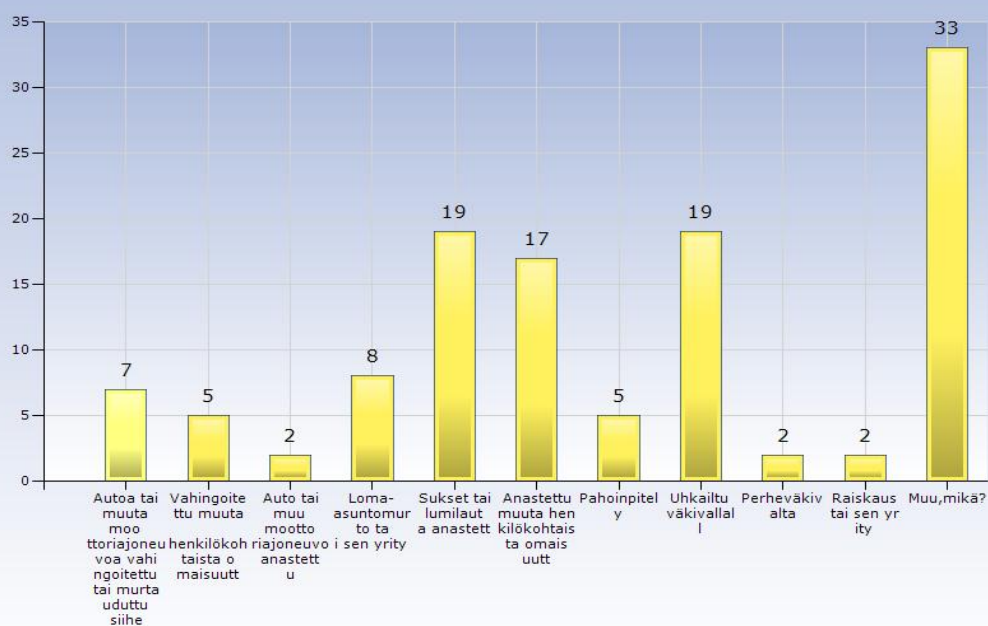
MILLAISEKSI KOETTE/OLETTE KOKENEET RIKOLLISUUSTILANTEEN LOMAKOHTTEESSANNE?

Vastaajien lukumäärä: 680



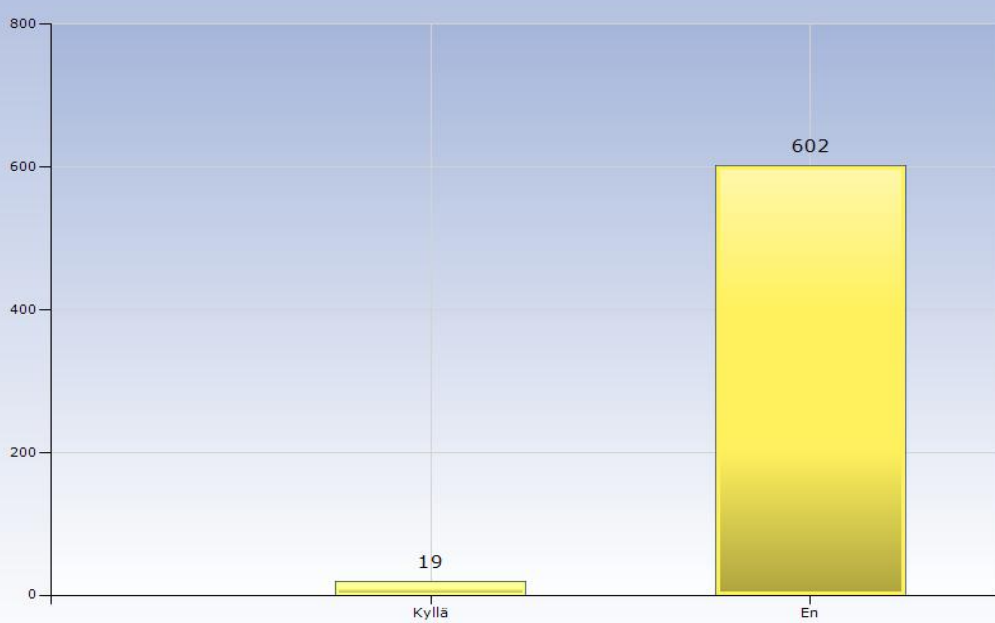
MIKÄ/MITKÄ SEURAAVISTA RIKOKSISTA ON TEILLE HENKILÖKOHTAISESTI TAPAHTUNUT LOMAKOHTTEESSANNE VIIMEISEN KOLMEN (3) VUODEN AIKANA?

