

LAPIN MATKAILUN KASVUN VUOSIKYMMENET

Heikki Lampela

Käsittelen tätä teemaa omiin muistikuvini ja matkailulliseen työhön pohjautuen sekä tulevaisuutta ”minusta tuntuu” -menetelmällä.

Varhaisimmat muistikuvani matkailusta ovat peräti n. kuudenkymmenen vuoden takaa. Olin pikku-poikana hiihtolomalla serkkuni luona Kemijärvellä, josta kävimme Pyhätunturilla hiihtämässä. Tunturimaiset olivat uutta ja ihmeellistä, olinhan tottunut Kemijoen törmillä hiihtämiseen ja mäenlaskuun. Muistuu mieleeni myös se väen paljous, mikä Pyhätunturilla hiihteli samanaikaisesti. Oliko heillä kaikilla serkkuja siellä päin? Matkailu sanana ja sen merkitys oli täysin uusi tervolalaiselle maalaispojalle.

Seuraava muistikuvani onkin rippileiristä Hirvaskairan savottakämpällä Rovaniemen ja Kemijärven puolivälissä. Se kai oli jo oikeaa matkailua, kun tulimme junalla Kemistä Rovaniemelle ja sieltä linja-autolla kohteeseen, jossa kävimme rippikoulua hiihdon ja mäenlaskun lomassa.

Vajaa kymmenen vuotta edellisestä onkin jo todellista matkailua, olin nimittäin viikonlopun Saariselällä virkamiesliiton majalla. Siellä ”perusparransimme” talkootyönä nelostieltä majalle johtavaa tietä. Ei ollut siis Saariselän rakentaminen silloin järin suurellista. Yksi muistikuva matkasta oli hirsinäinen Pirtti eli paikka, missä ruokailtiin. Se jäi silloin lähtemättömästi mieleeni.

Myöhemmin, opastaessani saksankielisiä ryhmiä Lapissa, Pirtti oli saanut uuden sinisen värin ja näin tuli tutuksi ja suosituksi tarinapaikaksi, Siniseksi Pirtiksi. Surukseni on todettava, että vanha väistyy uuden tieltä. Näin kävi Siniselle Pirtillekin. Uuden rakentamisen huumassa ei ymmärretty edes jättää kauniita hirsiiä jonkun kabinetin seinien peitoksi ja muistoksi ”menneiltä ajoilta”.

Ehkäpä nyt Sinisen Pirtin korvaa Saariselän erikoisuus, kultamiesten kohtaustapaikka Pontikkabari, jossa kravattituristit saavat kuulla kultamiesten ehtymättömiä tarinoita ja todeta kultamiesten maksavan talon aidot tuotteet puhtaassa kullassa.

Sinisen Pirtin aikoihin alkoi myös konkreettinen

Lapin kultaan liittyvä matkailu ja kultahistorian keruu ja tallentaminen muutama poronkusema Saariselältä etelään, Tankavaarassa. Pienestä alusta on kehittynyt Tankavaaran kultakylä kultakisoineen ja Kultamuseoineen. Alueen aktiivista matkailua on täydentämässä Urho Kekkonen Kansallispuiston opastuskeskus Kultakylän naapurissa.

Tankavaaran ja Saariselän väliin jää pienestä mökkimajoituksesta alkanut Kaksilauttasen lomakeskus, jonka erikoisuutena ovat lasi-iglut. Tähti-taivas melkein kattona ja ennen yöneen vaipumista ”revontulta, kun talvinen taivas luo, ja pakkaneen parhaana räiskää”, maakuntalaulua mukailien. Mikä kokemus!

Matkaa jatkamme nelostieltä itään muutama kilometri ja ollaan Kiilopäällä Suomen Ladun matkailukeskuksessa, joka on erikoistunut maastohiihtoon ja vaelluksiin ja viime vuosien erikoisuuksista todettakoon maastopyöräilyt ja lumikenkäkävelyt, joiden päälle savusauna ja uinti Kiilopurossa tai avannossa on ikimuistoinen kokemus. Nautinnollinen ateria Pihvitupa Kammassa kruunaa päivän.

