

**Kestävä kehitys matkailukeskuksessa**  
– Case Ylläksen matkailukeskus

Milla Kallunki



Matkailun koulutusohjelma

<p><b>Tekijä tai tekijät</b> Milla Kallunki</p>	<p><b>Ryhmä tai aloitusvuosi</b> 2007</p>
<p><b>Opinnäytetyön nimi</b> Kestävä kehitys matkailukeskuksessa - Case Ylläksen matkailukeskus</p>	<p><b>Sivu- ja liitesivumäärä</b> 69+2</p>
<p><b>Ohjaaja tai ohjaajat</b> Annika Konttinen, Anu Seppänen</p>	
<p>Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia kestävän matkailun merkitystä, tavoitteita, toimenpiteitä ja ylläpitoa kasvavassa Ylläksen matkailukeskuksessa. Tutkimuksessa selvitettiin kasvavan matkailun vaikutusta matkailuympäristöön ja kestävän matkailun mukaisia keinoja matkailuympäristön säilyttämiseksi mahdollisimman alkuperäisenä.</p> <p>Työn teoreettinen viitekehys pohjautui kestävästä matkailusta kertovaan kirjallisuuteen sekä Ylläksen matkailusta kertoviin raportteihin. Tutkimus tehtiin kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä eli teemahaastatteluilla. Haastattelupyynnöksiä lähetin useammalle Ylläksen matkailun parissa toimivalle henkilölle ja haastatteluista toteutui neljä haastattelua.</p> <p>Tulokset osoittivat, että Ylläksellä on hyvät mahdollisuudet kestävän matkailun kehittämiselle. Ylläksellä matkailun tuomat negatiiviset vaikutukset ovat suhteellisen pienet verrattuna sen tuomiin positiivisiin vaikutuksiin. Matkailun tuomiin positiivisiin vaikutuksiin lukeutuu muun muassa, että matkailu tukee Ylläksen aluekehitystä tarjoamalla hyvät työllisyysmahdollisuudet ja paranevat palvelut myös paikallisille asukkaille.</p> <p>Kestävän matkailun kehittäminen vaatii kaikkien Ylläksen matkailun parissa toimivien henkilöiden sitoutumista. Tutkimuksesta ilmeni, että kestävän matkailun kehittäminen lähtee pienistä teoista, kuten muun muassa reittien kunnossapidosta, ympäristöopastuksesta ja roskattoman retkeilyn edistämisestä. Suurimmat kestävään kehitykseen liittyvät teot koskevat Ylläksen kaavoittamista ja matkailurakentamista niin, että huomioidaan ympäröivä luonto, maisema ja alkuperäinen kulttuuri. Ylläksen matkailua tulisi kehittää tulevaisuudessa ympärivuotisemmaksi ja etenkin kesän matkailijamääriin toivottiin kasvua.</p>	
<p><b>Asiasanat</b> Kestävä kehitys, kestävä matkailu, ympäristö, matkailukeskukset, Ylläs</p>	

Degree programme in Tourism

<p><b>Author or authors</b> Milla Kallunki</p>	<p><b>Group or year of entry</b> 2007</p>
<p><b>The title of thesis</b> Sustainable development in a tourist centre  - Case Tourist centre Ylläs</p>	<p><b>Number of pages and appendices</b> 69+2</p>
<p><b>Supervisor or supervisors</b> Annika Konttinen, Anu Seppänen</p>	
<p>The objective of this thesis was to explore the significance of sustainable tourism, i.e. aims and actions, in the growing tourist resort Ylläs. The intention was to study the impact of growing tourism on the tourism environment as well as discussing measures that should be taken for safeguarding the environment and for maintaining sustainable development.</p> <p>The theoretical framework of this thesis was based on literature on sustainable tourism and reports on tourism in Ylläs. The research methodology was qualitative and the study was conducted by means of theme interview. The interview requests were sent to several people and altogether four interviews were conducted.</p> <p>The results indicated that Ylläs has the prerequisites to develop sustainable tourism. The negative impact of tourism is relative small compared to the positive outcome of tourism in Ylläs. The positive influence of tourism includes for example contribution to regional development by providing good work opportunities as well as improved services for local residents.</p> <p>In conclusion, commitment is required from all actors in the tourism industry for developing sustainable tourism in Ylläs. The results revealed that it is the minor issues that matter the most when developing sustainable tourism: such as keeping the routes in good condition, providing nature guidance and decreasing littering. Major factors contributing to sustainable development include zoning and construction by paying attention to the surrounding nature, landscape and original culture. In the future, tourism should be vital all year around and the number of tourists should be increasing especially during the summertime.</p>	
<p><b>Key words</b> Sustainable development, sustainable tourism, environment, tourist centre, Ylläs</p>	

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Ylläksen matkailukeskus.....	3
2.1	Matkailun historia Ylläksellä .....	4
2.2	Matkailupalvelut Ylläksellä.....	5
2.3	Pallas-Yllästunturin kansallispuisto.....	7
3	Kestävä matkailu .....	8
3.1	Ekologinen kestävyys.....	11
3.2	Sosiokulttuurinen kestävyys .....	13
3.3	Taloudellinen kestävyys .....	14
4	Matkailun vaikutukset kohdealueelle .....	15
4.1	Matkailun taloudelliset vaikutukset .....	15
4.1.1	Matkailun työllisyysvaikutukset.....	15
4.1.2	Matkailuinvestoinnit.....	17
4.1.3	Matkailutulot .....	17
4.2	Matkailun sosiokulttuuriset vaikutukset .....	18
4.2.1	Matkailijat ja paikallinen väestö .....	21
4.2.2	Matkailu ja porotalous/metsätalous.....	22
4.3	Matkailun ympäristölliset vaikutukset.....	23
4.3.1	Moottorikelkkailu .....	24
4.3.2	Laskettelukeskukset.....	25
4.3.3	Kansallispuistot.....	26
4.3.4	Metsähallitus ja luontomatkailu .....	27
4.3.5	Matkailurakentaminen.....	29
5	Kestävä kehitys Ylläksen matkailukeskuksessa .....	32
5.1	Ylläs II kehittämissuunnitelma vuoteen 2020 .....	33
5.2	Ylläksen energiaratkaisut .....	35
6	Tiedonhankinta ja tutkimusmenetelmät.....	37
6.1	Haastattelu menetelmänä .....	37
6.2	Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti.....	38
6.3	Haastateltavat.....	38
7	Tutkimustulokset.....	40

7.1	Ylläksen matkailu tällä hetkellä.....	40
7.2	Matkailijamäärät Ylläksellä .....	42
7.3	Matkailun sesonkivaihtelut Ylläksellä .....	44
7.4	Kestävä matkailu Ylläksellä.....	45
7.5	Kestävän matkailun merkitys Ylläkselle .....	47
7.6	Matkailurakentaminen Ylläksellä.....	48
7.7	Paikalliset asukkaat ja matkailu Ylläksellä .....	51
7.8	Ylläksen vetovoimatekijät .....	53
7.9	Matkailun aiheuttamat muutokset Ylläksellä .....	54
7.10	Kestävää matkailua edistävät toimenpiteet Ylläksellä.....	55
7.11	Ylläksen matkailun kehittämisen haasteet.....	60
8	Johtopäätökset ja kehitysideat .....	62
	Lähteet.....	65
	Liitteet.....	70
	Liite 1. Haastattelurunko .....	70

# 1 Johdanto

Kestävän matkailun merkitys on korostunut matkailukeskusten kasvaessa ja kehittyessä sekä matkailupalveluiden kysynnän lisääntyessä ja monipuolistuessa. Valitsin tutkimustyöni aiheeksi kestävän matkailun kehityksen tutkimisen Ylläksen matkailukeskuksessa oman kiinnostukseni pohjalta. Olen asunut ja työskennellyt Äkäslompolossa kahden talvisesongin ajan ja kokenut Ylläksen matkailun lähietäisyydeltä. Ylläksen matkailukeskuksen tavoitteena on olla ykköinen Lapin matkailukeskusten vertailussa. Näihin tavoitteisiin kuuluu merkittävässä määrin alueen matkailun ehdottoman vetovoiman, eli upean luonnon ja ympäristön sekä paikallisen kulttuurin säilyttäminen mahdollisimman alkuperäisenä kestävän matkailun periaatteita noudattaen. Matkailukeskuksen kehittämisen haasteena ovat siihen kohdistuvat ristikkäiset odotukset. Matkailukeskuksen odotetaan kehittävän tarjontaansa yhä monipuolisemmaksi, mutta samalla tulisi rakentamisessa huomioida luonnon ja paikallisen kulttuurin säilyminen. Matkailijat toivovat monipuolista tarjontaa, mutta samalla myös rauhallista ja kaunista luontoa, josta he voivat lomallansa nauttia. (NordicMarketing GmBh, 2007, 1.)

Työn tavoitteena on tutkia kestävän matkailun merkitystä, tavoitteita, toimenpiteitä ja ylläpitoa kasvavassa Ylläksen matkailukeskuksessa. Tutkimuksessa selvitetään kasvavan matkailun vaikutusta matkailuympäristöön ja kestävän matkailun mukaisia keinoja matkailuympäristön säilyttämiseksi mahdollisimman alkuperäisenä. Tutkimuksen tavoitteena on tuottaa yleiskuva Ylläksen alueen kestävän matkailun nykytilasta, sen tulevaisuuden näkymistä ja tavoitteista. Tutkimuksen näkökulmana on kestävän matkailun kolme ulottuvuutta eli ympäristöllinen, taloudellinen ja sosio-kulttuurinen ulottuvuus. Työssä käsitellän kestävää matkailua painottaen ympäristöllistä näkökulmaa, sillä Ylläksen alueen matkailuvetovoima perustuu merkittävässä määrin alueen monipuoliseen luontoon ja sen tarjoamiin mahdollisuuksiin.

Tutkimusongelmana on selvittää mitkä ovat matkailun aiheuttamia vaikutuksia matkailuympäristöön ja kestävän matkailun toimenpiteitä kehittyvässä matkailukeskuksessa. Tutkimuksen päätutkimusongelmana on seuraava kysymys; Mitkä ovat matkailun vaikutukset ympäristöön ja miten kestävää matkailua toteutetaan Ylläksen matkailukes-

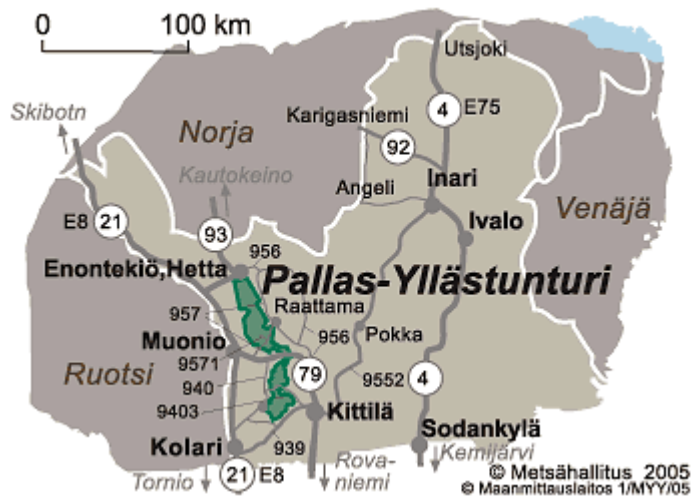
kuksessa? Tämän pääkysymyksen vastausten pohjalta voidaan pohtia Ylläksen matkailukeskuksen tulevaisuuden kehitystä kestävä matkailun näkökulmasta.

Tutkimus on tapausselvitys, jossa tutkitaan kestävä matkailun kehitystä Ylläksen matkailukeskuksessa. Osan tutkimuksen aineistosta muodostaa sekundäärinen aineisto, kuten erilaiset raportit, artikkelit ja dokumentit. Primaariaineisto muodostuu tekemistäni teemahaastatteluista. Tutkimus on tyypiltään kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Kvalitatiivisen tutkimuksen avulla etsin vastauksia edellä mainitsemaani tutkimuskysymykseen.

Johdannon jälkeen tutkimuksen toisessa luvussa esitellään Ylläksen matkailukeskus kokonaisuudessaan. Kolmannessa luvussa käsitellään kestävä matkailua ja neljännessä luvussa matkailun vaikutuksia ympäristöön taloudelliselta, sosiokulttuuriselta ja ympäristölliseltä näkökulmalta. Viidennessä luvussa käydään läpi kestävä matkailua Ylläksen matkailukeskuksen kannalta ja kuudennessä luvussa esitellään tutkimus ja tutkimuksen menetelmät. Seitsemännessä luvussa käydään läpi tutkimuksen tuloksia ja kahdeksannessa luvussa käydään läpi johtopäätökset ja kehittämisehdotukset Ylläksen matkailukeskuksen tulevaisuuden kehityksen kannalta.

## 2 Ylläksen matkailukeskus

Ylläksen matkailualue sijaitsee Luoteis-Lapissa Kolarin kunnassa ja on yksi Tunturi-Lapin suurimmista matkailukeskuksista. Ylläksen matkailutarjonta on keskittynyt Yllästunturin ympärillä sijaiseviin kahteen kylään, Äkäslompoloon ja Ylläsjärveen. (Lapin liitto 2003, 26.) Vuonna 2006 kylät ja hiihtokeskukset yhdistettiin tunturin ylittävällä maisematiellä, joka lyhensi kylien välimatkaa huomattavasti. (Lapin liitto 2010a, s.12). Yllästunturi kohoaa 718 metrin korkeuteen merenpinnasta ja tunturissa toimii kaksi hiihtokeskusta, Hiihtokeskus Iso-Ylläs Oy / Sport Resort Ylläs Ylläsjärven puolella ja Ylläs-Ski Oy Äkäslompolon puolella tunturia (Lapin markkinointi Oy 2010). Ylläksen matkailukeskuksen lähin lentokenttä sijaitsee Kittilässä, josta on matkaa Ylläsjärven puolelle noin 40 kilometriä ja Äkäslompolon puolelle tunturia noin 55 kilometriä. Lähin rautatieasema puolestaan sijaitsee Kolarissa, josta on linja-autoyhteydet Ylläkselle jokaiselta junalta. Matkaa rautatieasemalta Äkäslompoloon sekä Ylläsjärvelle on noin 35 kilometriä. (Ylläksen matkailuyhdistys 2010a.) Ylläksen matkailualue sijaitsee Kolarin kunnassa lähellä Kittilän ja Muonion kuntaa. (Kuvio 1).



Kuvio 1. Pallas-Yllästunturin kansallispuiston sijainti (Metsähallitus 2011).

Ylläksen matkailuvedotavoimana ovat upeat tunturimaastot, hyvät rinne- ja maastohiitopalvelut, sekä elinvoimaiset kylät ja niiden monipuolinen kulttuuritarjonta. Ylläs mielletään ensisijaisesti talvimatkakohteeksi, mutta kesämatkailuun tullaan tulevaisuudessa panostamaan kansallispuistoa ja vesistöjä hyödyntämällä. Ylläksen matkailu on koostunut lähinnä kotimaanmatkailijoista, mutta kiinnostus ulkomaalaisten matkailijoiden jou-



kossa on kasvanut. (NordicMarketing GmBh, 2007, 1.) Ylläksen matkailukeskuksessa tilastoitiin vuonna 2009 hieman yli 324 000 yöpymisvuorokautta. Näistä yöpymisistä yli 94 000 oli ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisiä. Ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisvuorokausia rekisteröitiin eniten Iso-Britanniasta ja Sveitsistä. Ylläksen matkailukeskuksen markkinaosuus Lapin alueella tilastoiduista yöpymisvuorokausista oli 14,5 prosenttia. (Lapin liitto 2010b.) Ylläksen visio on olla vuonna 2020 Skandinavian kansainvälisin ja laadukkain hiihto-, aktiviteetti- ja luontolomakeskus. Ylläksen matkailun kehittämisen perustana on voimakkaan kasvun hakeminen. (NordicMarketing GmBh, 2007, 17).

Ylläksen matkailukeskuksen ensisijaisin kilpailija on Levin matkailukeskus, joka sijaitsee Kittilän kunnassa noin 60 kilometrin päässä Ylläksestä. Ylläksen ja Levin matkailukeskukset ovat Lapin nopeasti kasvavimpia matkailukeskuksia, joissa on toteutettu viime vuosien aikana suuria matkailuinvestointeja. Muita Tunturi-Lapissa sijaitsevia matkailukeskuksia ovat Oloksen ja Pallaksen matkailukeskukset. Tunturi-Lapin matkailukeskukset ovat matkailutarjonnaltaan samanlaisia, mutta ovat osaltaan profiloituneet erilaisiksi keskuksiksi. Levin matkailukeskuksesta matkailija löytää muun tarjonnan lisäksi hyvät viihdepalvelut kun taas Ylläs tarjoaa enemmän rauhallista hiihto- ja ulkoilumaastoa. (Lapin liitto 2010a, s.12 - 13.) Vuonna 2009 Levin matkailukeskuksessa rekisteröityjä yöpymisiä oli 359 461 kappaletta ja Levi oli näin ollen Lapin matkailukeskusten ykköinen yöpymisten määrässä. (Lapin liitto 2010a, s.17.)

## **2.1 Matkailun historia Ylläksellä**

Ensimmäiset matkailijat saapuvat Äkäslompolon kylään 1930-luvulla. Äkäslompolon kylän asukkaat majoittivat vieraat omissa taloissaan ja ansaitsivat hyvän lisätienestin majoittamalla näitä hiihtäjiä. Aiemmin kylästä noustiin hiihtämällä noin viiden kilometrin matka ylös rinteille, jotta päästiin laskemaan tunturia alas. Vuonna 1957 kunta aloitti alueella hissitoiminnan Volkswagen-moottori vetoisella naruhissillä. Hissitoimintaa varten täytyi kylästä kuljettaa bensiiniä kanistereissa. (Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010f.) Ylläksen ensimmäinen rinne- ja latukahvila oli käytössä vuonna 1953. (Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2010a). Ensimmäinen autolla kuljettava talvitie avattiin Äkäslompoloon vuonna 1953. Tavallisesti Äkäslompoloon saavuttiin junalla, jonka jälkeen

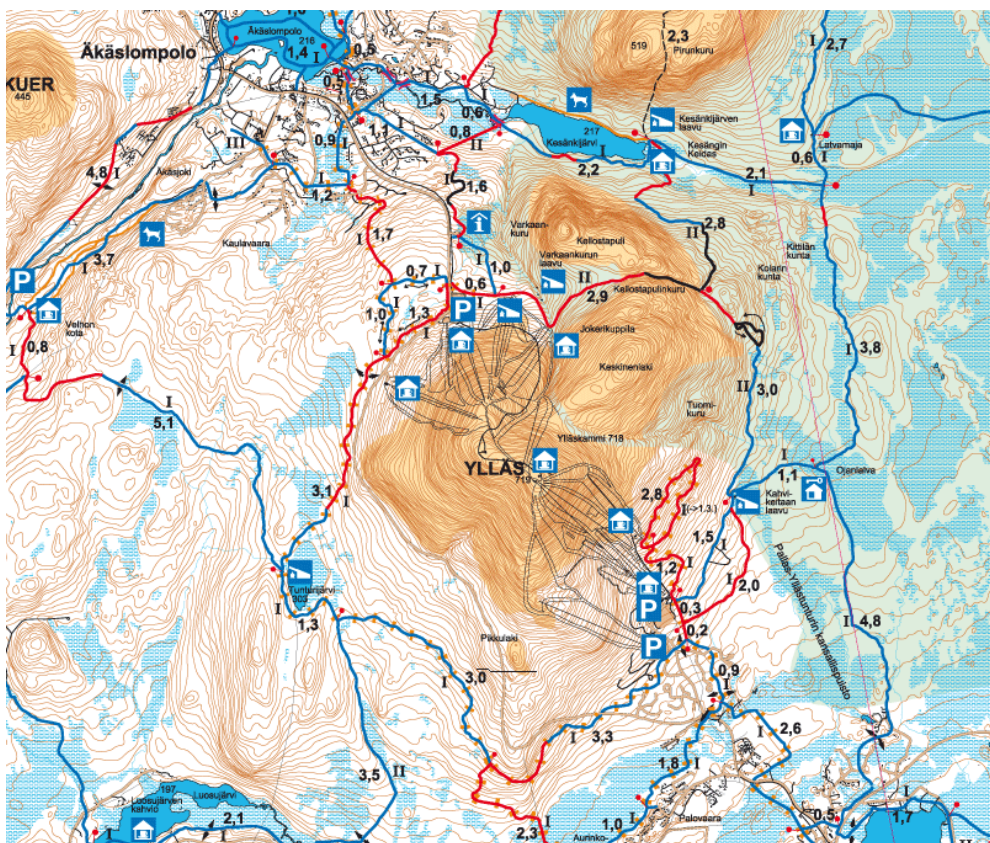
matka jatkui linja-autolla ja loppumatka vielä hevosella tai porolla. Myöhemmin matkailijoita kuljetettiin myös kuorma-autoilla kylälle asti. Kolariin asti menevä junarata rakennettiin vuonna 1966. (Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2010b.)

Vuonna 1967 matkailu alkoi kehittyä, kun Äkäslompoloon tuli sähköt ja Yleisradio rakensi tien Yllästunturin päälle. Yllästunturi Oy aloitti tämän myötä hissiliiketoiminnan ja ensimmäisiä sähköhissejä pystytettiin Äkäslompolon puoleisiin rinteisiin. Tällä vuosikymmenellä katsotaan tapahtuneen siirtyminen maatalouden harjoittamisesta matkailuelinkeinon. Seitsemänkymmentäluvun alkupuolella aloittivat Äkäshotelli ja Riemulii-teri toimintansa alueella. Seuraavalla vuosikymmenellä alkoi Ylläksen alueen yhteis- markkinointi, kuten myös hiihtolatu- jien kunnossapito. Vuonna 1982 laajeni hissiliiketoiminta Ylläsjärven puolelle Yllästunturia. Lentoliikenteen ja rautatieliikenteen alkamisen myötä Ylläksen matkailijamäärät alkoivat kasvaa huomattavasti ja vuonna 1991 Ylläs valittiin vuoden hiihtokeskukseksi Suomessa. Yhdeksänkymmentäluvun lamasta ja rakentamisen pysähtymisestä selvittyään aloitettiin alueen kehittäminen todenteolla. K kylät yhdistävän maisematien rakentamisella, on ollut suuri merkitys alueen kehittämisen kannalta. (Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010f.)

## **2.2 Matkailupalvelut Ylläksellä**

Ylläksen matkailuyhdistys ry on Ylläksen alueorganisaatio, jonka päätehtävänä ovat alueen latu-, kelkka- ja kesäreittien ylläpitäminen ja kehittäminen ja Ylläksen markkinointi. (Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010b). Ylläksen alueella on noin 20 000 vuodepaikkaa. Lukuun on laskettu mukaan majoitusliikkeiden lisäksi alueen runsas mökkimajoitustarjonta. Vuonna 2009 alueella toimi 18 rekisteröityä majoitusliikettä, joiden majoituskapasiteetti oli yhteensä noin 3 000 vuodepaikkaa. (Matkailutilastot 2010). Ylläksellä toimii kolme majoituksen keskusvaraamo, jotka vuokraavat mökki- ja huoneistomajoitusta Äkäslompolon ja Ylläsjärven puolelta (Ylläksen matkailuyhdistys 2010 c). Ylläksen matkailualueella toimii lukuisia ohjelmapalveluyrityksiä, joiden palvelutarjontaan kuuluvat vuoden ajasta riippuen muun muassa moottorikelkkailua, lumikenkäilyä, koiravaljakko- ja poroajelua, melontaa, pyöräilyä, patikointia ja ratsastusta. (Nordic-Marketing GmbH, 2007, 41).

Ylläksellä on monia ravintoloita, kuten tanssiravintoloita, rinneravintoloita, kahviloita, latu- ja reittikahviloita. Näiden ravintoloiden kuten muidenkin Ylläksen matkailupalveluiden tarjonta on hajautettu koko Ylläksen alueelle, joten pitkistä välimatkoista johtuen kulkemiseen tarvitaan yleensä auto. (NordicMarketing GmBh, 2007, 22.) Ylläksellä sijaitsee Suomen laajin latuverkosto, jonka yhteispituus on 330 kilometriä. Ylläksellä pääsevät innokkaimmat hiihtämään tavallisesti jo lokakuun aikana tunturissa sijaitsevalle lämpöladulle. (Ylläksen matkailuyhdistys 2010 d.) Yllästunturissa toimii kaksi eri hissi-yhtiötä Sport Resort Ylläs Ylläsjärvellä ja Ylläs-Ski Äkäslompolossa. Yhteensä laskettelurinteitä on Yllästunturissa 61, joista 30 rinnettä on myös valaistu. Ylläksen erikoisuuksia ovat muun muassa kolme kilometriä pitkä rinne sekä Ylläs1-gondolihissi. Hissi-yhtiöt tekevät tiivistä yhteistyötä keskenään ja molempien yhtiöiden hisseihin käy sama hissilippu. Alla olevasta kuvioista 2 voi huomata Ylläksen latuverkoston laajuuden ja Yllästunturin sijainnin Äkäslompolon ja Ylläsjärven matkailukeskittymien välissä. (Ylläksen matkailuyhdistys 2010 e.)