Vastaajien lukumäärä: 107



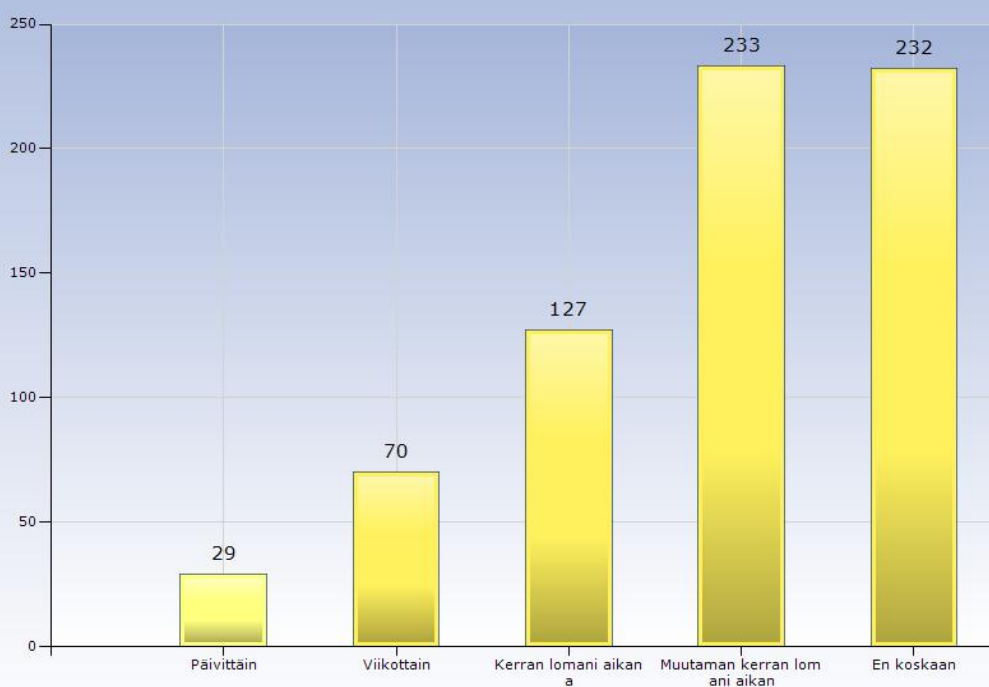
OLETTEKO LOMAKOHTTEESSANNE JOUTUNUT RIKOKSEN UHRIKSI ILMOITAMATTA TAPAHTUNEESTA POLIISILLE?

Vastaajien lukumäärä: 620



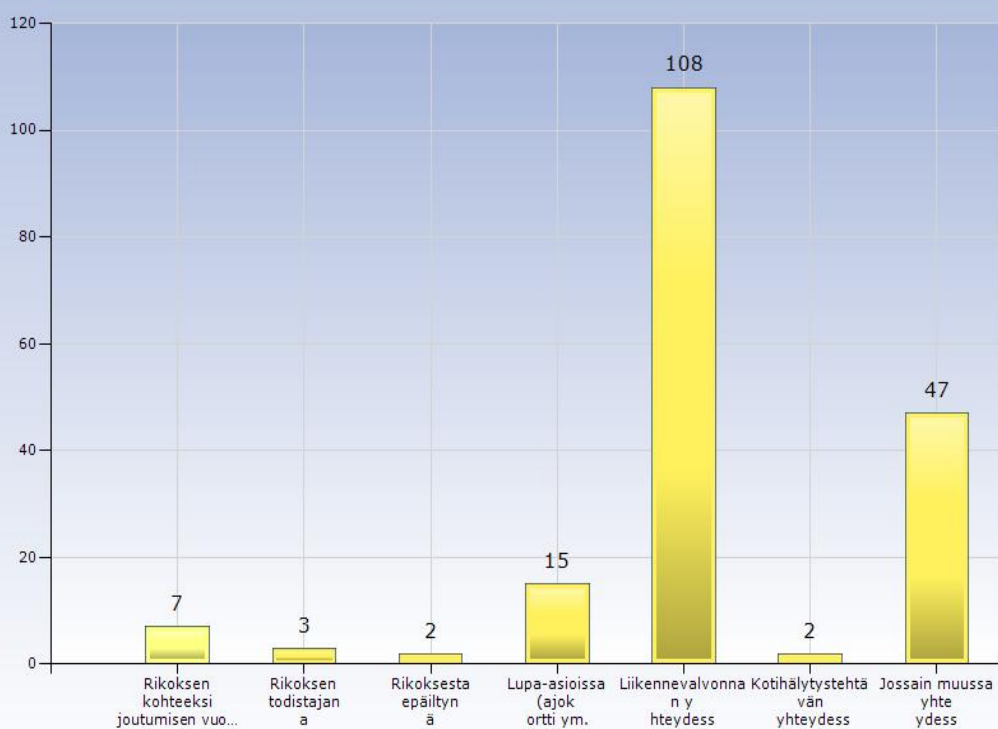
KUINKA USEIN OLETTE NÄHNEET POLIISIN LIIKKUVAN LOMAKOHTTEESSANNE?

