



Lausunto
10.2.2023

LAUSUNTO RATAYHTEYSELVITYKSESTÄ SODANKYLÄ-KITTILÄ-YLLÄS -VÄLILLE POHJOIS-LAPIN MAAKUNTAKAAVAAN 2040

Lausunnon antaja Finnish Lapland Tourist Board ry / Lapin Matkailuelinkeinon Liitto (LME)

Pidämme hyvänä, että rautatieliikenteelle luodaan mahdollisuuksia kehittyä sisällyttämällä Tunturirata ensin Pohjois-Lapin ja myöhemmin muihin maakuntakaavoihin. Junalla matkustaminen on ilmastoystävällinen matkustusmuoto ja sen takia sen suosio on kasvussa. Lappiin matkustavat tällä hetkellä junalla pääasiassa kotimaiset asiakkaat, koska ulkomailta ei vielä juurikaan ole sujuvia yhteyksiä, joilla voisi tulla koko matkan junalla. Ulkomaiset ovat kuitenkin jo pitkään olleet tärkeä ja edelleen kasvava asiakasryhmä Lapin matkailussa ja siksi Lapin saavutettavuutta junalla on hyvä kehittää myös heidän näkökulmastansa.

Ratalinjaus

Tunturiradan tavoitteena on yhdistää Tunturi-Lappi ja Itä-Lappi poikittaisella ratayhteydellä, joka sujuvoittaa sekä henkilö- että tavaraliikennettä alueiden välillä. Matkailun kannalta hyödyt tulevat henkilöliikenteen tuomista mahdollisuuksista parantaa saavutettavuutta ympäristöystävällisellä tavalla. Suurin potentiaalia on matkailijoiden saapuminen matkakohteisiin, mutta se tuo mahdollisuuksia myös liikkumiseen kohteiden välillä ja näin ollen useamman kohteen yhdistämiseen samaan matkaan. Lapin vahva vetovoimatekijä on luonto ja sen mahdollistamat palvelut. Siksi asiakkaat asettuvat laajoille alueille, joihin tarvitaan jatkokuljetuksia. Jotta junaliikenne palvelee matkailijoita, tulee asemilta olla toimivat jatkoyhteydet sekä lähimpiin kyliin, että kauempana sijaitseviin matkailukohteisiin. Pohjois-Lapin osalta esimerkiksi Sodankylästä voisi olla jatkoyhteydet linja-autolla myös Inari-Utsjoki alueelle. Rautatieasemien ei tarvitse olla matkailukylien keskustassa, koska lähes kaikki matkustajat tarvitsevat joka tapauksessa matkatavaroiden kanssa jatkokuljetusta lyhyillekin matkoille.



Koska matkailijat tulevat Lappiin nauttimaan luonnosta, sen rauhasta ja siellä tehtävistä aktiviteeteista, tulee rata linjata niin, ettei se haittaa luonnon kokemista. Rataa ei esimerkiksi tule rakentaa kansallispuistoihin tai liian lähelle niitä, eikä muutenkaan halkomaan matkailuinfraa kuten reittejä (latuja, vaellusreittejä, pyöräreittejä, moottorikelkkareittejä, koiravaljakkoreittejä ym) ja kyliä palveluineen. Reittejä ja uria on paljon myös kansallispuistojen ulkopuolella. Etenkin ohjelmapalvelut käyttävät pääasiassa puistojen ulkopuolisia reittejä. Reittien ja radan tasoristeyksiä tulee välttää turvallisuussyistä. Ratayhteysselvityksen vaikutusten vertailussa on joidenkin reittien osalta todettu rautatien olevan este niille. Näin ei saisi olla, vaan joko rautatie tulee linjata uudestaan alueille, jossa matkailuinfra ei ole tai reiteille pitää mahdollistaa turvallinen risteäminen rautatien kanssa rakentamalla yli- tai alikulkuja. Ratalinjauksissa olisi myös tärkeää huomioida riittävä etäisyys sekä loma-asuntoihin, että vakituiseen asumiseen, jotta ääni- ja värinähaittojen vaikutukset jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Oikeilla ratalinjauksilla saadaan matkailukohteisiin parantuneen saavutettavuuden hyödyt ilman, että heikennetään vetovoimaa. Paremmasta saavutettavuudesta ei olisi hyötyä, jos vetovoimaa samalla heikennetään.

Ratalinjaus matkailukeskuksissa

Ehdotetussa ratalinjauksessa pidämme hyvänä, että rautatie sijoittuu lähelle Kittilän lentoasemaa ja mahdollistaa näin paremmin eri liikennemuotojen yhdistämisen. Myös pisto Leville on hyvä, jolloin junaliikenne palvelee hyvin sinne meneviä. Levillä juna-asema on sijoitettu hyvin keskustan ulkopuolelle, eikä se haittaa matkailupalveluita. Ylläsjärven osalta ratalinjaus pirstaloi kylää, sijaitsee lähellä loma- ja vakituista asutusta sekä risteää ainakin kymmenen reitti- tai tieyhteyden kanssa heikentäen kylän vetovoimaa. Siellä saavutettavuuden hyöty saataisiin yhtä hyvin sijoittamalla rata ja asema Ylläsjärven eteläpuolelle ilman, että matkailulle aiheutuisi nykyisen linjauksen mukaisia haittoja. Ylläsjärveltä rata voisi jatkaa Kittilään maantien eteläpuolella, jolloin se ei olisi niin lähellä Pallas-Yllästunturin kansallispuistoa kuin tien pohjoispuolella. Sodankylää lähinnä olevan Pyhä-Luosto matkailualueen osalta ratalinjaus on ratkaistu Rovaniemi+Itä-Lappi maakuntakaavatyön yhteydessä. Matkailualueen tarpeita palvelee Sodankylään sijoittuva asema, josta on varmistettava toimivat jatkoyhteydet Pyhä-Luostolle.

Ratayhteys Ruotsiin

Suomen ja Ruotsin välinen ratayhteys on tärkeä mahdollisuus matkailulle. Kaikista oleellisinta on ratayhteys Ruotsin läpi Keski-Eurooppaan, eli yhteys Haaparanta-Tornio. Sekä Rovaniemen, että Kolarin suuntaan ja niistä eteenpäin Tunturiradalle menevä liikenne pitäisi linkittää Ruotsin läpi tulevan liikenteen kanssa. Näin matkailijat voisivat matkustaa junalla koko matkan Keski-Euroopasta Lappiin saakka. Yhteys Kiirunaan ja



siitä eteenpäin Narvikiin voi kiinnostaa niitä matkailijoita, jotka yhdistävät matkallaan eri kohteita arktisessa Euroopassa. Myös Tromssan rata toisi paremmat mahdollisuudet eri kohteiden yhdistämiselle, mutta ei junalla Keski-Euroopasta saapumiseen tai ympyräreitille, koska Tromssaan ei tule muuta rautatietä etelästä päin.

Kunnioitavasti,

Lapin Matkailuelinkeinon liitto

Finnish Lapland Tourist Board ry (Lapin Matkailuelinkeinon liitto ("LME")) on Lapin matkailuyrittäjien yhdistys, jonka tavoitteena on valvoa matkailualalla toimivien yrittäjien yleisiä ja yhteisiä etuja, edistää jäsentensä välistä yhteistoimintaa, parantaa alan yleisiä toimintaedellytyksiä ja nostaa matkailualan arvostusta. Matkailuala työllistää Lapissa n. 8.000-10.000 htv ja vuotuinen suora liikevaihto on 1,1 mrd euroa.