

Jäämeren radan vaikutuksia matkailuun

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy

Kuvailulehti

Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö		Kirjoita päivämäärä.
Tekijät	Nina Vesterinen, Lauri Vierto, Mikko Keskinen, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy		
Julkaisun nimi	Jäämeren radan vaikutukset matkailuun		
Diaari/hankenumero	LVM/841/05/2018		
Kustantaja	Liikenne- ja viestintäministeriö		

Sisältö

1	English Summary: Possible Impacts of the Arctic Rail Line on Tourism	6
1.1	Introduction	6
1.2	Factors affecting the growth and the use of train	8
1.3	Growth of tourism	8
1.4	Potential railway travellers and economic impacts	11
1.5	Preconditions	13
1.6	Conclusions	14
2	Johdanto	15
2.1	Työn tausta	15
2.2	Työn tavoite ja rajausta	15
2.3	Työn toteutustapa	16
3	Lapin matkailun nykytila ja kasvunäkymät vuoteen 2030	17
3.1	Lapin matkailun nykytilanne	17
3.2	Lapin matkailun kasvua tukevia suunnitelmia	21
3.3	Lapin matkailun kasvuarviot	22
3.4	Radan varren kuntien matkailun nykytilanne ja kasvuarviot	25
3.4.1	Inarin matkailu	28
3.4.2	Sodankylän matkailu	31
3.4.3	Pelkosenniemen matkailu	33
3.5	Etelä-Varangin matkailu (Kirkkonieki)	36
4	Matkailun ja junamatkustuksen kasvuun vaikuttavia muutosvoimia	38
4.1	Junalla matkustaminen	38
4.2	Ilmastomuutos	39
4.3	Matkailun trendejä	41
4.4	Muita tutkimuksia junaradan vaikutuksesta matkailuun	42
5	Rakentamisaikaisia vaikutuksia	44
6	Jäämeren radan mahdolliset vaikutukset matkailuun	45

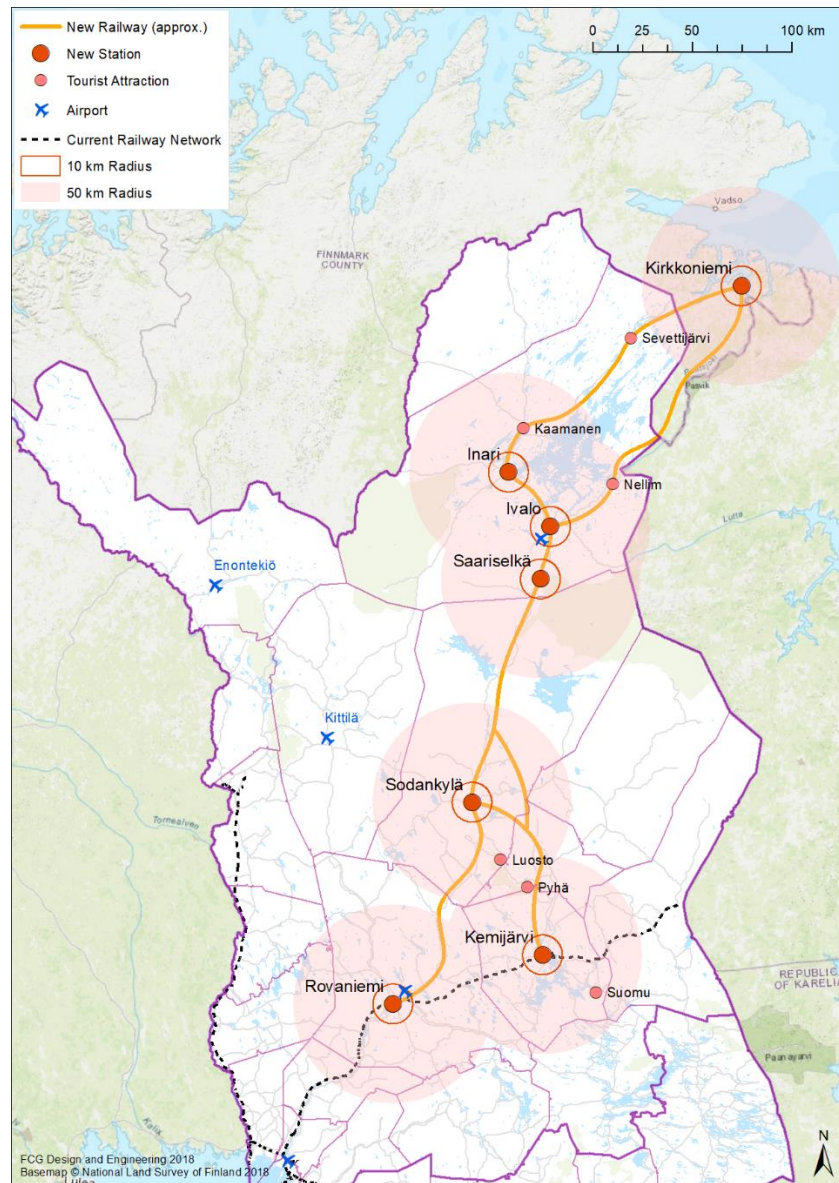
6.1	Potentiaaliset matkailijavirrat.....	46
6.1.1	Kotimaiset matkailijat.....	47
6.1.2	Kansainväliset Lapin matkailijat.....	48
6.1.3	Barentsin alueen kautta tulevat matkailijat	49
6.1.4	Junaelämysmatkailijat	50
6.2	Junamatkustajien arvioidut määrät.....	51
6.3	Tulo- ja työllisyysvaikutukset.....	53
7	Radan hyödyntämisen reunaehdoja	57
8	Yhteenveto ja johtopäätökset.....	59
	Lähteet.....	62
	Liite 1: Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten arvioinnin aineisto ja menetelmät	66

1 English Summary: Possible Impacts of the Arctic Rail Line on Tourism

1.1 Introduction

The Ministry of Transport and Communications has decided that a railway routing to the Arctic Ocean via Oulu, Rovaniemi and Kirkenes is the one that will be examined further (see map below).

The aim of this task done by FCG Design and Engineering Ltd was to study the possible impacts on and potential for tourism of the Arctic rail line. In this study, the growth potential for tourism was evaluated, as well as the economic impacts by the year 2030 without the railway and when the railway is in use in 2030. In particular, the impact of the railway on the potential tourism growth of the areas surrounding proposed stations (Sodankylä, Inari) was examined. In addition, the railway's impacts on Kirkenes were also taken into account in the evaluation.



The work was carried out in October 2018. In the work, existing statistics and research materials, existing materials relating to the Arctic rail line project and planning documents from Lapland were used. In addition, 17 expert interviews were carried out.

1.2 Factors affecting the growth and the use of train

Political, economic, social, technological and environmental factors all significantly affect the planning and development of tourism, including travel by rail. The fact that construction of the Arctic rail line will take until 2030 makes calculation of precise numbers of tourists as well as income and employment estimates, among others, challenging to calculate.

Climate change, the many positive aspects of rail travel and trends in tourism support the growth of travel and tourism by rail. Measures possibly affecting air travel, such as the aviation tax, support rail as an alternative mode of travel. Customers travelling to Lapland are aware of environmental issues, and rail is a low-emission option.

According to the study, from the point of view of tourism in Lapland, any measures that improve accessibility are desirable. The Arctic rail line would introduce a new alternative for reaching Lapland's tourist destinations and connect Lapland to the larger whole of the Arctic region. The arrival of trains would also strengthen the area's independence from air traffic. The potential Tallinn tunnel was also seen to affect the accessibility of Lapland from European markets and the travel decisions of travellers coming from elsewhere in the world.

1.3 Growth of tourism

Tourism in Lapland is expected to grow by 6% annually until the year 2030 (Figure 1). It is estimated that tourism demand will double between 2015 and 2030, at which time it will exceed € 2 billion (Figure 2). The direct impact on employment will reach about 18 000 person-years. (Figure 3) These growth estimates will be reached if development measures set out for Lapland tourism are carried out, accessibility is ensured, the required funding is directed toward tourism development and promotion and unexpected events that would negatively affect tourism in Lapland do not occur in security factors and the development of the global economy, among other things.

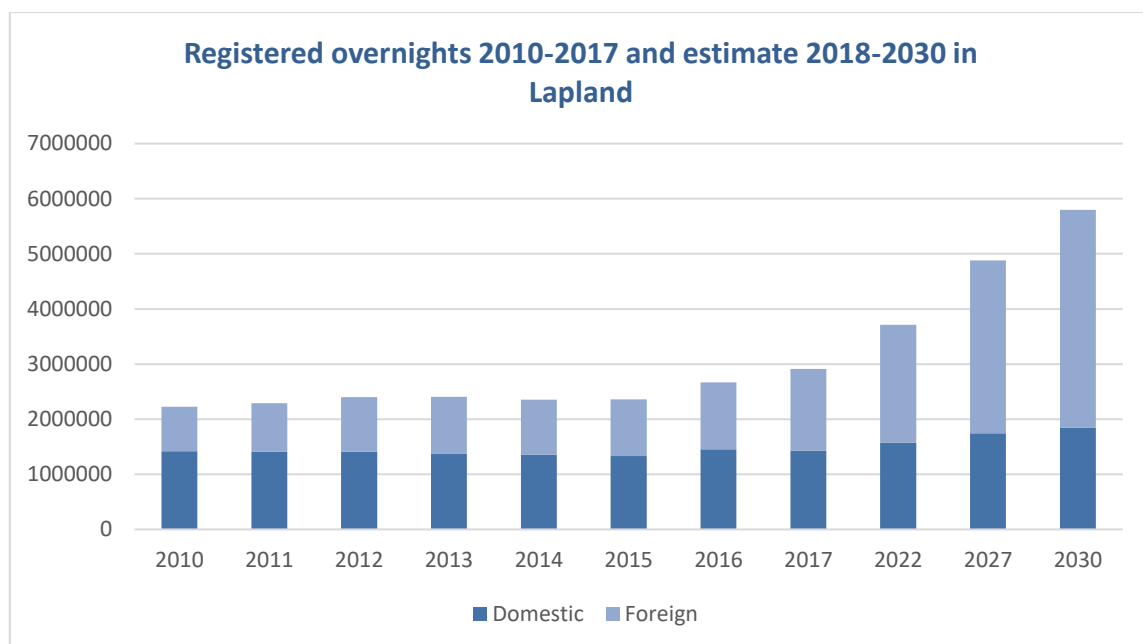


Figure 1: Registered overnights 2010-2017 and estimate by 2030 in Lapland (Accommodation statistics, Statistics Finland and estimate)

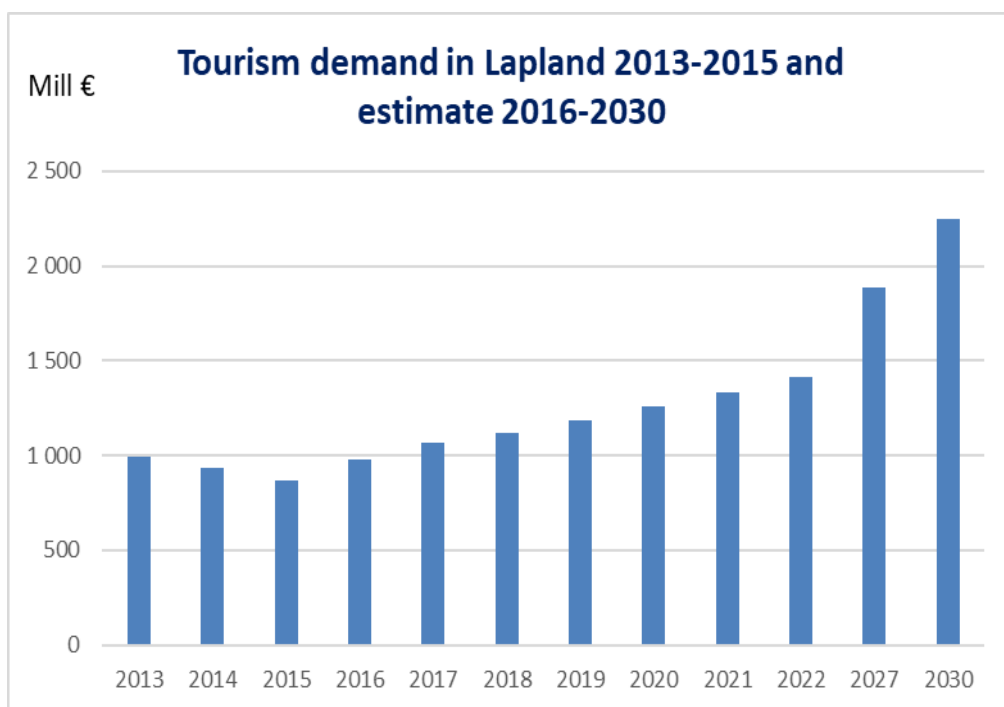


Figure 2: Tourism demand in Lapland 2013-2015 and estimate 2016-2030 (Regional Tourism Accounts, Statistics Finland and estimate)

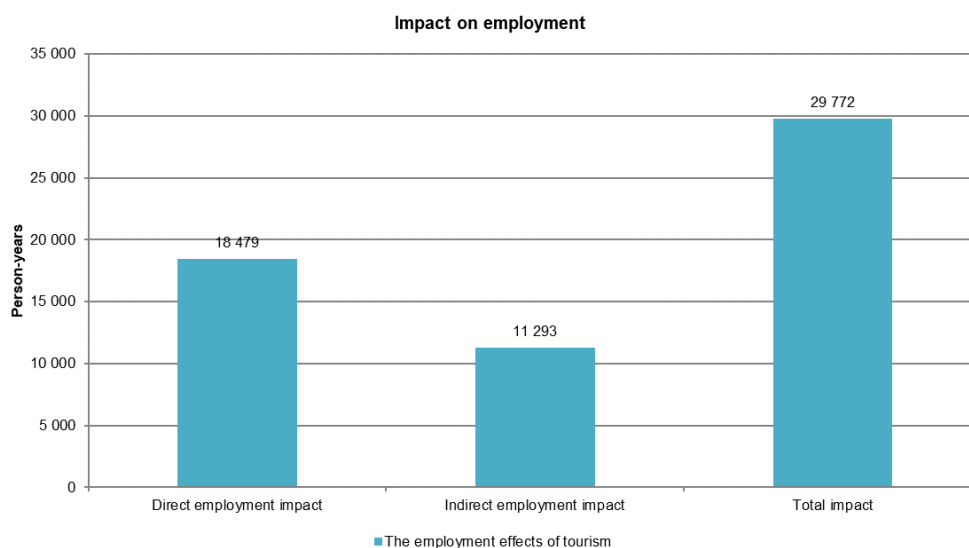


Figure 3: Tourism related employment in Lapland in 2030

Tourism services in the area affected by the railway will be concentrated in the areas around the station areas (municipal centres) and the area's largest tourist centres

Saariselkä, Luosto, Pyhä and Suomu. Saariselkä is the most 'tourism-driven', Kemi-järvi's city centre is the least 'tourism-oriented', but it functions as a 'hub' in the direction of Suomu and Pyhä.

During construction of the railway, about 12,000 – 14,000 people in the region of Lapland will be affected in terms of employment according to a previous study. Some of these will also be in tourism sectors such as accommodation and restaurant services.

1.4 Potential railway travellers and economic impacts

The streams of railway travellers will be made up of several target groups. The largest portion would be Finnish and international tourists on holiday in Lapland, especially in Sodankylä and Inari. Travellers going to or travelling along the shores of the Arctic Ocean as well as travellers who especially enjoy train travel, are also expected to utilize the railway. Relatively more rail travellers are expected to arrive in the summer than in winter. The estimates made in the study are based on interviews, tourism growth forecasts and statistics. Because there is no comparable figures on the area's total number of tourists, which would also include the use of cottages and free accommodation, the calculations were made based on the number of registered overnights.

Segments	Assumptions	Estimate number of passengers
Domestic travelling by train to destinations in Lapland	7 % trips to Sodankylä and Inari in 2030 - Consumption according to Finnish travel -survey	10 050
Foreign tourists travelling to Lapland	3 % trips to Sodankylä and Inari in 2030 - Consumption according to Visit Finland Visitor Survey	13 000
Travellers – train journey as their main motive	- a-20-person group/week 3 overnights - Consumption according to Visit Finland Visitor Survey	1040
Hurtigruten-cruise passengers on a day trip in Finland (Saariselkä)	1 % Kirkenes cruise passengers (in 2017) - Consumption based on current price of packages	780
Cruise passengers travelling via Finland	10 % Kirkenes cruise passengers 1 overnight - Consumption according to Visit Finland Visitor Survey	4330
Part of tourists travelling to Kirkenes	20 % Kirkenes trips 1 overnight - Consumption according to Visit Finland Visitor Survey	8 800
Day trippers from Inari to Kirkenes	Current amount of trips of which 30 % using train for one way	3 600
Finns travelling to see the Arctic Ocean	10 % of Kirkenes trips 1 overnight - Consumption according to Finnish travel -survey	150
Together		41 750 passengers - about 65 000 journeys

It was estimated that there will be about 41,750 travellers on the Arctic rail line between Rovaniemi and Kirkenes in 2030, which would mean about 65,000 rail trips (some of them one-way). The total increase in demand caused by the construction of the Arctic rail line would be a good € 17 million, which is 0.84 percent of the total demand (€ 2.07 billion) compared to the scenario where the railway is not built. According to the labour input coefficients provided by an input-output study by Statistics Finland, the region of Lapland will have 155 person-years of direct new employment from tourism in 2030 due to the growth caused by construction of the Arctic rail line. In Inari the total increase in demand will be about € 10 million, which is about 3 percent and employment effect 92 person years. In Sodankylä the total increase in demand will be about € 4.4 million and employment effect 40 person-years.

If the same number of travellers stay in unregistered accommodation in Lapland, for example, as in registered accommodations, it is possible that the number of railway users would increase up to 80 000, and thus the impacts on income and employment would increase as well.

From the point of view of Kirkenes, the railway would have positive impacts on tourism, but its significance from the overall perspective is small.

1.5 Preconditions

Improvement of the accessibility of Lapland for tourism with the aid of trains would require first and foremost increasing the capacity of the Helsinki-Tampere rail line, improvement of the condition of the railway and removal of local speed limits. In this way, there would be more capacity on the existing rail network and shorten travel times to Lapland.

From the point of view of tourism, stations should be located as close as possible to tourist destinations and clusters of tourist attractions. Connecting transportation between stations and key destinations should be arranged, and it should be scheduled in a customer-friendly way. Rail connections do not matter much if feeder transportation is not functional.

The rolling stock used on the Arctic rail line and its level of service should be high-quality, corresponding to customers' expectations. For example, cars with glass ceilings would support the productisation of the northern lights and the nightless nights. The utilisation of trains for tourism will also require customer-friendly timetables, taking into account various segments of tourists. The speed of trains and price of travel will also affect travel decisions. The productisation of tourism services into easily purchased packages, for individual travellers as well, and also including transportation from stations to tourist attractions and destinations, would support utilisation of trains.

The Arctic rail line has also been found to have negative impacts on reindeer husbandry, Sami culture and the area's natural environment, among other things. The opposition of part of the Sami community to the railway project will negatively affect the image of the railway and its construction and thus also tourism.

With the trains, fixed-route bus traffic is expected to decrease. Tour bus traffic is not expected to decrease as a whole, but routes will change. Car rentals in Rovaniemi are expected to decrease slightly. In addition, the need will arise for car rental points located at the new upcoming stations.

If the Arctic rail line is compared to railway projects completed elsewhere in the world, it can be seen that for tourism, the train is a more significant travel option for short trips. Widespread tourism development and promotion measures have also been undertaken in connection with investment in the railway, in order to make use of the connection in the best possible way for tourism.

1.6 Conclusions

On the basis of the results, it can be concluded that the Arctic rail line will bring new opportunities and new investment to tourism, including ones that cannot be yet foreseen. In addition, with the train, the accessibility of Lapland will improve, especially in the summer. The investment in the railway cannot be justified by tourism alone, but it brings a little something extra to users of the railway. The railway connection of the Arctic rail line will have a positive impact on the image of tourism in Lapland, especially from the point of view of sustainability.

2 Johdanto

2.1 Työn tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö on valinnut Jäämerelle Oulun, Rovaniemen ja Kirkkonniemen kautta kulkevan ratalinjauksen jatkoselvittettäväksi. Linjauksen ratkaisi Kirkkonniemen eduksi Suomen logistisen aseman, saavutettavuuden ja huoltovarmuuden parantuminen muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Kirkkonniemen linjauksella on vaikutuksia mm. ympäristöön, talouteen sekä saamelaisten elinkeinoihin ja kulttuuriin. Linjausvaihtoehtoja suunniteltaessa on jo pyritty huomioimaan Pohjois-Lapin arvokkaat luon- tokohteet. Työryhmä selvittää valitun ratalinjauksen edellyttämiä keskeisiä kysymyksiä, muun muassa ympäristökysymyksiä, lupamenettelyitä, kustannuksia, rahoituksen rakennetta ja rahoitusmallia. Myös matkailullisten vaikutusten arvioinnille on tarvetta. Työryhmän tulisi saada työnsä päätökseen 31.12.2018 mennessä.