Opastamieni matkailuryhmien ohjelmaan on kuulunut yleensä käynti Inarissa Saamelaismuseossa sekä venekuljetuksella Inarinjärven Ukonkivellä, saamelaisten uhrikivellä. Matkojen ajankohdaksi oli yleensä kesäkuun loppupuolella ja matkan Ukonkivelle saattoi estää järvestä olevat jäät, joka oli varsin ihmeellistä, koska muuten kesä oli kau-neimmillaan.

Seuraava matkailullinen virta vei minut markkinoimaan VR:n henkilöliikennepalveluja, kun vuonna 1969 VR alkoi luoda omaa markkinointiorganisaatiota. Oli rakennettu uutta kalustoa ja kehitetty uusia palveluja. Ne piti saada käyttäjien, asiakkaiden tietoon. Valtion liikennelaitoksen piti pysyä ajan virrassa mukana.

”Auto junaan ja nukkuen Lapin portille. Kokous matkalla salonkivaunussa, jne.” Oltiin mukana niin messuilla kuin markkinoilla ja tehtiin yhteistyötä muiden liikennevälineiden kanssa. Saman voisi sanoa jatkuneen, vaikka VR vaihtui MEKiksi.

Sähköistetty rata ylittää jo Rovaniemelle ja päätös sähköistyksen jatkamisesta Kemijärvelle on jo tehty. Toistaiseksi makuuvaunuliikenne toimii aggregaattivaunun avulla Kemijärvelle.

Päätös Kemijärven radan sähköistämisestä ja makuuvaunuliikenteen jatkumisesta oli heti piristysruiske Kemijärvelle ja koko alueelle. Suomi alkoi uuden nousun. Entistä ehostetaan ja uutta rakennetaan.

Lentomäki Suomulle on ollut suunnitelmissa jo varsin pitkään ja odotellaan toiveikkaana päätöstä, mutta kuin puskan takaa Aavasaksa tuli mukaan kisaan ja on ehkä nyt kukon askeleen edellä suunnitelmissa. Parempi voittakoon, molemmille ei taida olla tarvetta.

Liikennetyöryhmän, jonka Kemijärven juna-aktivistit saivat aikaan, tehtävä ei rajoitu makuuvaunuyhteyteen, vaan sen asia on selvittää koko Koillis-Lapin logistiikka, Sallan radan tarpeellisuus, ja onpa väläytelty ja osittain selvitettykin radan tarpeellisuus aina Kantalahteen saakka.

Liikenneyhteyksien parantamisessa Lappi on ennenkin joutunut taistelemaan niin kisko- kuin ilmaliikenteen kanssa. Lentoliikenteen avaamisesta Kittilään käytiin aikoinaan melkoinen kädenvääntö. Mikä on tänään tilanne? Kittilä on Rovaniemen jälkeen toiseksi vilkkain ja kasvua on koko ajan ”ilmassa”. Hämmästyttävää on, että myös Enontekiön Hettaan lentävät joulusesongin tilauslennot.

Kittilän tunturilla, Levillä, on n. 20.000 vuodepaikkaa ja vuosittain luku lisääntyy useilla sadoilla, jopa tuhannella vuodepaikalla. Pujottelun maailmancupin saaminen Leville oli todellinen uutispommi. Levi nousi saman tien maailman mutkamäki-liitin ja sitä harrastavan kansan tietoisuuteen. Onnistuneet kisat takasivat jatkuvuuden ja tässä mielessä suunta on vain eteenpäin. Levillä on Lapin ensimmäinen gondolihiisi.