Kuvio 2. Ylläksen latukartta (Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010g).

### 2.3 Pallas-Yllästunturin kansallispuisto

Pallas-Yllästunturin kansallispuisto sijaitsee Perä-Pohjolan, Metsä-Lapin ja Tunturi-Lapin rajalla viiden matkailukeskuksen, Ylläksen, Pallaksen, Levin, Oloksen ja Hetan läheisyydessä. Pallas - Yllästunturin kansallispuisto on pinta-alaltaan Suomen kolmanneksi suurin kansallispuisto. Kansallispuiston pinta-ala on 1 020 neliökilometriä. Kansallispuiston maisemalle tyypillistä ovat tunturit sekä luonnontilaiset metsät ja suot. Kansallispuisto tarjoaa hyvät puitteet luonnossa liikkumiseen, retkeilyyn ja hiihtoon. Alueella sijaitseva Pallastunturi on Suomen kansallismaisemaa ja siellä sijaitsee kansallispuiston korkein kohta Taivaskero 807 metrin korkeudellaan. Yllästunturi laskettelurinteineen ei kuulu kansallispuiston alueeseen. (Luontoon.fi 2010a.)

Pallas – Ounastunturin kansallispuisto perustettiin vuonna 1938 ja se laajennettiin Pallas – Yllästunturin kansallispuistoksi vuonna 2005. Kansallispuistosta on kehittynyt yksi Suomen vilkkaimmista luontomatkailukohteista. Kansallispuiston laajentumisesta johtuen siihen liittyi enemmän alueita, jotka ovat olleet aktiivisessa virkistyskäytössä. (Kyöstilä ym. 2010, 9.)

Vuonna 2009 Pallas-Yllästunturin kansallispuiston kävijämäärä oli noin 420 000. Kansallispuisto on kävijämäärältään Suomen suosituin kansallispuisto. Merkittävän osan kansallispuiston kävijöistä muodostavat päiväretkeilijät matkailukeskuksista. Matkailukeskusten lähistöllä kansallispuiston luontoon aiheutuu enemmän painetta, jota pyritään vähentämään ohjaamalla vierailijat hoidetuille reiteille. Näitä reittejä ja rakenteita kunnostetaan ja kehitetään jatkuvasti, jotta kansallispuiston luontoarvot säilyvät suuresta kävijämäärästä huolimatta. Pallas-Yllästunturin kansallispuistoon Äkäslompolon kylään avattiin Luontokeskus Kellokas vuonna 2008. Kävijämääriä vuoden 2009 aikana luontokeskukselle kertyi 69 000 kappaletta. Metsähallituksen ylläpitämien luontokeskusten avulla ohjataan matkailijoita ja matkailualueen yrittäjiä kestävään luontomatkailuun tarjoamalla tietoa ja palveluita luontoarvoista sekä sen suojelusta. (Metsähallitus lehdistötiedote 2010.)

### 3 Kestävä matkailu

Vuonna 1972 pidettiin Yhdistyneiden kansakuntien ensimmäinen laaja kansainvälinen ympäristökysymyksiin keskittynyt ympäristökonferenssi Tukholmassa. Konferenssissa päätettiin YK:n yhteisen ympäristöohjelman laatimisesta. Vuonna 1983 YK asetti ympäristön ja kehityksen maailmankomission niin sanotun Brundtlandin komission. (Borg 1997, 37.) Tämä komissio määritteli kestävän kehityksen vuonna 1987 kehitykseksi, joka tyydyttää nykyisten sukupolvien tarpeet vaarantamatta tulevien sukupolvien mahdollisuutta omien tarpeidensa tyydyttämiseen. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 7.) Vuonna 1992 Rio de Janeirossa pidetyssä YK:n ympäristö- ja kehityskonferenssissa asetettiin kansainväliseksi tavoitteeksi maapallon kehityksen saaminen kestäväälle tasolle. Kestävän kehityksen käsite on ollut esillä eri yhteyksissä myös Rion konferenssia aiemmin, mutta vuoden 1992 kokousta pidetään kestävän kehityksen alkamisen kannalta merkittävänä. Ympäristökokouksessa hyväksyttiin toimintaohjelma Agenda 21, jossa sovitaan miten kestävän kehityksen periaatteita tulisi toteuttaa käytännössä. (Hemmi 2005, 75 – 76.) Rion julistus sekä Agenda 21 loivat perustan kansainväliselle yhteistyölle kestävän kehityksen edistämiseksi. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 8.) Kestävässä kehityksessä huomioidaan ekologinen, taloudellinen ja sosiokulttuurinen kestävyiden ulottuvuus. (Hemmi 2005, 75 – 76.) Ekologinen kestävyys tarkoittaa ympäristön huomioimista kaikessa toiminnassa. Taloudellinen kestävyys tarkoittaa yleisen hyvinvoinnin luomista kaikilla yhteisön tasoilla huomioiden samalla kustannustehokkuuden taloudellisessa toiminnassa. Sosiokulttuurinen kestävyys puolestaan tarkoittaa ihmisoikeuksien kunnioittamista ja tasa-arvoisuutta. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 8.)

Vuonna 1997 pidettiin New Yorkissa konferenssi, Earth Summit II, jossa matkailu tunnustettiin yhdeksi taloudelliseksi sektoriksi jonka tulisi osaltaan edistää kestäväää kehitystä. (Holden 2008, 151). Samana vuonna World Tourism Organisation laatiman määritelmän mukaan kestävän matkailun tulisi olla kaikkien voimavarojen hoitamista niin, että taloudelliset, sosiaaliset ja esteettiset tarpeet voidaan tyydyttää samanaikaisesti ylläpitäen kulttuurien eheyttä ja yhtenäisyyttä, elintärkeitä ekologisia prosesseja, luonnon monimuotoisuutta ja elämää ylläpitäviä järjestelmiä. (Hemmi 2005, 80.) Kestävän matkailun mukainen matkailukehitys on suuntaukseltaan sellaista, että paine luon-

nonympäristöä kohtaan pysyy matkailuympäristön kantokyvyn alapuolella. Kestävä matkailukehitys on prosessi, jossa matkailuyrittäjäyys huomio osana toimintaansa ympäristön laadun säilymisen, ekologisten prosessien jatkumisen sekä luonnon- ja kulttuuriperinnön säilymisen. (Metsähallitus 2010.) Vuonna 2002 pidettiin Johannesburgin kestävän kehityksen huippukokous, jossa hyväksyttiin maailman johtajien poliittinen julistus ja toimintasuunnitelma kestävän kehityksen edistämiseksi. Kokouksen tärkeimpiä tavoitteita olivat muun muassa energiatehokkuuden ja uusiutuvien energialähteiden käytön lisääminen. Euroopan neuvosto hyväksyi kestävän kehityksen strategian vuonna 2006. Strategia tavoitteena on muun muassa turvata monimuotoisen elämän edellytykset sekä turvata elinympäristön laatu. Strategiassa huomioidaan muun muassa seuraavat asiat; ilmastonmuutos, kestävä liikkuminen ja luonnonvarojen suojelu. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 8.)

Suomessa perustettiin kestävän kehityksen toimikunta vuonna 1993. Toimikunnan laatiman kestävän kehityksen strategian visiona on hyvinvoinnin turvaaminen luonnon kantokyvyn rajoissa niin kansallisesti kuin maailmanlaajuisesti. Suomessa kestävän kehityksen edistäminen on määrätty ympäristöministeriön, ympäristöneuvoston, alueellisten ympäristökeskusten ja kuntien tehtäväksi. Strategian lähtökohtana on yhdistää luonnon kestävä käyttö, hoito ja suojelu sekä kansalaisten hyvinvointi ja yhteiskunnan eheyden turvaaminen sekä näin ollen olla osaava ja vahvuutensa huomioiva kestävä kehitys Suomi. Strategiassa on huomioitu järkevä maankäytön ja kaavoituksen merkitys osana luonnon monimuotoisuuden turvaamista. Tämä suunnitelmallinen maankäyttö on merkittävässä osassa myös matkailukeskusten kestävän kehityksen suunnittelua. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 8.)

Yksi matkailun kestävyttä mittaava kriteeri on matkailualueen kantokyky. Kantokyvylä tarkoitetaan matkailualueen kävijöiden määrää, jonka alue pystyy ottamaan vastaan ilman, että sen luonnolle, asukkaille, kulttuurille sekä muille matkailijoille aiheutuu haittaa. Kantokykyä voidaan käsitellä ekologisena, taloudellisena tai sosiaalisena kantokäykynä. Kantokyky liitetään matkailukeskuksen linkaarimalliin. Tämän mallin mukaan jokaisella matkailukeskuksella on kantokyvyn raja, jota ei voida pitkäaikaisesti ylittää ilman, että siitä aiheutuu haitallisia vaikutuksia alueen matkailukehitykseen. (Saarinen & Järviluoma 1998, 6, 20.)

Ekologista kantokykyä ilmaisevat luonnon monimuotoisuus sekä ekologisten prosessien eheys. Sosiaalista kantokykyä ilmaisevat paikallisen väestön ja matkailijoiden kanssakäymisen ja kohtaamisen sietokyky, sekä matkailijoiden keskinäisen kohtaamisen sietokyky. Sosiaalista kantokykyä voidaan käsitellä muun muassa ruuhkautuminen/ ruuhkautumattomuus -käsitteellä. Tämä tarkoittaa, että matkailijat sietävät massamatkailukohteissa enemmän kohtaamisia kuin taas luontokohteissa sietokyky on alhaisempi. Sosiaalista kantokykyä ilmaisevat myös paikallisen kulttuurin elinvoimaisuus ja säilyminen. Taloudellinen kantokyky ilmaisee, kuinka paljon matkailun kehittämiseen voidaan panostaa ilman, että alueen muu elinkeinotoiminta ja julkiset palvelut kärsivät. Kaikkien edellä mainittujen kantokykyjen tulisi olla samaan aikaan ylittymättömiä, jotta matkailu olisi alueella kestävä. (Hemmi 2005, 88 - 90.)

Matkailun kestävyuden arvioinnissa tarvitaan kestävyyttä mittaavia kriteereitä, mittareita. Nämä indikaattorit ilmaisevat yleensä numeerisella tavalla yhteiskuntaan ja luontoon liittyvästä tilasta ja luovat perustan ympäristön tilan seurannalle. Maailman matkailujärjestön UNWTO:n vuonna 1996 laatimat kestävän matkailun ydinindikaattorit ovat seuraavat; suojelutaso, käyttöpaine, käytön intensiteetti, sosiaaliset vaikutukset, toiminnan säätely, jätehuolto, suunnitteluprosessi, asiakastyytyväisyys, paikallisyhteisöjen tyytyväisyys ja matkailun tuomat hyödyt paikallistaloudelle. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki, 22 – 23.)

Toinen matkailun kestävyyttä mittaava menetelmä on hyväksyttävän muutoksen rajat, eli Limits of Acceptable Change (LAC). Tämä on 1960-luvulla kehitetty menetelmä ihmisen toiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten hallintaan. Esimerkiksi Metsähallitus on valinnut tämän menetelmän kestävän luontomatkailun suunnittelun keinoksi. Menetelmä sopii tilanteisiin, joissa halutaan mahdollisimman vähän rajoittaa virkistysalueen käyttöä ja menetelmä sopii erityisen hyvin tilanteisiin, joissa tavoitteena on yhteen sovittaa ristiriitaisia tavoitteita. Menetelmän avulla seurataan muutosta valittujen mittareiden avulla ja toimitaan ennalta sovitulla tavalla raja-arvojen ylittyessä. Kansallispuiston kävijämäärälle ei näin ollen aseteta rajoitteita vaan seurataan käytön vaikutuksia näiden sovitujen mittareiden avulla. Menetelmän toimivuuden kannalta haasteellisinta on valita toimivat indikaattorit ja asettaa hyväksyttävän muutoksen rajat. Indikaattorien

tulisi olla luotettavia ja kohtuullisin kustannuksin mitattavia. Mittarit voivat olla määrävällein tai jatkuvasti seurattavia. (Kyöstilä, Erkkonen, Sulkava & Lohiniva, 2010, 42.)

Metsähallituksen käyttämiä kestävän luontomatkailun mittareita Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa ovat muun muassa seuraavat;

- suurten petolintujen pesinnän onnistuminen
- maaston kulumisen estossa onnistuminen
- luontokeskus Kellokkaan näyttelyissä vierailevien määrä
- luontokeskuksissa vierailevien käyntimäärät
- kävijätyytyväisyys
- asiakkaiden paikkakunnalle jättämä rahamäärä

Edellä mainittujen mittarien avulla tutkitaan muun muassa kuinka hyvin alueella säilyvät luontoarvot, alueen luonnonsuojelua edistetään sekä ympäristön kuormittamista. Tämän lisäksi tutkitaan myös paikallisen kulttuurin ja perinteiden arvostamista, sekä asiakkaiden virkistysmahdollisuuksia ja vaikutuksia paikallistalouteen. (Kyöstilä ym. 2010, 80.)

### **3.1 Ekologinen kestävyys**

Ekologinen kestävyys tarkoittaa luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä sekä ihmisen kaiken toiminnan sopeuttamista luonnon sietokykyyn. Ekologinen kestävyys pitää sisälleen monia ulottuvuuksia, kuten ilmastonmuutoksen hidastamisen ja luonnon monimuotoisuuden säilyttämisen. EU:n laatima kuudennen ympäristöohjelman tavoitteena on luonnon suojeleminen, biologisen monimuotoisuuden häviämisen pysäyttäminen sekä maaperän suojeleminen eroosiolta ja saastumiselta. Ympäristöohjelma painottaa Natura 2000- Life hankkeita biologisen monimuotoisuuden suojelemisen keinoina. Esimerkiksi huomattava osa Lapin matkailualueista sijaitsee Natura 2000- alueiden läheisyydessä. Luonnon monimuotoisuuden suojeleminen on tärkeää Lapin matkailualueilla, jotta alueet säilyttävät vetovoimansa. Luonnon monimuotoisuuden suojelua tapahtuu esimerkiksi suunnitelmallisella kaavoituksella sekä luonnonsuojelualueita perustamalla. Matkailu on osaltaan auttanut uusien suojelualueiden perustamisessa sekä ra-



joittanut metsien hakkuita matkailullisesti merkittävillä alueilla. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 8 – 9.)

Taajama-alueilla, kuten matkailukeskuksissa ekologiseen kestävyYTEEN liittyvät muun muassa seuraavat asiat; taajamarakenteen tiivistäminen, liikenteen päästöt sekä melu, ilman laatu ja liikenteen ohjaaminen. Taajamarakenteen tiivistäminen muun muassa vähentää ihmisten tarvetta liikkua autoilla. Ihmisten kaikesta toiminnasta aiheutuu kuormitusta ympäristöön, ilmaan, vesistöihin ja maaperään. Kestävässä kehityksessä toiminnan tavoitteena on ekotehokkuus, eli pyritään mahdollisimman taloudellisesti ja ekologisesti tehokkaaseen luonnonvarojen käyttöön sekä samalla pyritään vähentämään toiminnan aiheuttamaa ympäristökuormitusta. Yksi huomattava luonnonvarojen, energian ja ympäristön kuormittaja on rakennustoiminta. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 9 – 10.)

Matkailussa ekologinen kestävyys tarkoittaa, ettei matkailu vaaranna kohdealueen ekologisten systeemien ja prosessien toimintaa eikä myöskään alueen alkuperäisten lajien esiintymistä. Ekologiseen kestävyYTEEN liittyvät merkittävästi kohdealueen kantokyky sekä hyväksyttävien muutosten rajan tarkastelu LAC-prosessi. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 20.)

Matkailuelinkeinosta on kehittynyt ympäristötietoisempi elinkeino, mutta tätä kehitystä ohjaa ennen kaikkea taloudellinen hyöty ympäristövastuullisen toiminnan kehittämisessä. Matkailuelinkeinossa pyritään kohti kestävästä kehitystä edistämällä matkailutuotteen kokonaislaatua, jossa huomioidaan ympäristövastuullinen ajattelu osana matkailuyrityksen toiminnan suunnittelua. (Borg 1997, 48.) Kestävä matkailukehitys voidaan nähdä prosessina, jonka avulla pyritään vaikuttamaan myönteisesti paikallisen yhteisön taloudelliseen ja sosiaaliseen elinvoimaan vahingoittamatta yhteisön sosiaalista rakennetta ja luontoa sekä kulttuuriperintöä. Kestävyys ei näin ollen tarkoita yksittäisiä parannuksia vaan uudenlaista asennoitumista, luovuutta ja tietoa, jonka avulla matkailun kehittämiseen saadaan osaksi myös kestävästä kehityksen ulottuvuus. (Borg 1997, 51.)

## 3.2 Sosiokulttuurinen kestävyys

Sosiaalinen kestävyys voidaan nähdä kolmena ulottuvuutena, eli mahdollisuutena osallistua omaa elämää koskeviin päätöksiin, hyötyjen ja haittojen tasa-arvoiseen jakautumiseen sekä kulttuuriseen kestävyteen. Kulttuurisen kestävyuden voi määrittellä esimerkiksi kehitykseksi, joka on hyväksyttävää niiden ihmisten kohdalla, joiden elämään kehitys jollain tavalla vaikuttaa. Kulttuurinen kestävyys voi myös tarkoittaa paikallisten arvojen, elämäntavan ja identiteetin säilymistä. Sosiaaliseen kestävyteen lukeutuvat alueluonnon ja työllisyyden lisäksi muun muassa seuraavia teemoja ympäristön viihtyvyys, sosiaalisten ryhmien väliset suhteet sekä asukkaiden suhde luontoon. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 10 – 11.)

Sosiaalisesti kestävässä matkailussa korostuu oikeudenmukaisuus ja osallisuus. Tärkeää on myös pohtia kenen kannalta sosiaalista kestävyttä ajatellaan. Matkailun tuomat sosiaaliset vaikutukset ovat hyvin erilaisia eri väestöryhmien näkökulmasta, joten toisen näkökulmasta myönteinen kehitys voi olla toisesta näkökulmasta ajateltuna kielteistä kehitystä. Matkailun sosiaaliset vaikutukset voidaan määrittellä matkailusta aiheutuviksi muutoksiksi paikallisten asukkaiden elämänlaadussa. Matkailun tuoma hyöty paikallisille asukkaille on matkailun jatkumisen edellytys alueella. Matkailun kehittyminen alueella vaatii paikallisten työllistymistä matkailun työtehtäviin, paikallista yritystoimintaa, sekä infrastruktuurin ja muiden palveluiden kehittämistä alueella. Osaltaan paikallisväestön näkökulman lisäksi sosiaalisesti kestävässä matkailussa tulisi huomioida myös matkailijan näkökulma, joista esimerkkinä matkailijatytytyväisyys. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 20 – 21.)

Kulttuurillisesti kestävässä matkailussa kulttuuriympäristöjä hyödynnetään osana matkailuympäristöä. Kulttuurisesti kestävä matkailu tuo siis esille matkailualueen paikallisuuden. Kulttuuriin pohjautuva kestävä matkailu luo alueelle omanlaisensa imagon. Kestävän matkailun tavoitteena ei ole muuttaa alkuperäistä kulttuuria vaan sopeutua siihen ja korostaa sen ominaisuuksia entisestään. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 21 – 22.)

### 3.3 Taloudellinen kestävyys

Taloudellinen kestävyys tarkoittaa sisällöltään ja laadultaan tasapainoista kasvua. Kestävän talouden ei tulisi perustua pitkällä aikavälillä velkaantumiseen tai varojen häviämiseen. Kestävä talous muodostaa pohjan yhteiskunnan keskeisille toiminnoille sekä sosiaaliselle kestävyydelle. (Ympäristö 2010a.) Taloudellinen kestävyys tarkoittaa yleisen hyvinvoinnin luomista kaikilla tasoilla. Kestävässä taloudessa tulisi taloudellisten hyötyjen jakautua tasapuolisesti kaikkien kesken, jottei synny eroja rikkaiden ja köyhien välille. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 8.)

## 4 Matkailun vaikutukset kohdealueelle

Matkailuelinkeinon kohdealueelle aiheuttamat kielteiset vaikutukset voidaan jakaa kahden ryhmään, jotka ovat matkailurakenteista johtuvat ongelmat sekä matkailijoista johtuvat ongelmat. Matkailurakenteista aiheutuviin kielteisiin vaikutuksiin lukeutuvat muun muassa majoitus- ja ravitsemistoiminta, tiet, lentokentät, laskettelurinteet, kulku- neuvot sekä ilmaan ja veteen aiheutuvat päästöt. Matkailijoiden aiheuttamia kielteisiä vaikutuksia ovat puolestaan ruuhkaisuus, liikennesuuhkat, suuri energian ja veden kulu- tus, roskaantuminen, maaston kuluminen ja ristiriidat paikallisen väestön sekä kulttuu- rin kanssa. (Borg 1997, 39.)

Matkailun tuomia myönteisiä vaikutuksia ovat luonnon, kulttuurin ja ympäristön hoito ja suojele, jotka ovat myös vastuullisen matkailuelinkeinon perusedellytykset. Matkailu voi myös elvyttää alueen kulttuuriperinteitä sekä auttaa paikallisten kulttuurirakennus- ten ja monumenttien kunnostamista ja säilymistä. Matkailu voi näin ollen vahvistaa paikkakunnan identiteettiä ja paikallisyylpeyttä. (Borg 1997, 40.)

### 4.1 Matkailun taloudelliset vaikutukset

Matkailulla on merkittäviä aluetaloudellisia vaikutuksia Lapin matkailukeskuksissa ja nämä taloudelliset hyödyt ohjaavat matkailukeskusten kehittämistä. (Saarinen & Järvi- luoma 1998, 23.) Matkailuelinkeinon kehittämistä alueella perustellaan usein matkailun tuomilla työllisyysvaikutuksilla. Matkailu elinkeino on työvoimavaltainen ala ja matkai- lua kehittämällä pystytään helpottamaan vaikeasta työttömyydestä kärsiviä seutuja. (Jär- viluoma 1993, 28.) Matkailulla on merkittävä aluetaloudellinen vaikutus Ylläksen mat- kailukeskukselle, sillä matkailu on kunnan päätyöllistäjä. Matkailun kehittymisen myötä palvelut ja infrastruktuuri paranevat ja kehittyvät vastaamaan kasvavaa kysyntää.

#### 4.1.1 Matkailun työllisyysvaikutukset

Matkailukeskukset työllistävät työntekijöitä sesonkiaikoina paljon muualta Suomesta. Ylläksen matkailukeskuksen kasvaessa ja alueen investointien määrän lisääntyessä myös

Kolarin kunnan matkailualan työpaikkojen määrä kasvaa. Alueelle syntyy uusia matkailun aiheuttamia suoria työpaikkoja muun muassa hotelli- ja ravintola-alalle sekä ohjelmapalveluihin. Rakentaminen työllistää myös huomattavan määrän henkilöitä matkailukeskuksen kasvaessa ja kehittyessä. Tämän lisäksi matkailu aiheuttaa muita epäsuoria työpaikkoja muun muassa myös kaupanalalle. Kausityöntekijöiden saamista matkailukeskuksiin vaikeuttaa kuitenkin niissä vallitseva asuntopula. (Lapin TE-keskus 2008, 13.) Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2008 oli Kolarin kunnassa tilastoitu yhteensä 269 majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkaa. Yhteensä kaikkien Kolarin työpaikkojen määrä samana vuonna oli 1584. (Lapin liitto 2008.) Matkailun kasvaessa alueelle kehittyi myös enemmän innovatiivista matkailualan yritystoimintaa.

Ympäristöhankkeilla on huomattava työllisyysvaikutus Lapissa. Ympäristöhankkeita suunnataan etenkin matkailun kannalta tärkeisiin kohteisiin, jossa luonto on merkittävässä osassa matkailua. Hanketoiminnan avulla vähennetään kasvavan matkailun vaikutuksia luonnonympäristöön sekä huomioidaan kulttuuriarvojen merkitys. Lapin ympäristökeskus hyödyntää eri rahoitus - ja yhteistyömahdollisuuksia, joilla voidaan tukea luontoa ja asukkaiden hyvinvointia. Lapin maakunnan erityspiirteet ovat pitkät etäisyydet ja asukkaiden vähäinen määrä, joten kestävän matkailun kehittämisen kannalta toimiva yhteistyö on huomattavan tärkeää. EU Life Luonto -hankkeet ovat olleet viime aikoina merkittävässä roolissa. Näiden hankkeiden avulla muun muassa parannetaan ihmisen toiminnan aiheuttamia vaurioita, luodaan valmiuksia alueiden kestävällä hyödyntämiselle niin virkistys - kuin matkailun käytössä. (Ympäristö 2010b.) Ylläksellä ympäristöön liittyviä hankkeita toteutetaan Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa.