Liikenneviraston (2018) Jäämeren rataselvityksen mukaan rata Jäämerelle parantaisi Suomen yhteyksiä pohjoiseen ja toisi vaihtoehtoisen kuljetusreitin Suomen vienti- ja tuontikuljetuksille. Myös Suomen logistinen merkitys yhtenä Pohjoisen Euroopan kuljetusreittinä voisi radan myötävaikutuksesta kasvaa. Lisäksi arvion mukaan henkilöliikenne voi hyötyä radasta.

2.2 Työn tavoite ja raja

Tämän työn tavoitteena on selvittää Jäämeren radan vaikutuksia ja potentiaalia matkailulle. Työssä arvioidaan matkailun kasvumahdollisuudet ja taloudelliset vaikutukset vuodelle 2030 ilman rataa ja kun rata on käytössä vuonna 2030. Erityisesti arvioidaan radan vaikutusta asemapaikkakuntien (Sodankylä, Inari) matkailun kasvupotentiaaliin. Lisäksi arvioinnissa huomioidaan radan vaikutusta Kirkkonniemelle.

2.3 Työn toteutustapa

Työ toteutettiin lokakuun 2018 aikana. Työssä hyödynnettiin olemassa olevaa tilasto- ja tutkimusaineistoa, Jäämeren ratahanketta koskevaa aineistoa sekä Lapin suunnitteluasiakirjoja. Työssä käytettiin kirjoituspöytäanalyysiä, paikkatietotarkastelua, vaikutusten arviointityökalua sekä asiantuntijahaastatteluja. Yhteensä tehtiin 17 haastattelua. Edustettuina olivat neljä radan varrella toimivaa Lapin ja Kirkkoniemen matkailuyritystä, kaksi Lapin matkailun alueorganisaatiota, kaksi Lapin kuntaa, Lapin liitto, Lapin kauppakamari, House of Lapland, Visit Arctic Europe-projekti, Saamelaiskäräjät, Visit Finland ja kolme kuljetusalan yritystä. Kirkkoniemen puolelta saatiin tietoa lisäksi sähköpostitse Kirkenes Næringsshage AS:lta ja Northern Norway Tourist Boardilta.

Työn toteuttivat Nina Vesterinen, Lauri Vierto ja Mikko Keskinen FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:stä.

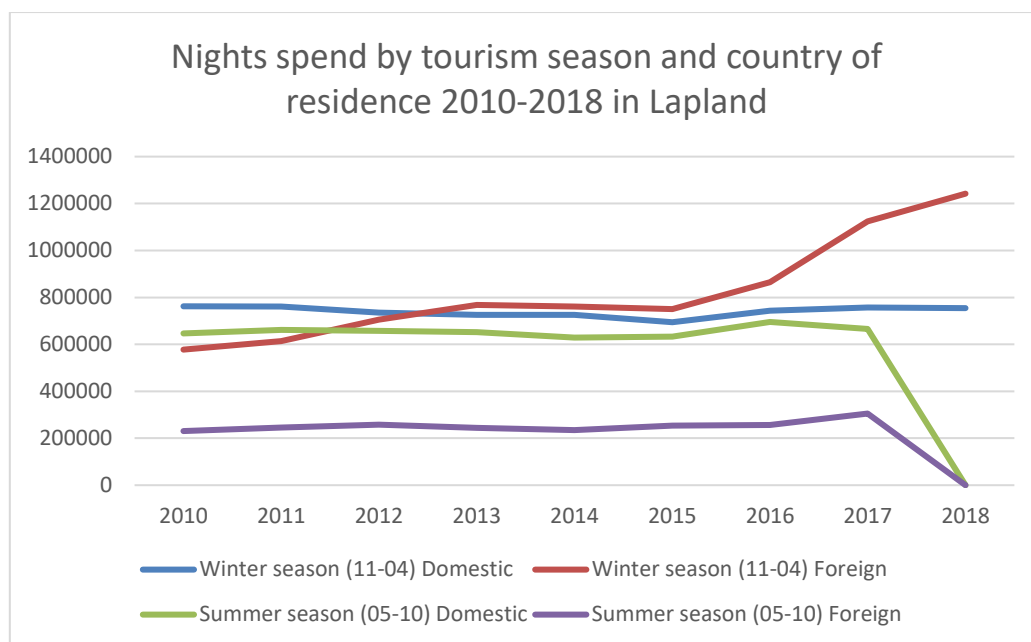
3 Lapin matkailun nykytila ja kasvunäkymät vuoteen 2030

Nykytila-analyysissä tarkasteltiin Lapin matkailua kokonaisuutena sekä tarkemmin valittavan linjauksen vaikutusalueen matkailun nykytilaa. Lisäksi laadittiin matkailun kasvu-
arvot perustuen tiedossa oleviin matkailun kasvuennusteisiin, tilastoihin, trendeihin ja haastatteluihin.

3.1 Lapin matkailun nykytilanne

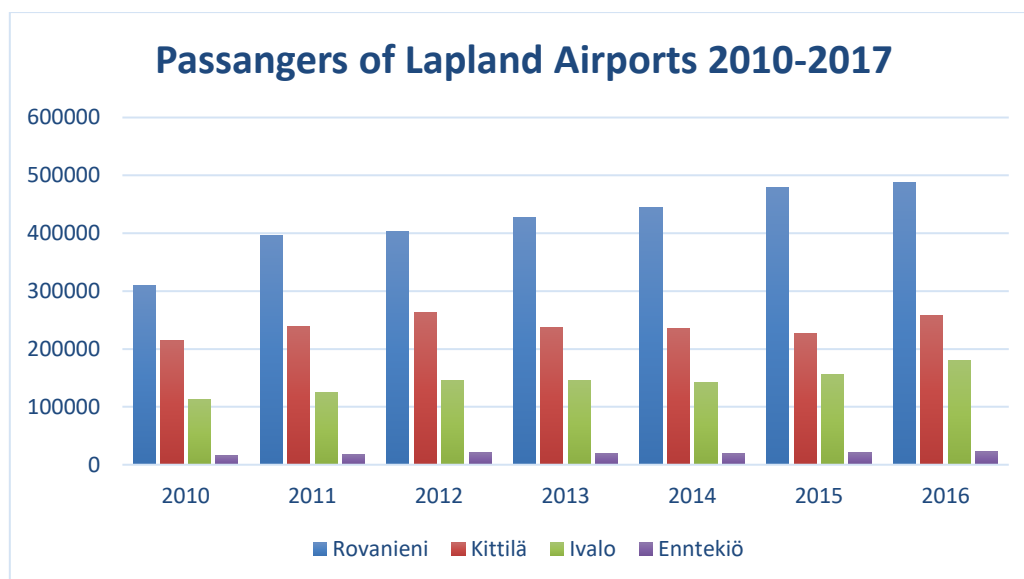
Matkailu on Lapin tärkeimpiä elinkeinoja. Sen osuus Lapin BKT:stä on 5,7 %. Matkailun vuosittainen kysyntä on lähes 1 miljardi euroa ja työllistävä vaikutus on noin 6000 työllistä, mikä on 7,8 % Lapin kaikista työllisistä. Tämän lisäksi matkailu työllistää suuren määrän sesonkityövoimaa mm. henkilöpalveluyritysten kautta (Alueellinen matkailutilinpito 2018, Tilastokeskus).

Lapissa on tällä hetkellä yli 2,9 miljoonaa rekisteröityä yöpymistä ja arviolta vähintään saman verran rekisteröinnin ulkopuolella olevia yöpymisiä. Rekisteröidyistä yöpymisistä puolet on ulkomaisten matkailijoiden aikaansaamia. Lappi houkuttelee matkailijoita noin 140 eri maasta vuosittain. Eniten rekisteröityjä majoitusvuorokausia kertyi vuonna 2017 briteille, saksalaisille, ranskalaisille, kiinalaisille ja alankomaalaisille. Kesäsesonki on hieman hiljaisempi kuin talvikausi (kuva 1). Viimeiset vuodet Lapin matkailu on kasvanut ennätysvauhtia, mm. vuonna 2016 rekisteröidyt yöpymiset kasvoivat 13,2 % ja vuonna 2017 yhteensä 8,8 %. Eniten kasvua on tullut Kiinasta, Yhdysvalloista ja Alankomaista. (Majoitustilasto 2016-2018, Tilastokeskus)



Kuva 1: Lapin yöpymisvuorokaudet sesongeittain ja matkailijaryhmittäin 2010-talvi/2018 (Majoitustilasto 2010-2018, Tilastokeskus)

Vuonna 2017 Lapin lentokentillä oli matkustajia 1,141 miljoonaa, joista noin 30 % oli kansainvälisiä matkustajia (kuva 2) (Finavia 2018). Finavian noin 55 miljoonan euron suurinvestointi 2018-2019 mahdollistaa Lapin matkailun kasvua ja edistää Suomen saavutettavuutta ja kilpailukykyä. Ohjelman myötä Lapin lentoasemat ovat valmiita palvelemaan kahta miljoonaa matkustajaa vuodessa. (Finavia 2018: Lapin lentoasemien..)

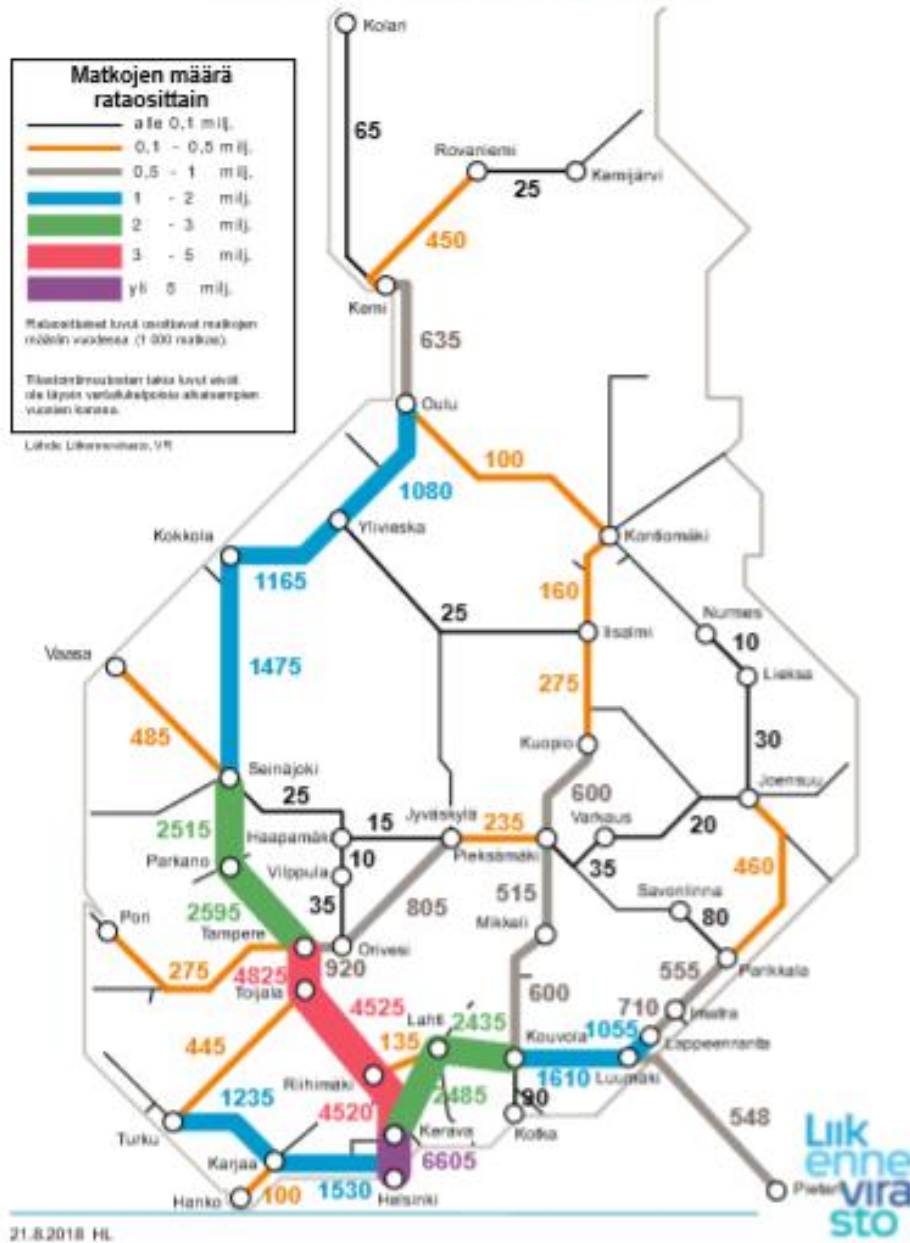


Kuva 2: Lapin lentokenttien matkustajamäärien kehitys 2010-2017 (Finavia 2018)

Junamatkustajien määrät Lappiin ovat kasvaneet viime vuosina. Lappiin tehtiin viime vuonna (2017) lähes 700 000 matkaa, mikä on neljä prosenttia edellisvuotta enemmän. Näistä Kemi-Kolari välillä tehtiin yhteensä 65 000 matkaa, Kemi-Rovaniemi välillä 450 000 matkaa ja Rovaniemi-Kemijärvi -välillä 25 000 matkaa (kuva 3). VR:n mukaan Lapin yöjunat ovat sesonkeina, kuten jouluna ja hiihtolomakaudella, suhteellisen täynnä. Ympäri vuoden matkustajia ei kuitenkaan ole riittävästi, jotta liikenne pystytettiin toteuttamaan markkinaehtoisesti.

Henkilöliikenteen matkat vuonna 2017

Kaukoliikenne 13,012 milj. matkaa



Kuva 3: Henkilöliikenteen junamatkat vuonna 2017 (Liikennevirasto 2018)

Kotimaan vapaa-ajanmatkailijat käyttivät vuonna 2017 matkallaan henkilöautoa 78 %, juna 11 %, linja-autoa 9 %, lentokonetta 1 % ja laivaa/omaa venettä tai muita kulkuneuvoja 2 %. (Tilastokeskus, Suomalaisten matkailu 2017, liitetaulukko 11)

3.2 Lapin matkailun kasvua tukevia suunnitelmia

Lapin matkailustrategia 2015 – 2018 on ohjannut maakunnan matkailun kehittämistä määrittelemällä vision ja kehittämisen painopistealueet. Tavoitteena on ollut matkailun ympärivuotisuuden kehittäminen ja myynnin kasvattaminen. Tavoitteeseen pyrittiin kehittämällä matkailua kestävästi ja painottaen erityisesti saavutettavuuden, tuotekehityksen ja markkinoinnin toimenpiteitä. Strategiassa nostettiin saavutettavuuden osalta esille Jäämeren rata, jonka katsottiin toteutuessaan tuovan aivan uudenlaisia mahdollisuuksia tuotteistaan junamatkailua - riippumatta siitä, mihin ratalinjaukseen lopulta päädytään. (Lapin liitto 2015).

Lapin matkailu kehittyy vahvasti, mutta on samaan aikaan uusien haasteiden edessä. Nopea kasvu vaatii panostuksia ympärivuotiseen matkailuun, saavutettavuuden kehittämiseen sekä kestävä ja hallitun kasvun turvaamiseen. Lapin matkailustrategian uudistaminen onkin käynnissä. Sen tavoitteena on luoda Lapista ainutlaatuinen, arktisen alueen matkailun innovaatiokeskittymä Lapin älykkään erikoistumisen ohjelman mukaisesti. (Lapin liitto 2018 a)

Lappi – Arktinen ja kansainvälinen menestyjä -strategian tavoitteena on vahvistaa Lapin Arktisen erikoistumisen ohjelman prioriteetteja.

Kestävän matkailun kehittämiskokonaisuuksia:

I) Kansainvälinen yhteistyö vahvistamassa matkailun arvoketjujen kehittymistä

- Järjestelmätason (ympärivuotisuus, joukkoliikenne, digitaalisuus) haasteisiin vastaaminen kansainvälisellä yhteistyöllä (Lappi kestävä arktisen matkailun testilaboratoriona)
- Kansainvälinen verkostoituminen ja arvoketjut vahvistamassa matkailun liiketoimintaa ja asiantuntijuuden kasvua
- Saavutettavuuden kehittäminen ja erityisesti lentoliikenteen lisääminen hiljaisen sesongin aikoihin. Lentoliikenne riippuvuuden kompensoiminen kehittämällä esim. rajat ylittäviä kiertomatkatuotteita (Visit Arctic Europe -hanke)

II) Lapin arktinen matkailun ekosysteemin rakentaminen

- Lapin arktinen matkailun ekosysteemi, jonka avulla tiivistetään matkailuelinkeinon, liitännäistoimialojen sekä tutkimus-, koulutus- ja kehittämisorganisaatioiden välistä yhteistyötä tavoitteena matkailun kestävä kasvu ja kehittyminen jatkossakin Lapin "vientituotteena"

III) Rohkeat matkatuotteiden ja palvelujen kehittämiskokonaisuudet tukemaan matkailun kasvutavoitteita sekä kestävä kehitystä

- Kokonaisvaltaisen palvelukonseptin kehittäminen huomioiden asiakkaiden räätälöidyt tarpeet
- Toimialojen törmäyttäminen tuotteistamisessa

IV) Kansainväliset investoinnit luomassa perustaa matkailun kasvuun investointiaihioiden yhteensovittaminen ja konseptointi –hankkeiksi. (Lapin liitto 2018b)

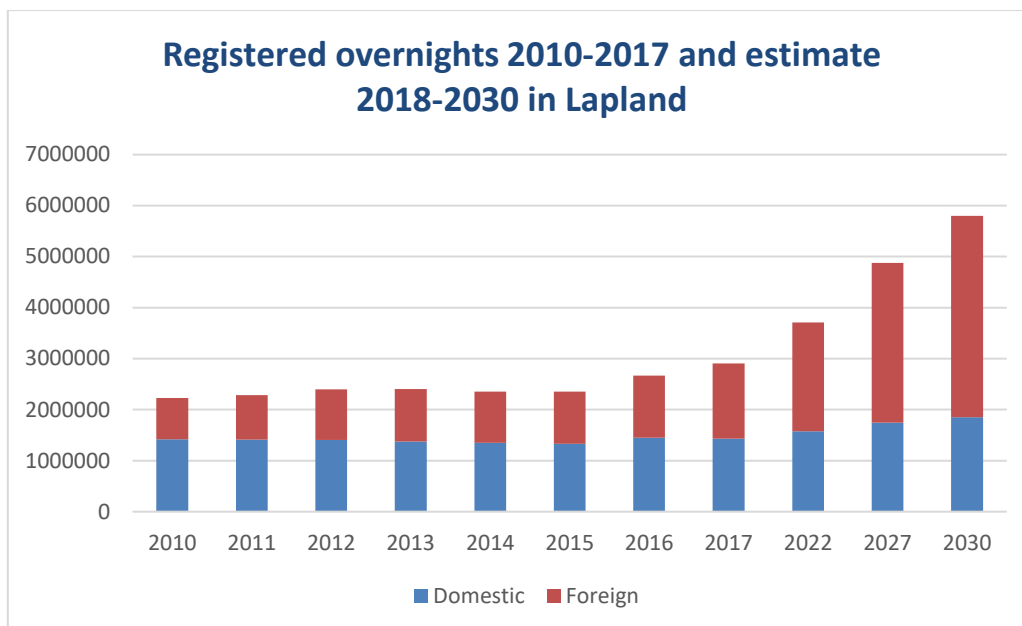
Lapin matkailun kasvua tukee myös Lapin matkailun maankäyttöstrategia, joka sijoittuu maakunta- ja kuntakaavoituksen väliin yhtenä ohjaavana työväliseenä. Strategian tavoitteena on tuoda esiin matkailun maankäyttötarpeita suhteessa muihin toimialoihin, kartoittaa hyviä käytäntöjä sekä luoda periaatteita maankäytön yhteensovittamiselle. (Lapin liitto 2014)

Lapin maakuntasuunnitelmassa nostetaan raideliikenteen kehittäminen yhdeksi matkailun kasvun tukipilariksi. Tähän kuuluvat mm. Kolarin ja Kemijärven ratojen sähköistys, Kolarin radan jatkaminen matkailuperustein edelleen Ylläkselle ja Leville, nopeiden henkilöliikenneyhteyksien kehittämisen edistäminen maan eteläosista Lappiin sekä pitkällä tähtäyksellä raideliikenteen yhteystarpeen arviointi Norjan rannikolle. (LAPPI - Pohjoisen luova menestyjä Lapin maakuntasuunnitelma 2030)

3.3 Lapin matkailun kasvuarviot

Kansainvälisiltä markkinoilta odotetaan Suomeen noin 6 %:n vuosikasvua. Lapin matkailun kasvuodotukset kansainvälisiltä markkinoilta ovat hieman korkeammat eli 8 %. Yöpymisten odotetaan kasvavan hieman enemmän kuin saapuneiden, sillä tavoitteena on houkutella matkailijoita, jotka viipyvät pidempään ja kuluttavat matkaa kohden enemmän kuin nykyiset matkailijat. Kotimaan kasvuodotukset ovat noin 2 %:n luokkaa. Kesämatkailuun odotetaan kasvua talvea enemmän, ympärivuotisuuden lisäämiseksi. Näin saataisiin myös tavoiteltua kestävyyttä matkailun kasvuun. Matkailun kasvu vaatii myös hyvää saavutettavuutta ja edullisempia keinoja päästä alueelle erityisesti kesäaikaan. Lisäksi odotetaan yksittäisten matkailijoiden osuuden lisääntyvän ja ryhmämatkailijoiden suhteellisen osuuden pienentyvän. Yksittäiset omatoimimatkailijat tarvitsevat myös parempia joukkoliikenteen yhteyksiä. (Kuva 4)

Kasvuarvio perustuu eri tutkimuslaitosten tekemiin matkailun tulevaisuuden ennusteisiin, olemassa olevaan seurantatietoon ja työssä haastateltujen asiantuntijoiden arviointiin. Kasvuarviot toteutuvat, jos Lapin matkailulle asetetut kehittämistoimet toteutuvat, saavutettavuus varmistetaan, matkailulle suunnataan tarvittava rahoitus ja mm. turvallisuustekijöissä ja maailmantalouden kehittämisessä ei tapahdu yllättäviä Lapin matkailuun kielteisesti vaikuttavia asioita.