Kapasiteetiltaan samaa suuruusluokkaa Levin kanssa on Ylläs, joka sai uutta ilmettä ja vetovoimaa maisematien valmistuttua. Ylläsjärven ja Äkäslompolon kylien, joiden välille jää Yllästunturi, etäisyys lyheni merkittävästi. Se on vilkastuttanut uuden matkailukapasiteetin rakentamista. Gondolihiisin rakentaminen on nostanut myös Ylläksen statusta.

Ylläs, Levi ja Saariselkä ovat selkeästi nousseet Lapin kolmeksi suureksi täyden palvelun matkailukaupungiksi.

Ihmisten kuljettaminen matkailukeskuksiin saattaa muodostua jatkossa ongelmaksi, ehkä jo osittain sitä on.

Uusi ja varsin ennakkoluuloton suunnitelma on radan jatkaminen Kolarista Ylläkselle, joka luonnollisesti vaatii myös vaunukaluston lisähankintaa. Tornionlaakson yhteisen lentokentän, Ylläs-Pajalan kentän, rakentaminen Pajalaan tuo pientä helpotusta alueen saavutettavuuteen.

Matkailun infrastruktuurin rakentaminen ei riitä tämän päivän vaativille matkailijoille. Luontoon liittyvät aktiviteetit ovat lisääntyneet eikä niiden kehitykselle tunnu löytyvän rajoja. Perinteiset patikointi, maastohiihto ja pujottelu ovat edelleen perusliikuntaa, mutta rinnalle on noussut ”uusia lajeja”, joista mainittakoon suven aikana sauvakävely, maastopyöräily, mönkijäsafarit, ohjatut luonnon tuotteiden keruumatkat; lumen aikana perinteisten maastohiihdon ja pujottelun rinnalle on tullut mm. lumilautailu eri variaatioin, telemark-hiihto, lumikenkävaellukset.

Jo perinteisiksi muodostuneet ohjelmopalvelut, poro- ja moottorikelkkasafarit, jaksavat edelleen kiinnostaa niin koti- kuin ulkomaisiakin matkailijaryhmiä. Tätä tarjontaa voidaan sanoa löytyvän joka kolkasta laajaa Lappia.

Erilainen kulttuuritarjonta on tullut mukaan liikunnan vastapainoksi useisiin matkailukeskuksiin. Ylläs-soikoon on jo vakiinnuttanut asemansa, kuten Ruska-Swing Kemijärvellä ja Pyhätunturilla.

Sinfoniaorkesterin tuonti Luostotunturiin muutama vuosi sitten oli rohkea kokeilu, joka tuotti todellisen elämystuotteen. Ukko-Luoston konserttisalissa kattona on taivas ja seininä ikihongat. Kuunnella musiikkia istuen tunturikivellä ja maistellen väliajalla mustikoita katsomossa tai sen vieressä kuulostaa sadulta, mutta on totisinta totta.

Entäpä Olos, joka on erikoistunut maanalaiseen toimintaan. Saksalaiset autotestaajat tekevät maan uumeniin rakennetuissa testauspaikoissa salaista tutkimusta. Päivän päätteeksi he tulevat nauttimaan aterian suureen lasikotaravintolaan siirtyäkseen loppuillaksi lasikodan alle rakennettuun 800 hengen konserttisaliin kuuntelemaan klassista tai poppia flyygelin tai orkesterin säestämänä.

Matkailukalastuksen eteen on viime vuosina tehty lujasti töitä ja tulokset alkavat pikku hiljaa näkyä. Kun merikalastus saadaan oikeisiin mittoihin, alkaa Tornion- ja Muonionjoen vetovoima lohijokena vakiintua, samoin Simojoen. Tenojoki, yhtenä Euroopan merkittävimmistä lohijoista, tulee kuitenkin jatkossakin säilyttämään paikkansa matkailukalastuksen ykköskohteena.