Matkailun kausiluontoisuus aiheuttaa kausityöllisyyttä sekä kausityöttömyyttä. Ylläksellä matkailun kausivaihtelu on melko voimakasta ja sesonkityövoiman tarve on kevätkaudella suuri. Matkailuyritykset voivat joko tuoda sesonkityövoimaa alueen ulkopuolelta tai lomauttaa paikalliset työntekijänsä sesongin loppuksi. Lomauttaminen on paikallisten asukkaiden kohdalta kielteinen vaihtoehto ja sesonkityövoiman palkkaaminen voi aiheuttaa puolestaan asuntopulaa sekä verotulojen virtaamista pois aluetaloudesta. Ainoastaan matkailuelinkeinon varassa elävät alueet ovat herkkiä suhdannevaihteluille ja matkailijoiden mieltymyksien muutoksille. Esimerkkejä näistä ovat valuuttakurssien muu-

tokset, polttoaineen hinnannousu, sekä matkailun trendien muuttuminen. (Järviluoma 1993, 29.)

#### **4.1.2 Matkailuinvestoinnit**

Matkailu tuo mukanaan mahdollisuuden investoida alueen infrastruktuuriin ja kehittää samalla myös asukkaiden palvelutarjontaa ja elinympäristöä. Julkinen sektori tukee alueen kehittämistä ja kulttuuriympäristön kunnostamista ja uudelleenrakentamista.

(Swarbrooke 2002, 61.) Matkailun kehittämisen myötä Ylläkselle on kehittynyt muun muassa laaja latuverkosto, paremmat ostosmahdollisuudet sekä liikenneyhteydet myös paikallisten asukkaiden hyödyksi.

Matkailun vaikutus aluerakenteeseen ja palveluiden määrään on suuri Tunturi-Lapin seudulla. Ylläksen matkailukeskuksen palveluihin yhdistyvät myös Kolarin kunnan taa-jamapalvelut. Ylläksen alueen kehittäminen alkoi uudelleen maisematien avaamisen jälkeen vuonna 2006. Suurista investoinneista on esimerkkinä Tunturin molempiin hiihtokeskuksiin valmistuivat uudet ala-asemat sekä Sport Resortin puolelle valmistunut Gondoli-hissi. (Lapin liitto 2010a, 11 - 12.)

#### **4.1.3 Matkailutulot**

Ylläksen matkailualueen välitön matkailutulo on noin 100 miljoonaa euroa. (Lapin liitto 2010a, 17.) Ylläksen matkailukeskusten majoitusmuoto on usein mökki/huoneistomajoitus, jolloin matkailijoiden rahankäyttö on alueella vähäisempää. Mökkimajoituksessa matkailijat käyttävät yleensä vähemmän rahaa esimerkiksi ravintolapalveluihin kuin matkailijat, joiden majoitusmuotona on hotellimajoitus.

Kun pohditaan matkailun aiheuttamia taloudellista hyötyä kohdealueelle, tulisi huomioida matkailijoiden käyttämän rahamäärän lisäksi se osuus, joka tästä rahamäärästä säilyy kohdealueen taloudessa. Matkailijoiden suoran kulutuksen lisäksi tulee huomioida tulojen kerrannaisvaikutus (the multiplier effect), joka kuvastaa matkailusta saatavien tulojen kertoutumista aluetaloudessa. Tämä kuvastaa matkailusta saatavan tulon todellista vaikutusta matkailualueen kokonaistuloihin, sillä osa suorista matkailutuloista jää

kiertämään kohdealueen talouteen uuden kulutuksen muodossa. Tähän kertoimeen vaikuttavat muun muassa alueelle matkailun tarpeisiin vastaavien ulkopuolelta tuotavien tuotteiden ja palveluiden määrä, asukkaiden alueen ulkopuolella käyttämien tuotteiden ja palveluiden määrä sekä asukkaiden taipumus laittaa rahaa säästöön. Mitä enemmän alueelle tuodaan tuotteita ja palveluita muualta, sitä enemmän matkailusta saatavat tulot valuvat alueelta pois (leakage) ja sitä pienempi on matkailutulon aiheuttama kerrannaisvaikutus. Tämä johtaa siihen, että tulisi suosia enemmän paikallisia tuotteiden ja palvelujen tarjoajia, jotta matkailusta saatavat tulot saadaan pysymään alueella. Kertoimilla voidaan kuvastaa matkailun aiheuttaman taloudellisen hyödyn tilaa tietyllä alueella. Matkailussa tällaisen kertoimen käyttäminen on suhteellisen hankalaa, sillä matkailutoista saatava tieto on usein puutteellista ja ihmisten kulutuskäyttäytymistä on hankala ennustaa. (Holden 2008, 111.) Matkailutoiminnan suunnittelussa tulisi pyrkiä kytkeämään matkailupalveluita tuottava yritystoiminta olemassa olevaan tuotantorakenteeseen (Järviluoma 1993, 29).

Matkailu lisää alueen palveluiden ja tavaroiden kysyntää ja kompensoi näin paikallisen kysynnän vähyyttä. Matkailun kasvaessa haja-asutusalueen peruspalvelut ja infrastruktuuri kehittyvät vastaamaan kasvanutta kysyntää. Matkailu voi vaikuttaa myös kohdealueen hintatason nousuun. Tämän voi ensisijaisesti huomata tonttien ja asuntojen arvonnousuna matkailukeskusten läheisyydessä. Näin ollen paikallisilla asukkailla ei välttämättä ole varaa ostaa asuntoa alueelta tai toisaalta tämä voi tuoda maan omistajille huomattavia myyntivoittoja. (Järviluoma 1993, 30.) Äkäslompolon asukasmäärä on noin 500 asukasta, joten matkailijoilla on huomattava merkitys alueen palveluiden säilymiseen ja kehittymiseen.

## **4.2 Matkailun sosiokulttuuriset vaikutukset**

Matkailu vaikuttaa merkittävästi paikalliseen väestöön, yhteiskuntaan ja kulttuuriin. Matkailu muokkaa matkailuympäristöä ja sen väestöä. Matkailu vaikuttaa muun muassa tilapäistyövoiman hankintaan, loma-asuntojen määrään, väestön rakenteiden muutokseen sekä matkailualueen kaupungistumiseen. Samalla kasvava matkailu muokkaa alueen työvoimarakenteita luomalla uusia työpaikkoja sekä lisäämällä kausityöpaikkojen määrää. Muutoksia tapahtuu myös paikallisessa yhteisössä, joita ovat esimerkiksi ristiriidat

paikallisen väestön ja matkailijoiden kesken, talouden painopisteen muutos ja vaikutukset maankäytön suunnittelussa. Matkailu saattaa näin ollen häiritä matkailualueella asuvien ihmisten elämää. Matkailun aiheuttamia positiivisia vaikutuksia ovat alueiden suojelun lisääntyminen, mutta haitallisia vaikutuksia ovat muun muassa kaupallistuminen ja perinteiden rapistuminen. (Rátz & Putzko 2002, 117.) Ylläksellä paikalliset asukkaat suhtautuvat matkailuun ja matkailijoihin pääasiassa positiivisesti. Matkailu on osa Ylläksellä asuvien ihmisten elämää. Ylläksellä alkuperäinen kulttuuri ja ympäristö ovat säilyneet melko hyvin matkailun ja matkailijamäärien kasvusta huolimatta.

Saapuneiden matkailijoiden määrä, matkailijatyypit, vierailun kesto, motivaatio, aktiviteetit, käyttäytyminen ja matkailijoiden kulutuskäyttäytyminen vaikuttavat matkailun alueelle aiheuttamiin muutoksiin. Myös paikallisen väestön rooli matkailun kehittämisessä on merkittävä, sillä paikallisen väestön määrä, elämäntyyli, perinteet, asenteet matkailua kohtaan ja riippuvaisuus matkailusta asettavat reunaehdot matkailun paikalliseen kulttuuriin ja yhteisöön tuomiin vaikutuksiin. (Rátz & Putzko 2002, 120.)

Matkailun myönteisiä sosiaalisia vaikutuksia ovat sen tuomat aluetaloudelliset hyödyt ja työmahdollisuudet. Matkailu nähdään hyvänä keinona estää alueilta autioitumasta ja ikääntymästä. Matkailun aikaansaamien työmahdollisuuksista johtuen alueelle voivat jäädä useammat nuoret asumaan ja työmahdollisuuksia seuraavat myös muualta tulevat uudet asukkaat. Matkailu edistää myös alueen infrastruktuurin kehittämistä, kuten teiden, vesijohtojen, reittien ja monien muiden matkailun mahdollistamien rakenteiden rakentamista. Alueelle kehittyy myös monipuolisemmat terveys-, kauppa- ja kulttuuripalvelut, joista myös paikalliset asukkaat voivat hyötyä. Matkailu voi myös edistää paikallisen perinteen arvostusta sekä paikallisten mahdollisuutta ylläpitää perinteisiä elintapoja, kuten poronhoitoa ja kalastusta. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 16 – 17.)

Matkailun kehittämisellä on myös kielteisiä sosiokulttuurisia vaikutuksia kohdealueelle. Näitä ovat muun muassa arkkitehtoninen saaste, eli perinnemaisemaan sopimattomat rakennukset, alueen infrastruktuurin ylikuormittuminen, jonka seurauksena alueelle tulee ruuhkia sesongin aikana. Tämän lisäksi alueelle voi sesonkiaikana kerääntyä jätettä, johtuen ylisuurista matkailijamääristä. Matkailun aiheuttamat työpaikat voivat jakautua epätasaisesti paikallisten ja ulkopuolelta tulleiden sesonkityöntekijöiden välillä, jol-



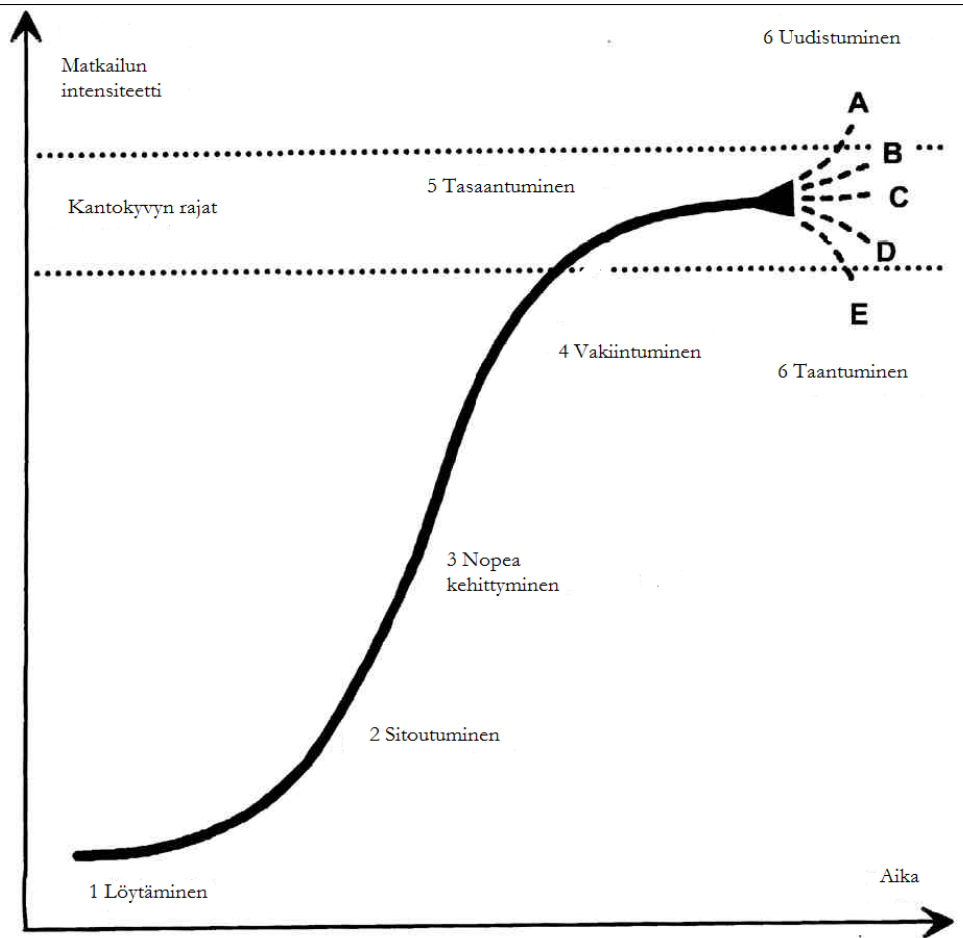
loin suurin osa verotuloista virtaa ulos alueen taloudesta. Työllisyyden kohdalla tulisikin huomioida käyttävätkö matkailuyritykset paikallista työvoimaa vai muualta tulevaa sesonkityövoimaa. Lapissa matkailu on sesonkiluontoista, jolloin paikalliset eivät työllisty ympärivuotisesti vaan usein heillä on lisäksi myös muita töitä. Matkailu voi aiheuttaa ristiriitaa alueen muiden maankäyttömuotojen kanssa, kuten porotalouden, metsätalouden ja maanviljelyn. Myös konfliktit paikallisten arkielämän ja matkailijoiden lomakäytöksen välillä ovat mahdollisia. Paikallisen perinteen, kulttuurin ja käsitöiden liiallisesta tuotteistamisesta johtuen paikallinen kulttuuri voi kärsiä arvostuksen ja kunnioituksen puutteesta. Nämä matkailun aiheuttamat hyödyt ja haitat eivät yleensä jakaudu tasaisesti kaikkien osapuolten kesken vaan tietynlainen kehitys on harvoin kaikkien etu. (Jokimäki & Kisanlahti-Jokimäki 2007, 17 – 18.)

Matkailun tuomina positiivisina vaikutuksina voidaan nähdä paikallisen väestön kasvu, työvoiman tarpeen lisääntyminen, loma-asukkaiden saapuminen alueelle, ja talouden rakenteen laajeneminen. Positiivisena muutoksena nähdään myös palveluteollisuuden kehittyminen, kulttuuri- ja sosiaalisen elämän kehittyminen, infrastruktuurin kehittyminen, kohdealueen imagon paraneminen, matkailun tulovaikutukset ja lisäksi muun muassa paikallisen taiteen, arkkitehtuurin ja kulttuuritapahtumien kehittyminen alueella. Negatiivisina vaikutuksina voidaan huomioida kausiluontoisten työpaikkojen lisääntyminen, hintojen nouseminen, kulttuuri-identiteetin menettäminen, matkailusta riippuvuuden lisääminen, liikenneongelmat ja lukuisia muita matkailualueen väestöstä, matkailijoista ja matkailun tilasta riippuvia tekijöitä. (Rätz & Putzko 2002, 151 - 152.)

Matkailukeskuksen luonnonvarojen sosiaalisesti kestävä matkailun käytön ajatus on tyydyttää matkailijoiden ja paikallisen väestön tarpeet tällä hetkellä vaarantamatta tulevien sukupolvien tarpeita. Merkittäviä periaatteita sosiaalisen kestävyyskannalta ovat tasa-arvo, valinnan vapaus, sekä kehityksen hyödyt kaikille tahoille. Sosiaalisesti kestävällä kehityksellä tarkoitetaan toimia, joilla ehkäistään sosiaalisia ongelmia, kuten köyhyyttä, työttömyyttä, sekä sosiaalista syrjäytymistä ja epäoikeudenmukaisuutta. Suomessa oikeudenmukaista luonnonvarojen käyttöä virkistymiseen määrittää jokamiehenoikeudet, jotka edistävät sosiaalista tasa-arvoisuutta. Näiden oikeuksien myötä kaikilla on mahdollisuus liikkua rakentamattomassa luonnossa ja nauttia luonnonympäristöstä. (Saarinen & Järviluoma 1998, 61 - 62.)

#### 4.2.1 Matkailijat ja paikallinen väestö

Matkailun paikalliseen kulttuuriin ja väestöön tuomia vaikutuksia voidaan tarkastella arvioimalla paikallisten suhtautumista matkailuun. Paikallisten asukkaiden suhtautuminen matkailuun on riippuvainen alueen matkailun kehitystasosta. Doxey on laatinut sosiaaliseen kantokykyyn perustuvan mallin, joka kuvastaa paikallisten asukkaiden asenteiden muuttumista matkailualueen kehittymisen eri vaiheissa. Tässä mallissa paikallisten suhtautuminen matkailuun sen kasvun myötä muuttuvat myönteisestä suhtautumisesta välinpitämättömään ja ärsyyntymisestä vaiheeseen, jossa paikallisten ja matkailijoiden välille syntyy avoimia ristiriitoja. Toinen matkailualueiden kehittymistä kuvaava malli on Butlerin matkailualueiden elinkaarimalli, kuvio 3. Butlerin elinkaarimallin mukaan matkailualueen kehitys kulkee kuuden vaiheen kautta. Ensimmäinen vaihe on alueen löytämisvaihe, jolloin matkailijamäärät ovat pieniä ja varsinaisia matkailupalveluita ei alueelta vielä löydy. Toisessa vaiheessa alueen matkailijamäärien lisääntyessä siirrytään sitoutumisvaiheeseen, jolloin aletaan tuottaa matkailijoille suunnattuja palveluita. Tätä seuraa nopean kehityksen vaihe, jolloin aluetta markkinoidaan voimakkaasti ja alueelle saapuu ulkopuolisia investoijia sekä rakentaminen ja palvelutarjonta lisääntyvät. Paikallisten vaikutus ja osallistuminen matkailukehitykseen eivät ole enää niin suuressa roolissa. Vakiintumisvaiheessa alueen matkailijamäärien kasvu alkaa hidastua, vaikka alueen markkinointiin vielä panostetaan. Matkailuteollisuus ei enää merkittävästi kasva tässä vaiheessa. Viimeisessä vaiheessa matkailijamäärien huippu on saavutettu, kapasiteettirajat on saavutettu ja ylitetty, jonka seurauksena on taloudellisia, fyysisiä ja sosiaalisia ongelmia. Alueen imago ei ole enää muodissa ja vuodekapasiteetti on vajaa käytössä. Tästä voi seurata alueen uudistumisvaihe tai taantumisasiä, jolloin alue ei enää pysty kilpailemaan muiden matkailualueiden kanssa vaan matkailijamäärät laskevat entisestään. (Järviluoma 1993, 37 – 41.) Ylläksen matkailukeskuksen kehitys on vakiintumisvaiheessa, sillä matkailijamäärien kasvu ja matkailurakentaminen on hidastunut viime vuosien aikana.



Kuvio 3. Butlerin matkailualueiden elinkaarimalli (Järviluoma 1993, 37 – 41).

#### 4.2.2 Matkailu ja porotalous/metsätalous

Matkailu vaikuttaa merkittävästi perinteiseen porotalouteen muun muassa aiheuttamalla laidunmenetyksiä. Porot joutuvat väistymään entisiltä laidunmailta maaston kulumisen, teiden rakentamisen ja matkailurakentamisen tieltä. (Hemmi 2005, 52.) Matkailu lisää huomattavasti liikenteen määrää matkailukohteissa, joka puolestaan aiheuttaa enemmän porokuolemia. Matkailu ja porotalous ovat osittain yhdistyneitä elinkeinoja, sillä monet poron omistajat tarjoavat myös matkailuun liittyviä palveluita, kuten erilaisia safareita ja porotilavierailuita. Tämän lisäksi poron omistajat ansaitsevat lisäansiota myymällä poron nahasta, luusta ja sarvista valmistettuja matkamuisia ja koriste-esineitä sekä poronlihatuotteita. (Järvinen ym. 2004, 25.) Porot ovat merkittävä osa Lapin matkailun imagoa, joita tulisi hyödyntää osana matkailun kehitystä.

Metsien käyttö aiheuttaa Ylläksen alueella keskustelua, sillä matkailuyrittäjät säilyttäisivät metsä ohjelmapalveluyrittäjien sekä matkailijoiden virkistyskäytössä kun taas met-

sänomistajat hyödyntäisivät niitä mielellään talousmetsinä. Metsien hakkuut heikentävät puolestaan alueen matkailuvetovoimaa. Metsätalouden ja matkailun yhteensovittamisessa yhtenä keinona nähdään Metso- järjestelmä, jonka avulla vapaaehtoisesti suojellaan luontoarvoltaan tärkeitä kohteita. Metsänomistajalle maksetaan korvausta metsäntaloustalouden rajoittamisesta. Ylläksen alueella suurin osa metsistä on kuitenkin Metsähallituksen hallinnassa, eikä yksityisten maanomistajien. (NordicMarketing GmbH 2007, 48.)

### **4.3 Matkailun ympäristölliset vaikutukset**

Matkailulla on lukuisia vaikutuksia ekologiseen ympäristöön. Matkailukeskusten ympäristövaikutukset muistuttavat osaltaan kaupungistumisen aiheuttamia ympäristövaikutuksia, mutta matkailukeskusten vaikutukset voivat ulottua laajalle alueelle erilaisten reittien ja palvelurakenteiden johdosta. Matkailukeskusten tyypillisiä vaikutuksia luontoon aiheuttavat laskettelurinteiden lumetus sekä moottorikelkkasafarit. Matkailun aiheuttamia ympäristövaikutuksia syntyy muun muassa matkustamisesta, matkailurakentamisesta ja erilaisista aktiviteeteista. Matkailusta aiheutuva liikenne aiheuttaa eläin-kuolemia sekä lentoliikenne vaikuttaa ilmastonmuutokseen. Matkailurakentaminen puolestaan pirstoo eläinten elinympäristöä, lisää maaperän eroosiota ja kuluttaa energiaa sekä luonnonvaroja. Luonnossa tapahtuvat aktiviteetit aiheuttavat esimerkiksi eläinten häiriintymistä, maaperän tiivistymistä sekä vieraslajien levinneisyyttä. Matkailun aiheuttamien ekologisten vaikutusten suuruus vaihtelee alueittain ja vuodenaikasta riippuen. Matkailun positiivisia ympäristövaikutuksia ovat ihmisten ympäristötietoisuuden lisääntyminen sekä kansallispuistojen perustamisen edistäminen. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 15 – 16.)

Matkailun kehityksellä ja lisääntymisellä on monia haitallisia vaikutuksia matkailuympäristöön. Nämä haitallisten vaikutuksien aiheuttajat voidaan jakaa kolmeen kategoriaan, jotka ovat luonnon voimavarojen käytöstä johtuen, ihmisten käytös ympäristöä kohtaan ja luonnon saastuminen edellisistä johtuen. (Holden 2008, 73 – 74.)

Matkailulla on monia vaikutuksia ympäristöönsä sen kasvillisuuteen sekä eläimistöön. Maastohiihtoa pidetään ympäristöystävällisenä aktiviteettinä, mutta laaja hiihtolatuver-

kosto vaati suuria pinta-aloja matkailukeskuksen läheisestä luonnosta. Latuja kunnostetaan järjestelmällisesti moottorikelkkojen vetämällä latuhöylillä sekä tamppauskoneilla. Moottorikelkat aiheuttavat piennisäkäskuolemia tiivistämällä lunta. Elämiä häiritsevät myös moottorikelkkojen tuottama melusaaste sekä pakokaasut. Metsäalueiden ja maaston pirstoutuminen johtaa eläinpopulaatioiden eristäytymiseen. Alueiden pirstoutuminen johtuu muun muassa teiden, latu-urien, loma-asuntojen sekä laskettelurinteiden rakentamisesta. Matkailukeskusten rakentaminen sekä matkailijoiden liikkuminen niiden ympäristössä pienentää monen eläinlajin elintilaa. (Hemmi 2005, 52 – 53.)

Maaston kulumiseen vaikuttavat merkittävästi maaston fyysiset ominaisuudet, matkailijamäärät, matkailijoiden aiheuttaman kulutuksen kesto, matkailun luonne, aktiviteetit, matkailurakentaminen, kulutusta suojaavat rakenteet sekä maaston käytön suunnittelu (Hemmi 2005, s.55). Pintakasvillisuuden kulumista tapahtuu kesällä retkeilijöiden tamppausvaikutuksesta mutta myös talvella. Kulumista talvella aiheuttavat laskettelu, maastohiihto ja moottorikelkkailu, sillä ne puristavat lunta kasaan ja heikentävät näin kasvien hapen saanti, sekä talvehtimistä. Matkailukeskuksissa kautta usein pidennetään keinolumettamalla hiihtolatuja ja laskettelurinteitä, jolloin maaston mekaaninen kulutus on huomattavaa. Maastossa tapahtuu myös eroosioita, eli maaperän kulumista. Maaperä kuluu kun kasvillisuus ja juuristo kuluvat, jolloin ne eivät kykene sitomaan irtaimia maa-lajeja. Virtaavan veden aiheuttama eroosio on suuri matkailukäytössä olevilla Lapin tuntureilla. Tämä johtuu esimerkiksi siitä, kun metsää on poistettu laskettelurinteiden tieltä. (Hemmi 2005, s.56.)