Vastaajien lukumäärä: 682



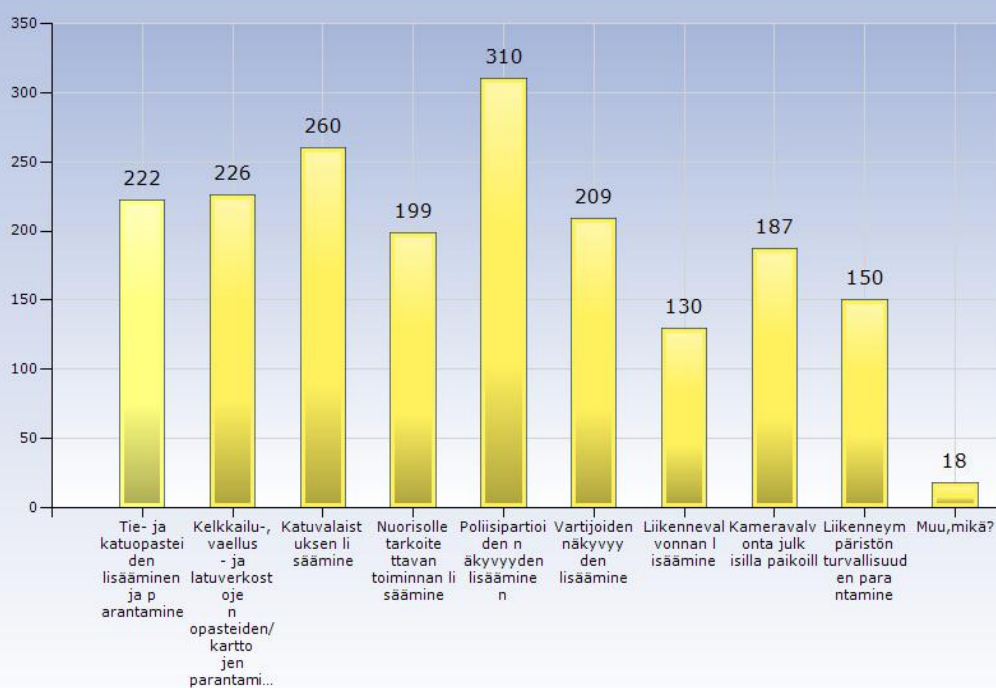
ONKO TEILLÄ HENKILÖKOHTAISESTI KOKEMUKSIA POLIISIN TOIMINNASTA LOMAKOHTTEESSANNE VIIMEISEN KOLMEN (3) VUODEN AJALTA?

Vastaajien lukumäärä: 173



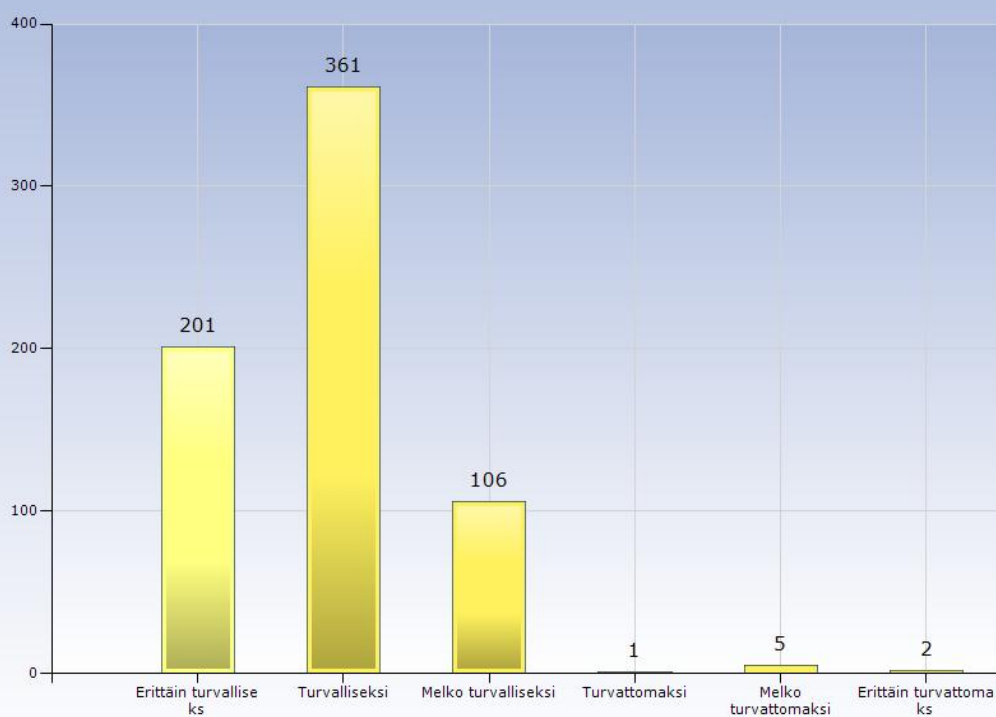
MITKÄ SEURAAVISTA TOIMENPITEISTÄ MIELESTÄNNE PARANTAISIVAT LOMAKOHTEENNE TURVALLISUUTTA JA VIIHTYVYYTTÄ? (valitkaa kolme (3) mielestänne tärkeintä)