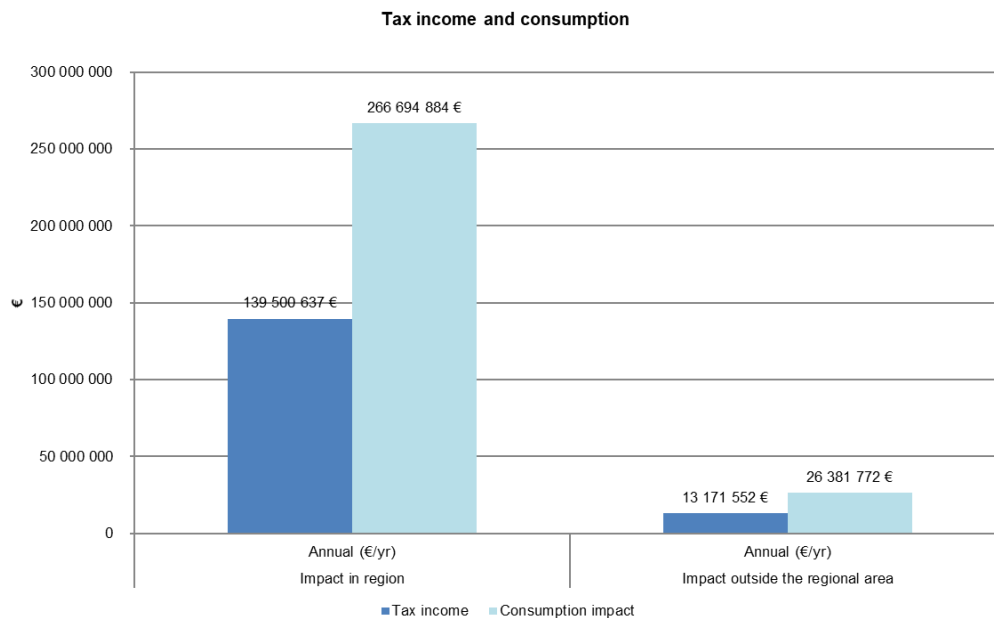
Kuva 4: Lapin rekisteröidyt majoitusvuorokaudet 2010-2017 ja kasvuarvio vuoteen 2030 (Majoitustilasto 2010-2018, Tilastokeskus ja arvio kasvusta)

Matkailun kasvun myötä matkailukulutus sekä yritysten liikevaihto kasvavat (kuva 5). Työpaikkoja syntyy myös muilla toimialoilla välillisten ja johdettujen eli ns. kerrannaisvaikutusten kautta esimerkiksi elintarvikealalla ja rakennustoiminnassa.



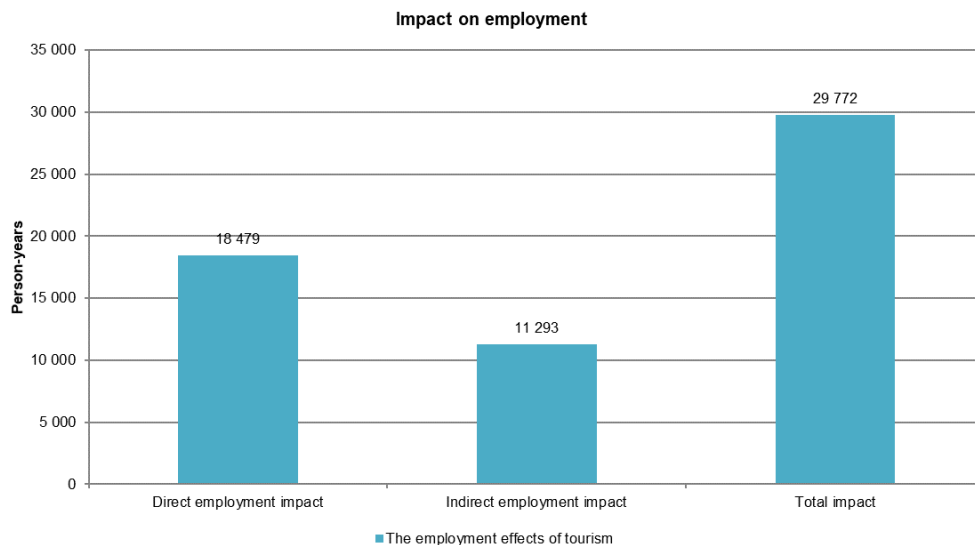
Kuva 5: Matkailukysyntä Lapissa 2013-2015 ja kasvuarvio vuoteen 2030 (Alueellinen matkailutilinpito, Tilastokeskus ja arvio)

Laskennan (aineistot ja laskentaoletukset on esitetty tarkemmin liitteessä 1) mukaan koko Lapin maakunnan matkailun kokonaiskysynnän arvo vuonna 2030 on noin 2,05 mrd.€. Vuotuinen palkkasumma-arvio on koko maan matkailun mediaanitulon (35 451 €/ vuosi) mukaan arvioituna noin 650 milj.€. Vuosittainen kokonaisverotulovaikutus efektiivisten veroasteiden keskiarvolla laskettuna on noin 153 milj.€. Matkailun toimialoilla työskentelevien vuotuinen kulutusvaikutus Lapin maakunnassa on noin 293 milj.€. Suurin osa verotulo- ja kulutusvaikutuksesta kohdistuu Lapin maakunnan kuntien todellisten työpaikkaomavaraisuusasteiden mukaisesti maakunnan kuntiin. (Kuva 6)



Kuva 6. Lapin maakunnan matkailun kokonaiskysynnän vero- ja kulutusvaikutukset vuonna 2030 ilman Jäämerenradan rakentamista.

Lapin maakunnan 21 kunnan todellisten työpaikkaomavaraisuusasteiden keskiarvon ja Tilastokeskuksen panos-tuotos tutkimuksen tarjoamien työpanoskerroimien mukaisesti vuonna 2030 matkailutoimialojen suorista työllisyysvaikutuksista Lapin maakuntaan kohdistuu jopa yli 18 000 henkilötyövuotta ilman Jäämeren radan rakentamista. Matkailun välillisiä työllisyysvaikutuksia maakuntaan kohdistuu reilut 11 000 henkilötyövuotta kokonaistyöllisyysvaikutuksen ollessa yli 29 000 henkilötyövuotta. (Kuva 7)



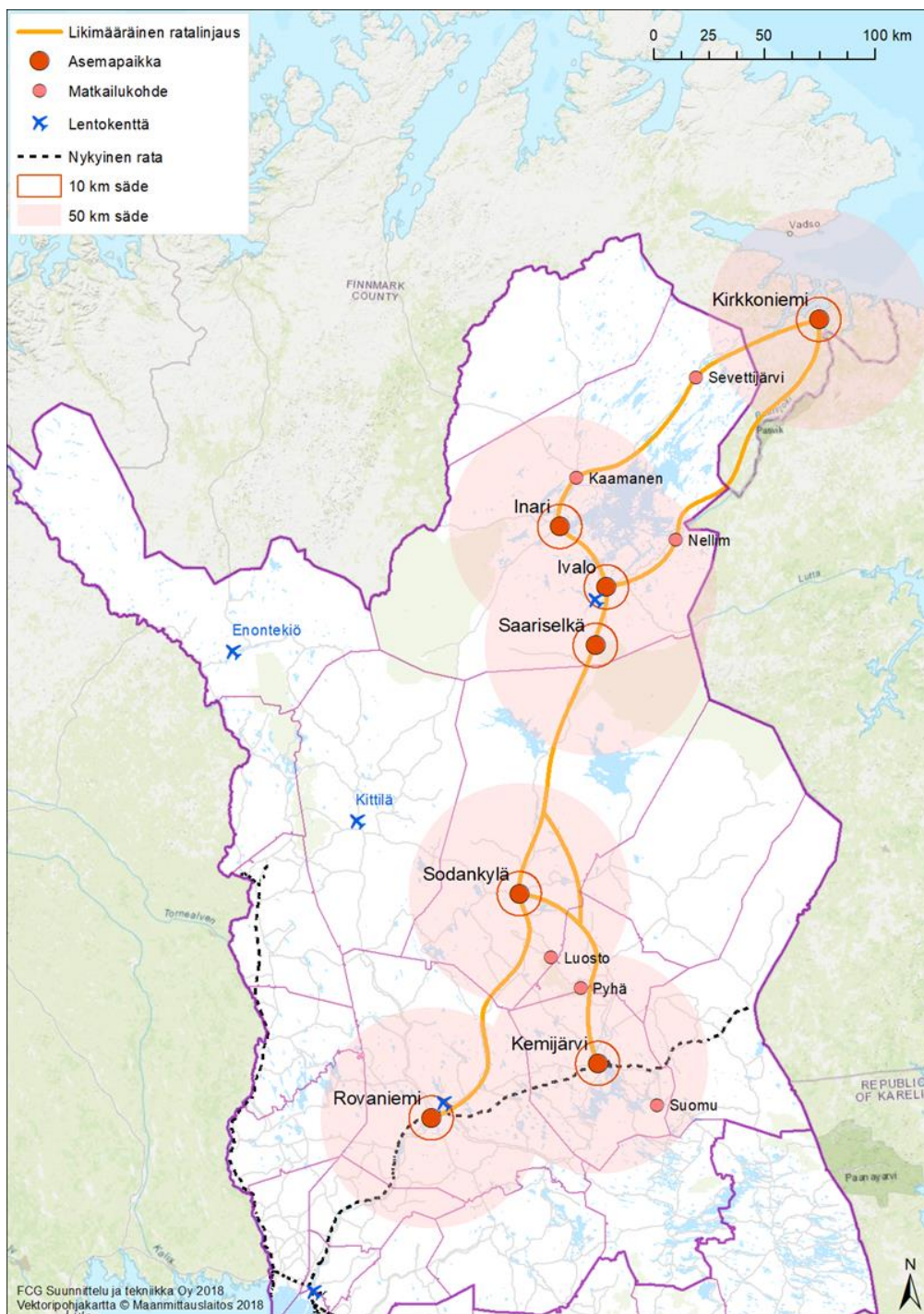
Kuva 7. Lapin maakunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030 ilman Jäämeren radan rakentamista

3.4 Radan varren kuntien matkailun nykytilanne ja kasvuarviot

Selvityksessä huomioitu Jäämeren radan alustava linjaus sijoittuu vaihtoehdosta riippuen kolmen tai viiden eri kunnan alueelle. Kuvassa (kuva 8) on esitetty radan likimääräiset linjausvaihtoehdot ja mahdolliset asemapaikat välillä Rovaniemi – Kirkkonieni. Valittu linjausvaihtoehto kulkee Rovaniemeltä Kemijärven ja/tai Sodankylän kautta Ivaloon, ja sieltä Inarijärven pohjois- tai eteläpuolitse edelleen Kirkkoniemeeseen. Tämä alustava ratalinjaus on otettu huomioon muun muassa tekeillä olevassa Pohjois-Lapin maakuntakaavatyössä.

Linjausvaihtoehdon mukaiset mahdolliset asemapaikat ovat Rovaniemi, Kemijärvi, Sodankylä, Saariselkä, Ivalo ja Inari sekä Norjan puolella Kirkkonieni. Asemapaikkojen lisäksi radan vaikutusalueelle jäävät seuraavat merkittävät matkailukeskukset ja -kohteet:

- Suomotunturi (Kemijärvi)
- Pyhätunturi (Pelkosenniemi)
- Luosto (Sodankylä)
- Kaamanen ja Sevettijärvi, tai vaihtoehtoisesti Nellim (Inari) .



Kuva 8. Jäämeren radan likimääräiset linjausvaihtoehdot, mahdolliset asemapaikat sekä merkittävimmät matkailukohteet välillä Rovaniemi - Kirkkonen.

Asemapaikkakuntien väestöstä 82 % ja majoitus- ja ravitsemistoimialan työpaikoista 74 % sijoittuvat 10 kilometrin säteelle suunnitelluista asemapaikoista. Taulukossa (taulukko 1) on esitetty väestömäärät (Tilastokeskus, 31.12.2015) sekä majoitus- ja ravitsemistoimialan työpaikat (Tilastokeskus, 31.12.2014) asemapaikoittain 10 ja 50 kilometrin säteellä.

Etäisyys 10 km			
		Majoitus- ja ravitsemistoimi- alat	
Asemapaikka	Väestö 2015	työpaikat 2014	asukas / tp
Rovaniemi	53 007	823	64
Kemijärvi	6 196	46	135
Sodankylä	5 621	76	74
Saariselkä	333	143	2
Ivalo	4 167	85	49
Inari	845	41	21
YHTEENSÄ	70 169	1 214	58
Etäisyys 50 km			
		Majoitus- ja ravitsemistoimi- alat	
Asemapaikka	Väestö 2015	työpaikat 2014	asukas / tp
Rovaniemi	61 552	904	68
Kemijärvi	9 914	117	85
Sodankylä	8 762	134	65
Saariselkä	5 116	249	21
Ivalo	6 025	298	20
Inari	5 793	145	40
YHTEENSÄ	97 162	1 847	53

Taulukko 1: Väestö ja majoitus- ja ravitsemistoimialojen työpaikat asemien läheisyydessä (Tilastokeskus)

Asukasmäärään suhteutettuna matkailualan työpaikkoja on eniten Saariselän, Inarin ja Ivalon asemapaikkojen vaikutusalueella. Saariselällä majoitus- ja ravitsemistoimialan työpaikkojen osuus kaikista lähialueen (10 km) työpaikoista oli vuoden 2014 lopussa lähes 50 %, Inarissa 12 % ja Ivalossa 6 %. Koko maan vastaava luku oli 3,6 % (Tilastokeskus 2016).

Majoitus- ja ravitsemistoimialan työpaikkojen lisäksi matkailualan työpaikoiksi voidaan lukea osa muun muassa kulttuuritoiminnan sekä huvi- ja virkistyspalveluiden työpaikoista. Näitä työpaikkoja ei kuitenkaan ole mahdollista erottaa Tilastokeskuksen ruututietokannasta, joka perustuu Toimialaluokituksen pääluokkiin (A-X).

Vuonna 2016 matkailutoimialojen toimipaikkoja oli Inarissa, Sodankylässä ja Pelkosenniellä yhteensä 207 (taulukko 2) (Tilastokeskus 2018). Toimipaikkojen lukumäärää tarkasteltiin Tilastokeskuksen tarjoaman toimialaluokituksen (TOL2008) mukaisesti yhdistämällä matkailuun liittyviä toimialoja. Tarkastelussa huomioitiin seuraavat toimialaluokat: majoitus- ja ravitsemistoiminta, matkatoimistot ym., kulttuuritoiminta sekä urheilu-, hui- ja virkistyspalvelut. Maa-, vesi ja ilmaliikenne rajattiin selvityksestä pois, koska Tilastokeskuksen tarjoamista työpanoskertoimista, joita käytetään myöhemmin laskelmissa, ei voida erottaa henkilöliikennettä omaksi luokakseen.

	Inari	Sodankylä	Pelkosenniemi
Toimipaikat 2016 (lkm.)	120	67	20

Taulukko 2: Matkailutoimipaikkojen lukumäärä tarkasteltavissa kunnissa vuonna 2016 (Tilastokeskus)

Selvityksessä matkailun aluetaloudellisia vaikutuksia on arvioitu ratalinjauksen mukaisesti Inarin, Sodankylän ja Pelkosenniemen kunnissa, jotka esitetään alla olevissa kappaleissa. Kemijärven ja Sallan kuntia ei huomioitu tarkastelussa, koska Kemijärvellä on jo olemassa oleva rata ja junayhteys. Tarkastelussa on huomioitu matkailun toimialan kokonaiskysynnän kasvu vuoteen 2030 mennessä. Laskennassa käytetyt aineistot ja laskentaoletukset on esitetty tarkemmin liitteessä 1.

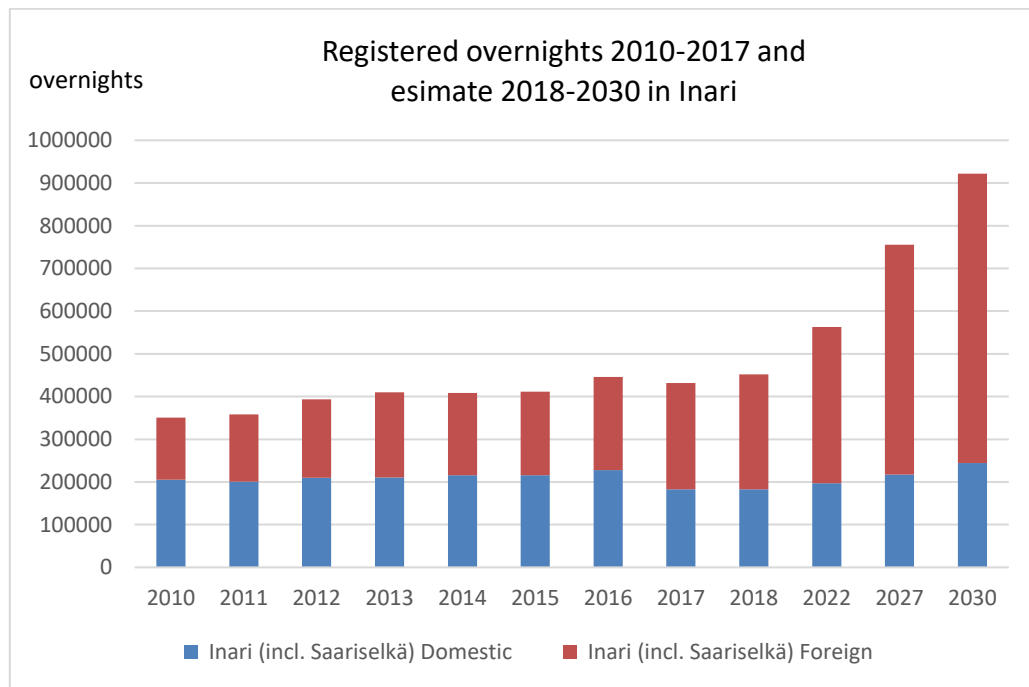
3.4.1 Inarin matkailu

Inari on Suomen suurin kunta ja matkailu levittäytyy Saariselän matkailukeskuksen lisäksi Inarin kirkonkylän saamelaiskulttuurin keskukseseen, Ivalon hallinnolliseen ja liikenteelliseen keskuspaikkaan sekä muihin matkailullisesti merkittäviin keskuksiin Nelimiin, Kaamaseen, Lemmenjoelle ja Sevettijärveen.