#### **4.3.1 Moottorikelkkailu**

Matkailukeskuksissa suosittu talviaktiviteetti on moottorikelkkailu. Moottorikelkkailun aiheuttamia ympäristövaikutuksia ovat pakokaasu- ja hajupäästöt, meluhaitat, sekä muut vaikutukset alueen kasvillisuuteen, eläimistöön ja vesistöön. Luonnonrauhasta nauttiville matkailijoille ja paikallisille asukkaille runsas moottorikelkkailu aiheuttaa häiritseviä melu ja hajuhaittoja. Moottorikelkkailu tulisi rajoittaa virallisille kelkkareiteille, joten tulisi pitää huolta kelkkareittien kunnosta ja suunnittelusta. (Hemmi 2005, s.67.)

Moottorikelkkailun aiheuttamia ympäristöhaittoja ovat muun muassa reittien ja niiden varrella sijaitsevien taukopaikkojen maaperän kuluminen ja tiivistyminen sekä roskaantumisen. Moottorikelkkailua tarjoavat yritykset voivat vähentää kelkkailun aiheuttamia päästöhaittoja esimerkiksi pitämällä kalustonsa hyvässä kunnossa ja huoltamalla kelkkoja säännöllisesti sekä välttämällä turhaa moottorikelkkojen tyhjäkäyntiä. Meluhaittojen vähentämiseksi tulisi noudattaa alueella vallitsevia nopeusrajoituksia sekä välttää ruuhkassa ajamista. Moottorikelkkasafareiden oppaiden tulisi huolehtia tilanteeseen sopivista ajoväleistä ja moottorikelkkojen sammuttamisesta taukojen ajaksi. Retkien vetäjien tulisi välttää yöajoa asutuilla alueilla ja näin ollen suunnitella retkien lähtöpaikat ja reitit niin, että siitä ei aiheudu merkittävää haittaa alueen asukkaille. Tämän lisäksi tulisi käyttää vain virallisia kelkkareittejä, tulisi huolehtia taukopaikkojen siisteydestä ja kuljettaa aiheuttamansa jätteet mukanaan pois luonnosta. (Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy, 11 – 12.)

#### **4.3.2 Laskettelukeskukset**

Laskettelukeskukset ovat monipuolisia palvelutarjoajia. Rinnealueiden läheisyyteen keskittyy matkailijamäärien lisääntyessä paljon ympärivuotista ohjelmapalvelutarjontaa, hotelleja, mökkiasutusta ja muuta palvelutarjontaa. Pohjois-Suomen suuria laskettelukeskuksia voidaan pitää yhtenä syynä tunturiluonnon heikkenemiseen. Laskettelukeskuksissa on tehty laskettelurinteiden pohjustustyötä, joka muokkaa ympäristöä huomattavasti. Pohjustustyössä täytyy poistaa alueelta puusto ja monissa tapauksissa tehdään lisäksi myös maansiirtotöitä. Rinteitä tasoitetaan muun muassa hiekalla, soralla tai turpeella. Tämä rinteiden muokkaus aiheuttaa osittain kivien kääntymistä, pirstoutumista ja värityksen muuttumista. Tämän lisäksi laskettelurinteet vaativat toimiakseen huolto- ja palvelurakennuksien rakentamista. Laskettelurinteiden halkoma tunturin koetaan maisemahaittana ja tämä pyritään vähentämään esimerkiksi istuttamalla kasveja rinteisiin. Rinteitä suojellaan näin eroosiota vastaan ja samalla ne saadaan sopeutumaan ympäristöönsä paremmin. Kasvien istuttamisessa tulisi huomioida alueen alkuperäinen lajisto, sillä uusien lajien leviäminen saattaa haitata alueen alkuperäistä lajistoa. (Kangas 2005.)

Ympäristön kannalta laskettelurinteiden kestävin rakentamis- ja hoitamistapa on vähentää koneellista tasoittamista ja lannoittamista. Laskettelurinteiden lumettamisen aiheuttaa lumen tiivistymistä ja lumimäärän lisääntymistä, josta johtuen hidas lumen sulaminen lyhentää kasvillisuuden kasvukautta. Lumetus myös voimistaa lannoituksen ympäristövaikutuksia. Lumen sulamisveden määrä kasvaa, jolloin maanpinnasta irtoaa enemmän ravinteita. Laskettelurinteitä kasvitetaan siemenseoksella, jonka haittavaikutuksia luontoon ei vielä kunnolla tiedetä. Siemenseoksen vieraslajit voivat levitä lähiympäristöön. (Metla News 2009.) Tämän lisäksi laskettelukeskuksissa kuluu huomattava määrä energiaa kiinteistöjen lämmittämiseen, hissien toimintaan sekä rinnevalaistukseen. Laskettelukeskukset voivat vähentää energian kulutusta panostamalla energiatehokkaaseen lumetuskalustoon, energiansäästölamppuihin rinnevalaistuksessa sekä hyödyntää hukkalämmön tehokkaasti. Lumettamiseen kuluvaan energiamäärään vaikuttaa huomattavasti millä kelillä lumetusta tehdään, sillä kovassa pakkasessa lumetettua lunta syntyy nopeammin. Yleensä Suomen laskettelukeskuksissa otetaan vesi lumettamiseen läheisestä vesistöstä eikä siihen lisätä lainkaan kemikaaleja, jolloin lumi sulaa takaisin vesistöön keväällä. (Kalmari & Kelola 2009, 40.) Ylläksen alueella Varkaankurunojan ja Varkaanlammen vesi on Ylläksen laskettelurinteiden sulamisvettä. Rinnealueilta kerääntyy sulamisvesien mukana epäpuhtauksia ja ravinteita, jotka vaikuttavat alueen luontoon ja vesistöön. (Kyöstilä ym. 2010, 31.)

### **4.3.3 Kansallispuistot**

Pohjoisen luonto on herkkää ja se ei kestä yhtä suuria määriä matkailijoita kuin etelämpänä. Luonnon kyky palautua ennalleen häiriön jälkeen on heikompi. Tämä johtuu muun pohjoisen luonnon lyhyestä kasvukaudesta, hitaasta hajoamisprosessista sekä lajien vähydestä. Virkistysalueilla selvemmin havaittavissa oleva matkailun vaikutus on maaston kuluminen. Kulumista aiheuttavat retkeilijöiden tallausero, polkupyörät, hevoset sekä moottoriajoneuvot. Talviaikaan puolestaan laskettelu, hiihto ja rinteiden, sekä latujen tamppauskoneet puristavat lunta aiheuttaen osaltaan pintakasvillisuuden vaurioitumista. Matkailun ja retkeilyn vaikutuksia ovat myös taukopaikkojen ja polkujen roskaantuminen sekä puuvauriot. Puut vaurioituvat kun retkeilijät repivät oksia ja tuohetta nuotion sytykkeiksi. Roskaantumisen syinä voivat olla jäteastioiden puuttuminen tai

huono sijoittaminen sekä retkeilijöitä tiedottavien opasteiden puuttuminen. (Sulkava & Norokorpi 2007, 11 - 12.)

Taukopaikkojen kulumiselta ei voi välttyä, mutta tallautumisesta aiheutuvaa kulumista voidaan vähentää sijoittamalla taukopaikat maaperälle, jossa on kestävämpää kasvillisuutta. Taukopaikan rakennukset tulisi sijoittaa lähellä toisiaan, jotta välttyään kävelyn aiheuttamasta turhasta kulutuksesta. (Sulkava & Norokorpi 2007, 12 - 13.) Tallausvaikutus on voimakasta etenkin herkästi vaurioituvassa maastossa kuten jäkäläkankailla ja suoalueilla. (Hemmi 2005, 54). Kansallispuistojen tavoitteena on pyrkiä roskattomaan retkeilyyn. Tämä tarkoittaa, että retkeilijöiden oletetaan tuovan muut paitsi maatuvat roskat kansallispuistosta mukanaan pois. Lisäksi roskaamista voidaan pyrkiä vähentämään lisäämällä jäteopastusta. (Sulkava & Norokorpi 2007, 12 - 13.)

Kansallispuistoissa tapahtuvaa kaikkea toimintaa ohjataan niin, että pystytään suojaamaan luonnon monimuotoisuus. Tämä tapahtuu esimerkiksi antamalla kansallispuiston käyttöä koskevia säädöksiä, rakentamalla reittejä ja palvelurakenteita, ja opastamalla vierailijoita luontokeskuksissa sekä maastossa. Tämän lisäksi alueelle myönnetään lupia ja solmitaan yhteistyösopimuksia luontomatkailuyritysten kanssa. Kansallispuisto on jaettu neljään maankäyttövyöhykkeeseen, joiden avulla ohjataan kansallispuiston käyttöä, rakenteiden sijoittamista, lupakäytäntöä ja liikkumista sekä leirytymistä. Retkeily ja muu luontomatkailu tapahtuu kansallispuiston virkistysvyöhykkeellä. Luonnonsuojelualueille on Metsähallituksen toimesta laadittu kestävän luontomatkailun periaatteet, joihin perustuen on tehty luonnonsuojelualueille aluekohtaiset luontomatkailun suunnitelmat. (Luontoon.fi 2010b.)

#### **4.3.4 Metsähallitus ja luontomatkailu**

Pallas – Yllästunturin kansallispuiston osalta kestävän luontomatkailun määritelmä tarkoittaa luonnon käyttöä retkeilyyn, virkistäytymiseen ja yritystoimintaan samalla ylläpitäen ja edistäen kansallispuiston luonnon ja maiseman suojelua. Luontomatkailun kehittäminen on merkittävä keino ylläpitää syrjäisen seudun elinvoimaisena. Vuonna 2002 valmistui valtioneuvoston laatima ohjelma luonnon virkistyskäytön ja luontomatkailun kehittämiseksi. Ohjelman tavoitteena on kaksinkertaistaa luontomatkailuun pe-



rustuvat työpaikat. Metsähallitus laati kestävän luontomatkailun periaatteet luonnonsuojelualueille vuonna 2004. Luonnonsuojelualueilla toimivien yritysten tulee sitoutua Metsähallituksen käyttöön ottamiin periaatteisiin. Pallas – Yllästunturin kansallispuiston luontomatkailusuunnitelmassa määritellään, minkälaista luontomatkailua alueella voidaan harjoittaa suojeluarvojen sallimissa rajoissa. (Kyöstilä ym. 2010, 10.)

Metsähallituksen laatimien periaatteiden mukaan suojelualueiden virkistysmahdollisuudet tulee olla kaikkien kävijöiden saatavilla. Metsähallituksen luonnonsuojelualueita hoitaa Luontopalvelut-konserniyksikkö. Yksikkö muun muassa rakentaa suojelualueille liikkumista helpottavia ja luonnon kulumista vähentäviä rakenteita, tarjoaa opastusta luonnosta ja kulttuurista, sekä alueen suojelemisesta. Kansallispuistoissa jokamiehenoikeuksia, eli liikkumista ja leiriytymistä on rajoitettu kansallispuiston perustamislaita ja järjestyssäännöillä. Kansallispuistoille on laadittu vyöhykejako, jolla ohjataan alueen käyttöä ja hoitoa ja sen tavoitteena on turvata luonnontilaisuuden säilyminen ja minimoida käytön aiheuttama kuormitus luonnolle. Luontomatkailu on kansallispuistojen tärkeä käyttömuoto, sillä se edistää paikallistaloutta, sekä alueen työllisyyttä. Luontomatkailu edistää merkittävästi myös kävijöiden tietämystä kansallispuistojen suojelemisesta. Suojelualueille soveltuvat palvelut, jotka eivät edellytä merkittävää rakentamista tai aiheuta haittaa alueen luonnolle ja muille kävijöille. (Kyöstilä ym. 2010, 13.)

Vuonna 2004 Metsähallituksen laatimat kestävän luontomatkailun periaatteet suojelualueilla ovat

- Luontoarvot säilyvät ja toiminta edistää luonnonsuojelua
- Ympäristöä kuormitetaan mahdollisimman vähän
- Arvostetaan paikallista kulttuuria ja perinteitä
- Asiakkaiden arvostus ja tietämys luonnosta ja kulttuurista lisääntyvät
- Asiakkaiden mahdollisuudet luonnossa virkistäytymiseen paranevat
- Asiakkaiden henkinen ja fyysinen hyvinvointi vahvistuvat
- Vaikutetaan myönteisesti paikalliseen talouteen ja työllisyyteen
- Viestintä ja markkinointi ovat laadukasta ja vastuullista
- Toimintaa suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä (Kyöstilä ym. 2010, 14 – 15.)

Luontomatkailu tuo taloudellista hyötyä alueelle, mutta matkailulla voi olla myös haitallisia vaikutuksia alueen luontoon, suojelutavoitteisiin, sekä kulttuuriperintöön. Pallas – Yllästunturin kansallispuiston käyttö on lisääntynyt merkittävästi viime vuosien aikana. Kansallispuiston perushuollon ja luontomatkailua ylläpitävien rakenteiden huoltaminen alkaa olla haasteellista, johtuen kasvaneesta kävijämäärästä sekä valtion taloudellisesta tilanteesta. Ongelmakohtana nähdään kansallispuiston jätehuolto, sillä kompostoitavat käymälät eivät toimi kunnolla pohjoisen ilmastossa, eivätkä näin suurilla kävijämäärillä. Tästä suuresta kävijämäärästä johtuen käyntikohteiden huoltotarve on kasvanut huomattavasti. Vilkkaimmat käyntikohteet vaativat huoltamista päivittäin. Kesällä kansallispuiston huoltotyöt suoritetaan mönkijällä liikkuen, josta aiheutuu maaston kulumista ja se puolestaan vaatii huoltoreittien korjaamista. Tavoitteena on kannustaa kävijöitä suosimaan alueen päiväkävelyreittejä, kylästä kylään matkailua sekä suosimaan kansallispuistojen ulkopuolisia yksityisiä majoituspalveluita. Tämä vähentäisi kansallispuiston huoltotarvetta ja edistäisi samalla paikallista matkailun yritystoimintaa kansallispuiston rajakylissä. (Kyöstilä ym. 2010, 30.)

#### **4.3.5 Matkailurakentaminen**

Rakentamisella vaikutetaan matkailualueen elämistöön ja kasvistoon. Rakentamisen seurauksena eläimet välttelevät rakennettua aluetta tai saattavat hävitä rakennetulta alueelta kokonaan. Rakentamisen myötä kasvillisuus muuttuu kulumisesta johtuen tai vieraslajien vallatessa aluetta. (Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki 2007, 16.) Matkailukeskusten kasvamisen ja kehittämisen vaatimalla matkailurakentamisella sekä teiden rakentamisella on huomattava vaikutus alkuperäisen maiseman muuttumiseen. Rakentamattoman luonnonympäristön maiseman korvaa rakennettu maisema. Matkailukeskusten nopeatempoisessa ja suunnittelemattomassa rakentamisessa ei todennäköisesti huomioida rakennusten sopivuutta ympäristöön tai paikalliseen arkkitehtuuriin. Matkailukeskuksesta saattaa näin kasvaa rakennuskannaltaan epäyhtenäinen kokonaisuus. Matkailukeskusten tunturimaisema on tarveltyntä usein myös osittain rakennettaessa laskettelurinteitä, hiihtohissejä, hissiasemia ja isoja pysäköintialueita. (Hemmi 2005, s. 57.)

Ylläksen matkailukeskus kasvaa ja kehittyy nopealla tahdilla, jolloin alueen luonto ja maisema saattavat kärsiä suunnittelemattomasta rakentamisesta. Hyvän suunnittelun

avulla luonto ja tunturirakentaminen voidaan yhdistää ja päinvastoin vahvistaa alueen vetovoimaa. Ylläksen tavoitteena on olla edelläkävijä ympäristöasioissa. Ylläksen muita tavoitteita on alueen luonnon ja maiseman säilyttäminen Ylläksen vetovoimana ja näin ollen laadukkaan ja maisemaan sopiva arkkitehtuuri ja rakentaminen. Tähän sisältyen tavoitteena on perinnemaiseman korostaminen ja maisemavaurioiden korjaaminen. Tavoitteisiin sisältyy myös ympäristöystävällisen energia - ja jätehuollon suunnittelu. (NordicMarketing GmbH 2007, 50 – 51.)

Matkailun kannalta Ylläksen alueen suurena puutteena nähdään selvän taajamakeskuk-  
sen puuttuminen ja hajanainen palvelutarjonta. Äkäslompolon rakentamisen lähtökoh-  
tana on säilyttää pienipiirteinen ja omaleimainen kylä. Hiihtokeskus Sport Resort alueen  
rakennettua maisemaa hallitsee Hotelli-Saaga, huoneistohotellit, iso pysäköintialue ja  
laaja palvelukeskittymä. Rakentamisessa on kiinnitetty erityisesti huomiota rakennusten  
sulautumiseen tunturimaisemaan muun muassa käyttämällä paljon luonnonkiveä ra-  
kennuksissa. Alueen rakentamisessa painotetaan myös puun käyttämistä rakennusele-  
menttinä. (NordicMarketing GmbH 2007, Liite 5.)

Ylläksen matkailukeskuksen rakentamisen tulisi tukea alueen vetovoimaa, eli tunturi-  
luontoa sekä maisemaa. Matkailurakentamisen tulee olla melko tiivistä, jotta säästetään  
koskematon luontoa. Lisäksi rakentamisen tulee olla tunturiluontoon ja lappilaiseen  
kyläperinteeseen soveltuvaa, eli rakentamisen tulee olla melko matalaa ja pienimuotois-  
ta. Kylärakentamiselle on määritetty maksimikorkeudeksi 2,5 kerrosta ja tunturin hiih-  
tokeskuksissa 3 – 4 kerrosta. Rakentamisessa huomioidaan maisema ja maasto sekä  
rakentamisessa käytetään puuta lappilaisen perinteen mukaan. Ylläksen alueella raken-  
nettua ympäristöä edustaa Yllästunturi sekä rakentamatonta ympäristöä Pallas-  
Yllästunturin kansallispuisto ja Ylläksen alueen kuusi muuta tunturia. Tunturiin raken-  
taminen herättää kysymyksiä rakentamisen määrästä, laadusta ja sijoittamisesta. Majoi-  
tustilat vaativat hyvät tunturimaisemat, mutta toisaalta myös majoitusrakennukset nä-  
kyvät tunturimaisemassa. Tunturiin rakentaminen jakaa myös matkailuyrittäjien mielipi-  
teitä. Yleisesti ottaen tunturiin rakentaminen hyväksytään, jos alueen muut tunturit jäte-  
tään rakentamatta. Tunturirakentaminen saadaan alueen vetovoimaksi hyvällä suunnit-  
telulla, jossa huomioidaan maiseman arvo. Tunturirakentamisessa rajana pidetään met-  
särajaa ja kylät yhdistävän maisematien varrelle ei tulisi rakentaa mitään. Yllästunturin

huipulle sallitaan joidenkin palvelurakenteiden rakentaminen, kuten ravintolarakennukset. (NordicMarketing GmBh 2007, 13 - 14.)

Auton käytön vähentäminen on Ylläksen alueen suunnittelun haaste, sillä hajallaan olevat palvelut vaativat auton käyttöä alueen sisäisessä liikenteessä. Tiivistetty palvelurakentaminen takaisi autottoman liikkumisen, joka puolestaan olisi ympäristöystävällisempää. Tavoitteena olisi luoda alueelle säännöllinen linja-autoliikenne, joka toimisi alueella jatkuvasti. Toinen suunnitelma on rakentaa kylistä tunturiin siirtohisit, joilla päästään suoraan majoituksesta harrastuspalveluiden äärelle. Tämän siirtohisin avulla myös autojen pysäköintialueiden tarve vähenisi hiihtokeskusten ja tunturin alueella. (NordicMarketing GmBh 2007, 16.)

Ylläksen matkailualue on mukana kestävän matkailualueen suunnitteluun tähtäävässä MATKA-hankeessa. Hankkeessa tutkitaan kestävän matkailualueen suunnittelu ja rakentamisperiaatteita. Hankkeen tavoitteena on kehittää Ylläksen pilottialueen avulla pohjoisille matkailualueille sovellettava kestävän matkailualueen kriteeristö. MATKA-hankeeseen liittyvän arkkitehtuurikilpailun suunnittelualueena oli uusi rinnekeskus Äkäslompoloon. Hankkeen osana toteutettiin myös kysely, jossa tutkitaan matkailijoiden kokemuksia ja odotuksia loma-asuntojen kestävydestä. (Kestävä matkailualue MATKA 2010.)

## 5 Kestävä kehitys Ylläksen matkailukeskuksessa

Lapin matkailustrategiassa on määritelty yhdeksi strategian päämääräksi, että Lapissa tulisi noudattaa kestävän matkailun periaatteita ja arvoja. Tämä esimerkiksi tarkoittaa, että luontoon pohjautuvien tuotteiden tarjoajien tulisi olla ammattitaitoisia ja heidän tulisi huomioida matkailun ympäristölle aiheuttamat haitat tuotteen elinkaaren jokaisessa vaiheessa ja vähentää toimintansa aiheuttamat haitat minimiin. Vastuullisen toiminnan tavoitteena olisi säilyttää ympäristön vetovoima, josta myös paikalliset asukkaat voivat nauttia. Matkailun tulisi olla luonnonsuojelua ja ihmisten ympäristö- ja kulttuuritietoutta lisäävä ilmiö. Paikallista kulttuuritarjontaa ja perinteitä tulisi hyödyntää kestäväällä tavalla, jolloin niiden aitous säilyy. (Lapin liitto 2003, 45 – 46.)

Lapin matkailustrategiassa määritelty strateginen tavoite on turvallisuus ja kestävyys. Lapin tulisi olla kestävän matkailukehityksen esimerkkialue. Alueella toimii koulutettuja ammattitaitoisia matkailualanryittäjiä, jotka ovat osaltaan sitoutuneet matkailun luonto- ja ympäristöarvoihin. Tavoitteena on tarjota kestävän kehityksen huomioivia matkailupalveluita, jotka lisäävät myös matkailijan ympäristötietoutta. Luontoon pohjautuvissa tuotteissa oppaan ammattitaito on merkittävässä roolissa opastettaessa matkailijoita liikkumaan ympäristön ehdoilla. Huomiota tulisi kiinnittää energia- ja materiaalivirtojen minimoimiseen, sekä jätehuollon ja kierrätyksen sujuvaan toimivuuteen. Tavoitteena on luoda matkailijoille kuva, joka kertoo matkailuelinkeinon ympäristön huomioivista arvoista. Kestävä matkailukehitys tulisi näkyä rakennetun ympäristön laadukkuutena, viihtyisyytenä, esteettisyytenä ja turvallisuutena. Tärkeää olisi ottaa oman maakunnan tuotetarjonta huomioon, kuten lähiruoan käyttöönottoaminen. (Lapin liitto 2003, 45 – 46.)

Tulevaisuuden kannalta kestävän matkailun ja luontoarvot tulevat merkittävämpään rooliin. Matkailua kehitettäessä tulisi huomioida kestävä kehitys ja ympäristövastuullisuus. Tavoitteena on keskittyä jatkuvan kasvun hakemisen sijasta matkailutuotteen laatuun, matkailun oheistapahtumiin, palvelujen monipuolistamiseen, tuotekehitykseen, tunnettavuuden lisäämiseen sekä infrastruktuurin kehittämiseen sesonkien jatkamiseksi. Infrastruktuuria kehitetään muun muassa parantamalla tieverkkoja. Kolarin kunnalle rakennetaan profiili, joka perustuu Ylläksen ja koko kunnan luontomatkailun vahvuuk-

siin. Kunta osallistuu Ylläksen matkailuyhdistyksen kautta Ylläksen reittiverkoston ja markkinoinnin kustannuksiin vuosittain määritetyllä summalla. Kunta on aktiivinen toimija työvoiman saamiseksi matkailualueelle muun muassa asuntopolitiikalla ja edistämällä työvoiman liikkuvuutta Ruotsin ja Suomen rajan yli. (Kolarin kunta.)

Ylläksen kotisivuilla on esillä kohta Vihreä Ylläs, jossa mainitaan alueen kierrätyspisteet. Ylläksen alueen molemmissa kylissä sijaitsee kolme kierrätyspistettä, jonne matkailijoita ja asukkaita kehoitetaan viemään paperi- pienmetalli- ja lasijätteet. Ylläksellä kehoitetaan myös roskattomaan retkeilyyn. Toimintaohjeina retkeilijälle on polttaa palava jäte, kompostoida eloperäinen jäte käymälöihin sekä kuljettaa muut jätteet mukanaan majoipaikkansa jäteastiaan. (Ylläksen matkailuyhdistys ry 2011.)