Vastaajien lukumäärä: 665



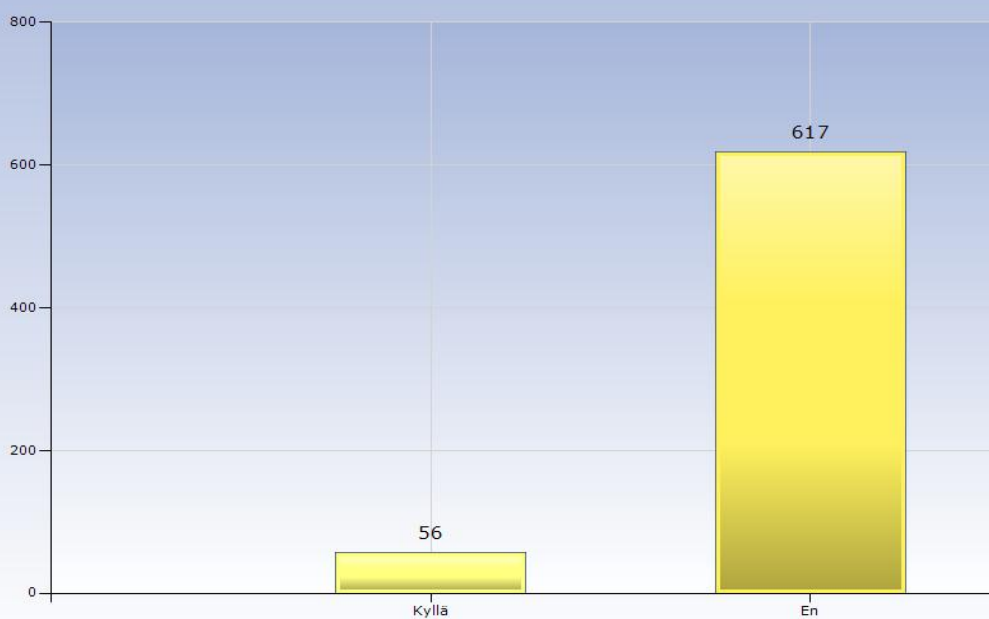
KUINKA TURVALLISEKSI OLETTE TUNTENEET OLONNE LOMAKOHTEENNE RAVINTOLOISSA?

Vastaajien lukumäärä: 672



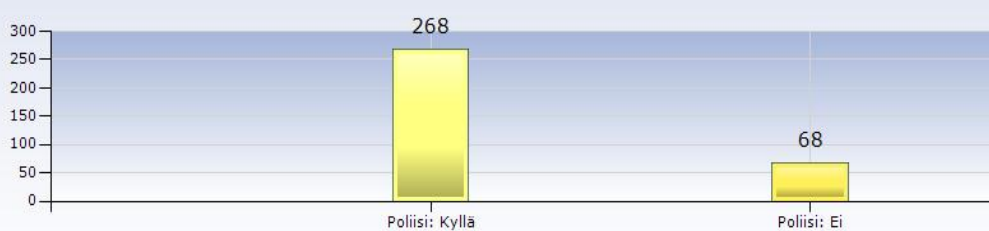
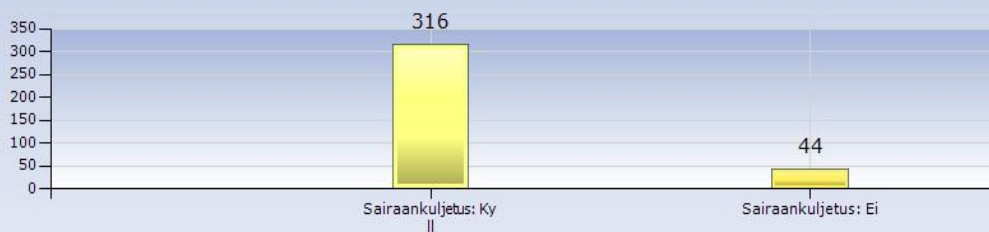
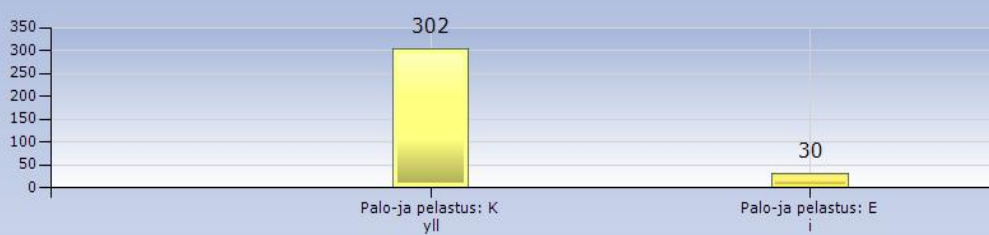
OLETTEKO HAVAINNEET HUUMEITA/HUUMEIDEN KÄYTTÄJIÄ LOMAKOHTTEESSANNE
VIIMEISEN KOLMEN (3) VUODEN AIKANA?