Inarin matkailu perustuu arktiseen luontoon ja siihen pohjautuviin aktiviteetteihin, saamelaiskulttuuriin ja kultakuumeen perintöön sekä matkailukeskuksen monipuolisiin palveluihin. Kunnassa sijaitsee kaksi Suomen suurinta kansallispuistoa: Lemmenjoen kansallispuisto ja Urho Kekkosen kansallispuisto. Koko Inarin kunnan alueella on valaistuja latuja/reittejä yhteensä noin 50 km. (Lapin liitto 22.10.2018)

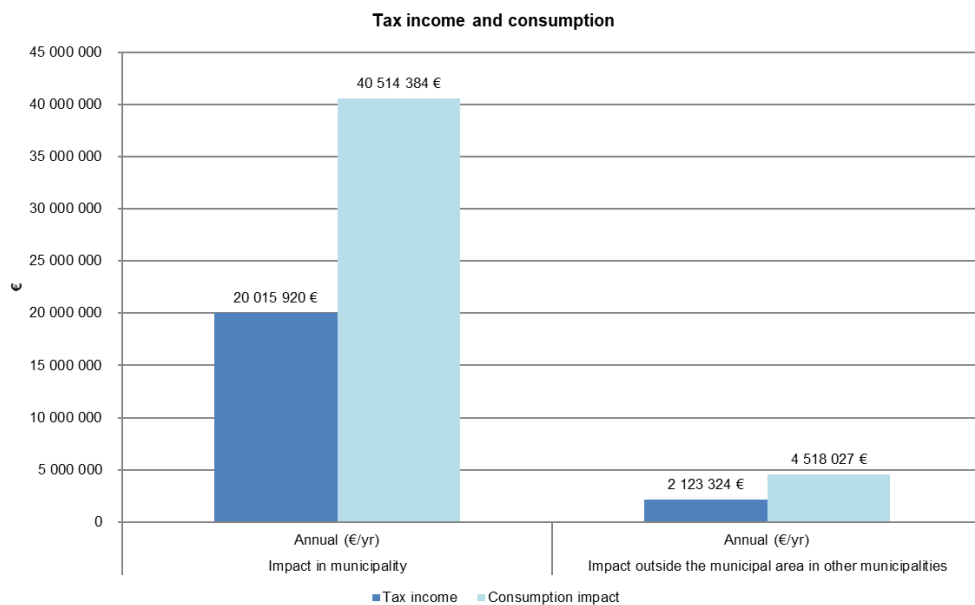
Inarissa on Tilastokeskuksen majoitustilastojen (2017) mukaan 22 majoitusliikettä, joissa on yhteensä 1336 huonetta ja 3819 vuodetta. Huonekäyttöaste on 47 % ja huoneen keskihinta 77,76 euroa. Inarissa oli vuonna 2017 noin 432 000 rekisteröityä yö-

pymistä. (Kuva 9) Vuonna 2016 ulkomaisten yöpymisten määrä ohitti kotimaisten yöpymiset, ollen tällöin 58 %. Alueella on lisäksi paljon mm. mökkimajoitusta, sillä Saariselän alueelta löytyy yhteensä noin 13 500 vuodepaikkaa.



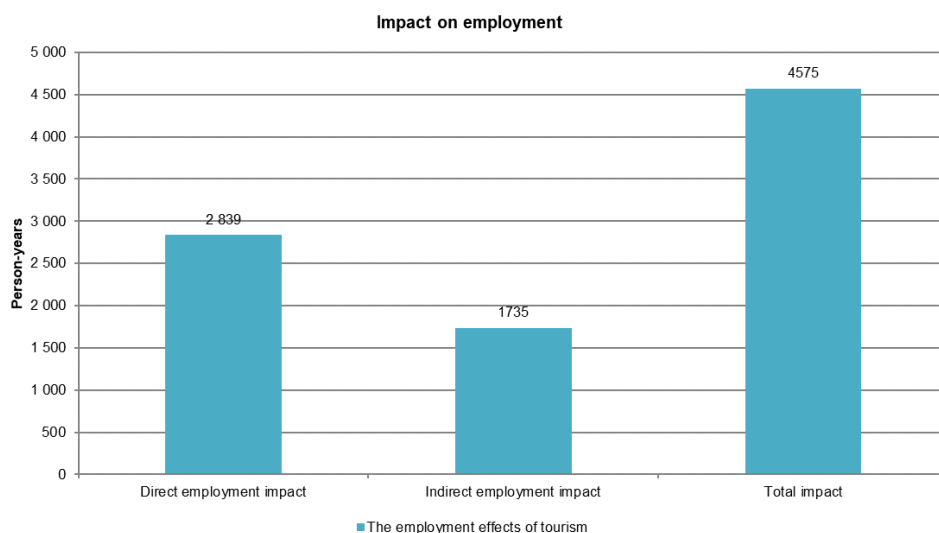
Kuva 9: Inarin rekisteröidyt majoitusvuorokaudet 2010-2017 ja arvio niiden kasvusta vuoteen 2030 (Majoitustilasto, Tilastokeskus ja arvio)

Matkailun tulo- ja työllisyyslaskennan mukaan Inarin kunnan matkailun kokonaissyntyn arvo ilman Jäämeren radan rakentumista vuonna 2030 on noin 315 milj.€. Vuotuinen palkkasumma-arvio on koko maan matkailun mediaanitulon (35 451 €/vuosi) mukaan arvioituna Inarissa noin 101 milj.€. Vuosittainen kokonaisverotulovai-
kus efektiivisellä veroasteella laskettuna on 22,1 milj.€. Matkailun toimialoilla työ-
kentelevien vuotuinen kulutusvaikutus Inarissa on noin 45 milj.€. Suurin osa verotulo-
ja kulutusvaikutuksista kohdistuu Inarin todellisen työpaikkaomavaraisuuden mukai-
sesti kunnan rajojen sisäpuolelle. (Kuva 10)



Kuva 10. Inarin kunnan matkailun kokonaiskysynnän vero- ja kulutusvaikutukset vuonna 2030 ilman Jäämeren radan rakentamista.

Inarin kunnan todellisen työpaikkaomavaraisuusasteen ja Tilastokeskuksen panos-tuotos tutkimuksen tarjoamien työpanoskerroimien mukaisesti vuonna 2030 matkailu-toimialojen suorista työllisyysvaikutuksista Inarin kuntaan kohdistuu 2836 henkilötyö-vuotta ilman Jäämeren radan rakentamista. (Kuva 11)

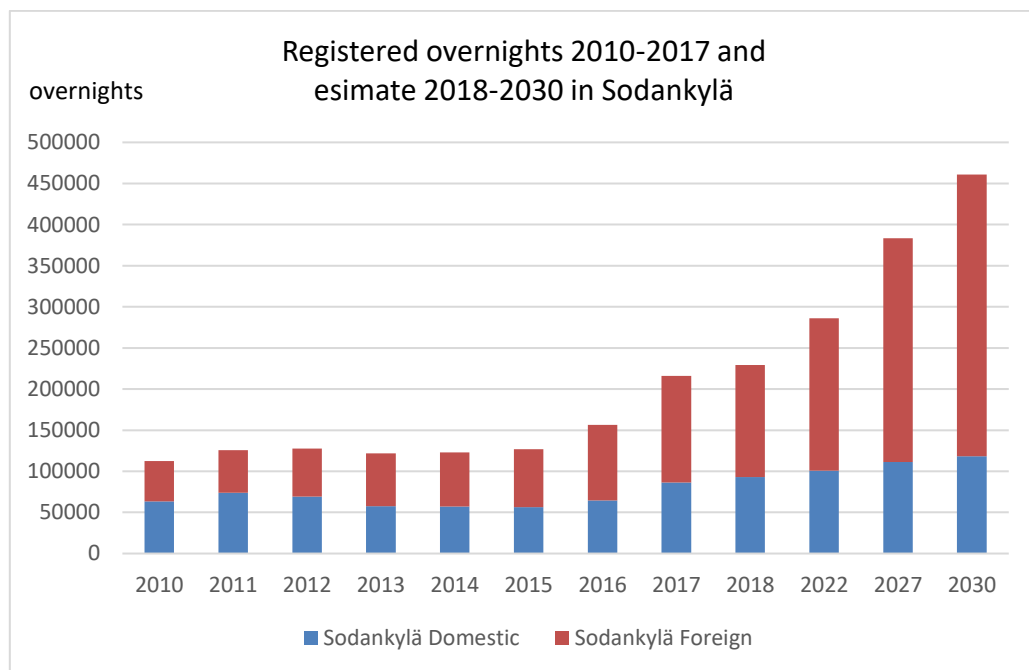


Kuva 11. Inarin kunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030 ilman Jäämeren radan rakentu-mista.

3.4.2 Sodankylän matkailu

Sodankylän matkailu perustuu luontoon ja siihen liittyviin ohjelmapalveluihin, matkailullisesti houkutteleviin tapahtumiin (mm. Sodankylän Elokuvajuhlat ja LuostoClassic) ja erityisesti kunnan pohjoisosassa saamelaiskulttuuriin. Matkailu keskittyy neljälle alueelle eli Luoston matkailukeskukseen, kuntakeskukseen, pohjoiseen alueeseen ja kylämatkailuun. Kunnassa sijaitsee myös Pyhä-Luoston kansallispuisto ja Euroopan ainoa vieraita vastaanottava Ametistikaivos. (Lapin liitto 22.10.2018)

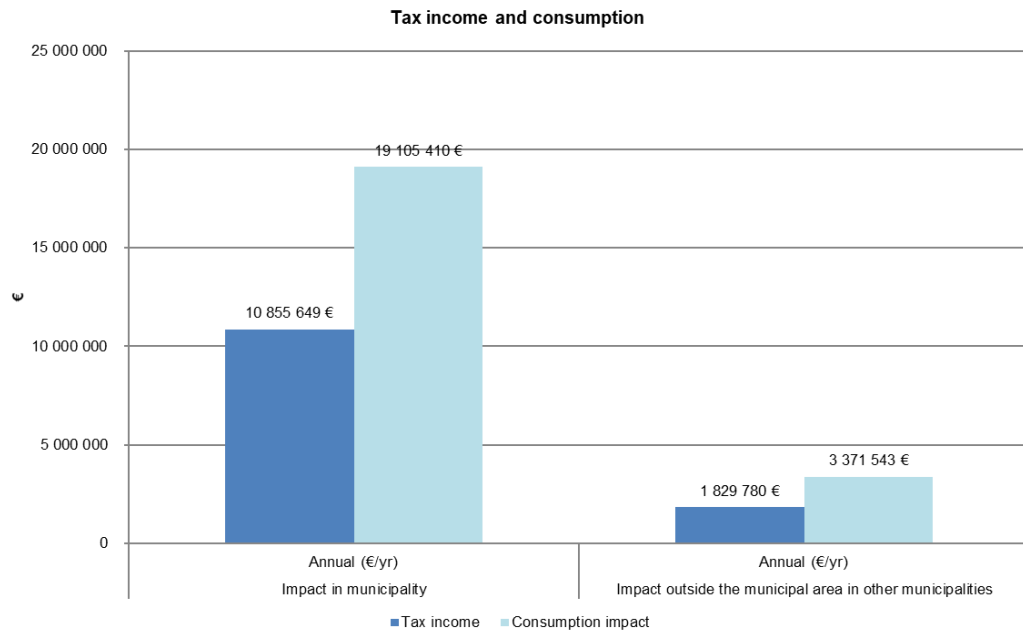
Sodankylässä on Tilastokeskuksen majoitustilastojen (2017) mukaan 11 majoitusliikettä, joissa on yhteensä 619 huonetta ja 1931 vuodetta. Huonekäyttöaste on 48,7 % ja huoneen keskihinta 154,49 euroa. Rekisteröityjä majoitusvuorokausia kertyi vuonna 2017 noin 216 000, joista 60 % oli kansainvälisten matkailijoiden. (Kuva 12)



Kuva 12: Sodankylän rekisteröidyt majoitusvuorokaudet 2010-2017 ja arvio niiden kasvusta vuoteen 2030 (Majoitustilasto, Tilastokeskus ja arvio)

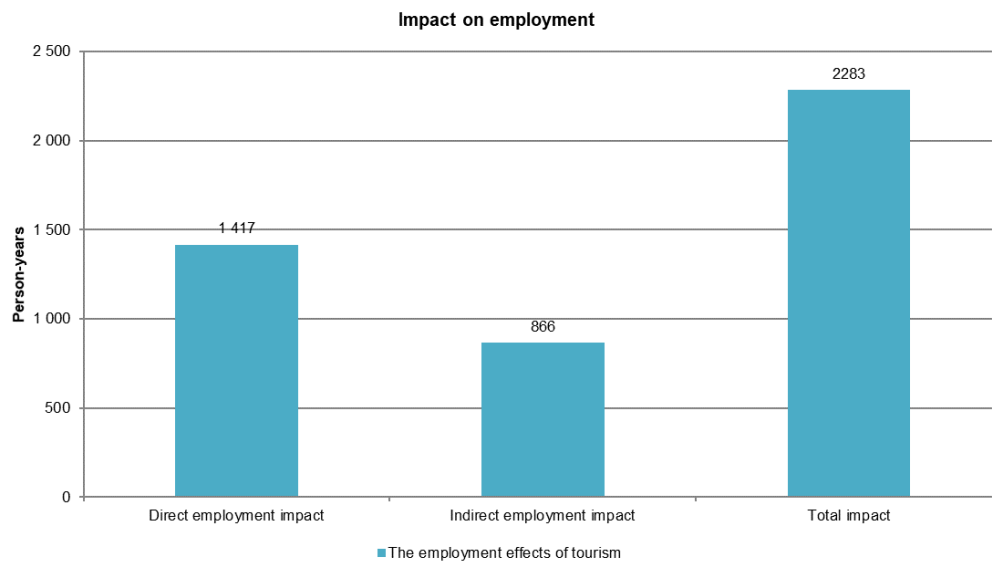
Matkailun tulo- ja työllisyyslaskennan mukaan Sodankylän kunnan matkailun kokonaiskysynnän arvo vuonna 2030 on noin 157 milj.€. Vuotuinen palkkasumma-arvio on koko maan matkailun mediaanitulon (35 451 €/ vuosi) mukaan arvioituna Sodankylässä noin 50 milj.€. Vuosittainen kokonaisverotulovaikutus efektiivisellä veroasteella laskettuna on 12,7 milj.€. Matkailun toimialoilla työskentelevien vuotuinen kulutusvaikutus Sodankylässä on noin 22,5 milj.€. Suurin osa verotulo- ja kulutusvaikutuksesta

kohdistuu Sodankylän todellisen työpaikkaomavaraisuuden mukaisesti kunnan rajojen sisäpuolelle. (kuva 13)



Kuva 13. Sodankylän kunnan matkailun kokonaiskysynnän vero- ja kulutusvaikutukset vuonna 2030 ilman Jäämeren radan rakentamista.

Sodankylän kunnan todellisen työpaikkaomavaraisuusasteen ja Tilastokeskuksen panos-tuotos tutkimuksen tarjoamien työpanoskertoimien mukaisesti vuonna 2030 matkailutoimialojen suorista työllisyysvaikutuksista Sodankylän kuntaan kohdistuu 1417 henkilötyövuotta ilman Jäämeren radan rakentamista. Matkailun välillisiä työllisyysvaikutuksia Sodankylän kuntaan kohdistuu 866 henkilötyövuotta kokonaistyöllisyysvaikutuksen ollessa 2 283 henkilötyövuotta. (Kuva 14)

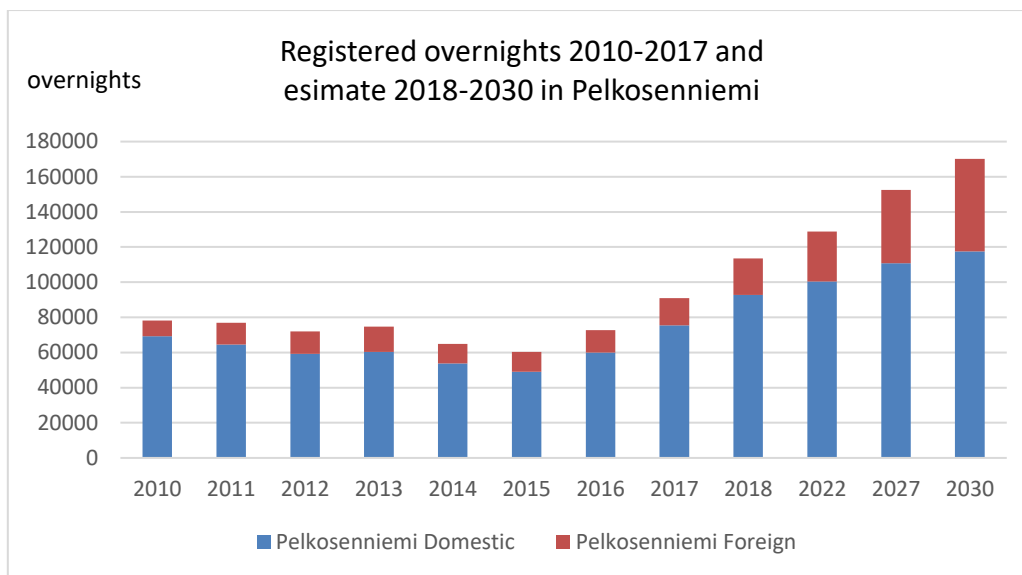


Kuva 14. Sodankylän kunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030 ilman Jäämerenradan rakentumista.

3.4.3 Pelkosenniemen matkailu

Pelkosenniemen matkailu perustuu Pyhätunturin matkailukeskuksen tarjoamiin aktiviteetteihin, Pyhä-Luoston kansallispuistoon, monimuotoisiin luontoelämyksiin sekä peräpohjalaisiin kyliin ja niiden kulttuuriin. (Lapin liitto 22.10.2018)

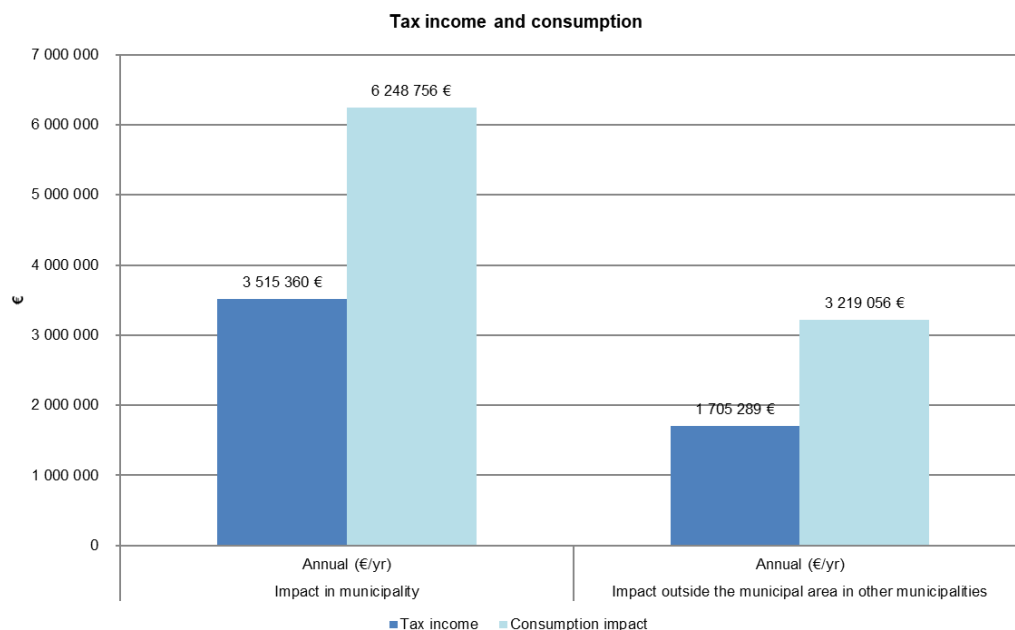
Pelkosenniemellä on Tilastokeskuksen majoitustilastojen (2017) mukaan 8 majoitusliikettä, joissa on yhteensä 227 huonetta ja 847 vuodetta. Huonekäyttöaste on 37,6 % ja huoneen keskihinta 75,15 euroa. Pelkosenniemellä oli noin 91 000 rekisteröityä yöpymistä, joista suurin osa kotimaisten matkailijoiden. (Kuva 15)



Kuva 15: Pelkosenniemen rekisteröidyt majoitusvuorokaudet 2010-2017 ja arvio niiden kasvusta vuoteen 2030 (Majoitustilasto, Tilastokeskus ja arvio)

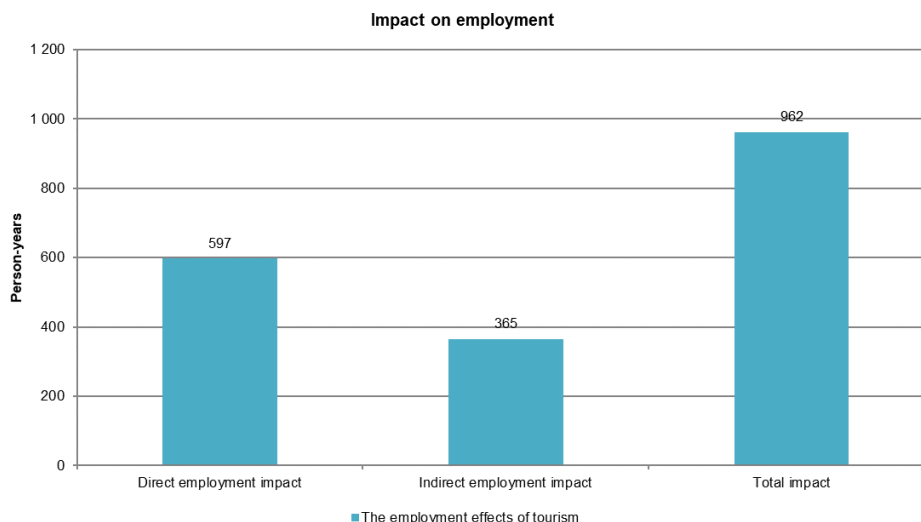
Sodankylän ja Pelkosenniemen alueella sijaitsevalla Pyhä-Luoston matkailualueella on vuodepaikkoja yhteensä noin 9300. Mökkiyöpymisiä Pyhä-Luostolla on noin 120 000 (Summanen 2018)

Matkailun tulo- ja työllisyyslaskennan mukaan Pelkosenniemen kunnan matkailun kokonaiskysynnän arvo vuonna 2030 on noin 66 milj.€. Vuotuinen palkkasumma-arvio on koko maan matkailun mediaanitulon (35 451 €/ vuosi) mukaan arvioituna Pelkosenniemellä noin 21,2 milj.€. Vuosittainen kokonaisverotulo vaikutus efektiivisellä verosteella laskettuna on 5,2 milj.€. Matkailun toimialoilla työskentelevien vuotuinen kulutusvaikutus Pelkosenniemellä on noin 9,5 milj.€. Suurin osa verotulo- ja kulutusvaikutuksesta kohdistuu Pelkosenniemen todellisen työpaikkaomavaraisuuden mukaisesti kunnan rajojen sisäpuolelle. (Kuva 16)



Kuva 16. Pelkosenniemen kunnan matkailun kokonaiskysynnän vero- ja kulutusvaikutukset vuonna 2030 ilman Jäämerenradan rakentamista.