## **5.1 Ylläs II kehittämissuunnitelma vuoteen 2020**

Ylläksen alueen kehittämissuunnitelmassa huomioidaan ympäristötietoisuus osana alueen kehittämistä. Suunnitelmassa ympäristötietoisuus on mainittu yhtenä Ylläksen imagoon vaikuttavana tekijänä. Ympäristötietoisuus nähdään nykypäivänä itsestään selvänä asiana matkailukeskuksissa, mutta ympäristötietoisuudesta voidaan tehdä myös matkailukeskuksen kilpailuvaltti. Ympäristöystävälliset kestävän kehityksen mukaiset ratkaisut vaikuttavat kuluttajien ostopäätöksiin ja matkailukeskuksiin investoiviin henkilöihin. Ympäristöstä huolehtimiseen ja kunnostamiseen tarvitaan suunnitelma, jossa huomioidaan muun muassa kylä- ja pihamiljööt, maisema- ja vihersuunnittelu, reitit, kadut, pyörätiet, parkkialueet, hissialueet, rinteet ja niiden maisemointi, jätehuolto sekä yleinen siisteys. Kehittämissuunnitelmassa ympäristötietoisuutta lisäävinä toimenpiteinä mainitaan seuraavat; ympäristötietoisuuden tekeminen markkinoinnin kilpailuvaltiksi, kokonaisvaltaisen ympäristöohjelman suunnittelu ja toteutus, sekä luonnonsuojelukohteiden korostaminen taideteoksina. (NordicMarketing GmbH 2007, 16.)

Ylläksen alueelle tehdään laaja ympäristöohjelma, jossa huomioidaan muun muassa seuraavia asioita;

- ympäristön kunnostus ja maisemointi
- vihersuunnittelu

- valaistussuunnittelu
- tunturissa olevien parkkipaikkojen maisemointi
- perinnemaiseman kunnostus
- kävelyreittien, penkkien, laavujen suunnittelu ja toteutus
- opastusasiat
- rakentamisen laatu
- esteettömyys ja turvallisuus

Ympäristöohjelmassa tullaan huomioimaan kokonaisuutena ympäristö, maankäyttö ja rakentaminen. (NordicMarketing GmbH 2007, 50 – 51.) Seuraavalla sivulla olevaan taulukkoon 1 on koottu Ylläksen alueen kestävään matkailuun liittyviä kärkihankkeita vuosina 2008 – 2013.

Taulukko 1. Ylläksen matkailualueen kärkihankkeita vuosina 2008 – 2013 (NordicMarketing GmbH 2007, 56.)

Hanke	Tavoite	Toteutus
Ympäristöohjelma	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Edellä kävijä ympäristöasioissa</li> <li>- Laadukas maisemaan so-piva arkkitehtuuri ja rakentaminen</li> <li>- Perinnemaiseman korostaminen ja maisemavaurioiden korjaaminen</li> <li>- Ympäristöystävällinen liiketoiminta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ympäristöohjelman laatiminen ja toteutus</li> <li>- Sisältö mm. Ympäristön kunnostus ja maisemointi, valaistus- ja vihersuunnittelu, siirtohissit, jäte- ja kierrätyspaikkojen sijoittaminen, opastusasiat</li> </ul>
Ylläksen kylät kilpailuvaltiksi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kylien ja niiden toiminnan kehittäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kylien arkkitehtikilpailut esim. MATKA-hanke</li> <li>- Kyläsuunnitelmat</li> <li>- Perinteiden ja tarinoiden tuotteistaminen</li> </ul>
Ylläksen reitit huippukuntoon	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reittien tason turvaaminen ja kehittäminen</li> <li>- Reittien saavutettavuus ilman autoa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ammattimainen reititisuunnittelu</li> <li>- Hyvä opastus ja viitoitus</li> <li>- Suojavyöhyke, jossa ei metsähakkuita</li> <li>- Alueet, jotka jäävät moottoriliikenteen ulkopuolelle</li> </ul>
Ylläksen henkilöstölle asuntoja	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Henkilöstön kehittämisen ja pysyvyys</li> <li>- Verotulot kunnalle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erilaiset asuntotutnantoratkaisut</li> </ul>

## 5.2 Ylläksen energiaratkaisut

Paikallinen energiatuotanto toisi Ylläkselle etua ja se edistäisi alueen imagoa ja markkinointia. Eniten hyötyä olisi sähkön- ja lämmön yhteistuotantolaitoksen perustamisesta. Jotta tällaisen tuotantolaitoksen toiminta olisi kannattavaa, tulisi alueella olla yli 5 000 vuodepaikkaa tiiviillä alueella. Voimalan polttoaineena käytettäisiin turvetta tai puuta. Tällaisen sähkö- ja lämpölaitoksen toteuttaminen ei ole vielä mahdollista Ylläksellä.



Ongelmana on mökkien sijainti melko laajalla alueella, jolloin kaukolämmityksen kilpailukyky heikkenee kiinteistökohtaiseen lämmitykseen verrattuna. Mökkeihin toivotaan laajaa automaatioita ja yleensä mökkien lämpötilaa alennetaan sen ollessa tyhjillään, joka on helppo toteutettavissa suoralla sähkölämmityksellä kuin kaukolämmityksellä. Tämän lisäksi vesikiertoisen lämmityksen käytössä on merkittävä jäätymisriski matalilla lämpötiloilla. Mökkikyljen toimivin ja taloudellisesti parhain lämmitysmuoto on tällä hetkellä sähkölämmitys, joka puolestaan on ympäristöarvoltaan huonoin vaihtoehto. Mökkien lisälämmityksessä käytetään myös takkoja, mutta niiden energiatalous on usein melko huono. (NordicMarketing GmbH 2007, 50.)

## 6 Tiedonhankinta ja tutkimusmenetelmät

Seuraavaksi esitellään tutkimuksessa käytettävää tutkimusmenetelmää, haastattelua. Haastatteluiden avulla saadaan kerättyä ajankohtaisia näkökulmia ja kehittämistoimenpiteitä Ylläksen kestävän matkailun kehittämisestä. Tämän lisäksi kappaleessa esitellään haastateltavat ja heidän taustansa Ylläksen matkailun parissa.

### 6.1 Haastattelu menetelmänä

Työssä käytetään kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimuskohteena on inhimillinen toiminta, jota pyritään kuvaamaan, ymmärtämään ja analysoimaan. Laadullisella tutkimuksella pyritään vastaamaan kysymyksiin mitä, miksi ja miten. Kvalitatiivisessa tutkimuksen avulla kuvataan todellista elämää ja pyritään tutkimaan tutkimuskohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. (Hirsjärvi ym. 2000, 152.) Työn tiedonkeruumenetelmänä käytetään yksilöille tehtyä teemahaastattelua. Haastattelujen avulla saadaan syvällistä tietoa aiheesta Ylläksen matkailukeskuksen näkökulmasta. Haastattelut toteutetaan teemahaastatteluina, eli puolistrukturoituina haastatteluina. Teemahaastattelu on strukturoidun, eli lomake pohjaisen haastattelun ja avoimen haastattelun välimuoto. Teemahaastattelussa aihepiirit ovat tiedossa, mutta kysymysten tarkka muoto ja järjestys puuttuvat. (Hirsjärvi ym. 2000, 195.) Teemoja ovat matkailun merkitys paikkakunnalle ja sen asukkaille, matkailun vaikutukset ympäristöön sekä matkailukeskuksen tulevaisuuden näkymät. Haastattelun pohjana käytetään kysymysrunkoa, joka koostui 21 kysymyksestä. Kysymykset löytyvät liitteestä 1. Kysymysten muoto ja esitysjärjestys vaihtelevat riippuen haastateltavasta. Haastattelujen avulla saadaan syvällistä tietoa, haastateltavien mielipiteitä ja näkökulmia tutkimustani varten. Haastatteluita oli neljä ja niiden kesto vaihteli 40 minuutista puoleentoista tuntiin.

Tutkimusmenetelmänä haastattelun etuna on sen joustavuus aineistoa kerätessä. Tämä tarkoittaa, että haastattelijan on mahdollista säädellä aineiston keruuta joustavasti tilanteesta ja haastateltavasta riippuen. Haastattelujen avulla kerättyä aineistoa on mahdollista tulkita useammalla tavalla, kuin esimerkiksi kyselyn avulla saatuja vastauksia. Haastattelujen teko vaatii huolellista suunnittelua ja valmistautumista, joka vaatii paljon

aikaa. Haastattelussa käyttämisessä tutkimusmenetelmänä on myös haittapuolia. Haastattelussa voi myös tapahtua mahdollisia virhelähteitä, jotka voivat vääristää haastattelun tuloksia. Nämä voivat aiheutua haastattelijasta itsestään, haastateltavasta tai haastattelutilanteesta johtuvista asioista. Haastattelijalla voi esimerkiksi kokea haastattelutilanteen uhkaavana tai pelottavana tilanteena. Toisaalta haastattelun luotettavuutta voi heikentää se, että haastatteluissa annetaan yleensä sosiaalisesti suotavia vastauksia. Haastatteluissa kerätty aineisto on tilannesidonnaista, eli haastateltavat saattavat vastata kysymyksiin eri tavalla kuin jossain toisessa tilanteessa. (Hirsjärvi ym. 2000, 191 – 194.)

## **6.2 Tutkimuksen reliabiliteetti ja validiteetti**

Tutkimuksessa tavoitteena on välttää mahdollisten virheiden syntymistä, mutta tutkimuksen tulosten luotettavuus ja pätevyys saattavat silti vaihdella. Kaikkien tutkimusten kohdalla pyritään näin ollen arvioimaan tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimuksen reliabiliteetti tarkoittaa tutkimuksen tulosten toistettavuutta, eli tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Tutkimuksen validiteetti, eli pätevyys tarkoittaa tutkimuksen kykyä mitata asiaa, jota oli tarkoituskin mitata. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta parantavat tarkka selostus tutkimuksen tekemisestä ja sen vaiheista esimerkiksi haastattelun olosuhteista sekä aineiston analysoinnissa tehtyjen luokittelun perusteista. (Hirsjärvi ym. 2000, 213 – 215.) Nauhoitettujen haastattelujen jälkeen aineistot litteroitiin, eli kirjoitettiin puhtaaksi sanasta sanaan. Haastatteluissa saadut tiedot luokitellaan haastattelurungon teorian pohjalta muodostettujen teemojen mukaan kokonaisuuksiksi. Tämän jälkeen pohditaan vastauksien yhtäläisyyksiä, joiden jälkeen muodostetaan johtopäätöksiä ja kehitysehdotuksia.

## **6.3 Haastateltavat**

Haastateltavaksi valittiin Ylläksen matkailun parissa toimivia henkilöitä. Haastateltavaksi haluttiin valita henkilöitä, joilla mahdollisesti on hieman erilaiset näkökulmat Ylläksen matkailuun. Haastateltavat löydettiin internetistä Ylläksen matkailua ja sen parissa toimivia henkilöitä tutkittaessa. Haastattelupyyntöjä lähetettiin muutamalla muullekin henkilölle, mutta heitä oli hankala tavoittaa kevätkiireiden ohella. Tutkimuksen ajankohta osui Ylläksen matkailun kannalta kiireisimpään kevätseisongin aikaan.

Ensimmäiset haastateltavat ovat Ylläksen Ystävät ry:n perustajajäsenet. Ylläksen Ystävät ry on yhdistys, jonka tarkoituksena on kunnioittaa ja vaalia Ylläksen alueen ainutlaatuisia luontoa ja tunturimaisemaa sekä toimia niin, että alueen omaleimaisuus säilyy. Yhdistyksen tarkoituksena on myös toimia yhteistyössä Ylläksen alueen vaikuttajien kanssa sekä pitää huolta mökinomistajien ja muiden lomailijoiden tarpeista. (Ylläksen Ystävät ry, 2005 – 2008.) Ylläksen Ystävät ry on toiminut kuusi vuotta ja sen alulle panijana toimi huoli Ylläksen alueen kaavoituksesta. (H1, 9.4.2011.) Haastattelu tapahtui loma-asunnolla Äkäslompolossa. Haastattelu kesti noin puolitoista tuntia.

Toinen haastateltava on Kolarin kunnan elinkeinoasiamies. Hänen toimenkuvassaan on ollut keskeisenä osana Ylläksen matkailuun liittyvät asiat. Hän on ollut muun muassa perustamassa Ylläksen matkailuun liittyviä organisaatioita ja on muutenkin ollut merkittävästi mukana kaikessa Ylläksen matkailun kehittämiseen liittyvissä toiminnoissa. (H2, 10.4.2011.) Haastattelu tapahtui Luontokeskus Kellokkaan neuvotteluhuoneessa ja haastattelu kesti noin tunnin.

Kolmas haastateltava on Äkäslompolossa asuva paikallinen matkailuyrittäjä. Hänellä, on majoitustoimintaa seitsemässä mökissä ja sen lisäksi tilaussauna. Tämän lisäksi hän järjestää kalastusretkiä kesäisin sekä tekee erilaisia kelotöitä ja kirvesmiehen hommia. Hän jatkoi vanhempiensa vuonna 1954 perustamaa majoitustoimintaa vuonna 1993. (H3, V. 20.4.2011.) Haastattelu tapahtui matkailuyrittäjän kotona Äkäslompolossa ja haastattelu kesti noin 40 minuuttia.

Neljäs haastateltava on Äkäslompolossa sijaitsevan Luontokeskus Kellokkaan palvelupisteen hoitaja. Hän aloitti nykyisessä toimessaan vuonna 1995, jolloin luontokeskus laajennettiin nykyisiin mittoihin. Hänellä on myös muita erityisvastuita Pallasylväsjärven kansallispuistossa, kuten kansallispuiston kävijätutkimuksesta ja Kellokkaan asiakastutkimuksesta vastaaminen. Hän on paikkakuntalaisia ja on nähnyt kuinka matkailu on Ylläksellä kehittynyt vuosien varrella. (H4, 26.4.2011.) Haastattelu tapahtui Luontokeskus Kellokkaan neuvottelutilassa ja haastattelu kesti noin tunnin.

## 7 Tutkimustulokset

Seuraavaksi esitellään haastattelujen avulla kerättyjä tutkimustuloksia. Seuraavissa kappaleissa käydään läpi muun muassa Ylläksen matkailun tämän hetkistä tilannetta ja Ylläksen matkailun kehittämistoimenpiteitä. Haastatteluissa käytetyt kysymykset on nähtävissä liitteessä 1.

### 7.1 Ylläksen matkailu tällä hetkellä

Ylläksellä on ollut matkailijamäärien suhteen positiivinen kehitys monen vuoden aikana, mutta viime vuoden aikana matkailijamäärien kasvu pysähtyi. Tämä on heijastunut huomattavasti esimerkiksi alueen rakentamistoimintaan, joka on melko alhaisella tasolla tällä hetkellä. Talvi 2010 - 2011 on ollut sääolosuhteiden kannalta ongelmallinen; kovat pakkaset, vähäinen lumimäärä, tuuliset säät ja pitkä lauhajakso ovat vaikeuttaneet matkailutoimintaa. Näiden sääolosuhteiden vaikutukset ovat olleet suuret etenkin Ylläksellä toimivissa rinneyrityksissä, mutta myös muissa alueen yrityksissä. (H2. 10.4.2011.)

Matkailulla on erittäin suuri rooli Ylläksellä kuin myös koko Kolarin kunnassa. Suurimman osan kunnan työpaikoista luo matkailuala eli 75 prosenttia kunnan työpaikoista on palvelualalla, josta merkittävin osuus on matkailupalveluilla. Kiireisimmän sesongin aikana matkailu työllistää kunnassa yli tuhat henkilöä, kun kokonaisuudessaan kunnan työvoima kattaa noin 1 700 henkeä. Osan matkailualan henkilöstöstä muodostaa muualta tulevat sesonkityöntekijät. Ylläksen alueen matkailu on huomattavan voimakasta ja se vaikuttaa sekä säätelee suurta osaa alueen muuta liiketoimintaa, kuten esimerkiksi rakentamista, kiinteistöhuoltoa sekä päivittäiskauppaa. (H2. 10.4.2011.)

Matkailulla on Ylläksen alueelle hyvin moninaiset ja laaja-alaiset positiiviset vaikutukset. Matkailu muun muassa lisää huomattavasti esimerkiksi liikennöitsijöiden sekä ohjelmapalveluyrittäjien määrää. Matkailun tuomat negatiiviset vaikutukset koetaan olevan melko vähäisiä verrattuna puolestaan sen tuomiin positiivisiin vaikutuksiin. Negatiivisena vaikutuksena voidaan nähdä esimerkiksi matkailun mahdollisesti mukanaan tuoma rikollisuus. Matkailun voimakas sesonkiluontoisuus vaikuttaa Ylläksellä vallitsevaan työntekijöiden asuntopulaan, sillä sesongin ajan työskentelevät henkilöt tarvitsevat

asuntoa vain muutaman kuukauden ajan vuodesta. Matkailun tuomina positiivisena vaikutuksena voidaan mainita junaliikenteen säilyminen ja lisääntyminen, sillä se palvelee osaltaan myös paikallisia asukkaita. (H2. 10.4.2011.)

Paikallisen matkailuyrittäjän mielestä Ylläs on jäänyt Levin ja Rukan matkailukehityksestä jälkeen. Hän mainitsee tähän syyksi sen, että Ylläksen markkinointiin ei ole panostettu riittävästi. Ylläksellä olisi erittäin tärkeää panostaa matkailun ympärivuotisuuteen ja saada alueen matkailuyrittäjät jatkamaan toimintaansa ympärivuotisesti. Suurin osa Ylläksellä toimivista yrityksistä sulkee ovensa kesäaikaan. Etenkin jos alueen suuret yritykset sulkevat kesällä niin sen vaikutukset näkyvät huomattavasti kesämatkailun kehityksessä. Toukokuun on kuitenkin esimerkiksi aikaa, jolloin matkailua on turha yrittää kehittää vilkkaammaksi. Tämä johtuu yksinkertaisesti siitä, että luonnonolot eivät suosi minkäänlaisia luontoaktiviteetteja toukokuussa, jäät eivät enää kannaa ja lumi on vielä sohjoa metsäpoluilla. Asiakkaita riittäisi majoitusyrittäjillä myös kesäaikana ja etenkin heinäkuussa on melko vilkasta. (H3. 20.4.2011.)

Tällä hetkellä Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa tilanne näyttää melko huolestuttavalle, sillä kansallispuiston budjettirahoitus pienenee vuosi vuodelta. Kansallispuistossa ole riittävää määrää puiston huoltopalveluista vastaavia henkilöitä. Tämä johtuu siitä, että työntekijöiden siirryttyä eläkkeelle tai muuten vahvuudesta pois ei heidän tilalleen enää palkata uusia työntekijöitä. Ylläksen alueelle toimii tällä hetkellä kaksi kansallispuiston huoltopalveluista vastaavaa henkilöä. Kansallispuiston vuosittainen kävijämäärä on noin 420 000 henkilöä, joista 150 000 kävijää vieraillee kansallispuiston pohjoisosissa ja loput kävijät keskittyvät Ylläksen alueelle. Verrattuna suuren kävijämäärään niin kansallispuiston toimintaa pyöritetään melko pienellä porukalla. Tästä seuraa, että kansallispuiston rakenteet ränsistyvät ja muutenkin puistossa on havaittavissa pientä epäsiisyyttä. Osa kansallispuiston viitoista on huonokuntoisia ja kallellaan sekä käymälät ovat epäsiistejä ja huonokuntoisia. Tällä hetkellä nuotiopaikoille pystytään huoltamaan polttopuut, mutta muuten rakenteet eivät riitä nykyiselle kävijämäärälle. Osa laavuista ja käymälöistä on tehty yli 20 vuotta sitten, jolloin kansallispuiston kävijämäärät olivat huomattavasti pienemmät. (H4. 26.4.2011.)

## 7.2 Matkailijamäärät Ylläksellä

Haastateltavat kokevat Ylläkselle mahtuvan vielä lisää matkailijoita ja matkailijamäärien uskotaan myös kasvavan tulevaisuudessa. Haastateltavien mielestä Ylläkselle sopii maltillinen kehittäminen, jossa huomioidaan kylien omaleimaisuuden säilyminen. Ylläkselle on rakennettu valtavasti rinteitä ja hissejä, joten laskettelupuitteet Ylläksellä ovat tällä hetkellä hyvät. Laskettelurinteisiin mahtuu paljon nykyistä enemmän laskettelijoita, niin kuin myös hiihtoladuille. Ylläksen ei koeta olevan ruuhkainen matkailukeskus vaan alueen majoituskapasiteetin uskotaan olevan vielä osittain tyhjillään. (H1. 9.4.2011.) Toisaalta haastatteluissa ilmeni, että jos haluaa nauttia pelkästään luonnonrauhasta, tulisi suunnata jonnekin muualle kuin Ylläkselle talvisesongin kiireisimpänä aikana. Matkailuyrittäjä, joka on itse koko ikänsä elänyt matkailijoiden parissa, totesi kuvaavasti, että kenen leipää syöt, niin sen lauluja myös laulat. Hänen mukaan ei haittaa, vaikka sesonkiaikana on ruuhkaisempaa, sillä ilman matkailijoiden aiheuttamaa ruuhkaa ei Ylläksellä olisi mitään paikkaa missä jonottaa. (H3. 20.4.2011.)

Haastatteluissa ilmeni, että nykyisen laajan latuverkoston säilyttämisen koetaan olevan tärkeää, sillä maastohiihto on se joka matkailijoita Ylläkselle vetää. Monelle matkailijalle Ylläs on pysyvä matkakohde, jonne tullaan vuodesta toiseen. (H1. 9.4.2011.) Yksi haastateltavista mainitsi, että sen sijaan, että haettaisiin suurta kasvua matkailijamääriin, matkailun kehittämisen tavoitteeksi voitaisiin asettaa puolestaan kestävä kehitys. Tavoitteena olisi näin ollen kehittää Ylläksen aluetta harkiten ja edetä pienin askelin eikä suurin harppauksin, sillä silloin on vaarana, että tullaan myös suurin harppauksin alas. Eritoten olisi tärkeää kasvattaa matkailijoiden viipymää Ylläksellä. (H2. 10.4.2011.)

Ylläkselle voitaisiin markkinoinnin avulla saada lisää matkailijoita etenkin Keski-Euroopasta, sillä ilmaston vaikutuksesta Ylläksen asema voi nousta huomattavasti talvimatkailukeskuksena (H1. 9.4.2011). Luontokeskus Kellokkaassa on huomattu ulkomaalaisten matkailijoiden kävijämäärien lisääntyneen vuosien aikana ja matkailijamäärien kasvun uskotaan tulevan nimenomaan ulkomailta (H4. 26.4.2011). Haastateltavat kokivat, että matkailijat kaipaavat ja haluavat kokea Ylläksellä erämaan rauhaa eivätkä halua tulla liian kaupunkimaiseen keskukseen. Näin ollen Ylläksen kehittämisessä tulisi säilyttää maltti ja välttää liikarakentamista sekä tarjota ihmisille tilaa kokea erämaista

luontoa ja ympäristöä. Ylläksen kehittämisen tavoitteena ei tulisi olla yltiöpäinen suunnittelematon rakentaminen, jonka seurauksena yrityksiä ajautuisivat konkurssiin ja alueelle jäisi pahimmillaan luurankohotelleja. Ylläkselle toivotaan maltillista kehittämistä, jossa vahvistuvat nykyiset kylän keskustat raitteineen ja puolestaan tunturiin rakentamista vältettäisiin. (H1. 9.4.2011.) Osa haastateltavista toivoi, että Ylläksellä keskityttäisiin enemmän palvelutuotantoon ja toiminnan sisältöön eikä lähdetä myymään kaikkea kaikille. Näin ollen yritykset erikoistuisivat ja myyvät pelkän majoituksen sijasta enemmän tuotepaketteja ja kokonaisuuksia. (H4. 26.4.2011.)

Ylläksellä koetaan olevan erinomaiset puitteet matkailun kehittämiseen, kuten esimerkiksi upeat rinteet, laaja latuverkosto ja lukuisat vaellusreitit kansallispuistossa. Pallas-Yllästunturin kansallispuistolla koetaan olevan suuri merkitys Ylläksen matkailukeskukseksi, mutta sen todellista merkitystä ei osata vielä ymmärtää eikä arvostaa. Kansallispuisto tuo rauhallisen ympäristön hiihtäjille ja muille luonnossa liikkuville, sillä siellä eivät liiku moottorikelkkailijat eikä kansallispuistossa ole myöskään loma-asutusta. Suurin osa hiihtäjistä liikkuu melko pienellä alueella, jolloin voi tulla ruuhkaista ja joutuu hiihtämään letkassa. Tämän takia Ylläksen majoitusyrittäjien tulisi osata neuvoa sekä heillä tulisi olla aikaa neuvoa asiakkaita hiljaisimmille hiihtoreiteille. Levin matkailun uskotaan suuntautuvan tulevaisuudessa osittain myös Ylläkselle etenkin maastohiihtäjien osalta. (H4. 26.4.2011.)