Vastaajien lukumäärä: 672



JA OVATKO NÄMÄ PALVELUT OLLEET MIELESTÄNNE RIITTÄVÄN NOPEASTI PAIKALLA?

Vastaajien lukumäärä: 378



Liite 7. Ilta - Sanomien artikkeli ”Hiihtokeskuksen villiin yöelämään kaivataan tunturipoliisia”

Hiihtokeskuksen villiin yöelämään kaivataan tunturipoliisia

■ Levin hiihtokeskukseen halutaan oma tunturipoliisi. Paikallista poliisia tarvitaan, koska Levin alueella järjestyshäiriöt ovat kasvussa. Omaa poliisia kaivataan myös siksi, koska pitkät välimatkat heikentävät poliisin saatavuutta.

- Nykyinen tilanne on kestämaton. Jos Tornion ja Kilpisjärven välillä liikkuu vain yksi poliisipartio, niin kyllä siinä poliisin läsnäolo ja perusturvallisuus hiihtokeskuksen alueella kärsivät, toimitusjohtaja **Jussi Töyrylä** Levin Matkailu Oy:stä sanoo.

Lapin lääninhallituksen poliisiosastolla ehdotus tunturipoliisista saa kylmää kyytiä. Läänin poliisijohtaja **Pentti Sairas** ymmärtää tarpeen, mutta toteaa, ettei sellaiseen ole mahdollisuutta.

- Emme voi irrottaa työntekijää ympärivuotiseksi tunturipoliisiksi. Toisaalta en näe sille edes tarvetta, vaikka toki sesonkiaikana siitä olisi apua, Saira sanoo.

Saira kuitenkin tynnyttelee tilannetta ja kertoo, että uusien poliisipiirien myötä poliisin voimavaroja voidaan sijoittaa kiireellisinä aikoina sinne, missä on eniten tarvetta.

Lomalla ote höltyy

6 000 asukkaan Kittilässä poliisi saa vuosittain reilut tuhat hälytystä, jotka johtuvat järjestyshäiriöstä ja erilaisista tappeluista. Näistä noin 60 prosenttia on sellaisia, joissa asianomaisina ovat toispaikkakuntalaiset. Tilastoissa matkailijoiden aiheuttamat rettelöinnit näkyvät piikkinä kevättalvella ja uutenavuotena.

Kittilän kunnassa viime vuoden puolella aloitettu turvallisuuskysely paljastaa, että alueella asuvat ja lomailevat henkilöt kokevat turvattomuutta. Kyselytulosten mukaan tämä johtuu osin siitä, että poliisia ei juuri alueella näy. Lisäksi vallaton alkoholin käyttö ja yleisillä paikoilla häiriköinti häiritsevät alueella olevia ihmisiä. Osin tilanne on äitynyt jo niin pahaksi, että sen pelätään vaikuttavan alueen matkailun imagoon.

- Tänne pitäisi ehdottomasti saada lisää poliiseja, ennen kuin tilanne riistyy-

tyy käsistä. Meillä on aivan samat ongelmat kuin Helsingissä, mutta meillä poliisin saaminen paikalle kestää huomattavasti pidempään, turvallisuus-suunnittelija **Jenni Lindgren** Kittilän kunnasta kertoo.