Pelkosenniemen kunnan todellisen työpaikkaomavaraisuusasteen ja Tilastokeskuksen panos-tuotos tutkimuksen tarjoamien työpanoskerroimien mukaisesti vuonna 2030 matkailutoimialojen suorista työllisyysvaikutuksista Pelkosenniemen kuntaan kohdistuu 597 henkilötyövuotta ilman Jäämeren radan rakentamista. Matkailun välillisiä työllisyysvaikutuksia Pelkosenniemen kuntaan kohdistuu 365 henkilötyövuotta kokonaistyöllisyysvaikutuksen ollessa 962 henkilötyövuotta. (Kuva 17)



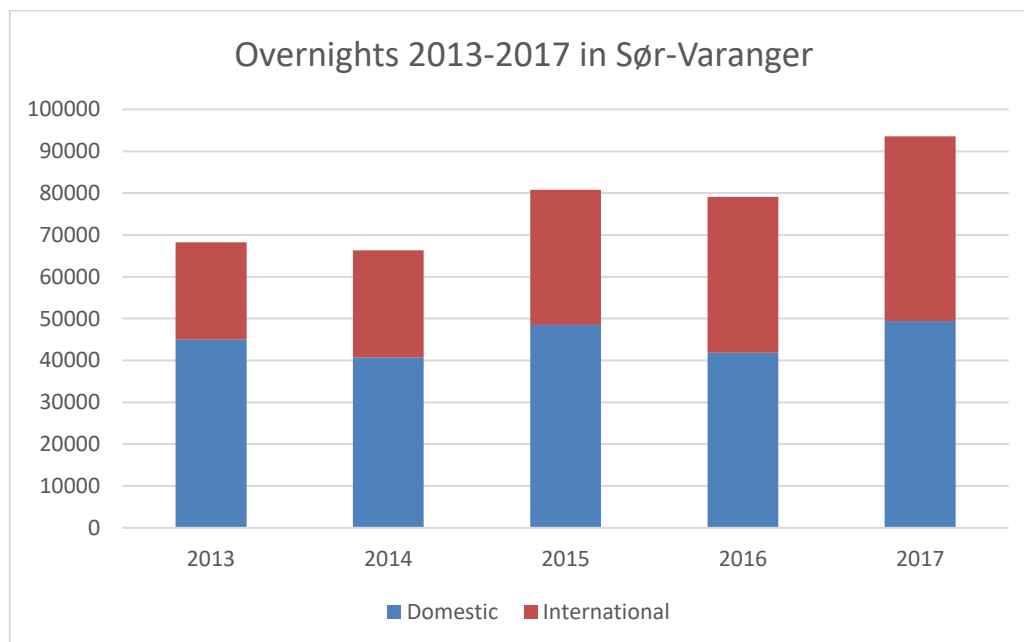
Kuva 17. Pelkosenniemen kunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030 ilman Jäämerenradan rakentamista.

3.5 Etelä-Varangin matkailu (Kirkkoniemi)

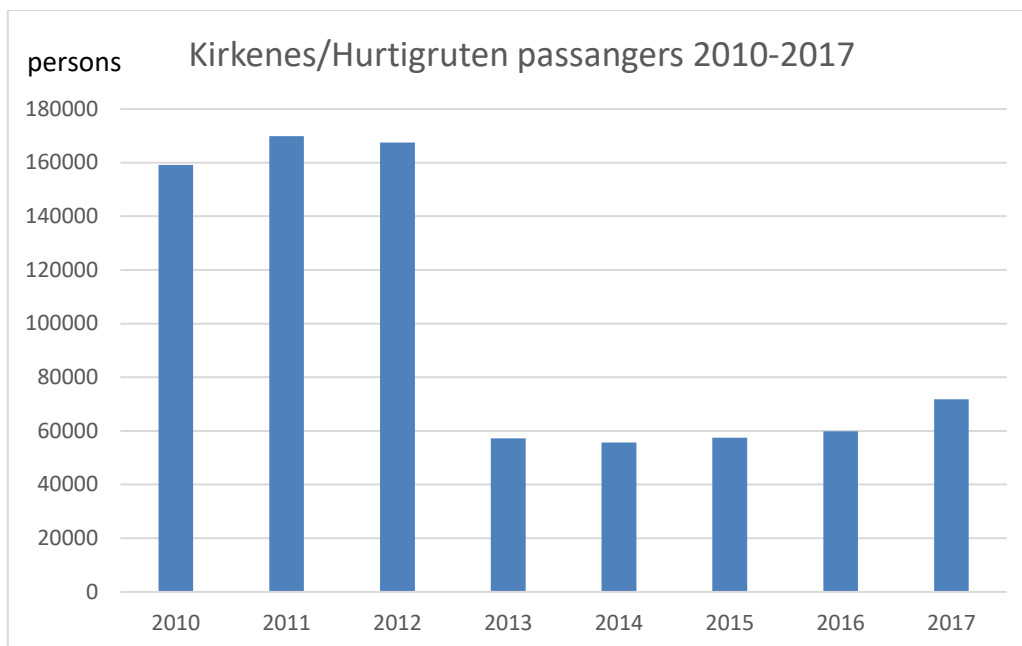
Kirkkoniemi on kylä ja Etelä-Varangin hallintokeskus Finnmarkissa, jossa on noin 3 500 asukasta. Koko kunnan alueella on noin 10 100 asukasta, noin 3967 km²:n alueella. (Statistics Norway 18.10.2018) Kunnalla on rajat sekä Suomeen että Venäjään, jonka raja-asemalle on noin 15 km Kirkkoniemeltä.

Kirkkoniemestä on lentoyhteys seitsemään kohteeseen Norjassa (tilanne 10.10.2018 Avinor 2018). Lisäksi Hurtigruten yhteys palvelee niin matkailijoita kuin paikallisiakin.

Matkailullisesti Kirkkoniemen päävetovoimatekijät ovat Hurtigruten ja Kuningasravun kalastus, joiden ympärille muu matkailu keskittyy. Kunnassa on kaksi hotellia sekä muita pieniä majoituskohteita. Majoitusvuorokausia on reilut 90 000. (Kuva 18) Isompia yrityksiä on viisi. Hurtigrutenin risteilymatkustajia saapuu ja lähtee Kirkkoniemeltä reilut 70 000 vuodessa. Matkustajamäärät tippuivat vuonna 2013 liikennöitsijän muuttaessa liiketoimintamalliaan. (Kuva 19)



Kuva 18: Majoitusvuorokausia Etelä-Varangerin kunnassa 2013-2017 (Statistikknett Reiseliv)



Kuva 19: Hurtigrutenin matkustajat Kirkkoniemen satamassa (Statistikknett Reiseliv)

Alueella odotetaan maltillista kasvua, sillä tavoitteena on matkailun kestävä kasvu, erityisesti matkailijamäärän hallinta. Tämä tarkoittaa käytännössä kesämatkailun kasvattamista ympärivuotisuuden lisäämiseksi sekä niiden asiakkaiden saamista alueelle, jotka ovat valmiita maksamaan ainutlaatuisista palveluista.

4 Matkailun ja junamatkustuksen kasvuun vaikuttavia muutosvoimia

Maailma muuttuu yhä nopeammin ja samalla globaali keskinäisriippuvuus lisääntyy. Monet tekijät vaikuttavat siihen kuinka paljon juna tulee tulevaisuudessa käyttämään matkustusmuotona Lappiin matkattaessa. Maailmanlaajuiset yksittäiset ilmiöt, tapahtumat ja megatrendit ulottavat vaikutuksensa myös Suomeen. Niin poliittiset, taloudelliset, yhteiskunnalliset, teknologiset kuin ympäristölliset tekijät vaikuttavat oleellisesti matkailun kehittämiseen ja kehittymiseen, myös junalla matkustamiseen. Tulevaisuuden kysymyksiä ovat mm. jäävätkö lyhyet lentopyrähdykset kokonaan pois, onko matkailijoiden viipymä yhdessä kohteessa pidempi, jäädäänkö kokonaan kotiin virtuaalimatkailun varaan tai miten matkustusmuotojen suhde kehittyy. Yhteiskunnassa ja Suomen aluerakenteessa tapahtuvat muutokset vaikuttavat etenkin matkailun aluetaloudellisiin vaikutuksiin. Näin ollen Jäämeren radan rakentumisen aikajänne vuoteen 2030 tekee haasteelliseksi mm. tarkkojen matkailun tulo- ja työllisyysvaikutusten laskemisen.

4.1 Junalla matkustaminen

Junalla matkustamista puoltavat monet seikat. Matkustajan näkökulmasta juna on usein hintakilpailukyinen esimerkiksi lennon suhteen. Junamatkan kokonaisaika nopeuttavat ja helpottavat mm. turvatarkastuksen, lähtöselvityksen ja laukujen odotusajan puuttuminen. Myös asemat sijaitsevat pääosin lähellä kohteita, ja siirtyminen on usein lyhyt ja edullinen. Matkan aikana voi myös nauttia maisemista ja jaloitella. Lisäksi matkustajiin tai junan henkilökuntaan kohdistuvat henkilövahingot ovat junaliikenteessä erittäin harvinaisia (Liikenne fakta 2018).

Junalla matkustamista puoltavat myös sen ympäristöystävällisyys eli vähemmät päästöt, energian säästö, pienet meluhaitat sekä turvallisuus (myös rekkaliikenteen väheneminen rahdin siirtyessä raiteille).

Rautateiden käyttäjätutkimuksen mukaan kaukoliikenteen asiakkaista 93 % piti junamatkan hintaa erittäin tai melko tärkeänä tekijänä valittaessa kulkumuotoa. Myös matka-ajalla oli vaikutusta matkustuspäätökseen. (Rautateiden käyttäjätutkimus 2017) Myös ympäristöystävällisyys ja turvallisuus ovat tärkeimpiä tekijöitä valita juna hinnan lisäksi. (VR 2018).

Tutkimusten mukaan pitkillä matkoilla lentokoneet ovat edullisempia ja nopeampia kuin junat. Euroopassa junamatkustus on kasvanut pääosin kasvaneiden tieliikenteen ruuhkien takia. Samalla junien yövuorot ovat vähentyneet kilpailukykyisten lentohintojen takia. (EC 2016).

Jäämeren radan liikennöintimahdollisuuteen vaikuttaa eteläisen Suomen, erityisesti Helsinki-Tampere –välin kapasiteettipula. Tämä vaikuttaa arvioiden mukaan Lapin matkailun saavutettavuuteen jopa enemmän kuin Jäämeren rata. Haasteelliseksi asian tekee myös Suomen perusväylänpidon ja väyläverkon kehittämisen rahoituksen niukkuus. Vuoden 2017 alussa rautateiden korjausvelan määrä oli noin 1,1 miljardia € (Dietrich & al. 2017). Lisäksi VR:n mukaan (2018) nykyinen Oulun pohjoispuolen juna-liikenne on jo tuettua liikennettä, mm. yöjunaliikenne Kemijärvelle ja Kolariin.

4.2 Ilmastonmuutos

Hallitustenvälisen ilmastopaneeli IPCC:n lokakuussa 2018 julkaiseman raportin mukaan maapallon lämpötila on noussut noin asteella esiteollisesta ajasta. Mikäli lämpeneminen jatkuu nykyistä vauhtia, ylitetään 1,5 asteen raja vuoteen 2050 mennessä. Rajan ylittäminen aiheuttaisi merkittäviä riskejä sekä ihmisille että luonnolle. Jotta maapallon lämpötilan nousu voidaan rajoittaa 1,5 asteeseen, tarvitaan nopeita päästövähennyksiä, myös liikenteessä. Liikenteen kasvihuonepäästöjen odotetaan maailmanlaajuisesti kasvavan vähemmän kuin liikennemäärien, koska ajoneuvojen polttoaineen kulutus ja vaihtoehtoisten energialähteiden osuus kasvavat. Hillintätoimia liikennesektorilla ovat vähempipäästöiset energialähteet, liikenteen energiantensiteetin lasku, infrastruktuurin parantaminen ja elintapojen muutokset. (VTT & ympäristöministeriö 2018)

Lapin ilmastostrategiassa 2030 nostettiin matkailun osalta tärkeiksi ilmastonmuutoksen hillintää tukeviksi toimiksi lähimatkailun lisääminen sekä junan ja bussin hyödyntäminen matkustusmuotoina mahdollisimman usein. (Lapin liitto 2012) Matkailijat eivät kuitenkaan aina käyttäydy johdonmukaisesti, vaan saattavat lentää lomalle muutamaksi päiväksi, koska elämä on kiireistä eikä esimerkiksi junamatkaan ole aikaa.

Huoli ympäristöstä ja ilmastonmuutoksesta on vaikuttanut myös autoilun verotuksen nousuun. Syyskuun 2018 alussa käyttöön otettu autojen päästöjen mittaustapa nosti autojen päästöjä selvästi, mikä vaikuttaa suoraan Suomessa niin autoveroon kuin ajoneuvoveroon. Ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövoimaverosta. Käyttövoimaveron määrätään ajoneuvolle, jota käytetään muulla voimalla tai polttoaineella kuin moottoribensiinillä. (Valtioneuvosto 2018)

Lisäksi Suomessa on noussut keskustelu viimeisen vuoden aikana lentoverosta (mm. Vihreiden vaihtoehtobudjetti, Suomen luonnonsuojeluliitto) sekä puolesta että vastaan. Toisten arvioiden mukaan lentoveron ei juurikaan odoteta vähentävän esimerkiksi yritysten tarpeellisia liikematkvoja, tai hyvätuloisten matkailijoiden matkvoja. Lentoverot voivat jopa lisätä lentämisen päästöä, jos ne ohjaavat lentoveroa vältteleviä matkustajia suorien lentojen sijaan useampiin välilaskuihin (Ihamäki 2018). Lentovero saattaa vaikuttaa myös siihen, että lentoyhtiö ei uudista kalustoaan. Uudemmat lentokoneet lentävät mm. vähemmällä polttoaineenkulutuksella kuin vanhat.

Esimerkiksi Ruotsissa otettiin käyttöön lentovero 1.4.2018. Lentovero määräytyy Ruotsissa lennon pituuden mukaan, eli mitä pidemmälle matkustaja lentää, sitä kalliimpi maksu on. (Tax on Air 2018) Lontoon Heathrow on puolestaan ilmoittanut, että ensimmäisen sähköhybridilentokoneen ei tarvitse maksaa koko vuonna laskeutumismaksuja, jos se liikennöi säännöllisesti käyttäen Iso-Britanniaa kansainvälisenä hubina. Kannustimen arvo on noin 1 miljoona puntaa. (Heathrow 15.10.2018).

Biopolttoaineet voivat aikanaan vähentää lentämisen päästöjä, mutta tällä hetkellä niiden saatavuus on heikko, ja hinta on kolminkertainen perinteiseen kerosiiniin nähden (Ihamäki 3.9.2018). Lentovero vähentää päästöjä vain, jos ihmiset jättävät kokonaan lentämättä, ja lentoreitti lopetetaan heikon kysynnän vuoksi. Päästöttömään lentämiseen pääseminen on erittäin tärkeää, mutta siihen tulisi pyrkiä ensisijaisesti tutkimuksen ja uuden tekniikan kautta.

Toisten mielipiteiden mukaan lentovero olisi yksi keino ohjata kulutusta ja liikkumista kestävämpään suuntaan. Verotulot tulisi samalla myös korvamerkitä päästöjen vähentämistoimiin.

Liikennepolitiikan ilmastotyöryhmän väliraportti kuvaa kolmea vaihtoehtoista skenaariota liikenteen päästöjen poistamiseksi. Selvityksen mukaan päästöjen poistamiseen ei ole olemassa yhtä yksinkertaista ja helppoa tietä. (LVM 9/2018)

Juna on eri tutkimusten mukaan ympäristöystävällisin valinta matkustusmuodoksi. Junan jälkeen varteenotettavin vaihtoehto on bussi tai henkilöauto siinä tapauksessa, että kyydissä on useampi kuin yksi. Lyhyillä lentomatkoilla, kuten kotimaanlennoilla, potkurikone voi viedä perille liki samalla päästömäärällä kuin henkilöauto yksin ajattaessa (kuva 20). (Maaseudun tulevaisuus 2.3.2018)



Kuva 20: Eri liikennevälineiden hiilidioksidipäästöt (Maaseudun tulevaisuus 2.3.2018)

Lentoliikenteen mahdollisilla veroilla ja muilla rajoituksilla ollee vaikutusta myös Lapin matkailuun. Matkojen kokonaishinnat saattavat nousta liian korkeiksi tai lentämisestä voi tulla hankalaa, jos lentojen määrää rajoitetaan lainsäädännön kautta. Tällöin juna voi ratkaista osaltaan saavutettavuushaasteet. Huomioitavaa on, että rataverkon Rovaniemeltä Kirkkoniemeeseen tulisi toimia sähköllä, jotta siitä saataisiin tarvittavat ympäristöedut. Autoilun kallistuminen saattaa myös vaikuttaa junamatkustuksen kasvuun.

4.3 Matkailun trendejä

Matkailu on Suomessa kasvanut viimeisen parin vuoden aikana ennätysvauhtia. Kestävän kehittämisen huomioiminen onkin entistä tärkeämpää, jopa välttämätöntä, matkailumme kasvun jatkumiselle ja kilpailukyvyyn säilymiselle. Matkailun tulisi tuoda hyvinvointia niin talouden, työllisyyden, sosiokulttuuristen vaikutusten kuin ympäristön näkökulmasta. Lisäksi matkailijoiden tulisi tuntea itsensä tervetulleiksi sekä saada rahoilleen ja odotuksilleen vastinetta. Kestävän kehityksen kolmen pääluottavuuden välille on luotava sopiva tasapaino pitkän aikavälin kestävyuden takaamiseksi.

Matkailukysynnän nähdään pirstoutuvan entisestään ja palveluodotusten jakautuvan. Yksittäismatkailijoiden, jopa yksinmatkailijoiden määrä on kasvamassa, mikä haastaa ryhmämatkailun toimintatavat. Matkailijat ovat entistä vaativampia ja hintatietoisempia. Matkustamisella ilmaistaan myös omaa statusta ja identiteettiä. Matkailukysyntä on entistä vastakkaisempaa, esimerkiksi ns. snacking-lomailu eli lyhytlomat, joiden aikana on koettava paljon ja tehokkaasti sekä toisaalta hidas matkailu kasvavat, molemmat.

Hitaan matkailun kantavana ajatuksena on hitaammin liikkuminen, pidempään viipyminen sekä vähempi matkustaminen. Siihen kuuluu myös hiljaisuus. Hitaan matkailun tarkoituksena on välttää mahdollisuuksien mukaan lentokoneilla matkustamista ja käyttää mieluummin linja-autoa ja hitaita junia. Ympäristötietoisuuden ja –vastuun kasvaessa hitaan matkailun arvellaan lisääntyvän entisestään.