Lapin matkailun kestotuote Napapiiri ja siellä

Joulupukki poroineen tulee jatkossakin säilyttämään ykkösasemansa. Joulupukin kammarin kapasiteetti tuplaantui, mikä mahdollistaa joustavammat vierailut Joulupukin luokse. Myös Joulupukin luola Santa-Park saa vuosittain uutta ilmettä.

Etelä-Lapin matkailun ohjelmanpalveluista jääsärkijä Sampo ja Kemin lumilinna ovat hyvin suosituja käyntikohteita, mutta valitettavan sääherkkiä. Lauha talvi Lapissa on kuitenkin enemmän poikkeus kuin sääntö.

Uusi matkailutuote tai ohjelmanpalvelu tälle alueille on noussut Haaparantaan. Se on IKEA. Sen myötä uutta tarjontaa tulee koko ajan molemmille puolille rajaa. Uusin, vuoden 2008 lopussa avattu kauppakeskus saikin nimekseen "Rajalla - På gränsen"

Lapin matkailu on pysytellyt vuosikymmenet kehityksen kärjessä verrattaessa sitä muuhun Suomeen sekä Pohjois-Ruotsiin ja -Norjaan. Voidaan sanoa, että infrastruktuuri Lapissa on laajasti katsottuna monta askelta edellä naapurimaita. Toki jokaisella alueella löytyy erikoisosaamista ja -tarjontaa.

Lappia on kutsuttu Euroopan viimeiseksi erämaaksi ja sitä se varmasti edelleen onkin, vaikka erämaan sijainti on siirtynyt etäämmälle rakennetuista matkailukohteista. Joskus vuosikymmen sitten ennustettiin, jopa toivottiin, että matkailun rakentamista olisi syytä hillitä, mikäli aiotaan pysytellä erämaaimagossa. Visio oli, että Lappi ei ole massamatkailun aluetta herkän ja haavoittuvan luontonsa puolesta. Rakentamisen pieni notkahdus tapahtuikin 1990-luvun alkupuolella mutta lähinnä lamavuosien vuoksi.

Lapin luonto on ollut ja on edelleen merkittävä matkailullinen vahvuus ja vetovoima, joskin globaalisesti katsottuna koko Suomen luonto on meidän vahvuutemme. Kotimaasta ja Euroopasta tulevaa matkailua ajatellen Lapin luonto on todellinen vahvuus ja voimavara, ja ilmaston muutoksen myötä tämä tilanne vain vahvistuu.

Uhkia Lapin matkailulle ja sen kasvulle on vaikea löytää. Kaivannaisteollisuus saattaa jossakin mielessä vaikuttaa jollakin alueella negatiivisesti, mutta pääsääntöisesti positiivisesti, samoin mahdollinen ydinvoimalan rakentaminen.

Aloitin tämän Lapin matkailullisen artikkelin lapsuuteni kokemuksesta ja päätän aikaan, joka ei olenkaan kuulu tämän projektin aikajaksoon, mutta on minun kotinurkiltani dokumentoitua matkailua.

Tehdessäni tutkimusta Lambelan sukutilasta, törmäsin vanhaan katselmuspöytäkirjaan. Sen mu-

kaan naapurit Kilpinen ja Lambela olivat joutuneet riitaan haka-aidan paikasta. Seitsemän uskottua miestä setvi asiaa viikon ja lopputulos oli: "Kilpinen ilmoitti olleensa pakotettu muuttamaan aitaa ennen lumen tuloa, sillä **se esti matkustavaisten liikkumista.**" Ja tämä tapahtui vuonna 1761!

Heikki Lampela

Vapaa kirjoittaja

*Valtionhallinnossa mm. VR:llä
markkinoinnissa, tiedottajana ja
toimittajana 1955–1982*

*MEKin Pohjois-Suomen toimiston
päälikkönä 1982–1992*

*Kirjoittanut useita eri organisaatioiden
historiikkeja*

*Viimeisin niistä Lampelan sukutila-
historiikki 1607–2007*

Heikki Lampela vastavalmistuneen sukukronikkansa kanssa.