Pallas-Yllästunturin kansallispuiston käyttö tulee lisääntymään koko ajan ja kansallispuistoon kohdistuva käyttöpaine kasvaa etenkin puiston eteläosissa, Ylläksen alueella. Kansallispuiston tämän hetkiset nuotiopaikat ja maarakenteet eivät vastaa kansallispuistoon kohdistuvaa käyttöpainetta. Suurin osa kansallispuiston kävijämääristä tapahtuu talvella, jolloin maaston kuluminen ei ole yhtä suurta kuin kesäaikaan. Kesällä maaston ja polkujen kuluminen on suurempaa, jolloin reitistön ja pitkospuiden tulisi olla paremmassa kunnossa. Ylläksen lähipolut on jouduttu pinnoittamaan murskeella, joka on kestävä ja turvallinen vaihtoehto estää reitistöä muuttumasta mutaiseksi ja liukkaaksi. Reitistössä on myös pitkospuita, mutta pitkospuut tulee uusia kymmenen vuoden välein, jotta ne pysyvät hyvässä kunnossa. Pitkospuut imevät sadeveden ja niiden pinta muuttuu vähitellen liukkaaksi. Suurin osa kansallispuiston retkeilijöistä on iäkkäämpiä, jolloin tulee ajatella heidän turvallista liikkumista reiteillä. (H4. 26.4.2011.)



### 7.3 Matkailun sesonkivaihtelut Ylläksellä

Ylläksen infrastruktuurin ja palveluiden koetaan lisääntyneen ja kehittyneen vastaamaan kasvanutta matkailukysyntää. Ylläksellä yritetään tehdä töitä ympärivuotisuuden lisäämiseksi, mutta ruska-aika ja joulukuukaudet ovat suurimmat matkailusesongit.

Haastatteluissa nostettiin esille, että harva paikka maailmassa vetää matkailijoita ympärivuotisesti. (H1. 9.4.2011.) Toisaalta matkailun kausivaihteluiden koetaan osittain myös tasoittuneen Ylläksellä. Talvisesonki on pidentynyt, sillä tällä hetkellä talvisesonki kestää marraskuun lopusta vapulle asti. Aikaisemmin talvisesonki kesti vain kaksi kuukautta, missä ajassa tuli hankkia rahat koko vuotta varten. (H3. 20.4.2011.)

Haastatteluissa mainittiin kausivaihtelun positiivisena vaikutuksena se, että sesongin aikana tehdään valtavasti töitä ja toinen osa vuotta levätään ja kunnostetaan yrityksen toimitiloja. Suurin osa Ylläksellä toimivista yrityksistä on pieniä yhden perheen, pariskunnan tai yhden henkilön yrityksiä. Negatiivisena ilmiönä tässä kiireellisessä työtahdissa on erilaiset sosiaaliset kysymykset, kuten perheen lapset saattavat jäädä vähäisemmälle huomiolle tai perhe-elämän ja parisuhteen ylläpitämiseen ei ole riittävästi aikaa. Monilla yritys sijaitsee kotona, jolloin kiireisen työrytmin vaikutukset kotielämään ovat suuremmat. Ylläksen matkailu alkoi 1930-luvulta kotimajoitustoiminnasta eli jo silloin matkailijoiden saapuessa väistyivät talon muut toiminnat myöhemmäksi. Matkailun sesonkiluonteisuuden vaikutuksena on palveluiden kysynnän epätasaisuus, kun kysyntä ja kausi loppuvat niin monet yritykset sulkevat ovensa hiljaisemman kauden ajaksi. Tällöin alueelta on vaikea saada palveluita. (H2. 10.4.2011.)

Kesämatkailu ei ole kasvanut merkittävästi viimeisten vuosien aikana vaikka aikaisemmin kesä on ollut jopa vahvempi kausi kuin talvikausi nykyään. Kesäkauden notkahduksen syyksi esitetään matkailijakäyttämisen huomattava muuttuminen vuosien aikana. Nykypäivänä lapsiperheet odennäköisesti lähtevät kesälomilla enemmän huvipuistoon Lapin sijasta. Osa haastateltavista mielsi huvipuistot keinotekoiseksi huvitukseksi, jonka tyyppinen matkailukehitys ei Ylläkselle sovi vaan tämän sijaan matkailun kehityksen tulisi perustua Ylläksen luontoon. Kesämatkailun kehittämiseksi on luotu erilaisia aiheideoita, joista esimerkkinä haastatteluissa ilmeni maastopyöräilyreittien kehittäminen ja lisääminen kesällä 2011. (H2. 10.4.2011.)

Haastatteluissa ehdotettiin yhtenä kesämatkailun matkailijamäärien lisääjäksi luontokoulujen, leirikoulujen ja muiden ryhmämatkaajien lomien järjestämistä. Tämä toiminta vaatii onnistuakseen kuitenkin rahaa ja aktiivista markkinointia. Todellisille luontoliikkujille säällä ei koeta olevan niin suurta merkitystä vaan he arvostavat luonnossa liikkumista ja kokemista säästä riippumatta. (H1. 9.4.2011.) Ylläksen kesämatkailun kehittämisen ongelmakohtaksi haastatteluissa ilmeni, että Ylläkselle opastavia opaskylttejä ei ole riittävästi pääteiden laidassa. Matkailijat eivät välttämättä löydä Ylläkselle, jolleivät etukäteen ole suunnitelleet sinne suuntaavansa. Näiden opaskylttien avulla voidaan tavoittaa huomattava osa tien päällä liikkuvista kesämatkailijoista. Tuleksi kesäksi on suunniteltu mainosta tien varteen, jotta ihmiset huomaisivat Ylläksen olevan auki myös kesäaikaan. Tämän lisäksi tulisi alueiden yritysten jatkaa toimintaansa myös kesäaikaan, jotta matkailijoille saadaan heidän tarvitsemiaan palveluita. Matkailijoiden tulee ensin totuttua Ylläksen olevan auki ympäri vuoden eikä kesämatkailun matkailijamäärien kasvaminen näin ollen tapahdu muutamassa vuodessa vaan vaatii onnistuakseen enemmän aikaa. (H3. 20.4.2011.)

#### **7.4 Kestävä matkailu Ylläksellä**

Haastatteluissa ilmeni, että kestävä matkailu voidaan käsittää esimerkiksi hyvin mietittynä ja suunniteltuna matkailuna. Tällöin on olemassa pitkän tähtäimen suunnitelmia, tavoitteita sekä suunta minne ollaan kehittämässä. Matkailun kehittämisen ei tulisi olla poukkoilevaa vaan pitkäjänteistä toimintaa. Yksilön tasolla kestävän matkailu voi tarkoittaa, että matkailijat noudattavat kansallispuistossa laadittuja sääntöjä, liikkuvat merkityillä poluilla eivätkä roskaa. Matkailijan olisi näin tärkeää oppia matkailuyrittäjän toimesta säännöt, miten alueella kuljetaan ja liikutaan sekä oppia kunnioittamaan alueen luontoa. Ylläksellä on aikaisemmin ollut ongelmia moottorikelkkailun kanssa, mutta se on saatu kuriin ja pysymään merkityillä moottorikelkkareiteillä. Kestävä matkailu voi olla pieniä tekoja, käytännön tekoja, mutta suurimmat teot liittyvät alueen matkailurakentamiseen. (H1. 9.4.2011.)

Kestävän matkailun kehittämisen koetaan toisaalta olevan matkailua, joka on yli sukupolvien yltyvää. Tärkeää on käyttää omaisuutta, johon matkailu perustuu kestävällä ta-

valla. Tavoitteena olisi kunnioittaa arvoja ja perinteitä, joita alueella on ja minkä päälle matkailu on kehittynyt, Ylläksellä kahden kylän yhteyteen. (H2. 10.4.2011.) Kestävään matkailuun voi sisältyä luonnossa omin voimin liikkuminen ja luonnosta nauttiminen. Tällöin ei tulisi niinkään kehittää kaupallisia palveluita, moottorikelkka- ja mönkijäsafareita vaan lähinnä omatoimista luonnossa liikkumista. Tämän tyyppinen luonnossa liikkuminen koetaan olevan Ylläksen ominaisuus ja kestävä kehitys pitkällä tähtäimellä. Luontomatkailun suosiota voitaisiin kasvattaa esimerkiksi kehittämällä ja lisäämällä opaspalveluita. Matkailijoille voitaisiin tarjota mahdollisuus osallistua ohjattuun luontoretkeen ammattimaisen oppaan johdolla. Talven 2010 – 2011 aikana Ylläkselle on tehty enemmän talvikävelyreittejä, joita toivotaan vastaisuudessakin lisää. (H1. 9.4.2011.)

Kestävä matkailu alkaa jo matkalle lähdöstä, jolloin on tärkeää, että matkalle lähdetään pitemmäksi ajaksi eikä lennetä ainoastaan päivän ajaksi matkakohteeseen. Kestävä matkailu alkaa kotoa, kun suunnitellaan millä kulkuneuvolla matkalle lähdetään ja kuinka kauan matkalla viivytään. Matkalla tulisi olla mielellään viikko tai useampia päiviä, sillä itse matkustaminen ei ole ekologista. Matkustusmuotona tulisi suosia junaa ja olisi tärkeää, että pohjoiseen johtava rautatie saataisiin sähköistettyä. Tämän lisäksi tulisi matkailukeskuksen sisäisten kulkuyhteyksien olla toimivia, jotta matkailijat eivät tarvitsisi autoa alueen sisällä liikuttaessa. Ylläksellä tulisi olla järjestettynä yhteinen linja-autokuljetus kauemmaksi hiihtoreiteille, jotta myös autottomat matkailijat voivat nauttia laajasta latuverkostosta. (H4. 26.4.2011.)

Ylläksen vahvuutena kestävän matkailun kehittämisessä haastatteluissa ilmeni Pallas-Yllästunturin kansallispuiston läheisyys, sillä kansallispuistoon ei voida rakentaa tai suunnitella mitään kansallispuiston sääntöjen vastaista. Osan haastateltavien mielestä myös kansallispuiston raja-alueelta tulisi pitää poissa monikerroksiset rakennukset, joita Yllästunturin sekä kansallispuiston läheisyyteen on suunniteltu. Ylläksen alueen rakentamisessa tärkeinä asioina mainitaan esimerkiksi pienemmät kerroskoot sekä maisemaan piilottamisen. (H1. 9.4.2011.) Tärkeää rakentamisessa olisi noudattaa tiukkaa linjaa, eikä tuhota omaisuutta mikä on Ylläksen matkailun vetovoimatekijä. Haastateltavat kokevat, että Ylläksellä on välttytty pahimmilta rakentamisen ylilyönniltä, mutta esimerkiksi rinnekeskukset ovat kehittyneet hieman erityyppisesti kuin kyläkeskukset. Rakentamisen toivotaan sopeutuvan alueen luontoon, olevan osa luontoa. Tämän lisäksi toivo-

taan enemmän panostusta rakentamisen laatuun kuin sen määrään. Matkailun kasvun tulisi olla kestävää eikä siinä saisi tulla suuria notkahduksia. Tulisi aina löytää jotain uutta, jolla kasvu saadaan pidettyä tasaisesti kasvavana. (H2. 10.4.2011.)

Tällä hetkellä Ylläksen matkailun koetaan olevan melko kestävä matkailua, sillä Ylläksen suurin tuote on lumessa. Lumi sulaa keväisin pois eikä siihen jää suuria jälkiä. Matkailu on melko kestävä, kun verrataan Ylläksen latu-urien määrää ja hiihtävien matkailijoiden määrään. Matkailijoiden lukumäärään nähden Ylläksen latu-urien määrä on melko vähäinen eikä latu-uria ei tarvitse tehdä joka vuosi uudelleen vaan välillä pelkkä lumen tamppaaminen reitiltä riittää. (H3. 20.4.2011.)

## **7.5 Kestävän matkailun merkitys Ylläkselle**

Ylläksen matkailun kehittämisen tavoitteena voisi olla, että Ylläs säilyisi paikkana, jonne tullaan rentoutumaan, virkistäytymään sekä nauttimaan luonnosta. Kestävällä matkailun kehittämisellä koetaan olevan vaikutusta Ylläksen imagoon ja sen toteuttamisella saadaan Ylläksen imagoa nostettua. Haastatteluissa ilmeni Ylläksen alueen kehittämisen ongelmakohdaksi Ylläksen markkinointi, johon haastateltavat toivoisivat vastaisuudessa panostettavan enemmän. Hyvällä ja toimivalla markkinoinnilla voitaisiin saavuttaa enemmän matkailijoita etenkin Keski-Euroopasta. Ulkomaalaisille matkailijoille voitaisiin tarjota esimerkiksi heidän äidinkielellään opastettuja luontoretkiä. Ulkomaalaiset matkailijat saattaisivat lumoutua Lapin luonnosta ja seuraavalla kerralla tulla Ylläkselle omin päin kokemaan uutta ja erilaista. (H1. 9.4.2011.)

Matkailun kehittäminen ei välttämättä vaadi suuria investointeja eikä huvipuistoelämää, vaan tämän sijaan kehittäminen voisi olla esimerkiksi perhehotellien rakentamista ja opastettujen luontoretkien tarjoamista. Ylläksellä on erinomaiset edellytykset kestävä matkailun mukaiselle omatoimiselle luonnon kokemiselle. Vaarana kuitenkin on, jos Ylläksen aluetta lähdetään kehittämään väärään suuntaan eli tehdään suuria investointeja tunturialueen kehittämiseen sekä markkinoidaan Yllästä liikaa moottorikelkka ja huvipuisto tyylisesti niin Ylläs ei erotu muiden matkailukeskusten joukosta omaleimaisena kohteena. (H1. 9.4.2011.) Kestävän matkailun merkityksen koetaan kasvavan Ylläksen

matkailun kehittämisessä, sillä vihreät arvot korostuvat matkailussa entisestään. (H3. 20.4.2011).

Tärkeänä asiana haastatteluissa mainittiin, että Ylläksen matkailukeskuksessa pidetään huolta jätehuollosta. Ylläksellä on panostettu jätehuoltoon, mutta lajittelu ei toimi vielä paikoin esimerkiksi osassa loma-asuntoalueista. Pallas-Ylläsjärven kansallispuistossa on edistetty roskatonta retkeilyä, mikä toimii pääasiassa hyvin, sillä kansallispuistossa käydään lähinnä päiväretkillä. Jätevalvontaa on kuitenkin tehostettu Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa palkkaamalla jäteneuvoja valvomaan jätteiden keräyspisteitä ja kansallispuiston vilkkaimpia laavuja. Jäteneuvoja on kiertänyt katsomassa myös kylällä olevien jätteiden keräyspisteiden siisteyden, sekä vilkkaimmat laavut keräten samalla luontoon heitetty roskat pois. Viime vuoden aikana roskaaminen lisääntyi kansallispuistossa ja sen takia jätevalvontaa ja opastusta on lisätty. Sen koetaan olevan hyvä ja toimiva keino, että maastossa liikkuu työntekijä neuvomassa ja tarkkailemassa kansallispuiston tilannetta (H4. 26.4.2011.)

## **7.6 Matkailurakentaminen Ylläksellä**

Ylläksen alueen matkailurakentamista kontrolloidaan pääasiassa kaavoitustoiminnalla. Alueelle on laadittu ensimmäinen yleiskaava 1990-luvun alussa ja vuonna 2008 valmistui toinen yleiskaavan tarkistus. Yleiskaavaa käytetään pohjana laadittaviin asema- ja detaljikaavoihin. Tämän lisäksi Äkäslompolon ja Ylläsjärven kyliin on järjestetty aluearkkitehtikilpailu, joista poimitaan periaatteita ja malleja rakentamisen ohjaamiseen. Arkkitehtuurikilpailujen ideana on myös nostaa esille alueen perinteitä ja arvoja, mitä tulisi rakentamisessa vaalia. Keskeisillä alueilla kaavoituksessa on tiukat rakentamista koskevat määräykset, jotka koskevat muun muassa rakennusten kattokaltevuuksia, väriä sekä suuntaa. Ylläksen alueen matkailuinvestointeihin on viimeisen kymmenen vuoden aikana käytetty noin 400 miljoonaa euroa. Parhaina vuosina Ylläkselle on rakennettu noin 54 000 rakennusneliötä, joihin käytettiin noin 100 miljoonaa euroa. Keskimäärin rakentaminen on ollut 15 – 20 000 rakennusneliötä vuodessa ja rakentamiseen on käytetty rahaa noin 30 – 40 miljoonaa euroa vuotta kohden. (H2. 10.4.2011.)

Ylläksellä on hyviä esimerkkejä hyvästä rakentamisen suunnittelusta, jossa on tehty selväksi rakentamisen puitteet ja tuloksena on ollut esimerkiksi onnistunut loma-asuntoalue. Ylläksen kahdessa kylässä on paljon vanhaa asuimistoa, jotka pidetään hyvässä kunnossa. Haastateltavat korostivat, että rakentaminen tulisi tehdä ensisijaisen hyvin ja panostaa ympäristön säästämiseen jo rakennusvaiheessa ja käyttää modernia tekniikkaa sekä tietämystä siinä hyväksi. Haastateltavat olivat kuitenkin huolissaan osasta kylän vanhoista rakennuksista, hotelleista, joita ei ole kunnostettu vaan ne ovat ränsistyneet huonoon kuntoon. Pahinta olisi, jos nämä keskeisillä paikoilla olevat rakennukset ränsistyisivät ja eivät enää saisi matkailijoita. Olemassa olevat rakennukset tulisi huoltaa kuntoon ja samalla laajentaa sitä jo olevaa rakennusta tarpeen mukaan. Osa haastateltavista kokee, että mukaville perhehotelleille voisi olla kysyntää ja perinteiseen kotimajoituksen tyyppiseen majoittautumiseen voisi olla paluuta juuri tämän kestävän matkailun kehittämisen myötä. (H1. 9.4.2011.)

Kylien kehittämisen haasteena haastatteluissa ilmeni kylän keskustan maanomistusolot, jotka ovat vahvasti keskittyneet. Paikalliset asukkaat toivovat kylän kehittämistä, mutta matkailuyrittäjien näkemykset eivät ole välttämättä yhteneväisiä vaan osa haluaa kehittää enemmän tunturin aluetta ja toiset puolestaan kylän keskustaa. Kylän keskustaa tulisi haastateltavien mielestä kehittää maltillisesti, eikä toivota toisen keskustan muotoutumista tunturiin. Tällöin vaarana olisi, että alkuperäinen kylän keskusta näivettyisi. Ylläksen vahvuutena loma-asunnon omistamisen suhteen mainittiin, että kylällä ei ole liian kaupunkimaista keskustaa ja sen asuntoalueet ovat rauhallisia, mukavia ja sopivan kokoisia. (H1. 9.4.2011.) Toisaalta Ylläksen tämän hetkisen matkailurakentamisen ei koeta merkittävästi vaikuttaneen alkuperäiseen ympäristöön eikä myöskään maisemaan. Tietenkin Ylläksen alueella on paljon mökkejä luonnon keskellä, mutta sen suuntainen loma-asuntoalueiden rakentaminen on matkailun kehittämisen kannalta välttämätöntä. Matkailurakentamisessa ei ole kuitenkaan tähän mennessä tullut mitään ylilyöntejä vaan alkuperäinen kylämaisema on säilynyt Ylläksellä melko hyvin. (H3. 20.4.2011.) Toisaalta osa haastateltavista kokee matkailun tuomien vaikutusten osaltaan näkyvän Ylläksen kylissä tai lähinnä Äkäslompolon kylässä, jonne on enemmän rakennettu matkailua palvelevia rakennuksia. Ylläsjärven kylä on säilynyt alkuperäisenä ja rakentaminen on painottunut enemmän tunturiin ja laskettelukeskuksen alueelle. Pieniä virheitä voidaan

korjata esimerkiksi muuttamalla rakennuksen väritystä ja kattokaltevuutta. (H4. 26.4.2011.)

Haastateltavat toivovat, että Ylläksen kyliin ei rakennettaisi kerrostaloja, sillä massiiviset rakennukset eivät sovi kylämiljööseen. Yllästunturin ja Luontokeskus Kellokkaan välinen alue tullaan rakentamaan tulevaisuudessa, sillä tämän alueen kaavoitus on hyväksytty ja siitä tehdyt valitukset on hylätty. Alueelle on suunniteltu rakennettavan loma-asuntoalue ja palvelukeskittymää. Rakentaminen ja loma-asuntojen rakentaminen tulee kasvamaan vaikka välillä on rauhallisempia jaksoja, jolloin rakentaminen on vähäisempää. (H4. 26.4.2011.) Kunnan toivotaan panostavan myös asuinalueiden kaavoittamiseen, sillä tällä hetkellä kunta panostaa enemmän loma-asuntoalueiden kaavoittamiseen. Ylläkselle toivotaan myös enemmän vuokra-asuntoja asukkaiden, työntekijöiden ja uusien yrittäjien käyttöön. (H3. 20.4.2011.)

Haastatteluissa korostui, että Ylläksen rakentamisessa tulisi kiinnittää huomiota rakentamisen laatuun eikä rakentaa rakentamisen vuoksi. Ylläksen matkailun kehittämiseen on liittynyt niin sanottu rakentamisen aika, mutta tällä hetkellä tulisi miettiä enemmän rakennusten kunnostamista, ylläpitoa ja sitä, että rakennus on tehokkaassa käytössä ympäri vuoden. Tulisi katsoa miltä rakennukset ja paikat näyttävät talven jäljiltä, sillä talvella lumi peittää alleen paljon asioita mitkä kesällä tulevat taas uudelleen näkyviin. Ylläksellä on paljon rakennuksia, jotka ovat kesällä tyhjiään ja käytössä vain muutama kuukauden vuodesta. Mitä enemmän rakennetaan, sitä enemmän matkailijoita mahtuu huippusesonkina, mutta toisen ajan vuodesta rakennukset ovat edelleen tyhjiään. (H4. 26.4.2011.)

Eriyksen tärkeää olisi, että kaikki kansallispuiston olemassa olevat rakenteet pidetään hyvässä kunnossa. Näin ollen joitakin rakenteita voidaan joutua purkamaan, jos ne ovat liian huonossa kunnossa ja niiden käyttö on vähäistä. Haastateltavat pitävät tärkeänä, että ihmiset ymmärtävät kansallispuiston todellisen merkityksen ja sen, että kansallispuisto vaatii ylläpitoa, kuten reittien kunnostamista ja polttopuiden huoltoa. Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa on eniten kävijöitä Suomen kansallispuistoista ja se tuo lähialueille matkailutuloa noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Kansallispuistossa on ar-

vokas ja koskematon tunturialue, joka tulee olemaan Ylläksen kilpailuvaltti tulevaisuudessa. (H4. 26.4.2011.)

## **7.7 Paikalliset asukkaat ja matkailu Ylläksellä**

Äkäslompolon ja Ylläsjärven kylillä on omat kyläyhdistykset, joiden avulla asukkaat voivat vaikuttaa alueen kehittämiseen. Ylläksellä toimii Ylläksen matkailuyhdistys, joissa jäsenenä ovat Ylläksellä toimivat matkailuyritykset. (H1. 9.4.2011.) Kolarin kunnalla on tärkeä rooli Ylläksen matkailun kehittämisessä. Kunta luo alueelle yleisiä puitteita, joista esimerkkinä on kaavoitus. Tämän lisäksi kunta on mukana erilaissa Ylläksen kehittämishankkeissa ja kehittämisstrategioiden laatimisessa yhdessä paikallisten yrittäjien ja asukkaiden kanssa. Kunta on ollut myös osakkaana alueen matkailuyrityksissä ja tämän lisäksi ollut yritysten perustamisessa mukana. Kunta on keskeisesti mukana kaikessa, mitä yhteiskunnassa on tapahtunut ja kunta on pyrkinyt kuulemaan paikallisia asukkaita ja yrittäjiä Ylläksen kehittämisen suhteen. (H2. 10.4.2011.) Osa haastateltavista koki, että kunnalla on liian voimakas rooli Ylläksen kehittämisessä (H1. 9.4.2011). Ylläksen tämän hetkistä kehittämishankkeista voidaan mainita esimerkkinä Levin kanssa yhteistyössä tehtävän hiilijanjälkiprojektin. Hankkeen tavoitteena on pienentää hiilijalanjälkeä, mikä muodostuu kun matkailija tulee, lähtee ja käyttää palveluita matkailualueella. Tämän lisäksi on myös Ylläksen alueen infrastruktuurin kehittämiseen liittyviä hankkeita, kuten latujen ja reittien kunnossapitoon liittyviä hankkeita. (H2. 10.4.2011.) Kunnan toivotaan huomioivan enemmän paikallisten asukkaiden ja yrittäjien mielipiteitä ja näkemyksiä Ylläksen matkailun kehittämisessä (H3. 20.4.2011).