Omasta hyvinvoinnista huolehtiminen, kiinnostus elää ja kokea paikallisten tavoin, unimatkailu, vain naisille tarkoitetut kohteet, kiinnostus ruokaan ja uusi luksus liitetynä paikallisiin brändeihin sekä aina läsnä oleva digitaalinen yhteys ovat joitakin trendejä, jotka muokkaavat matkailijan käyttäytymistä. Jakamistalouden nopea yleistyminen on luonut uusia palvelutarjoajia myös matkailulle ja liikenteelle. Matkailumarkkinat ovat globaalit ja matkailijalla on entistä laajemmat mahdollisuudet valita itselle se sopivin tuote mistä päin maailmaa tahansa, itselle sopivaan hintaan. (Digitaalisen...2015; Digital...2018; Future... 2018; Postma et al 2017; The Future... 2017; The Megatrends... 2017; Tourism... 2015, Slow Travel Europe 2018)

4.4 Muita tutkimuksia junaradan vaikutuksesta matkailuun

Alla on kuvattu kolmen muualla tehdyn tutkimuksen tuloksia junaradan vaikutuksista matkailuun.

Esimerkiksi Japanissa jatkettiin Tohoku Shinkansen rataa muutamaa eri kohteeseen. Tutkimuksen mukaan matkailu kasvoi huomattavasti rataverkkoon liitetyissä kaupungeissa. Kasvuun vaikuttivat myös sujuvat liityntäyhteydet matkailukohteisiin sekä maise majunien tuominen markkinoille. Lisäksi matkailutoimijat paransivat matkailukohteiden ja tuotteiden houkuttelevuutta ja toimintaympäristöä, lisäsivät markkinointia ja kouluttivat henkilökuntaa palvelemaan uusia matkailijaryhmiä. Kasvu ei ollut tutkimuksen mukaan itsestäänselvyys vaan vaati eri toimijoiden tiivistä yhteistyötä. Lisäksi

kasvu kohdistui pääosin asemien läheisyydessä sijaitseviin kohteisiin. (Kuriharaa & Wub 2018)

Toisessa tutkimuksessa puolestaan todettiin, että matkailijoiden nopeiden junien käyttö lisääntyi, kun matka oli alle 600 km. Tällöin matka koettiin nopeaksi, mukavaksi ja hinnaltaan sopivaksi. Myös junaan liittyvien muiden liityntäyhteyksien merkitys valintaan nousi tärkeäksi. Yli 600 kilometrin matkalla lentokoneen edut olivat junaa korkeampia. (Gorcun 2017)

Skotlannissa uuden Borders Railway –linjan katsottiin nostaneen matkailijamääriä radan varren kaupungeissa. Esimerkiksi matkailijoiden kulutus nousi yhteensä 16 %, yöpymisvuorokaudet 11 % ja matkailuun liittyvä työllisyys 8 %. Huomioitavaa on kuitenkin, että kohteet sijaitsevat lähellä Edinburghia ja jopa kävelyetäisyydellä asemapaikoista. Juna kulkee myös arkipäivinä puolen tunnin välein, joka tukee matkailijoiden helppoa liikkumista. (The Scottish Tourism Economic Assessment Monitor 2017)

5 Rakentamisaikaisia vaikutuksia

Liikenneviraston (03/2018) laatiman selvityksen mukaan tarkastellun linjausvaihtoehdon kokonaiskustannusarvio on 2,92 mrd. euroa, josta Suomen osuus on 2,06 mrd. euroa ja Norjan osuus 0,86 mrd. euroa. Tilastokeskuksen panos-tuotos-kertoimiin perustuen koko Suomen radan rakentamisen aikaisiksi työllisyysvaikutuksiksi on arvioitu noin 20 500 henkilöä. Lapin maakuntaan rakentamisen aikaisista työllisyysvaikutuksista kohdistuu noin 12 000 – 14 000 henkilöä. Näistä osa kohdistuu myös matkailun toimialoille.

6 Jäämeren radan mahdolliset vaikutukset matkailuun

Henkilöautolla Rovaniemeltä Kirkkoniemeen matkaa kertyy yhteensä noin 530 kilometriä, ajoajan ollessa noin 6,5 tuntia. Alustavien rataselvitysten mukaan Jäämeren radalla liikennöisi yksi yöjuna per päivä. Junamatkan pituus olisi noin 520 km ja matka-aika noin 3,5–4,5 h junan nopeustasosta riippuen (Liikennevirasto 2018).



Kuva 21. Etäisyydet ja keskimääräiset matkustusajat henkilöautolla esitettyjen asemapaikkojen välillä.

Taulukossa 5. on esitetty välimatkoja ja ajoaikoja asemapaikkojen sekä radan vaikutusalueella sijaitsevien matkailukeskusten ja -kohteiden välillä (Google Maps 2018).

Henkilöautolla			
Asemapaikka	Kohde	km	Aika
Rovaniemi	Luosto	118	1 t 25 min
	Sodankylä	128	1 t 30 min
	Saariselkä	257	3 t
Kemijärvi	Suomu	45	40 min
	Pyhä	58	50 min
	Luosto	72	1 t
	Sodankylä	109	1 t 20 min
Sodankylä	Luosto	40	40 min
	Pyhä	56	50 min
	Kittilän lentokenttä	92	1 t 15 min
	Saariselkä	128	1 t 30 min
Saariselkä	Ivalo	31	25 min
Ivalo	Inari	39	30 min
	Nellim	42	40 min
Inari	Kaamanen	29	25 min
	Sevettijärvi	112	1 t 25 min
	Kirkkonieniemi	199	2 t 35 min
Kirkkonieniemi	Sevettijärvi	87	1 t 15 min

Taulukko 5: Välimatkoja ja ajoaikoja

6.1 Potentiaaliset matkailijavirrat

Junan käyttäjien matkailijavirrat koostuvat useista kohderyhmistä kuten kotimaisista Lapissa ja Jäämeren rannalla lomailevista, kansainvälisistä matkailijoista, Barentsin alueella matkailevista sekä junaelämysmatkailijoista.

6.1.1 Kotimaiset matkailijat

Suomalaisille juna on oman auton tai lennon vaihtoehto. Juna kytkee myös muun Suomen, esimerkiksi lentoa helpommin, Lappiin.

Juna voi avata mahdollisuuksia uusille kohderyhmille ja uusille matkailualueille. Junaa arvioidaan käyttävän erityisesti perheet sen hintakilpailukyvyn ja helppouden takia sekä nuoret, joille vastuullisuus on tärkeä arvovalinta ja joilla ei ole omaa autoa. Esimerkiksi Sodankylän elokuvajuhlat voisi hyötyä junayhteydestä, jolloin kävijät voivat helposti tulla junan kyytiin pitkin matkaa ja aina perille asti.

Haastatellut asiantuntijat arvioivat, että junan vaikutus kotimaisille matkailijoille olisi alussa jopa suurempi kuin kansainvälisille matkailijoille. Junan odotetaan vaikuttavan erityisesti kesämatkailun kasvuun.

Junayhteyden todennäköisesti pitkäjänteisempi liikennöinti tuo matkailuun kaivattua jatkuvuutta, erityisesti Lapin pohjoisiin osiin kuten Saariselälle. Jos esimerkiksi lento-yhteys loppuu syystä tai toisesta, juna on korvaava matkustusmuoto saapua alueelle.

Luoston matkailukeskuksen näkökulmasta Sodankylän asema tuo matkailijoille toisen vaihtoehdon saapua alueelle, sillä matka-aika Rovaniemeltä Luostolle autolla ollee suurin piirtein sama kuin junalla Sodankylään ja siitä bussilla Luostolle. Sodankylän aseman myötä asiakasmäärien odotetaan kasvavan jonkin verran. Kotimaisille matkailijoille suora yhteys lisää matkustusmukavuutta, mm. aamuherääminen (nykyisillä aikatauluilla) myöhästyisi.

Pyhätunturin ja samalla Pelkosenniemen matkailuun Jäämeren radan junayhteydellä ei nähdä olevan vaikutusta, sillä Kemijärven asemalta matka on lyhyempi kuin Sodankylästä. Jonkin verran käyttöä uudelle junayhteydelle voi tulla, jos matka tuotetaan houkuttelevalla tavalla.

Suomalaisten matkailu Pohjois-Norjaan saattaisi myös kasvaa. Osaltaan jo nyt Jäämeren rannalla kävijät saattavat vaihtaa auton junaan. Toiseksi helppo kulkuyhteys Jäämeren rantaan saattaa nostaa tämän eksoottisen matkan ”kerran elämässä – listalle”.

Kotimaisten junankäyttöön vaikuttavat liikenneyhteydet asemalta kohteeseen ja liikkumisen helppous kohteessa ja esimerkiksi asemalta omalle mökille. Sujuva liityntäliikenne on ehdoton edellytys junamatkustuksen lisääntymiselle. Tulevilla MaaS-ratkaisuilla ja toteutuksilla on suuri merkitys liikkumiseen Lapissa. MaaS -ratkaisut vaikuttavat myös esimerkiksi autonvuokraukseen.

Jotta suomalaiset saadaan houkuteltua Lappiin ja edelleen käyttämään juna matkustusmuotona tarvitaan kohderyhmiä puhuttelevaa tuotteistettua palvelutarjontaa ja uusia ketteriä liiketoimintamalleja.

Juna mahdollistaa myös paikallisten liikkumisen etelään sekä työ- että lomamatkoilla/e.

6.1.2 Kansainväliset Lapin matkailijat

Haastateltujen mukaan junan nähdään säilyttävän vanhoja kansainvälisiä asiakasryhmiä sekä houkuttelevan uusia. Esimerkiksi ympäristötietoisuuden kasvu erityisesti mileniaalien parissa saattaa tehdä lentäen matkustamisen mahdolltomaksi. Tällöin juna on lähes ainoa vaihtoehto. Juna on myös hyvä vaihtoehto yksittäismatkailijoille, jotka käyttävät tällä hetkellä liikkumiseen julkista liikennettä.

Kauempaa Suomeen saapuville, kuten aasialaisille, junan käyttö on osin monisäikeinen asia. Esimerkiksi kiinalaiset ovat tottuneita junankäyttäjiä ja yöjuna keskiyön auringon paistaessa tai revontulien alla on eksoottinen kokemus. Toisaalta, jos pitkä lento saapuu Helsinkiin, ollee mukavampi valita jatkolento kohteeseen kuin matkustaa toiset 10 tuntia ja ylikin junassa.

Juna voi olla vaihtoehto suoraan lentäen esimerkiksi Rovaniemelle tulijoille. Kasvavan yksittäismatkailijoiden ryhmän odotetaan hyödyntävän juna Rovaniemeltä edelleen kohteeseen. Ryhmämatkalaiset todennäköisesti käyttäisivät edelleen linja-autoa kohteeseen siirtymiseen sen vaivattomuuden takia.

Keski-Euroopassa on kasvava ympäristötietoinen matkailijaryhmä, joka ei halua lentää sen aiheuttamien päästöjen takia. Toisaalta juna-laivamatka esimerkiksi Espanjasta Lappiin on pitkä, ja vaatii huomattavasti pidemmän lomajakson kuin lentäen lomaile.

Juna mahdollistaisi matkailijoille myös uuden tavan järjestää itsenäisiä kiertomatkoja. Esimerkiksi aasialaiset käyttävät omatoimisilla kiertomatoilla tällä hetkellä bussia.

Haastatellut arvioivat, että kansainväliset matkailijat eivät siirry suoraan junaan vaan junankäyttäjät ovat aivan uusi kohderyhmä.

Jotta juna houkuttelisi kansainvälisiä matkailijoita entistä enemmän matkustusmuotona, on junan palvelukonseptia ajateltava kokonaan uudella tavalla. Matkan elämyksellisyys tulisi alkaa jo junassa. Se voisi tarkoittaa esimerkiksi hotellitasoisia palve-

luita kuten tyynyvalikoimaa, tasokasta ruokaa, erikseen ostettavia lisäpalveluja, esteettisyyttä, toimivaa langatonta yhteyttä, viihdettä ja tietoa Lapista ja Suomesta sekä sen matkailumahdollisuuksista.

Samoin kuin kotimaisten matkailijoiden, myös kansainvälisten matkailijoiden näkökulmasta sujuva liityntäliikenne on perusedellytys junayhteyden käytölle.

Junan sekä parantuneen liityntäliikenteen myötä viipymän odotetaan alueella kasvavan jonkin verran.

6.1.3 Barentsin alueen kautta tulevat matkailijat

Barentsin alueen matkailun odotetaan tulevina vuosina kasvavan. Kasvuun vaikuttaa myös saavutettavuus, kuten junayhteys.

Junayhteyden hyödyntäminen vaatii eri sidosryhmien (liikenneyhtiöiden, viranomaisien, matkailupalvelutuottajien ja matkanjärjestäjien) tiivistä yhteistyötä Norjassa, Suomessa ja Ruotsissa. Yhteistyötä tarvitaan niin kohderyhmien määrittelyssä, tuotteistamisessa kuin markkinoinnissa ja erityisesti yksittäismatkailijoiden osalta helpon myynnin järjestämisessä.

Junayhteys helpottaisi yksittäismatkailijoiden kulkemista Suomesta Jäämerelle ja toisinpäin. Mm. pohjoismaalaiset, australialaiset ja yhdysvaltalaiset ovat omatoimisten kiertomatkojen potentiaalisia asiakasryhmiä. Junayhteys helpottaa lisäksi yleisesti liikumista alueen sisällä. Myös Murmanskin alueen asukkaat voisivat käyttää yhteyttä omaan vapaa- tai työajan matkustukseen. Kiina visioi uutta Jääsilkkitieksi nimettyä pohjoista laivareittiä, jonka kautta myös kiinalaiset risteilymatkailijat voisivat saavuttaa Norjan ja Suomen Lapin.

Hurtigrutenin varrella olevat satamat yhdistyisivät junaradan myötä entistä helpommin Suomeen. Risteilymatkustajat voisivat kulkea Suomen kautta meno- tai paluumatkalla Kirkkoniemeen ja yhdistää risteilyyn matkailuelämyksen Lapin matkailukeskuksissa.

Tällä hetkellä Suomen puolelta tehdään noin 12 000 pääosin päivämatkaa Kirkkoniemien puolelle. Matka kuljetaan busseilla. Myös esimerkiksi Saariselällä käy busseilla tai moottorikelkoilla päivä ja yhden yön matkoilla matkailijoita Kirkkoniemeltä. Näistä osa voisi tulevaisuudessa siirtyä junan käyttäjäksi.

6.1.4 Junaelämysmatkailijat

Tuotteistettujen junaelämysmatkojen tarjonta on kasvanut viime vuosina mm. hitaan matkailun, nostalgian kaipuun ja vastuullisuuden kasvun myötä. Matkat toteutetaan joko erityisesti tähän tarkoitukseen valmistetuissa junissa kuten jäätikköexpress Sveitsissä (kuva 22) tai myös tavallisissa vuorojunissa. Muun muassa Norjassa on tarjolla useita junamatkailutuotteita (kuva 23) ja Ruotsissa on tuotteistettu esimerkiksi matkailujuna Kiirunasta Västerbåtteniin.



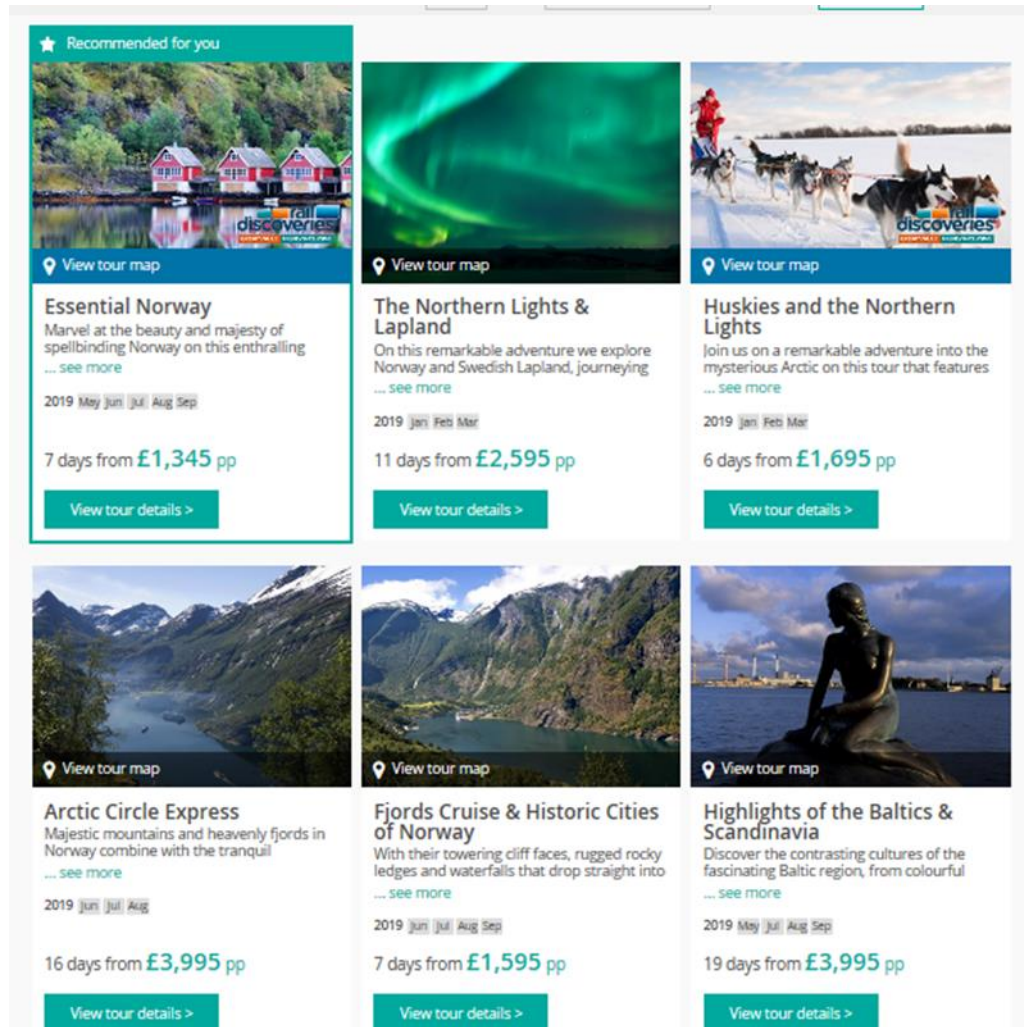
Kuva 22. Glacier express Sveitsi

Junaelämysmatkat kiinnostavat yksittäisiä asiakkaita sekä pieniä ryhmiä. Ryhmäkoot ovat yleensä 15-25 henkilöä.

Junaelämyksen tuotteistavat matkanjärjestäjät yhteistyössä paikallisten Destination Management Companien kanssa. Tässä matkailun muodossa myös itse matkan tulee olla elämys. Matkan aikana odotetaan mielenkiintoisia maisemia kuten vesistöjä ja tuntureita. Jäämeren radalle valittava linjaus vaikuttaa siihen pystytäänkö matkaa hyödyntämään maisemallisesti. Esimerkiksi keskiyön aurinko ja revontulet ovat hyviä vetovoimatekijöitä. Lisäksi junavaunuilta, palveluilta ja mukavuuksilta vaaditaan normaalia enemmän. Matkan varren pysähdyspaikoissa tulee myös olla tarjolla mielenkiintoisia nähtävyyksiä ja tuotteistettuja elämyksiä.

Jos junamatka saadaan tuotteistettua ja tarinallistettua kiinnostavaksi brändiksi kuten "Northern Light Express" tai "Arctic Express", voisi tuote olla houkutteleva ekologista ja elämyksellistä arktista matkaa etsivälle.

Junaelämysmatkailua helpottaisi myös kaksi päivittäistä junavuoroa, jolloin tutustuminen kohteeseen tai yöpyminen kohteessa olisivat helpompia toteuttaa.



Kuva 23: Esimerkkejä junamatkatuotteista (Great Rail Journeys)

6.2 Junamatkustajien arvioidut määrät

Junamatkustajien arviot määrät perustuvat haastatteluihin, kasvuennusteisiin ja virallisiin tilastoihin. Koska alueen kokonaismatkailijamäärästä, joka sisältäisi myös mökit ja ilmaismajoituksen käytön, ei ole vertailukelpoista tietoa, pohjautuvat laskelmat rekisteröityihin matkailijamääriin.