Lindgren ja Töyrylä muistuttavat, että sesonkiaikoina ihmisten määrä Kittilän alueella tuplaantuu. Kevätkauden hiihtolomien aikana pienestä lappilaisesta kunnasta tulee reilun 20 000 ihmisen pieni kaupunki. Töyrylän mukaan tämän pitäisi näkyä myös poliisin saatavuudessa.

Kapakkatappeluita ja perheriitoja

Levin alueen järjestyshäiriöt johtuvat suurimmaksi osaksi liiallisesta alkoholin käytöstä ja riehaantumisesta. Poliisi joutuu puuttumaan nyrkkitappeluihin, perheriitoihin ja rattijuopumuksiin. Eniten ongelmia aiheuttavat Leville juhli-maan tulleet nuoret.

- He tulevat paikkakunnalle isossa porukassa, ja silloin mopo karkaa kädestä. Lisäksi joudumme rauhoittamaan perheriitoja, jotka ovat kärjistyneet alkoholin käytön vuoksi, ylikonstaapeli **Jukka Salmi** Kittilän poliisilaitokselta kertoo.

Tilanteen rauhoittamiseksi poliisiviranomaiset peräävät vastuuta myös alueen ravintolayrittäjiltä. Poliisin mukaan he voivat vaikuttaa tilanteeseen jo ennen kuin ongelmat syntyvät.

- Jos voisin toivoa, toivoisin että ravintolat avautuisivat aikaisemmin, bändit esiintyisivät aikaisemmin ja ravintoloiden ovet sulkeutuisivat hieman aikaisemmin, Salmi sanoo.

STT-IS

Liite 8. Kittilän ja Levin Matkailulehti Levi. Nyt!:n artikkeli ”Jenni tutkii ja kantaa huolta tunturikeskusten turvallisuusasioista”

5.9.2007 [09:33] Jenni tutkii ja kantaa huolta tunturikeskusten turvallisuusasioista



Jenni Lindgren on ammatiltaan poliisi sekä turvatarkastaja, joka parhaillaan toimii projektinvetäjänä Kittilän, Muonion ja Enontekiön kunnille tehtävässä turvallisuussuunnitelman laatimisessa. Kolarin kunta laatii oman suunnitelmansa.

- Teen turvallisuussuunnitelmaa Muonion, Kittilän ja Enontekiön kuntien alueille. Kyseiseen suunnitelmaan

liittyen 5.9. julkaistaan näiden kolmen kunnan www-sivustoilla sekä matkailijoille että paikallisille suunnatut turvallisuuskyselyt. Kyselyiden tulosten perusteella pyritään parantamaan matkailijoiden ja paikallisten turvallisuutta alueilla. Toteutan suunnitelman yhteistyössä poliisin, kuntien ja paikallisten yrittäjien kanssa, sanoo Jenni.

Jenni toivoo mahdollisimman monen alueella asuvan tai täällä lomailevan ihmisen vastaavan kyselyyn. Ja jos ei voi vastata netissä, jaetaan syksyn aikana myös paperiversioita samasta kyselystä, ja lomakkeen voi täyttää perinteiseen tapaan, niitä löytyy muun muassa hotelleista. Vastaamisaikaa kyselyyn on marraskuun loppuun saakka. 17. joulukuuta päättyy Jennin vetämä hanke ja siihen mennessä pitää vastausmateriaali analysoida. Loppuraportti annetaan kyseisille kunnille ja toimitetaan myös näitä viranomaisasioita hoitavaan sisäasiainministeriöön.

Virkamies visiitille

- Toiveeni olisi saada tänne paikan päälle joku ministeriön virkamies tai vaikkapa itse ministeri katsomaan, miten me täällä käytännössä asioita hoidamme. Poliisin virkojen supistamisen ohella myös raja-asemia ja rajavartijoiden virkoja on lakkautettu. Rajamiehillä on virkansa puolesta melkein samat oikeudet kuin poliiseillakin ja he voisivat antaa tarvittaessa virka-apua, mutta heitäkään ei enää riitä. Kuvaavaa välimatkoista puhuttaessa on myös se, kun ajelin tässä yhtenä päivänä Leviltä vielä toimiville tulliasemille, niin mittariin kertyi 600 kilometriä reitillä Levi-Kilpisjärvi-Kivilompolo-Levi.

Poliisin virkoja kaivattaisiin kipeästi lisää. Yhden poliisipartion periaatteella toimiminen niin laajalla päivystysalueella, kuin mitä Käsivarren ja Kittilän kihlakunnat muodostavat, ei ainakaan lisää paikallisten ja matkailijoiden turvallisuutta. Myös partio saattaa joutua itse hengenvaaralliseenkin tilanteeseen ja apuvoimien saaminen kestää sitten, kun lähellä varalla ei ole väkeä.