Paikalliset asukkaat suhtautuvat matkailijoihin ja matkailuun pääasiassa hyvin, sillä matkailulla on pitkät perinteet Äkäslompolossa. Matkailu on paikallisten asukkaiden pääelinkeino sekä päätyöllistäjä koko kunnassa ja melkein kaikki ovat tavalla tai toisella sidoksissa matkailuun. (H1. 9.4.2011.) Aikaisemmin Kolarin kunnassa toimi kaksi kaivosta, jotka olivat alueen päätyöllistäjiä. Näiden kaivosten lopetettua toimintansa jäi matkailu kunnan melkein ainoaksi elinkeinoksi, jossa oli kehittämismahdollisuuksia tulevaisuutta ajatellen. Aina on myös yksittäisiä ihmisiä, jotka vastustavat matkailun tuomia muutoksia ja matkailun kehittämistä. Matkailun tuomat positiiviset vaikutukset heijastuvat Ylläksen kylien lisäksi Kolarin kunnan kirkonkylään ja kunnan eteläosiin



saakka. Monet kunnan asukkaat käyvät myös hieman kauempaa Ylläksellä töissä. (H2. 10.4.2011.) Samalla kun matkailijoille kehitetään lisää palveluita saavat paikallisetkin asukkaat lisää palveluita. Ylläksen kylältä ei löydy ainoatakaan ihmistä joka ei olisi tekemisissä matkailun kanssa. Kaikki pienimmästä imeväisestä vanhempaan muoriin ovat jollakin tavalla kytköksissä matkailun kanssa. Esimerkiksi kylän kirvesmiehet saisivat tehdä linnunpönttöjä omiksi tarpeikseen, ellei matkailijoita Ylläksellä olisi. (H3. 20.4.2011.)

Ylläksen Ystävät ry:n jäsenet kokevat, että yhdistyksenä he voivat vaikuttaa Ylläksen kehittämiseen muun muassa laatimalla lausuntoja ja muulla aktiivisella toiminnalla. He seuraavat tarkkaan alueella tapahtuvia ajankohtaisia asioita ja saavat yhdistyksenä helpommin monenlaista tietoa käsiinsä. He näkevät yksittäisen ihmisen vaikutusmahdollisuuksien olevan pienemmät ja rajautuvan lähinnä lehtikirjoituksiin. Esimerkiksi Ylläksen Ystävien talven 2010 - 2011 kampanja on ollut Ylläksen alueen vapaaehtoisten latumaksujen lisääminen. Ladut ja hiihtäminen ovat Ylläksen talvimatkailun kannalta merkittävä asia ja merkittävä osa latujen kunnossapidosta tapahtuu mökin omistajien vapaaehtoisella latumaksulla. Yhdistyksen alussa Ylläksen kaavoitusasiat olivat erityisen tärkeitä ja tulevat jatkossakin olemaan, mutta lisäksi tulee Ylläksen alueelle suunniteltu kaivoshanke ajankohtaiseksi tulevaisuudessa. (H1. 9.4.2011.)

Ylläksen koetaan säilyttäneen alueen vanhan kulttuuriperinnön. Kehityksen ja rakentamisen todetaan muuttaneen aluetta osaltaan, mutta tällä hetkellä Ylläksen kylät ovat säilyttäneet ainutlaatuiset kylämiljöönsä. Tämän hetkinen rakentaminen tapahtuu pääasiassa vanhan kulttuurin ehdoilla, eikä alueelle rakenneta mitä tahansa suunnittelema-tonta. Ylläksen kulttuuritarjonnan koetaan olevan omaleimaista ja Ylläksellä järjestetään muun muassa ulkoilmaoopperoita, joita on järjestetty ja suunniteltu paikallisten asukkaiden voimin. Alueella vallitsee myös vahva yhdessä tekemisen henki, sillä paikalliset asukkaat ovat olleet alun perin rakentamassa latuverkostoa, siltoja ja matkailun vaatimia paikkoja ylipäätänsä. Paikallisten asukkaiden tavoitteena on kehittää kylää ja sen matkailua. (H1. 9.4.2011.) Matkailu koetaan osaltaan elvyttäneen alueen kulttuuriperintöä ja on esimerkiksi perustettu kotiseutumuseoita (H3. 20.4.2011). Ylläkselle on muuttanut myös paljon uusia asukkaita tai paluumuuttajia töiden tai harrastusten perässä. Äkäslompolon kylä ilman matkailua voidaan esimerkiksi nähdä olevan kuoleva kylä tai kylä,

joka eläisi pienmuotoisella keräilyllä, käsitöillä ja poronhoidolla. Tunturit olivat Äkäslompolon kylän luontainen vetovoimatekijä, joka käynnisti matkailun alueella melkein luonnostaan ja kyläläiset osasivat tarttua matkailun tarjoamiin mahdollisuuksiin. (H1. 9.4.2011.) Matkailulla on myös vaikutuksia alueen perinteiseen elinkeinotoimintaan. Ylläksen alueen muutamat poronhoitoa harjoittavat yrittäjät hyötyvät matkailusta myymällä heille suoraan poronlihaa, sekä tarjoamalla erilaisia ohjelmalveluita. Poron pitäminen ei välttämättä olisi kannattavaa ilman matkailun tuomia vaikutuksia. (H3. 20.4.2011.)

## **7.8 Ylläksen vetovoimatekijät**

Ylläksen matkailun ehdottomana vetovoimatekijänä haastatteluissa ilmeni Ylläksen seitsemän tunturia ja Pallas-Yllästunturin kansallispuisto. Ylläs ja sen ympäristö kansallispuistoinen koetaan olevan kokonaisuudessaan saavutettavissa loma-asunnolta käsin. Laaja latuverkosto on maastohiihtoystävien mielestä myös huomattava vahvuus ja vetovoimatekijä. (H1. 9.4.2011.) Ylläksen latuverkoston vahvuutena voidaan mainita sen rakenne, sillä se on kuin hämähäkinseitti, josta voi valita pitemmän ja lyhyemmän reitin kelin ja oman kunnan mukaan. Tämän lisäksi latuverkostossa on myös lukuisia latukahviloita. (H3. 20.4.2011.) Lisäksi vetovoimatekijöiksi mainittiin erilaiset tapahtumat ja toiminnan sisältö. Latuverkosto on täällä hetkellä erinomainen, rinteitä ja ravintoloita on riittävästi, joten näiden lisäksi alueelle tulisi kehittää enemmän sisältöä eli eri tyyppisiä ympäristöön soveltuvia tapahtumia ja aktiviteetteja. Ylläkselle on toivottu esimerkiksi golfia, keilahallia, kylpylää ja muita sisäliikuntaan liittyviä asioita, mutta näiden esteenä ovat lähinnä kannattavuuteen liittyvät asiat. (H2. 10.4.2011.) Ylläkselle toivotaan myös laadukasta, korkeatasoista hotellia. Tällä hetkellä Äkäslompolossa toimii kaksi samalla omistajalla olevaa hotellia, jolloin ei ole kilpailua alueen hotellitoiminnassa. (H3. 20.4.2011.)

Laskettelu on yksi Ylläksen vetovoimatekijä, joka on etenkin Ylläsjärven puolella parantunut gondoli-hissin otettua käyttöön. Toiveena olisi ollut, että gondoli-hissi olisi yltänyt myös toiselle puolelle tunturia, jolloin siitä olisi voinut kehittyä ympärivuotinen vetonaula Ylläkselle. (H3. 20.4.2011.) Ylläksen ehdottomana vetovoimatekijänä pidetään Ylläksen luontoa kokonaisuudessaan ja Pallas-Yllästunturin kansallispuisto koetaan

ennen kaikkea Ylläksen matkailun kannalta vahvuutena. Ylläksen markkinoinnissa kansallispuiston rooli on kuitenkin vielä jäänyt vähäisemmälle kuin mitä sen arvo on. Pallas-Yllästunturin kansallispuisto tarjoaa hyvät puitteet erilaisia aktiviteettejen harrastamiseen ja kansallispuistoa tulisi hyödyntää jatkossa paremmin. Kansallispuiston kehittämiseen on luotu hankkeita ja projekteja myös tällä hetkellä. (H2. 10.4.2011.)

## **7.9 Matkailun aiheuttamat muutokset Ylläksellä**

Ylläksen alueen koetaan muuttuneen viimeisen kymmenen vuoden aikana ensisijaisesti latuverkoston kehittymisen ja parantumisen suhteen. Negatiivisena puutteena haastatte- luissa ilmeni suunnitelmallisen kehittämisen etenemisen puute. Ylläksen alueellakin on monia projekteja, joista osa jää keskeneräisiksi ja toteuttamatta. Se mihin tulisi haastateltavien mielestä tulevaisuudessa kiinnittää huomiota, on, että kerralla ei rakennettaisi niin paljoa, vaan seuraavankin sukupolven tulisi voida olla mukana päättämässä, mitä Ylläkselle rakennetaan. Jos kerralla rakennetaan liikaa ja sitten todetaan, että se ei ollutkaan hyvä, niin tällöin asiaa ei voida enää korjata. Tulisi korostaa pienimuotoista rakentamista ja vasta olemassa olevan kapasiteetin täytyttyä voitaisiin miettiä seuraavaa ratkaisua. (H1. 9.4.2011.)

Ylläksen alueella tapahtunutta positiivista kehitystä on retkeilypolkujen parantuminen ja niiden määrän lisääntyminen sekä kesäreittien kunnostaminen. Alueelle on muun muassa kehitettyä luonto- ja retkeilypolkuja, joissa voi saada luontotietoa reittien varrella olevien opastaulujen ja -kylttien muodossa. Polkujen, polkujen opasteiden ja tietokyltti- en koetaan olevan todella laadukkaita Ylläksellä. (H1. 9.4.2011.) Matkailun tuomana positiivisena vaikutuksena nähdään, että alueelle tulee matkailun myötä enemmän yri- tyksiä ja palvelut paranevat niin matkailijalle kuin paikalliselle asukkaalle yhtä lailla. Il- man matkailu alueelle ei olisi tullut esimerkiksi nykyisen tasoisia lääkäripalveluita, ap- teekkia eikä viinakauppaa. (H3. 20.4.2011.)

Ylläksen herkkää tunturiluontoa kuluttaa matkailijoiden poikkeaminen pois merkityiltä reiteiltä. Toisaalta haastateltavat toteavat, ettei maaston kuluminen ole kuitenkaan ihmi- sen luonnossa liikkumisen johdosta merkittävää. Pienenä ongelmana on ollut pieni- muotoista roskaamista, mutta se saatiin kuriin nopeasti. Tällä hetkellä Ylläksellä on

kannustettu roskattomaan retkeilyyn kehottamalla retkeilijöitä roskien mukana pois kantamiseen. Moottorikelkat olivat myös yhtenä ongelmakohtana, mutta ne saatiin kulkemaan omilla reiteillään, sillä muun muassa poliisit sakottivat moottorikelkkailijoita luvottomilla reiteillä kulkemisesta. Haastateltavat eivät kuitenkaan koe matkailusta olevan merkittävää haittaa sen luontaisen lisäksi, joka syntyy matkailijan luonnossa liikkumisesta. (H1, O. 9.4.2011.)

Kansallispuistossa kasvavat kävijämäärät vaikuttavat luontoon lähinnä reittien kuluminena etenkin lähireiteillä. Toisaalta huomattava osa reiteistä on katettu pitkospuilla, jolloin maaston kuluminen on vähäisempää kesäaikana. Muita kasvavan matkailun kansallispuistoon tuomia vaikutuksia ovat maaston muuttuminen sekä vieraslajien leviäminen. Laavujen ympäristö ja luontokeskus Kellokkaan lähialueet eivät ole luonnontilaisena, sillä retkeilijät liikkuvat alueilla jatkuvasti. Retkeily ja liikkuminen ohjataan kansallispuiston virkistysvyöhykkeelle, jossa kaikki reitit sijaitsevat. Suurin osa retkeilijöistä saadaan ohjattua oikeille reiteille ja vain pieni osa kulkee reittien ulkopuolella. Muita kasvavan matkailun tuomia ongelmakohtia kansallispuistossa ovat suosituilla aluilla jäteongelmat, koska moni retkeilijä käyttää samoja käymälöitä. Ongelmaan ei ole vielä keksitty ratkaisua ja kysymyksenä on, että tulisiko nämä käymälät poistaa alueelta kokonaan. Kansallispuiston alueella ei ole moottorikelkkailu reittejä eikä koiravaljakkoja vaan siellä kuljetaan pelkästään lihasvoimalla. Latureitistön kunnossapito tapahtuu ainoastaan koneellisesti. Kaiken kaikkiaan kasvavan matkailun tuomien vaikutusten koetaan olevan hallinnassa. (H4. 26.4.2011.)

## **7.10 Kestävää matkailua edistävät toimenpiteet Ylläksellä**

Ylläksen matkailukeskuksen kehittämisen suhteen astateltavat toivovat maltillista matkailun kehittämistä tulevaisuudessa. Matkailurakentamisessa tulisi huomioida alkuperäinen kulttuuri ja poimia sieltä omaperäisiä ja ainutlaatuisia asioita rikastuttamaan Ylläksen rakennusperinnettä. Merkittävänä osana kehittämistä on Pallas-Yllästunturin kansallispuiston reitistöjen kehittäminen sekä reitistöjen välillä sijaitsevien varaus- ja autiotupien määrän lisääminen puuttuviin alueisiin. Pienet investoinnit eivät lisää merkittävästi matkailijamääriä vaan palvelevat heitä, jotka haluavat kokea erämaista luontoa kansallispuiston siimeksessä. Ylläksen kestävää matkailua edistävinä toimenpiteinä

haastatteluissa ilmeni viitoitetut, suunnitellut sekä kunnostetut reittiverkostot. Tärkeää on myös korostaa matkailijaa liikkumaan näillä merkatuilla reiteillä sekä se, että heille jaetaan tietoa ympäröivästä luonnosta ja ympäristöstä esimerkiksi näiden reitin varrella sijaitsevien tietotaulujen kautta. Talvimatkailun kohdalla kestävän matkailun mukaisena toimenpiteenä ehdotetaan esimerkiksi opastettujen pitkien hiihtoretkien ja kävelyretkien kehittämistä. (H1. 9.4.2011.)

Kestävää matkailua edistävinä toimenpiteinä haastatteluissa ilmeni ennen kaikkea ympäristöön liittyvät asiat. Toivomuksena olisi esimerkiksi saada kokonaisvaltainen ympäristöön liittyvä hanke, jossa hoidettaisiin alueen ympäristöä etenkin kesäaikaan järkevämpään kuntoon. Toisena kestävään kehitykseen liittyvinä asioina mainitaan jätehuoltoon liittyvät kysymykset ja kehittämistoimenpiteet. Ensisijaisena tavoitteena tulisi olla jätteiden tuottamisen vähentäminen. Tämä lisäksi jätteen keräily tulisi hoitaa hyvin ja mahdollisesti hyödyntää kerättyä jätettä. Biojätettä voisi esimerkiksi hyödyntää kaasuvoimalan rakentamisessa. Ylläksellä on kerätty biojätettä ravintoloilta talteen, mutta siihen pitäisi saada kestävä ratkaisu aikaiseksi, jotta sitä voisi hyödyntää esimerkiksi energiatuotannossa. Kolarin kunnassa ei muuten kerätä biojätettä erikseen. Yhtenä ongelma-kohtana on kartongin ja muovijätteen keräilyn puuttuminen. Näille jätteille ei ole löytynyt jatkokuljetusta, sillä niiden määrän koetaan olevan melko vähäinen ja kukaan ei ole ollut niiden jatkokuljettamisen hoitamisesta kiinnostunut. (H2. 10.4.2011.)

Näiden edellä mainittujen asioiden lisäksi haastatteluissa korostetaan liikenteeseen ja liikkumiseen liittyviä asioita. Ylläksellä tulisi rakentaa palvelut niin, että oman auton käyttäminen vähenisi ja sen sijaan voitaisiin liikkua enemmän kävellen, pyöräillen tai hiihtäen. Ylläkselle tulisi kehittää kattavampi polkuverkosto helpottamaan liikkumista ja autoilun vähentämiseksi. Matkailijoita tulisi kehottaa käyttämään enemmän alueen linja-autoja, kuten esimerkiksi laskettelurinteisiin kulkevia Ski-bussiyhteyksiä. Ylläksellä tulisi myös kehittää aluelämpöasioihin liittyviä kestäviä ratkaisuja, kuten bioenergiaa, hakkeella lämmittämistä sen sijaan, että lämmitettäisiin öljyllä ja sähköllä. Ylläksen ongelma-kohtana on, että asutukset sijaitsevat hyvin hajallaan, joten on hankala kehittää aluekohtaista lämmitystä. Suurin osa Ylläksen asunnoista lämmitetään edelleen sähköllä. (H2. 10.4.2011.)

Kestävää matkailua edistävänä toimenpiteenä Ylläksellä toteutetaan roskattoman retkeilyn –projektia Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa. Tästä johtuen kansallispuistosta on tuotu kaikki roskasäiliöt pois, jolloin retkeilijöiden tulee kantaa roskat mukanaan pois kansallispuistosta. Ei ole järkevää, että retkeilijät kantavat roskaa kansallispuistoon ja toiset puolestaan kuljettavat roskat sieltä koneilla pois. (H3. 20.4.2011.) Tämän lisäksi haastateltavat toivoisivat Ylläkselle paljon enemmän lumikenkä- ja talvikävelyreittejä, joille on kysyntää ja jotka ovat myös helppo tehdä ja toteuttaa. Lumikenkäreitti kävellessään useamman ihmisen voimin luontoon lumikengillä ja samalla merkataan reitti nauhalla. Kevään tullen sama reitti kävellään uudelleen ja kerätään nauhat luonnosta pois. Seuraavana talvena sama tehdään uudelleen eikä tarvitse edes oksia katkoa reitiltä, sillä kävelijä väistää oksat pujottelemalla puiden väleistä. (H3. 20.4.2011.)

1980-luvulla Lapin kohdalla puhuttiin usein yöttömästä yöstä, mutta sen jälkeen siitä lakattiin puhumasta. Nykyisin puhutaan lähinnä revontulista, jotka ovat muotia ja niitä tullaan katsomaan myös kauempaa. Haastatteluissa ilmeni, että olisi taas aika puhua yöttömästä yöstä, sillä tämän avulla voidaan saada lisää kesämatkailijoita. Ylläksen matkailun kehittämisessä toivotaan panostamista etenkin perhekeskeisyyden lisäämiseen. Ylläksen kylille voitaisiin talvella tehdä esimerkiksi pulkkamäkiä lapsille, joita ei tällä hetkellä juurikaan ole. Hyvin pienillä investoinneilla saataisiin paljon hyvää aikaa. Tämän lisäksi tulisi myös kehittää myös aikasemmin tekstissä mainittua Ylläksen markkinointia. Levillä markkinointiin käytetään 3,5 miljoonaa euroa ja Ylläksellä matkailuyhdistyksen toimintaan kokonaisuudessaan käytetään 700 000 euroa. Tästä summasta vähennetään reittien kunnossapidot ja työntekijöiden palkat, jolloin Ylläksen markkinointiin jää vajaat 100 000 euroa. Kehitysehdotuksena ilmeni, että markkinointi tulisi ulkoistaa erilliselle yritykselle, kuten se on ulkoistettu myös muiden matkailukeskusten kohdalla. (H3. 20.4.2011.)

Ylläksellä on kestävän matkailun kehittämisen osalta perusasiat kunnossa. Suurimmat kestäväan kehitykseen liittyvät investoinnit on jo tehty, kuten esimerkiksi jätehuollon kehittämisen osalta. Jätteen kierrätys ja lajittelu tulisi kuitenkin vielä viedä osaksi kaikkien Ylläksellä toimivien yritysten arkea. Tämän lisäksi tulisi erityisesti kiinnittää huomiota miltä Ylläksen ympäristö ja kylät näyttävät matkailijan näkökulmasta. Rakennusten tulisi olla hyvässä kunnossa ja tien varsien tulisi olla siistit ja roskattomat. Kestävän

matkailun kehittäminen lähtee henkilöistä, jotka ovat innokkaita viemään tärkeitä asioita eteenpäin ja näyttävät toiminnallaan esimerkkiä muille. Esimerkiksi pohjoiseen joltavan rautatien sähköistämistä tulisi ajaa voimakkaammin ja toivomuksena olisi junaradan jatkaminen Leville asti. (H4. 26.4.2011.)

Pallas-Yllästunturin matkailua seurataan kävijätutkimuksella, joka tehdään viiden vuoden välein. Tämän lisäksi kansallispuistossa tehdään maaston kulumistutkimuksia, joissa käytetään apuna erilaisia mittareita, kuten asiakastytyväisyyttä. Seurannan lisäksi tehdään kansallispuistoa koskevia kehittämissuunnitelmia, joista esimerkkinä luontokeskusten toimintaa koskeva kehittämissuunnitelma. Näiden toimien lisäksi kehitetään ja toteutetaan kansallispuiston palveluiden ja rakenteiden kehittämistä koskevia hankkeita. Valtion budjetista tulevat kansallispuiston ylläpito rahat eivät usein riitä uuden rakentamiseen tai vanhan korjaamiseen, jolloin on ensisijaisen tärkeää kehittää kansallispuiston toimintaa hankkeiden kautta. Kansallispuiston toiminnan kannalta on hyvin tärkeää tehdä yhteistyötä kunnan, kyläyhdistysten, matkailuyhdistyksen ja muiden tahojen kanssa, jotta voidaan ylläpitää rakenteita, joita sijaitsee myös kansallispuiston rajojen ulkopuolella. Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa tehdään Metsähallituksen toimesta ympäristöauditointeja, eli ulkopuoliselta taholta katsotaan onko asiat kunnossa. Esimerkiksi Luontokeskus Kellokkaassa on tehty energiakatselmus. Tämän lisäksi Metsähallituksessa seurataan muun muassa jätteen määrää, puunkulutusta sekä matkailijamääriä eri reiteillä. (H4. 26.4.2011.)

Kansallispuiston kestävä matkailua edistävänä toimenpiteenä mainitaan, että reitistö ja opasteet uusitaan vuosittain. Tällä hetkellä kansallispuistossa on menossa kylästä kylään -matkailuhanke. Hankkeen tarkoituksena on, että retkeilijät ainoastaan kulkevat Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa, mutta yöpymiset tapahtuisivat kansallispuiston ympärillä sijaitsevilla kylillä ja majoituspaikoissa. Tällöin ei ole tarvetta rakentaa kansallispuiston sisälle yöpymispaikkoja vaan retkeilijät hyödyntäisivät jo olemassa olevia majoituspaikkoja. Kylästä kylään -matkailu tukee paikallisia pieniä majoitusyrityksiä. Osa retkeilijöistä kuitenkin haluaa kokea erämaista luontoa ja majoittua luonnon keskellä ja heitä varten voisi esimerkiksi olla yöpymiseen tarkoitettu erämaamökki kansallispuiston laidalla. Pallas-Yllästunturin kansallispuiston eteläosissa ei ole autio- tai varaustupaverkostoa niin kuin on puiston pohjoisosissa. Hankkeeseen liittyen tulisi uusia

kansallispuiston opasteet, kylien väliset reitit sekä kehittää online-varausjärjestelmä, jolla saadaan matkailijan tietoisuuteen mahdolliset majoitusvaihtoehdot. Tämän lisäksi tulisi kehittää muita kansallispuiston palveluita, kuten esimerkiksi kansallispuistossa oleva ohjeistus tulisi kääntää myös useammalle kielelle. Tällä hetkellä kansallispuiston sisällä oleva ohjeistus on lähinnä suomen kielellä ja ulkomaalaisten matkailijamäärien kasvaessa tulisi myös ohjeistus kääntää useammalle kielelle. (H4. 26.4.2011.) Alla olevaan taulukkoon 2 on koottu haastatteluissa ilmenneitä kestävän matkailun kehittämisen toimenpide-ehdotuksia.



Taulukko 2. Yhteenveto Ylläksen matkailun kehittämisehdotuksista (H1. 9.4.2011, H2. 10.4.2011, H3. 20.4.2011, H4 26.4.2011).

<b>Yhteenveto Ylläksen matkailun kehittämisehdotuksista</b>	
<b>Kehittämisen kohteet</b>	<b>Toimenpiteet</b>
Kesämatkailun ja ympärivuotisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- maastopyöräilyreittien kehittäminen</li> <li>- luontokoulut, leirikoulut</li> <li>- opastekyltit tien laitaan</li> <li>- opaspalveluiden kehittäminen</li> </ul>
Kansallispuiston kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- viitoitetut ja kunnostetut reitit</li> <li>- ympäristötietouden lisääminen</li> </ul>
Jätteiden keräys	<ul style="list-style-type: none"> <li>- biojätteen ja kartongin keräys ja jatko-hyödyntäminen esim. energiatuotannossa</li> </ul>
Kyläympäristön siistiminen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vanhojen rakennusten kunnostaminen</li> <li>- tien varsien siistiminen</li> </ul>
Keskustarakenteen ja palveluiden tiivistäminen autoilun vähentämiseksi	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sisäisten liikenneyhteyksien kehittäminen</li> <li>- kannustaminen yhteiskuljetukseen</li> <li>- polkuverkoston kehittäminen</li> </ul>
Muut ehdotukset	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lumikenkä- ja talvikävelyreittien kehittäminen</li> <li>- markkinoinnin tehostaminen</li> </ul>

### **7.11 Ylläksen matkailun kehittämisen haasteet**

Haastatteluissa manittiin Ylläksen matkailun kehittämisen haasteeksi, että matkailu on ylipäättänsä herkästi haavoittuva toimiala. Matkailuun vaikuttavat muun muassa lakot ja muut yhteiskunnalliset tilanteet sekä ympäristölliset muutokset, kuten ilmastoon liittyvät muutokset ja tulivuorenpurkaukukset sekä tuhkapilvet. Tavoitteena tulisi olla ulkomaalaisten matkailijoiden saaminen eri puolilta maailmaa, jotta ei oltaisi liian riippuvai-

sia yhdestä matkailijaryhmästä ja heidän matkailijamääristä. Tämän lisäksi haasteena ja tavoitteena on päästöttömän energian kehittäminen. Tavoitteena tulisi olla rataverkoston kehittäminen Pohjois-Suomessa ja junalla matkustavien matkailijoiden määrään lisääminen, sillä se on ympäristön kannalta parempi vaihtoehto kuin ilmasteitse matkustaminen. Matkailun haasteellisuutta lisää myös paikallinen sääkysymys, kuten esimerkiksi tuleeko Ylläkselle riittävästi lunta tai onko kovat pakkassääät. (H2. 10.4.2011.)