Laskelmissa on käytetty seuraavia oletusarvoja:

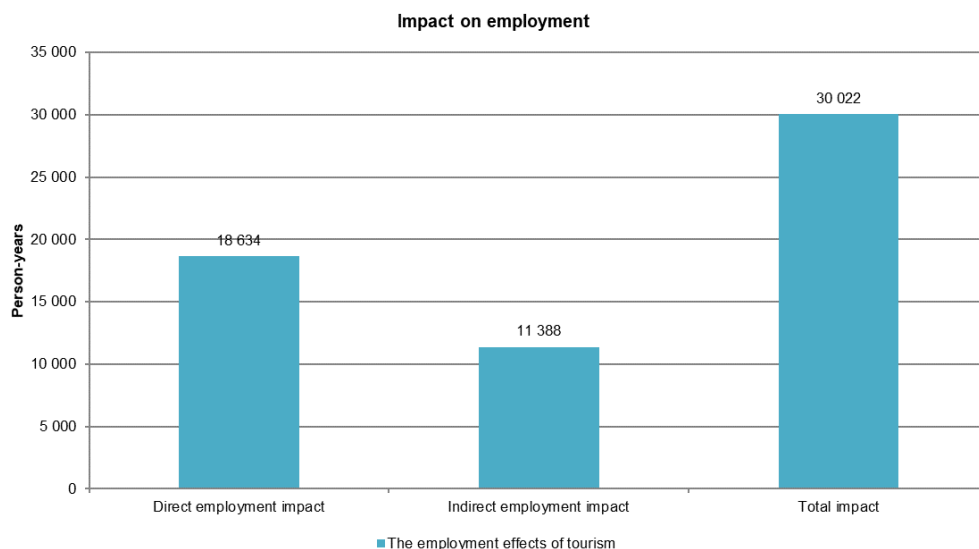
Kohderyhmä	Oletusarvot	Arvio matkustajamäärästä/vuosi
Kotimaiset junalla Lapin kohteisiin matkustajat	7 % Sodankylän ja Inarin saapuneista vuonna 2030 - kulutus 222 € ilmaismajoituksessa yöpyvät ja 456 € maksullisessa majoituksessa yöpyvät per matka Suomalaisten matkailu -tutkimuksen Lapin matkan keskiarvon mukaisesti	10 050
Ulkomaiset Lapin matkailijat	3 % Sodankylän ja Inarin saapuneista vuonna 2030 - kulutus 795 € per matka Visit Finlandin matkailijatutkimuksen Lapin matkojen keskikulutus vähennettynä liikennekuluilla	13 000
Junaelämysmatkailijat	20 henkilön ryhmä/kerran viikossa (perustuu junamatkanjärjestäjien arvioon) 3 yötä Lapissa - kulutus Visit Finlandin matkailijatutkimuksen Lapin matkojen keskikulutus vähennettynä liikennekuluilla	1040
Hurtigruten-matkailijoiden päiväretki Suomeen (Saari-selkä)	1 % Kirkkoniemen risteilyvieraista (nykyiseen määrään pohjautuen) - kulutusarvio 200 €/henkilö ilman kuljetusta, perustuu alueen ohjelmapalveluiden hintoihin	780
Risteilymatkustajat (lähtevät/tulevat) Suomen kautta kulkevat	10 % Kirkkoniemen risteilyvieraista (nykyiseen matkailijamäärään pohjautuen) 1 yö Lapissa - kulutus Visit Finlandin matkailijatutkimuksen Lapin matkojen keskikulutus vähennettynä liikennekuluilla	4330
Kirkkoniemen matkailijoista Lappiin	20 % Kirkkoniemen nykyiseen matkailijamäärään pohjautuen 1 yö Lapissa - kulutus Visit Finlandin matkailijatutkimuksen Lapin matkojen keskikulutus vähennettynä liikennekuluilla	8 800
Inarista (Saariselältä) Jäämerelle pääosin päiväretken tekevät	nykytilanne noin 12 000, joista 30 % on arvioitu käyttävän junaa toiseen suuntaan (aika-tiluhaasteet mahdollisia).	3 600
Suomalaiset Jäämerelle matkaavat	- arvioitu Kirkkoniemen nykyisten määrien perusteella ja niistä 10 % 1 yö Lapissa, kulutus suomalaisten keskikulutuksen mukaan Suomalaisten matkailu -tutkimuksen tietoihin perustuen	150
Yhteensä		41 750 matkustajaa - noin 65 000 junamatkaa

Näihin oletusarvoihin perustuen Jäämeren radalla Rovaniemen ja Kirkkoniemen välillä arvioidaan vuonna 2030 olevan noin 41 750 matkustajaa, joka tarkoittaa noin 65 000 junamatkaa (osa yhdensuuntaisia). Lähtökohtana on, että juna on matkustusmuotona tuotteistettu, osana tuotetarjontaa sekä sitä on markkinoitu ennen sen liikennöintiä. Jos Lapin rekisteröimättömässä majoituksessa yöpyy matkailijoita esimerkiksi saman verran kuin rekisteröidyissä majoitusyrityksissä, on mahdollista, että junan käyttäjien määrä on noin 80 000.

6.3 Tulo- ja työllisyysvaikutukset

Aikaisemmin työssä lasketun arvion mukaan Lapin maakunnan matkailun kokonaiskysynnän arvo vuonna 2030 on noin 2,07 mrd.€. Jäämeren radan arvioidaan lisäävän matkailun kokonaiskysyntää noin 17 milj. €, joka on noin 0,84 prosenttia verrattuna skenaarioon, jossa rataa ei rakenneta.

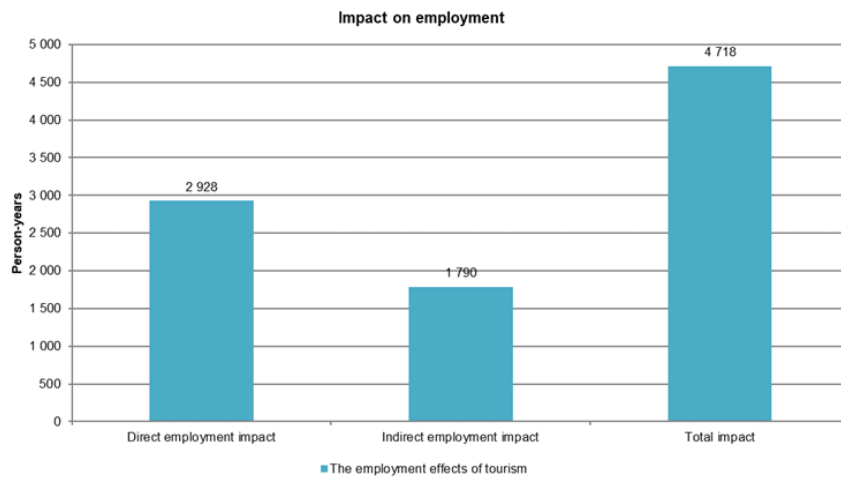
Lapin maakunnan 21 kunnan todellisten työpaikkaomavaraisuusasteiden keskiarvon ja Tilastokeskuksen panos-tuotos tutkimuksen tarjoamien työpanoskerroimien mukaisesti vuonna 2030 matkailutoimialojen suorista työllisyysvaikutuksista Lapin maakuntaan kohdistuu lisää 155 henkilötyövuotta, joka on 0,83 prosenttia verrattuna skenaarioon, jossa rataa ei rakenneta. (Kuva 23)



Kuva 24. Jäämeren rakentumisen jälkeen Lapin maakunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030.

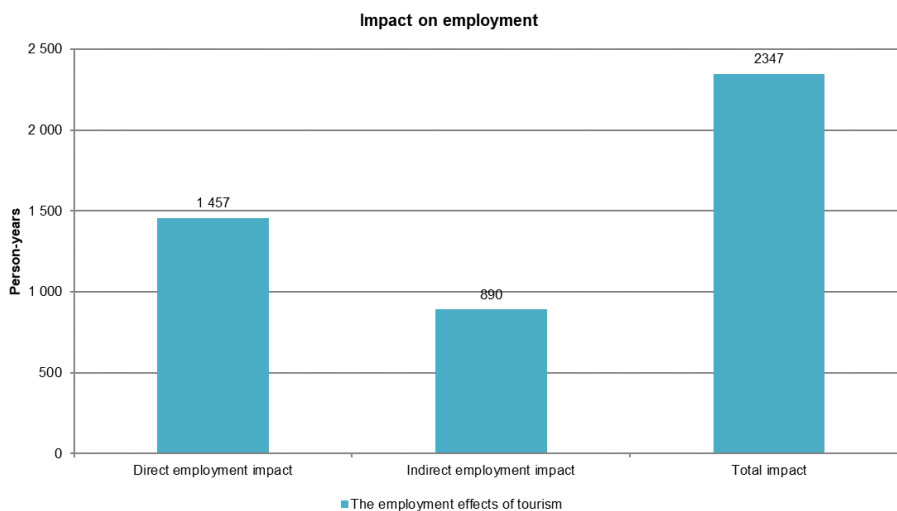
Laskennan mukaan Jäämeren rata lisää Inarin kunnan matkailukysyntää noin 10 milj.€. Tällöin kunnan matkailun kokonaiskysynnän arvo vuonna 2030 on noin 325

milj.€. Lisäys on noin kolme prosenttia verrattuna skenaarioon, jossa rataa ei rakenneta. Jäämeren radan rakentamisen myötä kasvaa työllisyys 92 henkilötyövuoden verran (Kuva 25).



Kuva 25. Jäämeren rakentamisen jälkeen Inarin kunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030.

Laskennan mukaan Jäämeren rata tuo lisää matkailukysyntää noin 4,4 milj. €, Sodankylän kunnan matkailun kokonaiskysynnän arvon ollen tällöin vuonna 2030 yhteensä noin 162 milj.€. Kokonaiskysynnän lisäys on noin kolme prosenttia verrattuna skenaarioon, jossa rataa ei rakenneta. Jäämeren radan rakentamisen myötä saadaan 40 henkilötyövuotta lisää (Kuva 26).



Kuva 26. Jäämeren rakentumisesta aiheutuvat Sodankylän kunnan matkailutoimialojen työllisyysvaikutukset (htv) vuonna 2030.

6.4 Imagollisia vaikutuksia

Alueen imago muodostuu monen tekijän summasta, se on muuttuva ja sitä muokkaa yksilöiden tietämys, asenne ja käytös aluetta ja sen yrityksiä kohtaan. Se koostuu mielipiteistä, tunteista, kokemuksista ja tiedosta. Imago on siis aluetta katsovan yleisön siitä muodostama mielikuva. Imago on selkeästi visuaalisuuteen painottuva käsite. Sen tarkoitus on saada jokin näyttämään hyvältä ja vetoamaan mielikuvitukseen. (Tran, Nguyen, Melewar ja Bodoh 2015.)

Erilaiset mielikuvat, toimijan motiivit, kohteen saavutettavuus ja toimijan aikaisempi kokemusmaailma vaikuttavat siihen, kuinka vetovoimaiseksi jokin tietty kohde valintojen kentällä koetaan.

Jäämeren rataa voitaisiin hyödyntää osana Suomen matkailumaakuvaa ja Lapin matkailukuvaa. Kuvaan voisi yhdistää pohjoisen ulottuvuuden, mutta siinä olisi oltava myös jotain erikoista, joka kiinnostaisi potentiaalisia matkailijoita.

Koska juna on ympäristöystävällinen vaihtoehto, tukee se vahvasti kuvaa kestävästä matkailukohteesta ja arktisesta luonto- ja kulttuurimatkailun keskittymästä.

Ratayhteys Jäämerelle voi toimia myös yhtenä Lapin matkailun vetovoimatekijänä. Valittava ratalinjaus vaikuttaa osaltaan myös imagoon; kulkeeko se teiden vierestä, onko tunneleita, onko maisemallisesti vetovoimainen, miten mahdolliset meluhaitat on huomioitu jne., ja myös miten liityntäliikenne toimii.

Negatiivisia imagovaikutuksia voivat olla vastuullisesti valveutuneiden matkailijoiden huoli rakennusvaiheen aiheuttamasta haitasta luonnolle, alueen ihmisille ja elinkeinoille. Myös Saamelaiskäräjien vastustuksen nousu esille mediassa vaikuttaa imagoon kielteisesti.

6.5 Vaikutuksia liikennealan yrityksiin

Jäämeren radalla katsotaan olevan jonkin verran vaikutusta muihin elinkeinoihin erityisesti muihin paikallisesti toimiviin liikenneyrityksiin.

Arvioiden mukaan kaikki julkinen liikenne ei tule siirtymään juniin vaan edelleen tarvitaan bussiliikennettä. Juna vaikuttanee mm. siihen, että tällä hetkellä toimivat markkinaehtoiset bussivuorot muuttuvat tuetuksi ostoliikenteeksi. Paikallisväestön matkat ei-

vät riitä kattamaan junaan siirtyneiden matkailijoiden määrää. Koska juna ei todennäköisesti ole markkinaehtoisesti toimiva, tarvittaisiin Jäämeren radan tulon myötä tukea kahdelle liikennemuodolle radan varren liikenteessä.

Tilausajoliikenteeseen junan ei arviodia vaikuttavan kovinkaan paljon. Edelleenkin tarvitaan linja-autoja liityntäliikenteeseen lentokentiltä ja juna-asemilta matkakohteeseen. Muutoksia olisi odotettavissa matkareitteihin.

Autonvuokraukseen odotettavat vaikutukset ovat sekä positiivisia että negatiivisia. Vuokrauspisteitä tarvittaneen lisää asemien yhteyteen esimerkiksi Inariin, joka tarkoittaa itsepalvelupisteiden määrän kasvua. Vastavuoroisesti Rovaniemeltä pohjoisen suuntaan matkaavien tarve vuokra-autolle vähenee, arviolta 20 %.

Varsinkin kesäaikaan vuokra-automatkailu suuntautuu lähes poikkeuksetta Ivaloon ja Pohjois-Norjaan kuten Nordkappiin, Tromssaan ja Kirkkoniemen alueelle. Rajanyli suuntautuvat vuokraukset ovat kasvamassa. Myös autojunaa Rovaniemeltä Ivaloon saatettaisiin hyödyntää.

Ns. lähiruoan, kuten Norjan lohen ja kuningasrapujen, kuljetus Lapin matkailuyrityksiin helpottuisi uuden junayhteyden myötä.

7 Radan hyödyntämisen reunaehdot

Perusväylänpidon ja väyläverkon kehittämisen rahoitusta leimaa Suomessa kokonaisuudessaan niukkuus. Lapin matkailun saavutettavuuden parantaminen junalla vaatisi ensisijaisesti Helsinki-Tampere -ratakapasiteetin kasvattamista, radan kunnon parantamista ja paikallisten nopeusrajoitusten poistoa. Tällöin nykyiselle rataverkolle saataisiin lisää kapasiteettia ja matka-aikoja Lappiin lyhennettyä.

Radan rakentamisen mahdolliset haittavaikutukset ympäristöön ja alueen väestöön tulisi tarkkaan arvioida ja huomioida, erityisesti Saamelaiskäräjien huoli radan vaikutuksesta poronhoidolle ja saamelaiskulttuurille. Radan myötä voi esimerkiksi laidunalueita pirstoitua tai poistua poronhoitokäytöstä, esiintyä häiriöitä porojen laidunnuksessa ja porojen kuljetusreiteissä, porovahingot lisääntyä tai elinkeinon kannattavuus heikentyä tai jopa pakottaa kokonaan lopettamaan elinkeinotoiminnan. Vaikutuksia voi olla myös poronhoitokulttuuriin. Poroelinkeinon sekä saamelaiskulttuurin, myös kielen, heikkeneminen vaikuttaa myös matkailuun ja sen imagoon.

Ratalinjauksessa olisi suotavaa käyttää mahdollisuuksien mukaan olemassa olevia reittejä ja uria. Näin herkkä arktinen luonto säilyisi parhaiten, myös matkailun näkökulmasta. Poroille ja ohjelmapalveluyrityksille tulisi luoda mahdollisuus päästä radan yli tai ali ja myös useammasta kohtaa elinkeinon harjoittamisen edellytysten turvaamiseksi. Jotta erityisesti junaelämysmatkailua voidaan toteuttaa radalla, tulisi linjauksen suunnittelussa huomioida myös maisemalliset näkökohdat.

Matkailun näkökulmasta asemien tulisi sijaita mahdollisimman lähellä matkailukeskuksia ja matkailukeskittymiä. Myös kohdan missä juna pysähtyy, tulisi olla matkailullisesti mielekäs, jos mahdollista, ei teollisuusalueella tai kaivoksen vieressä.

Asemien ja kohteiden välinen liityntäliikenne tulisi järjestää ja aikatauluttaa asiakasystävällisesti. Jos syöttöliikenne ei toimi, ei junayhteydelläkään ole suurta merkitystä. Asiakkaan ei tulisi olla ns. väärään aikaan liikenteessä. Liikenteen palvelujen kehittäminen MaaS-periaatteella loisi mahdollisuuksia entistä saumattomammalle ja helpommalle liikkumiselle.

Tiestön kunnosta huolehtiminen on myös tärkeää, jotta asiakkaat pystyvät junan tulon myötä kulkemaan mm. poikittain ja matkakohteesta toiseen tietä pitkin.

Jäämeren radalla käytettävän junakaluston ja sen palvelutason tulisi olla laadukas vastaten näin asiakkaan odotuksia. Esimerkiksi lasikattoiset vaunut tukisivat revontulien ja yöttömän yön tuotteistamista.

Junan matkailullinen hyödyntäminen vaatii myös asiakasystävällisiä kulkuaikoja eri matkailijasegmentit huomioiden. Myös junan nopeus tulee vaikuttamaan matkustus päätökseen.

Junamatkan hinnan tulisi olla kilpailukykyinen verrattuna lentoon ja omaan autoon. Jos hinta olisi kohdallaan, houkuttelisi se myös paikallisia käyttämään enemmän juna.

Junan ei odoteta pelastavan matkailua, mutta tukevan ja tuovan oman lisäarvonsa kasvun mahdollistavaan kokonaisuuteen. Junan odotetaan lisäävän saavutettavuutta erityisesti kesällä, jolloin junan kulkuaikataulut tulisi sovittaa matkailijoiden tarpeisiin. Yksin se ei ratkaise myöskään kesämatkailun haasteita, vaan tueksi tarvitaan tuotteistamista, investointeja ja markkinointia.

Junankin mukanaan tuomien kasvuodotusten myötä työvoiman saatavuuteen ja asuntopulaan tulisi löytää pysyviä ratkaisuja.

Junan tulo vaatisi entistä enemmän matkailupalveluiden tuotteistamista helposti ostettaviksi kokonaisuuksiksi, myös yksittäismatkailijoille, sisältäen myös kuljetuksen asemilta matkailukohteisiin.

Radalla kuljetettaisiin pääosin muita kuin henkilömatkustajia. Radan varteen syntyisi uutta teollisuutta, joka voisi osaltaan lisätä ympäristöhaittoja ja edelleen vaikuttaa matkailun toimintaympäristöön ja imagoon.

Millä tavalla maailma ja matkailu tulevat muuttumaan tulevien vuosien aikana vaikuttavat junan kysyntään. Tuleeko ekologinen kriisi, onko matkailu enää sallittua, mikä on liikenneverojen määrä, mistä matkailijat tulevat, mikä on Suomen matkailun kilpailutilanne jne.

8 Yhteenveto ja johtopäätökset

Työssä arvioitiin Jäämeren radan vaikutuksia kolmena ajankohtana eli rakentamisvaiheessa sekä vuonna 2030 kun rata on käytössä tai jos rataa ei tule lainkaan, nykytilanteen valossa.

Niin poliittiset, taloudelliset, yhteiskunnalliset, teknologiset kuin ympäristölliset tekijät vaikuttavat oleellisesti matkailun kehittämiseen ja kehittymiseen, myös junalla matkustamiseen. Jäämeren radan rakentumisen aikajänne vuoteen 2030 tekee haasteelliseksi mm. tarkkojen matkailijamäärien sekä matkailun tulo- ja työllisyysarvioiden laskemisen.

Selvityksen mukaan Lapin matkailun näkökulmasta kaikki saavutettavuutta edistävät toimet ovat toivottavia. Jäämeren rata toisi yhden uuden vaihtoehdon saavuttaa Lapin matkailukohteet ja liittää Lappi suurempaan arktisen alueen kokonaisuuteen. Junan tulo vahvistaisi myös alueen riippumattomuutta lentoliikenteestä. Mahdollisen Tallinnan tunnelin nähtiin myös vaikuttavan Lapin saavutettavuuteen Euroopan markkinoilta sekä kiertomatalla olevien muualta maailmasta tulevien matkapäättöksiin.

Ilmastonmuutos, junamatkustuksen monet myönteiset asiat sekä matkailun trendit tukevat junamatkustuksen ja -matkailun kasvua. Lappiin matkustavat asiakkaat ovat ympäristötietoisia ja juna on vähäpäästöinen vaihtoehto.

Lapin maakuntaan radan rakentamisen aikaisista työllisyysvaikutuksista kohdistuu noin 12 000 – 14 000 henkilöä. Näistä osa myös matkailun toimialoille.

Lapin matkailun odotetaan kasvavan vuoteen 2030 noin 6 %:n vuosikasvulla ilman radan tuloa. Matkailukysynnän arvioidaan kaksinkertaistuvan vuodesta 2015 vuoteen 2030, jolloin se olisi yli 2 mrd.€. Kasvuarviot toteutuvat, jos Lapin matkailulle asetetut kehittämistoimet toteutuvat, saavutettavuus varmistetaan, matkailulle suunnataan tarvittava rahoitus ja mm. turvallisuustekijöissä ja maailmantalouden kehityksessä ei tapahdu yllättäviä Lapin matkailuun kielteisesti vaikuttavia asioita.