Vertauksena partioiden työvuorossa ajamien matkojen osalta voisi käyttää sitä, että esimerkiksi Helsingin poliisipartio kävisi Jyväskylässä tehtävällä, sillä samasta matkasta on kyse. Lisäksi terveystalvelujen ja pelastusviran-

omaisten saatavuus sekä pitkät välimatkat asiakkaiden ja kyseisten palveluiden välillä vähentävät paikallisten ja matkailijoiden turvallisuutta. Muun muassa ambulansseja ei liikaa seudulla ole, jokaisessa kunnassa toimii yksi yrittäjä, jonka kapasiteetti on varsin pieni.

Matkailu kasvaa

Matkailun suosio kasvaa koko ajan. Sesonkiaikana esimerkiksi Levillä on enemmän matkailijoita kuin paikallisia.

Arvioilta matkailijamäärä pelkästään Levin alueella on ollut viime vuosina puoli miljoonaa. Lisäksi Käsivarren ja Kittilän alueilla sijaitsevat matkailukeskukset Olos, Kilpisjärvi, Hetta ja Pallas. Matkailijamäärät kasvavat vuosittain ja majoituskapasiteetti sekä ravintolat lisääntyvät kovaa vauhtia, mikä edellyttää viranomaisien, ennen kaikkea poliisin, resurssien lisäämistä Käsivarren ja Kittilän alueilla.

- Mutta nykytilanteessa voi mennä pitkään, ettei poliisi ehdi edes autoilla mökkialueitten läpi. Kuitenkin jo partion virka-auton näkeminen hillitsee ja rauhoittaa.

Tunturi-Lapissa alueella on meneillään vahva alueellinen kehitys. Pelkästään Kittilän ja Kolarin alueilla tapahtuvat investoinnit ovat yhteensä noin 750 miljoonaa euroa seuraavan kolmen vuoden aikana. Ravintolapaikkojen tarjonta lisääntyy, vuodepaikkojen määrä kasvaa, rakenteilla on kultakaivos. Siten myös vakinaisen väestön määrä kasvaa, tarvittavan työvoiman määrän kasvaessa. Ja väkimäärän kasvaessa, myös ongelmia alkaa ilmetä.

Jo nyt esimerkiksi sesonkiaikaan Levillä ovat kyseessä tismalleen samat järjestyshäiriöt ja ongelmat, kuin taajamissa eteläisessäkin Suomessa.

Jenni Lindgren painottaa, että asioihin on nyt kiireesti puututtava ja tilanteelle tehtävä oikeasti jotain, ennen kuin mopo karkaa käsistä, eivätkä huolet tähän lopu:

- Meillä asuu lisäksi näissä kunnissa paljon vielä ihan hyvin kotonaan pärjääviä seniorikansalaisia, mutta heistäkin pitäisi pitää parempaa huolta. Kaikki eivät sittenkään selviä arjesta omin voimin mökeissään, joten jonkun pitäisi ehtiä huolehtimaan. Lankapuhelinliittymät uhkaavat loppua, niinpä vanhusväestön yhteydenpito omaisiin ja muuhun yhteiskuntaan heikkenee. - Haluaisin kyllä olla mukana luomassa turvallisempaa systeemiä ja nähdä, että tämä selvitystyö johtaa myös tuloksiin.

Liite 9. Porotilamatkailu – laadulla tulosta - hankkeen esittely

”Lapin yliopiston koulutus- ja kehittämispalveluiden uudessa hankkeessa koulutetaan porotilamatkailuyrittäjiä laatuohjeiston laatimisessa. Yrityskohtaiset laatukartat tukevat yritysten toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä.

Joulukuun alussa käynnistynyt Porotilamatkailu – laadulla tulosta -hanke on kolmas osa kokonaisuutta, jossa kehitetään porotilamatkailun laatua. Lapin yliopiston koulutus- ja kehittämispalvelut käynnisti porotilamatkailun laadun kolmiportaisen kehittämistyön vuonna 2006 yhteistyössä Porotilamatkailu ry:n ja Paliskuntain yhdistyksen kanssa. Kokonaisuuden ensimmäisessä osassa selvitettiin porotilamatkailun nykytilaa ja kehittämistarpeita. Toisessa vaiheessa pienille maaseutumatkailuyrityksille laadittiin yleinen laatuohjeisto eli laatukartta, joka kattaa pienten yritysten kaikki toiminnat. Laatukartan toimivuus testattiin käytännössä porotilamatkailuyrityksissä. Nyt alkaneessa kolmannessa osassa yritykset laativat oman laatukarttansa asiantuntijoiden antaman koulutuksen avulla.