Matkailun kehittämisen haasteena koetaan olevan paikallisten pienyrityksien ja muualta tulleiden liikemiesten näkökulmien ja matkailun kehittämiseen liittyvien tavoitteiden yhteensovittaminen. Paikallisilla yrittäjillä, jotka ovat yrityksensä omille maille perustaneet, on todennäköisesti huomattavasti erilaisempi näkemys asioista kuin yrittäjällä, joka saapuu Ylläkselle liikemielessä. Paikalliset yrittäjät ajattelevat toimintaansa toimeentulon tarjoajana, josta vanhemmat ovat saaneet toimeentulon ja josta he toivovat myös lapsiansa saavan toimeentulonsa. Näin ollen tavoitteena ei ole yltiöpäinen kasvun hakeminen ja nämä paikalliset yrittäjät mahdollisesti ajattelevat liiketoimintaansa enemmän kestäväällä tavalla. Näitä ajatuksia voi olla hankala yhdistää voittoa ja kasvua tavoittelevan suuremman yrityksen kanssa. Tämä tilanne luo yrittäjien keskuuteen jännitteitä. Näin ollen olisi tärkeää yhdistää ajatukset ja saada yhtäläinen näkemys alueen kehittämisestä, sillä matkailu on toimialana sellainen, että matkailija muodostaa mielikuvan alueesta perustuen kaikkeen saamaansa palveluun. Alueen imagon kannalta on erittäin tärkeää matkailuyrittäjien toimiva yhteistyö, sillä kaikki toimijat ovat riippuvaisia toisistaan. Kestävän matkailun kehittämisen kannalta korostuu, että kaikkien toimijoiden tulisi sitoutua kestävä kehityksen suuntaiseen kehittämiseen. (H2. 10.4.2011.)

Haastatteluissa ilmeni Ylläksen kehityksen ongelmakohtaksi infrastruktuurin jääminen jälkeen alueen muusta kehityksestä. Uudet loma-asuntoalueet rakennetaan hyvin valmiiksi ja sinne saadaan tiet, valot ja muut tärkeät infrastruktuuriin liittyvät asiat kuntoon, mutta keskustan alueet jäävät kehittämisessä osittain sivusialle. Ongelmana ovat yleiset alueet, joista saattavat puuttua katuvalot ja liikennejärjestelyissä on myös paikoin puutteita ja parantamisen varaa turvallisuuden ja sujuvuuden takaamiseksi ruuhkaisimpana sesonkiaikana. (H1. 9.4.2011.)

## 8 Johtopäätökset ja kehitysideat

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää kestävän matkailun merkitystä, tavoitteita ja toimenpiteitä Ylläksen matkailukeskuksessa. Tutkimuksen pohjana käytettiin kestävän matkailun teoriaa, jossa huomioidaan kestävyuden kolme ulottuvuutta; ekologinen, taloudellinen ja sosiokulttuurinen ulottuvuus. Tutkimus osoitti, että haastateltavilla ilmeni melko samanlaisia ajatuksia Ylläksen matkailun tämän hetkisestä tilanteesta ja kehittämisen tavoitteista ja toimenpiteistä. Haastatteluissa korostui etenkin kestävän kehityksen ekologinen ulottuvuus. Seuraavissa kappaleissa esittelen keskeisimmät tutkimuksessa esille tulleet Ylläksen kestävän matkailun kehittämiseen liittyvät asiat.

Ylläksellä koetaan olevan loistavat lähtökohdat kestävän matkailun kehittämiseksi, sillä matkailun tuomat negatiiviset vaikutukset alueelle ovat vähäiset. Paikalliset asukkaat suhtautuvat matkailuun ja matkailijoihin pääasiassa positiivisesti, sillä matkailulla on pitkät perinteet ja se on kunnan päätyöllistäjä Ylläksellä. Järviluoma (1993) esittää matkailun kehittämisen perusteeksi syrjäisimmillä seuduilla matkailun tuomat työllisyysvaikutukset. Haastatteluissa korostui matkailun merkitys ja sen tuomat positiiviset hyödyt Ylläksen alueelle, etenkin matkailun työllisyysvaikutus Kolarin kunnalle on huomattava. Matkailu on tuonut Äkäslompolon ja Ylläsjärven kyliin paljon uusia palveluita, kuten lääkäripalvelut, apteekki ja paremmat ostosmahdollisuudet, joista paikalliset asukkaat hyötyvät yhtä lailla matkailijoiden kanssa. Tutkimuksessa ilmeni, että matkailua tulisi kehittää ennen kaikkea maltillisesti ja huomioiden matkailurakentamisessa alkuperäinen ympäristö, maisema ja kulttuuri. Yllästä ei koeta ruuhkaisena matkailukeskuksena vaan etenkin kesämatkailijamääriin kaivataan kasvua. Matkailijamäärien maltillisen kasvun lisäksi tulisi kasvattaa matkailijoiden viipymää ja kehittää matkailua ympärivuotiseksi. Tutkimuksessa toivottiin useampien matkailuyrittäjien olevan auki myös kesäaikaan, jotta kesämatkailijoille saadaan heidän tarvitsemiaan palveluita.

Ylläksen matkailun kehittämisen tulisi perustua Ylläksen vetovoimatekijään eli tunturiluontoon. Tutkimuksessa esitettiin luontomatkailemisen suosiota lisäävänä tekijänä luontopastuksen sekä opastettujen luontoretkien kehittämisen ja tarjonnan lisäämisen. Tutkimuksessa esille tulleet Ylläksen vetovoimatekijät ovat Ylläksen seitsemän tunturia, Pallas-Yllästunturin kansallispuisto, hyvät laskettelurinteet ja laaja latuverkosto. Pallas-

Yllästunturin kansallispuisto koetaan Ylläksen matkailun kannalta huomattavana vahvuutena, jota tulisi hyödyntää jatkossa paljon enemmän. Borg (1997) luettelee matkailun tuomiksi kielteisiksi vaikutuksiksi ruuhkaisuuden, roskaantumisen, maaston kuluminen ja ristiriidat paikallisen väestön ja matkailijoiden kesken. Haastateltavat totesivat matkailun tuomien kielteisten vaikutusten olevan Ylläksellä vähäiset. Matkailun tuomina kielteisinä vaikutuksina haastateltavat mainitsivat lähinnä maaston kulumisen ihmisen luonnossa liikkumisen johdosta sekä mahdollinen roskaaminen reittien varrella ja laavujen läheisyydessä.

Ylläksellä tulisi tiivistää palveluita ja keskustaa ja edistää autotonta liikkumista. Ylläkselle tulisi kehittää kattavampi polkuverkosto, jotta voitaisiin liikkua auton käytön sijaan kävellen, hiihtäen tai pyöräillen. Tärkeää olisi myös kehittää Ylläksen matkailukeskuksen sisäisiä linja-autoyhteyksiä ja kannustaa matkailijoita käyttämään yhteistä linja-autokuljetusta. Jokimäki & Kaisanlahti-Jokimäki (2007) mainitsevat järkevä ja suunnitelmallisen maankäytön sekä kaavoittamisen merkittävänä osana matkailukeskuksen kestävä kehityksen suunnittelua. Haastateltavat korostivat myös kaavoittamisen ja matkailurakentamisen olevan keskeisessä osassa Ylläksen kestävä kehittäminen suunnittelussa. Ylläksellä rakentamisen säätely on kuitenkin tiukkaa. Matkailurakentamisen ei koeta muuttaneen alkuperäistä kylämiljöötä merkittävästi, vaan Ylläksen kaksi kylää ovat säilyttäneet alkuperäisen ilmeensä hyvin. Tärkeänä pidetään olemassa olevien rakennusten kunnossa pitoa ja uudistamista. Kylämaiseman tulisi olla siisti ja keskeisillä paikoilla sijaitsevien rakennusten tulisi olla hyvässä kunnossa. Ylläksen rakentamisen toivotaan pysyvän maltillisena ja alkuperäisen rakennuskulttuurin huomioivana eikä Ylläkselle toivota muodostuvan liian kaupunkimaista keskustaa ja rakennettavan korkeita maisemaan sopimattomia kerrostaloja.

Tutkimuksessa esille tulleita kestävä matkailua edistäviä toimenpiteitä ovat muun muassa viitoitetut ja kunnostetut reitit sekä ympäristötietouden lisääminen opasteiden avulla. Ylläkselle toivotaan myös biojätteen ja kartongin keräyksen organisointia ja jatkohyödyntämistä. Ylläksen matkailun kannalta kestävämpänä matkustusmuotona nähdään junaliikenne, jonka toimintaa tulisi kehittää sähköistämällä pohjoiseen menevä rautatie. Ylläksellä tulisi kunnostaa ympäristöä etenkin kesäaikaan parempaan kuntoon, sillä lumen sulaessa näkyviin paljastuu ympäristöön sopimattomia asioita. Kestävä

kehityksen periaatteiden mukaisen Ylläksen matkailun kehittämisen koetaan olevan myös Ylläksen alueen imagon kannalta merkittävää.

Tutkimuksessa esille tulleiden tulosten ja teorian pohjalta voidaan todeta Ylläksen matkailukeskuksen kehityksen olleen tähän mennessä suuteellisen maltillisesti kasvavaa. Ylläksen matkailijamäärät ovat kasvaneet koko ajan, mutta matkailun negatiiviset vaikutukset matkailuympäristöön ovat pysyneet vähäisenä. Matkailun merkitys Ylläksen alueelle on suuri, joten matkailua tulisi kehittää ennen kaikkea kestäväälle pohjalle. Tulevien sukupolvien tulisi voida yhtälailla nauttia Ylläksen alueen upeasta luonnosta ja ainutlaatuisesta kulttuurista. Kestävän matkailun kehittämisen lähtökohtana on asettaa tavoitteet ja määritellä tehtävät toimenpiteet sekä niiden säännöllinen seuranta. Ylläksellä tulisi löytää oikeat henkilöt ja yritykset, jotka näyttävät omalla kestäväällä kehityksellä mukaisella toiminnallaan esimerkkiä muille Ylläksen matkailun parissa toimiville tahoille. Kestävän kehitykseen sitoutunut matkailukeskus tarvitsee kaikkien osapuolten sitoutumista kestävään kehityksen suuntaiseen matkailukehitykseen.

Haastatteluissa korostui matkailuyrittäjien yhteistyön, yhteisen näkemyksen ja sitoutumisen merkitys kestävään kehityksen mukaisen suunnitelmallisen matkailukehityksen kannalta. Borg (1997) korosti myös, ettei kestävyys tarkoita pelkästään yksittäisiä parannuksia vaan ennen kaikkea uudenlaista asennoitumista toimintaan. Toisaalta haastateltavat kokevat myös, että pienilläkin teoilla ja parannuksilla saadaan aikaseksi paljon hyvää Ylläksen matkailukeskuksen tulevaisuutta ajattellen.

## Lähteet

Borg P. 1997. Kestävä matkailu. Kestävän matkailun julkaisuja 1. Matkailun osaamiskeskus ja Matkailualan verkkoyliopisto, Joensuun yliopisto, Savonlinna. Mynäprint Oy. Mynämäki 1997.

Hemmi J. 2005. Matkailu, ympäristö, luonto. Osa1. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä 2005.

Holden A. 2008. Environment and Tourism. Routledge 2008. Second Edition.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Kariston Kirjapaino Oy. Hämeenlinna 2009.

Imatran Seudun Kehitysyhtiö Oy. Matkailun Ohjelmapalvelujen Raportti 1. Moottorikelkkailu kaupallisena ohjelmapalvelutuotteena. Luettavissa:

<http://www.kehy.fi/filebank/227-KKmoottorikelkkailu.pdf>. Luettu:20.3.2011.

Jokimäki, J. & Kaisanlahti-Jokimäki, M. 2007. Matkailualueiden kestävyysindikaattorit. Arktisen keskuksen tiedotteita 52. Lapin Yliopisto. Painatuskeskus Finland, Rovaniemi 2007.

Järviluoma, J. 1993. Paikallisväestön asennoituminen matkailuun ja sen seurannaisvaikutuksiin- esimerkkinä Kolarin kunta. Oulun yliopisto. Pohjois-Suomen tutkimuslaitos. Monistus- ja Kuvakeskus. Oulu 1993.

Järvinen, J. Kettunen, J. Meristö, T. & Nieminen, N. 2004. Kala- ja riistaraportteja nro 298. Porotalouden tulevaisuus. ”Keitä olemme ja mitä meille kuuluu?”. Helsinki 2004. Luettavissa: <http://www.rktl.fi/www/uploads/pdf/raportti298.pdf>. Luettu: 20.3.2011.

Kalmari, H. & Kelola, K. 2009. Vastuullisen matkailijan käsikirja. Otavan Kirjapaino Oy. Keuruu 2009.

Kangas, K. 2005. Matkailun ekologiset vaikutukset Pohjois- Suomessa, 2005. Tutkimuksia 2/2005. Rakennerahastot. Kuusamon kaupunki. Naturpolis

Kolarin kunta. Kolarin kunnan elinkeinostrategia. Luettavissa:

[http://www.kolari.fi/web/files/kolarin\\_kunnan\\_elinkeinostrategia\\_2004\\_2010.pdf](http://www.kolari.fi/web/files/kolarin_kunnan_elinkeinostrategia_2004_2010.pdf).

Luettu: 20.12.2010.

Kuusamo koulutus- ja kehittämispalvelut. Kuusamo 2005.

[http://edu.kuusamo.fi/oamk/matke/luonto\\_matkailu\\_aluekehitys.pdf](http://edu.kuusamo.fi/oamk/matke/luonto_matkailu_aluekehitys.pdf). Luettu

20.1.2011.

Kestävä matkailualue MATKA 2010. Teknillinen korkeakoulu. Luettavissa:

<http://matka.tkk.fi/fi/>. Luettu:26.10.2010.

Kyöstilä, M. Erkkonen, J. Sulkava, P. & Lohiniva, S. 2010. Pallas - Yllästunturin kansallispuiston luontomatkasuunnitelma. Metsähallitus 2010. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja C 85. Luettavissa:

<http://julkaisut.metsa.fi/julkaisut/pdf/luo/c85.pdf>. Luettu 22.1.2010.

Lapin markkinointi Oy 2010. Ylläs on Ykkönen. Luettavissa:

[http://www.laplandfinland.com/Suomeksi/Matkan\\_suunnittelu/Matkailualueet/Yllas.iw3](http://www.laplandfinland.com/Suomeksi/Matkan_suunnittelu/Matkailualueet/Yllas.iw3).

Luettu 26.10.2010

Lapin liitto 2010a. Lapin liitto 2010. Lappi Elämänvoimaa. Matkailustrategia 2011 – 2014. Luonnos. Luettavissa:

[http://www.lapinliitto.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=90644&name=DLFE-6930.pdf](http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=90644&name=DLFE-6930.pdf). Luettu:16.2.2011.

Lapin liitto 2010b. Matkailutilastot 2010. Matkailutilastoja alueittain 2006 - syyskuu 2010. Ylläs. Tilastokeskuksen matkailutilastot -palvelu. Luettavissa:

[http://www.lapinliitto.fi/julkaisut\\_ja\\_tilastot/matkailu](http://www.lapinliitto.fi/julkaisut_ja_tilastot/matkailu). Luettu:15.11.20

Lapin liitto 2003. Lapin Matkailustrategia 2003 – 2006. Julkaisu 10. Sarja A. Luettavissa:

[http://www.lapinliitto.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=21330&name=DLFE-679.pdf](http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=21330&name=DLFE-679.pdf). Luettu: 10.11.2010.

Lapin liitto 2008. Tilastokeskus/tilastotietokanta ”Elinkeinorakenne ja Työssäkäynti”. Työpaikat Lapin seutukunnissa kunnittain 31.12.2008. Luettavissa:

<http://www.lapinliitto.fi/194>. Luettu:20.12.2011.

Lapin TE-keskus 2008. Alueelliset talousnäkymät syksy 2008. Alueelliset talousnäkymät 2/2008. Elokuu 2008. Nieminen, J. TEM:n ja TE-keskusten julkaisu. Luettavissa:

[http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/536/Lapin\\_TE-keskus.pdf](http://www.temtoimialapalvelu.fi/files/536/Lapin_TE-keskus.pdf). Luettu: 22.11.2010.

Luontoon.fi 2010a. Pallas-Yllästunturin kansallispuisto. Metsähallitus. Luettavissa:

<http://www.luontoon.fi/page.asp?Section=4440>. Luettu:16.11.2010.

Luontoon.fi 2010b. Luontomatka- ja reitistösuunnitelma teko alkanut Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa. Metsähallitus. Luettavissa:

<http://www.luontoon.fi/news.asp?Section=1603&Item=15262>. Luettu:18.11.2010.

Metla News 2009. Laskettelurinteiden rakentamisen ja hoidon ekologiset vaikutukset.

Metsäntutkimuslaitos. Luettavissa: <http://www.metla.fi/uutiskirje/hyv/2009-04/uutinen-3.html>. Luettu: 22.11.2010.

Metsähallitus 2011. Pallas-Yllästunturin kulkuyhteydet ja kartat. Luettavissa:

<http://www.luontoon.fi/page.asp?Section=5930>. Luettu: 24.1.2011.

Metsähallitus 2010. Kestävä kehitys. Luettavissa:

<http://www.metsa.fi/sivustot/metsa/fi/Hankkeet/Rakennerahastohankkeet/Elimyssa-loltaVienansalolle/Kestavakehitys/Sivut/Kestavakehitys.aspx> . Luettu: 28.10.2010



Metsähallitus lehdistötiedote 2010. Pallas-Yllästunturin kansallispuisto on yhä Suomen suosituin. Cision Wire 2010. Luettavissa:

<http://www.cisionwire.fi/metsahallitus/pallas-yllastunturin-kansallispuisto-on-yha-suomen-suosituin>. Luettu: 16.11.2010.

NordicMarketing GmbH 2007. Ylläs II Kehittämissuunnitelma vuoteen 2020. Luonnos. Päivitys elokuu 2007. Luettavissa:

[http://projektit.maajavesi.fi/yllas/raportit/Kokonaiskehitt%C3%A4misohjelma/Liite4\\_yll%C3%A4sII.pdf](http://projektit.maajavesi.fi/yllas/raportit/Kokonaiskehitt%C3%A4misohjelma/Liite4_yll%C3%A4sII.pdf). Luettu: 17.11.2010.

Rátz, T. & Puczko, L. 2002. The Impacts of Tourism. An Introduction. OffsetKolmio Oy. Hämeenlinna.

Sulkava, P. Norokorpi, Y (toim.) 2007. Luontomatkailun vaikutukset kasvillisuuteen ja maaston kulumiseen Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja Sarja A 166. Metsähallitus 2007. Luettavissa:

<http://julkaisut.metsa.fi/julkaisut/pdf/luo/a166.pdf>. Luettu: 18.11.2010.

Uusitalo, M, Sarala, P & Tuulentie, S (toim.). 2006. Elävä matkailumaisema – Ounasselän tunturiseudun sekä Ylläksen ja Levin maisemaselvitys. Metlan työraportteja 33. Luettavissa: <http://www.metla.fi/julkaisut/workingpapers/2006/mwp033-06.pdf>. Luettu: 20.3.2011.

Ylläksen matkailuyhdistys 2010a. Yhteydet Ylläkselle. Luettavissa:

<http://www.yllas.fi/?deptid=16778>. Luettu: 17.11.2010.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010b. Ylläksen matkailuyhdistys. Luettavissa

<http://www.yllas.fi/?deptid=16852>. Luettu: 17.11.2010.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010c. Majoitusvaraamot. Luettavissa:

<http://www.yllas.fi/?deptid=16800>. Luettu: 18.11.2010.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010d. Ylläksen loistavat latureitit. Luettavissa:  
<http://www.yllas.fi/?deptid=8989>. Luettu: 18.11.2010.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010e. Ylläksen ylivoimaiset rinteet. Luettavissa:  
<http://www.yllas.fi/?deptid=8988>. Luettu: 18.11.2010.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010f. Historia. Luettavissa: <http://www.yllas.fi/historia>.  
Luettu: 24.1.2011.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2010g. Ylläksen latukartta. Luettavissa:  
<http://www.yllas.fi/?DeptID=24153>. Luettu:18.11.2010.

Ylläksen matkailuyhdistys ry 2011. Kierrätyspisteet. Luettavissa:  
<http://www.yllas.fi/kierr%C3%A4tyspisteet>. Luettu: 19.3.2011.

Ympäristö 2010a. Mitä on kestävä kehitys. Valtion ympäristöhallinto. Luettavissa:  
<http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=280280>. Luettu: 14.5.2011.

Ympäristö 2010b. Hyvinvoiva luonto Lapin voimavara. Valtion ympäristöhallinto. Luettavissa: <http://www.ymparisto.fi/default.asp?contentid=47003>. Luettu: 29.10.2010.

Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2010a. Kuvia laskettelusta. Luettavissa: <http://www.xn--kslompolo-u2ab.fi/valokuvia/laskettelu.html>. Luettu: 17.11.2010.

Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2010b. Matkantekoa Äkäslompoloon ja Lompolossa. Luettavissa: <http://www.xn--kslompolo-u2ab.fi/valokuvia/matkantekoa.html>. Luettu: 17.11.2010

# Liitteet

## Liite 1. Haastattelurunko

### Haastattelurunko

#### Haastateltavan suhde matkailuun

1. Miten olette tekemisissä matkailun kanssa?
2. Kuinka kauan olette toimineet Ylläksen matkailun parissa?
3. Mitä mieltä olette Ylläkseen tämän hetkisestä matkailun tilasta? matkailijamääristä?
4. Miten koette matkailuun liittyvät kausivaihtelut? / Minkälaisia vaikutuksia kausivaihtelulla on alueelle?
5. Minkälaisia vaikutuksia matkailulla on Ylläksen alueelle?
  - o Negatiiviset ja positiiviset vaikutukset?
6. Mitä teidän mielestänne on kestävä matkailu?
7. Minkälainen merkitys kestävällä matkailun kehittämisellä on Ylläkselle?

#### Matkailun merkitys paikkakunnalle ja sen asukkaille

8. Miten koet paikallisten asukkaiden voivan vaikuttaa matkailun kehittämiseen?
9. Miten paikalliset asukkaat mielestänne suhtautuvat matkailijoihin?
10. Minkälaisia vaikutuksia matkailu on tuonut alueen kulttuuriperintöön?
11. Onko kylä mielestänne säilynyt alkuperäisenä kylänä?
12. Miten matkailumäärien kasvu on vaikuttanut kylän infrastruktuuriin/palveluihin?

#### Matkailun vaikutukset ympäristöön

13. Miten koet alueen matkailurakentamisen vaikuttaneen alkuperäiseen ympäristöön/maisemaan?
14. Onko matkailurakentaminen ollut mielestänne suunnitelmallista/maltillista?
15. Miten Ylläksen alue on muuttunut matkailun vaikutuksesta viimeisen kymmenen vuoden aikana? Positiiviset ja negatiiviset muutokset?
16. Mitkä ovat mielestänne Ylläksen alueen luonnon vetovoimatekijät?
  - o Minkälaisia vaikutuksia matkailun kasvamisella on näihin vetovoimatekijöihin?
17. Minkälaisia kestävä matkailua edistäviä toimenpiteitä tiedätte Ylläksen alueella tehtävän?

## Matkailun tulevaisuus

18. Miten luulette matkailijamäärien/matkailun kehittyvän tulevaisuudessa Ylläksellä?
19. Kuinka alueen matkailua tulisi mielestänne kehittää tulevaisuudessa?
  - Minkälaisiin asioihin tulisi mielestänne kiinnittää eniten huomiota kehitettäessä matkailua Ylläksellä?
20. Mitkä asiat tekevät mielestäsi Ylläksen matkailusta entistä enemmän kestävä kehityksen mukaista?
21. Onko teillä ehdotuksia kestävä matkailua edistävästä toimenpiteistä?