Radan vaikutusalueen matkailupalvelut keskittyvät esitettyjen asemapaikkojen lähiympäristöön (kuntakeskukset ja Saariselkä) sekä alueen suurimpiin matkailukeskuksiin (Suomu, Pyhä, Luosto). Saariselkä on ”matkailuvetoisin”, Rovaniemi palveluiltaan monipuolisin, ja väestöpohjaltaan selvästi suurin ja Kemijärven kuntakeskus vähiten ”matkailuorientoitunut”, mutta toimii ”hubina” Suomen ja Pyhän suuntaan.

Junan käyttäjien matkailijavirrat koostuvat useista kohderyhmistä kuten kotimaisista Lapissa ja Jäämeren rannalla lomailevista, kansainvälisistä matkailijoista, Barentsin alueella matkailevista sekä junaelämysmatkailijoista. Junamatkailijoita odotetaan saapuvan suhteessa enemmän kesällä kuin talvella. Työssä tehdyt arviot perustuvat haastatteluihin, kasvuennusteisiin ja tilastoihin. Koska alueen kokonaismatkailijamäärästä, joka sisältäisi myös mökit ja ilmaismajoituksen käytön, ei ole vertailukelpoista tietoa, pohjautuvat tehdyt laskelmat rekisteröityihin matkailijamääriin.

Jäämeren radalla Rovaniemen ja Kirkkoniemen välillä arvioidaan vuonna 2030 olevan noin 41 750 matkustajaa, joka tarkoittaa noin 65 000 junamatkaa (osa yhdensuuntaisia). Jäämeren radan rakentumisesta aiheutuva kokonaiskäynnän lisäys on reilut 17 milj. €, mikä on 0,84 prosenttia kokonaiskäynnästä (2,07 mrd.€) verrattuna skenaarioon, jossa rataa ei rakenneta. Tilastokeskuksen panos-tuotos tutkimuksen tarjoamien työpanoskertoimien mukaisesti vuonna 2030 matkailun suorista työllisyysvaikutuksista Lapin maakuntaan kohdistuu reilut 155 henkilötyövuotta Jäämeren radan rakentamisen aikaansaaman kasvun myötä, kokonaismäärän ollen tällöin vuonna 2030 yhteensä reilut 18 000.

Jos Lapin ilmaismajoituskohteissa yöpyy matkailijoita esimerkiksi saman verran kuin rekisteröidyissä majoitusyrityksissä, on mahdollista, että junan käyttäjien määrä on noin 80 000. Samalla kokonaiskäyntä ja työvoiman tarve kasvavat.

Kirkkoniemen näkökulmasta rata tuo mukanaan myönteisiä vaikutuksia matkailulle, mutta matkailun merkitys osana rataprojektia on hyvin pieni.

Jäämeren radalla nähdään olevan myös haitallisia vaikutuksia poronhoitoon, saamelaiskulttuuriin sekä alueen luontoympäristöön.

Junan myötä linja-autojen linjaliikenteen odotetaan vähenevän, samoin autonvuokrauksen Rovaniemellä. Tilausajobussiliikenteen ei odoteta vähenevän kokonaisuutena, mutta reitit tulevat muuttumaan. Lisäksi tarvetta ollee uusille tuleville asemille sijoitettaville autonvuokrauspisteille.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että Jäämeren rata tuo matkailulle uusia mahdollisuuksia ja uusia investointeja, jopa sellaista mitä emme vielä osaa ennakoida. Lisäksi junan myötä Lapin saavutettavuus paranee. Matkailun avulla ei yksistään pystytä perustelemaan ratainvestointia vaan se tuo oman pienen lisänsä radan käyttäjiin. Jäämeren radan junayhteydellä on hyvä imagovaikutus Lapin matkailuun erityisesti kestävyysnäkökulmasta.

Tehty selvitys osoittaa myös tarpeen Jäämeren radan matkailun vaikutusten jatkotutkimukselle. Radan tarvetta tulisi tarkastella laajemmin matkailuyritysten näkökulmasta. Lisäksi tulisi tutkia potentiaalisten matkailijoiden kysyntää ja toiveita junamatkustamiseen liittyen, sekä suoraan asiakkaita että matkanjärjestäjiltä. Myös lisätieto ja päätökset asemapaikoista ja niiden sijoittumisesta nykyisessä yhdyskuntarakenteessa tarkentaisivat Jäämeren radan vaikutuksia lähialueen palvelutarjontaan, työpaikkoihin ja liityntäliikenteeseen. Samoin tieto mm. junan suunnittelusta konseptista, tekniikasta ja kulkunopeuksista lisäisivät vaikutusarvioinnin vaikuttavuutta ja tarkkuutta.

Lähteet

Avinor 2018. Kirkkoniemen lentoyhteydet. <https://avinor.no/en/airport/kirkenes-airport/flight-times/departures/>

AN ARCTIC RAILWAY VISION. The goods perspective for an Arctic railway between Rovaniemi and Kirkenes linking to a port on the Barents Sea <https://www.arcticrailway.as/wp-content/uploads/2018/01/An-Railway-Vision-Rovaniemi-Kirkenes-1.pdf>

Dietrich, J, Junes, J, Nevalainen, N. 2017.: Liikenneväylien korjausvelka 2017. Liikennevirasto, kunnossapito-osasto. Helsinki 2017. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 44/2017

Digitaalisen matkailumarkkinoinnin ja myynnin haasteet ja ratkaisuehdotukset (2015). Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja. Innovaatio 69/2015

Digital Media Finland (2018) <http://www.digitalmedia.fi/markkinanakymat-2018/>

EC 2016. Study on the prices and quality of rail passenger services, European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Final Report April 2016.

Finavia Matkustajamäärät lentoasemittain 2017. https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Matkustajamäärät%20lentoasemittain_0.pdf

Finavia 2018: Lapin lentoasemien supertalvi sysäsi 55 miljoonan euron investoinnin käyntiin.

Future traveller tribes 2018 (2018). Amadeus.
http://www.amadeus.com/web/amadeus/en_1A-corporate/Amadeus-Home/Travel-trends/Travel-community-trends/Future-Traveller-Tribes-2030/1319623906608-Page-AMAD_SolutionDetailPpal

Gorcun, O. F. 2017. Impacts of High Speed Trains on Tourism Development: A Case Study of Ankara Konya High Speed Rail Lines * Faculty of Applied Science, Kadir Has University Campus, Turkey. Journal of Tourism & Hospitality. ISSN: 2167-0269, Volume 6 • Issue 6

Heathrow 15.10.2018. First electric... <https://your.heathrow.com/first-electric-aircraft-at-heathrow-airport-wont-pay-landing-fees-for-a-year/>

Kuriharaa, T. & Wub, L. 2018. The Impact of High Speed Rail on Tourism Development: A Case Study of Japan. a Department of Tourism, Tokai University, 2-28-4 Tomigaya, Shibuyaku, Tokyo, 151-8677, Japan b Institution for Transport Policy Studies 3-18-19 Toranomom, Minato-ku, Tokyo, 105-0001, Japan. The Open Transportation Journal ISSN: 1874-4478 — Volume 12, 2018

Ihamäki Kati, 2018 Haastattelu 3.9.2018. Finnairin kestävän kehityksen johtaja

LVM 2018. Hiiletön liikenne 2045 – polkuja päästöttömään tulevaisuuteen Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän väliraportti Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2018

Lapin liitto 2012. Ilmastostrategia 2030. http://www.lappi.fi/lapinliitto/c/document_library/get_file?folderId=53864&name=DLFE-12332.pdf

LAPPI - Pohjoisen luova menestyjä Lapin maakuntasuunnitelma 2030. http://www.lappi.fi/lapinliitto/c/document_library/get_file?folderId=26224&name=DLFE-1054.pdf

Lapin liitto 2014. MAANKÄYTÖLLÄ KILPAILUKYKYÄ JA ARVONNOUSUA – Lapin matkailun maankäyttöstrategia 2040. 17.12.2014

Lapin liitto 2015. Lapin matkailustrategia 2015 – 2018. http://www.lappi.fi/lapinliitto/c/document_library/get_file?folderId=2265071&name=DLFE-25498.pdf

Lapin liitto 2018 a. Lapin matkailustrategiatyö on käynnistynyt. <http://www.lappi.fi/lapinliitto/ajankohtaista/sisalto/-/view/417931>

Lapin liitto 2018 b. Arktinen ja kansainvälinen menestyjä KANSAINVÄLISTYMISEN JA ÄLYKKÄÄN ERIKOISTUMISEN STRATEGISET PRIORITEETIT 2018 – 2022. Julkaisusarja: A51/2018. Rovaniemi 2018

Liikennefakta 2018. Junaliikenteen turvallisuus. https://www.liikennefakta.fi/turvallisuus/rautatiet/junaliikenteen_turvallisuus

Lapin liitto 20.10.2018 <http://www.lappi.fi/matkailualueet>

Liikennevirasto 2018. https://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23852/Henkilöliikennevirrat+2017_210818.pdf/a3c2c435-2f47-4032-98d2-a9fe2c7418bc

Maaseudun tulevaisuus 2.3.2018. <https://www.maaseuduntulevaisuus.fi/ymparisto/artikkeli-1.226412>

Postma A., Cavagnaro, E., Spruyt, E., (2017), Sustainable tourism 2040, Journal of Tourism Futures, Vol. 3 Issue: 1, pp.13-22, <https://doi.org/10.1108/JTF-10-2015-0046>

Rautateiden käyttäjätutkimus 2017 . Sääntelyelin, Mertti Anttila IROResearch Oy, Tomi Ronkainen. https://www.trafi.fi/file-bank/a/1494402758/3dcef813f29af09548e31afaedd73b09/25174-Saantelyelin_Rautateiden_kayttajatutkimus_2017.pdf

Slow Travel Europe 2018. <http://www.slowtraveleurope.eu/>

Statistics Norway 18.10.2018 Population and population changes <https://www.ssb.no/en/befolkning/statistikker/folkemengde/kvartal>)

Statistikknett Reiseliv, Norsk reiseliv i regionalt perspektiv <https://www.statistikknett.no/>

Statistikknett Reiseliv, Hurtigruten <https://www.statistikknett.no/>

Suomalaisten matkailu. Kotimaan yöpymisen sisältäneiden vapaa-ajan matkojen menot maakunnittain 2012-2017. Tilastokeskus

Suomen virallinen tilasto (SVT), Suomalaisten matkailu (verkkajulkaisu) 2017. Liite-
taulukko 11. Kotimaan vapaa-ajanmatkat matkaryhmittäin kulkuvälineen mukaan
vuonna 2017. Helsinki. Tilastokeskus. Viitattu 10.10.2018.

Tax on Air 2018. <https://www.skatteverket.se/servicelankar/otherlanguages/inenglish/businessesandemployers/payingtaxesbusinesses/taxonairtravel.4.41f1c61d16193087d7f5348.html>

The Future of Travel & Tourism (2017). WTTC David Scowsill, President & CEO, WTTC

The Megatrends defining travel in 2017 (2017), Skift intelligence platform. <https://skift.com/2017/01/12/the-megatrends-defining-travel-in-2017/>

The Scottish Tourism Economic Assessment Monitor 31.1. 2017

Tilastokeskus 2018a. Työpanos ja työpanoskertoimet 2010-2014 (TOL2008/CPA2008) EKT 2010.

Tilastokeskus 2018b. Alueella työssäkäyvät työpaikan alueen, pendelöinnin, koulutusasteen, iän ja vuoden mukaan 1987-2016.

Tilastotietokanta Rudolf, Tilastokeskus

- Alueellinen matkailutilinpito, Lappi (päivitetty 6.6.2018)
- Majoitustilastot:
 - o 116n -- Kuukausittaiset yöpymiset ja saapuneet asuinmaittain, 1995M01-2018M08 [Päivitetty: 5.10.2018]
 - o 116t -- Vuosittaiset yöpymiset ja saapuneet asuinmaittain, 1995-2018 [Päivitetty: 5.10.2018]
 - o 116u -- Matkailusesonkien yöpymiset ja saapuneet asuinmaittain, 1996-2018 [Päivitetty: 5.10.2018]
 - o 116y -- Majoitusliikkeiden keskimääräinen vuosikapasiteetti ja sen käyttö, 1995-2018 [Päivitetty: 9.8.2018]

Tourism Megatrends- 10 things you need to know about the future of Tourism (2015). Horwarhhtl. www.horwathhtl.com

Valtioneuvosto 2018. Uusi autoverotaulukko... https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/10623/uusi-autoverotaulukko-wltp-menetelmalla-mitatuille-autoille-voimaan-syyskuussa

Visit Finland matkailijatutkimus 2017. Matkailun suuralueet, Lappi. TAK Oy. Helsinki: Business Finland / Visit Finland, 2018

VTT & ympäristöministeriö 2018: Perustuu IPCC:n 5. arviointiraportin WF3-osaraportin tietoihin <http://ilmasto-opas.fi/ipcc>

Lehtiartikkeleja taustalla

- <https://www.uusisuomi.fi/kotimaa/256935-tuleeko-lentovero-suomeen-petteri-orpo-valayttaa-telle-sdpn-timo-harakka-ja-keskustan>
- <https://www.uusisuomi.fi/kotimaa/262589-vihreat-lentovero-suomeen-hinta-matkustajalle-8-40-eu>
- <https://www.talouselama.fi/uutiset/haluatko-estaa-turistien-turhan-matkustelun-suomeen-lentovero-on-nykyajan-anekauppaa/674b8e7e-54c2-3c4f-8236-a5249fedf821>
- <https://www.talouselama.fi/uutiset/finnairin-kestavan-kehityksen-johdaja-ei-usko-lentoveroon-lentovero-vahentaa-paastoja-vain-jos-ihmiset-jattavat-kokonaan-lentamatta/d98e1e8f-3c4c-361d-9232-954f8f740eac>

Liite 1: Matkailun aluetaloudellisten vaikutusten arvioinnin aineisto ja menetelmät

Merkittävien rakennushankkeiden aikaansaamat työllisyysvaikutukset voidaan jakaa välittömiin työllisyysvaikutuksiin, välituotepanosten tuotannon ja sen kerrannaisvaikutusten aiheuttamiin työllisyysvaikutuksiin sekä tulojen kasvun aiheuttaman kulutuksen kasvun työllisyysvaikutuksiin. Suorien työllisyysvaikutusten lisäksi hankkeet työllistävät työntekijöitä myös välillisesti, sillä etenkin rakentamisvaiheessa käytetään runsaasti muiden toimialojen tuottamia välituotteita ja palveluja. Näitä välituotepanoksia ovat muun muassa koneet ja laitteet, rakennusmateriaalit sekä kuljetus-, huolto- ja muut palvelut. Välituotteiden tuotannossa tarvitaan edelleen muiden alojen välituotteita, jolloin välilliset työllisyysvaikutukset ketjuttuvat. Lisäksi hankkeiden välittömästi ja välillisesti työllistämät henkilöt saavat tötuloja, joista he käyttävät osan tavaroiden ja palveluiden ostamiseen. Tämä kulutuksen lisäys kanavoituu etenkin vähittäiskaupan ja palveluiden alojen lisäkysynnäksi, joka heijastuu edelleen näiden alojen työllisyyden kasvuun. Kaikkia tämän ketjun kautta syntyviä työllisyysvaikutuksia kutsutaan välilliseksi työllisyysvaikutukseksi.

Välittömien ja välillisten työllisyysvaikutusten osuus kokonaisvaikutuksesta vaihtelee toimialoittain sekä alueittain. Alueiden osaamisen ja tarjolla olevien palveluiden suhde hankkeen vaatimaan kysyntään ja tarpeeseen määrittää vaikutusten kohdentumista tietylle alueelle. Työllisyyden välillisten vaikutusten arviointiin liittyy kuitenkin runsaasti epävarmuustekijöitä. Yhteiskunnan ja sen rakenteiden muutos saa aikaan sen, että jälkikäteen on hyvin vaikea arvioida yksittäisen investoinnin aikaansaamia vaikutuksia. Näin ollen tarkkojen työllisyysvaikutusten arviointi vuosiksi eteenpäin sisältää runsaasti epävarmuustekijöitä ja on mahdollista vain suuruusluokan tasolla.

Lapin matkailun kasvu vuoteen 2030 on laskettu seuraavasti:

- Rekisteröidyt majoitusvuorokaudet 6 %:n vuosikasvulla vuoteen 2030, suomalaisten osalta 2 % (myös saapumiset) vuodessa ja kansainvälisten matkailijoiden 8 % (saapumiset 7 %)
 - Matkailijoiden kulutus 6 %:n vuosikasvu
 - Lapin rekisteröidyistä majoitusvuorokausista 27 % on Inarin (58,5 %), Sodankylän (29,2 %) ja Pelkosenniemen (12,3 %) kuntien alueella.

Tarkastelussa on huomioitu matkailun toimialan kasvusta aiheutuvat kunnallisverotulot, työllisyysvaikutukset henkilötyövuosina sekä työpaikkojen luoma kulutusvaikutus. Laskennassa ei ole huomioitu inflaation eikä palkansaajien yleistä palkkakehitystä vuoteen 2030 mennessä. Kunnallisverotulojen osalta laskennassa on hyödynnetty

efektiivisiä veroasteita. Efektiivisellä veroasteella tarkoitetaan maksuunpantujen verojen suhdetta tuloihin. Erilaisten vähennysten johdosta kuntien tuloveroprosentti (nimenlinen veroaste) ei vastaa todellista veroastetta. Kunnallisveroprosentti on Suomessa vuonna 2018 keskimäärin 19,86 prosenttia. Tosiasiassa suomalaiset maksavat tuloistaan vähennysten takia kuitenkin kunnallisveroa selvästi tätä vähemmän, vuonna 2018 arviolta noin 14,45 prosenttia. Kunnallisverotuksessa vähennyksiä voi tehdä tuloihin tai veroon. Tulosta tehtäviä vähennyksiä ovat muun muassa matkakustannukset, tulonhankkimiskulut, ansiotulovähennys ja perusvähennys. Verosta tehtäviä vähennyksiä ovat muun muassa työtulovähennys, kotitalousvähennys sekä asuntolainan koron alijäämähvytys. Taulukossa on esitetty tarkasteltujen kuntien sekä Lapin maakunnan tuloveroprosentit sekä efektiiviset veroasteet vuonna 2018.

	Inari	Sodankylä	Pelkosenniemi	Lapin maakunta
Tuloveroprosentti	19,00%	20,00%	22,25%	20,93%
Efektiivinen veroaste	13,05%	15,07%	14,71%	13,97%

Matkailun välittömiä työllisyysvaikutuksia selvityksessä on arvioitu Tilastokeskuksen panos-tuotos-tutkimuksen valtakunnallisten työpanoskertoimien (Tilastokeskus 2018a) sekä kunnallisten todellisten työpaikkaomavaraisuusasteiden (Tilastokeskus 2018b) avulla. Laskennan oletuksena yhdistettiin Tilastokeskuksen tarjoaman toimialaluokituksen (TOL2008) matkailuun liittyviä toimialoja omaksi toimialaluokakseen. Tarkastelussa huomioitiin seuraavat toimialaluokat: majoitus- ja ravitsemistoiminta, matkatoimistot ym., kulttuuritoiminta ja rahapelit sekä urheilu-, huvi- ja virkistyspalvelut. Maa-, vesi ja ilmaliikenne rajattiin selvityksestä pois, koska Tilastokeskuksen tarjoamista työpanoskerroimista ei voida erottaa henkilöliikennettä omaksi luokakseen. Selvityksen taustaksi yhdistetyn toimialaluokituksen mukaan yhden miljoonan euron matkailuinvestointi lisää työllisyyttä 19 henkilötyövuotta. Tästä kohdistuu 15 henkilötyövuotta suoraan matkailun toimialoille ja neljä henkilötyövuotta välillisesti muille toimialoille.

Aluetaloudellisena tunnuslukuna käytettävä todellinen työpaikkaomavaraisuus tarkoittaa oman kunnan alueella työssäkäyvien osuutta kaikista kunnassa asuvista työllisistä henkilöistä. Lapin maakunnan osalta laskennassa huomioitiin maakunnan kaikkien 21 kunnan todellisten työpaikkaomavaraisuusasteiden keskiarvoa. Taulukossa on esitetty tarkasteltujen kuntien ja Lapin maakunnan todelliset työpaikkaomavaraisuusasteet.

Inari	Sodankylä	Pelkosenniemi	Lapin maakunta
90%	85%	64%	91%

Kulutusvaikutuksia on tarkasteltu Tilastokeskuksen panos-tuotostutkimuksen tarjoamien työpanoskertoimien avulla lasketun työllisyysvaikutuksen ja Lapin maakunnallisen keskimääräisen kulutusluvun mukaan. Tuorein (2015) Lapin keskimääräinen maakunnallinen kulutusluku on 9 844€/asukas/vuosi. Kulutusluku kattaa asukkaiden keskimääräisen kulutuksen vähittäiskaupan ja palveluiden toimialoilla.