Hankkeen projektipäällikkö Aila Kumentola Lapin yliopiston koulutus- ja kehittämispalveluista toteaa, että porotilamatkailuyritysten asiakkaista valtaosa eli noin 95 prosenttia tulee ulkomailta.

– Asiakkaat edellyttävät palveluilta hyvää laatua ja haluavat kokea elämyksiä, jotka myös muistetaan kauan. Keskeistä laadukkaille tuotteille ja palveluille ovat mm. turvallisuus ja aitous. Laatu onkin porotilamatkailuyritykselle keskeinen menestymisen edellytys.

Laatutyöllä kehitetään porotilamatkailuyritysten toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä niin kansainvälisillä kuin kotimaisilla markkinoilla.

– Tavoitteena on myös luoda edellytyksiä kesämatkailun kasvulle, Kumentola kertoo.

Kolmivuotinen hanke toteutetaan eri puolilla poronhoitoaluetta, ja mukana on noin 30 yritystä. Muita yhteistyökumppaneita ovat mm. Paliskuntain yhdistys sekä Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti. Hanketta rahoittavat Lapin TE-keskus Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahas- ton ja Eurooppa investoi maaseutualueisiin -ohjelman kautta, Porotilamatkailu ry:n jäsenyrittäjät sekä kunnat, joista on yrityksiä mukana hankkeessa”.(Lapin yliopisto 2010.)

Liite 10. Lapin matkailun turvallisuusjärjestelmä-hankkeen esittely

”Sisäasiainministeriö ja Rovaniemellä sijaitseva Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti ovat sopineet keskinäisestä kumppanuudesta matkailun turvallisuuden kehittämisessä. Tiistaina 15.6. Rovaniemellä allekirjoitettu kumppanuussopimus toteuttaa valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaista sisäisen turvallisuuden ohjelmaa sekä Lapin korkeakoulukonsernin innovaatio-ohjelmaa. Sisäasiainministeriön kanssa solmittu kumppanuussopimus sisältää yhteisten matkailuturvallisuusseminaarien järjestämistä, koulutus- ja asiantuntijavaihtoa, kehittämishankkeista tiedottamista sekä matkailun turvallisuusnormien kehittämistä koko maan laajuisesti. Lisäksi matkailuturvallisuuden tutkimus nivelletään valtioneuvoston sisäisen turvallisuuden ohjelman toimeenpanosuunnitelmaan. Lapista sopimuksen allekirjoittajatahoina ovat Lapin yliopisto, Rovaniemen ammattikorkeakoulu ja Lapin ammattiopisto, jotka yhdessä muodostavat Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutin. Rovaniemen ammattikorkeakoulu on uudessa strategiassaan valinnut matkailun turvallisuuden osaksi opetus- ja tutkimustoimintaansa. Turvallisuushakuisuus on yksi neljästä matkailun megatrendistä ikään-tymisen, ympäristötietoisuuden ja yksilöllisyyden korostamisen ohella. Asiakkaat ja henkilökunta sekä ulkomaiset ja kotimaiset yrityskumppanit ovat yhä vaativampia turvallisuuden suhteen. Turvallisuuden merkitys matkailuelinkeinon kilpailutekijänä lisääntyy. Yrityksen kannattaa panostaa turvallisuusjohtamiseen ja -suunnitteluun, riskienhallintaan, keskinäiseen verkostoitumiseen sekä kriisiviestinnän harjoitteluun. Matkailun turvallisuus on Lapin sisäisen turvallisuuden yksi keskeinen painopiste-alue. Lapin matkailustrategian mukaisesti Lapista on tarkoitus tehdä matkailuturvallisuuden mallialue valtakuntaan. Nyt solmittu kumppanuussopimus vauhdittaa myös tätä tavoitetta. Matkailun turvallisuuspassin kehittäminen valtakunnalliseksi kurssi- ja opetusohjelmaksi on hyvä esimerkki lappilaisesta innovaatiosta. Parhaillaan on meneillään Rovaniemen ammattikorkeakoulun koordinoima turvallisuuden koulutus- verkostointi- ja ennakointihanke Sallassa ja Saariselällä sekä Rovaniemellä. Työ perustuu laajaan verkostoon, jossa on mukana yrityksiä, kuntia, oppilaitoksia ja vapaaehtoisjärjestöjä. Myös Lapin pelastuslaitos, Lapin sairaanhoitopiiri, Lapin liitto ja Lapin aluehallintovirasto ovat sitoutuneet matkailun turvallisuuden edistämiseen maakunnan alueella. Lapissa on kehitetty matkailun turvallisuutta aiemminkin muun muassa Ylläksen ja Levin alueilla”. (Sisäasiainministeriö 2010c.)