

# Matkailun ja kaivostoiminnan yhteensovittamisen haasteet

Alexi Järvinen

790351A

LuK-tutkielma

Maantieteen yksikkö

Oulun yliopisto

13.4.2018

## Tiivistelmä

Tässä tutkielmassa paneudun matkailuun ja kaivostoimintaan ilmiöinä ja toimialoina, sekä haasteisiin, joita näiden erilaisten toimialojen yhteensovittaminen samalla alueella potentiaalisesti aiheuttaa. Käyn ensin yleisellä tasolla läpi matkailua ja kaivostoimintaa, sekä niiden ominaispiirteitä erillisinä kokonaisuuksina. Tämän teoreettisen osuuden jälkeen esittelen tapaustutkimuksen, jonka sisällytin tähän tutkielmaan. Tapaustutkimukseni koskee Kolarin kunnan alueella Lapissa paljon eriäviä mielipiteitä ja kitkaa aiheuttanutta Hannukaisen kaivoshanketta.

Kolarin kunta on tänä päivänä hyvin riippuvainen matkailun tuomasta tulosta ja matkailun osuus kunnan vuotuisesta liikevaihdosta on noin puolet (Satokangas 2011: 19). Kolarilla on tarjottavanaan kaunista Lappilaista luontoa ja alueelle matkailijoita vetävät erityisesti Ylläksen laskettelukeskus sekä Pallas-Yllästunturin kansallispuisto. Kaivoshankkeen on määrä sijoittua Hannukaisen kylään, joka on alle 10 kilometrin päässä Äkäslompolon kylästä ja Ylläksen länsirinteistä. Paikalliset sekä matkailuyrittäjät ovat vastustaneet tätä hanketta hyvin voimakkaasti, sillä he näkevät kaivostoiminnan heikentävän matkailun kannattavuutta, Ylläksen vetovoimaa sekä Kolarin kunnan imagoa luontokohteena.

Kaivostoiminta on viime vuosina ollut näkyvästi otsikoissa myös muualla Suomessa ja sen julkisuuskuva ei ole kovin hyvä. Hyvänä esimerkkinä ja osatekijänä vallalla oleville negatiivisille asenteille ja käsityksille kaivostoimintaa kohtaan toimii Sotkamon Talvivaara, missä kaivoksen läheisyydessä oleviin vesistöihin vuosi runsaasti metallipitoista jätevettä (Tiainen ym. 2014: 37). Suomessa on tällä hetkellä lukuisia vireillä olevia kaivoshankkeita ja erityisesti Kolarin ja Kuusamon lähelle matkailukeskittymiä ja kansallispuistoja kaavaillut kaivokset ovat herättäneet paljon keskustelua ympäristöllisten syiden takia.

## **Sisällys**

<b>1. Johdanto .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Matkailu .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Kaivostoiminta .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Case Kolari .....</b>	<b>13</b>
<b>5. Pohdinta ja johtopäätökset .....</b>	<b>20</b>
<b>6. Lähdeluettelo.....</b>	<b>24</b>

## 1. Johdanto

Matkailua ja kaivostoimintaa toimialoina ei perinteisesti nähdä rinnastettavan keskenään kovinkaan funktionaalisina kokonaisuuksina. Kuitenkin tänä päivänä ne ovat etenkin Suomen harvaan asutuilla alueilla hyvinkin tyypillisiä rinnakkain esiintyviä toimialoja. Näillä niukasti asutetuilla alueilla matkailutoiminta on lähinnä luonnon olosuhteisiin perustuvaa. Luontomatkailuksi määritellään matkat, joissa matkan primäärisenä vetovoimatekijänä ovat luonnonympäristössä tapahtuvat aktiviteetit tai vain yksinkertaisesti maisemien ihailu ja luonnonrauhasta nauttiminen (Jaronen 2005: 46). Saarisen (1999: 46) mukaan luontoon matkustamista on Suomessa esiintynyt läpi historian ja sitä ollaan kutsuttu aiemmin yleisesti retkeilyksi. Luontomatkailu on vakiintunut käsitteenä sittemmin aihepiirin ympärillä tehdyn laajemman tutkimustyön perusteella. Vapaa-ajan retkeily ja luonnossa virkistäytyminen alkoi Suomessa yleistymään suuremmassa mittakaavassa, kun Suomen ensimmäiset kansallispuistot perustettiin vuonna 1938. Ensimmäisten kansallispuistostatuksen saaneiden puistojen joukossa oli muun muassa Pallas-Yllästunturin kansallispuisto, joka silloin tunnettiin nimellä Pallas-Ounastunturi (Saarinen 1999: 94).

Matkailu on erityisesti viimeisimmän vuosikymmenen aikana voimakkaasti kasvanut harvaan asutuilla perifeerisillä alueilla, joilla tyypillisesti sijaitsee kansallispuistoja ja muita luonnonsuojeltuja alueita tai esimerkiksi ympäröivää luonnonympäristöä hyödyntäviä laskettelukeskuksia lomamökkikylineen. Matkailun tänä päivänä voimakkaimmin kasvavia trendejä onkin nimenomaan luontomatkailu (Jaronen 2005: 46). Myös kaivostoiminta keskittyy hyvin usein harvaan asutuille Pohjois- ja Itä-Suomen alueille, mikä tekee tilanteesta hieman problemaattisen, sillä alueilla sijaitsee luonnontilaisia metsiä ja luontomatkailijoita houkuttelevia erämaita (Oiva ym. 2012: 10). Tämä herättää paljon voimakkaita eriäviä tunteita paikallisten ihmisten ja ammatinharjoittajien keskuudessa, sillä kaivostoimintaa pidetään ympäristöuhkana ja haitallisena jo olemassa olevalle elinkeinoelämälle.

Luontokokemuksia hakeva matkailija ei mitä todennäköisimmin toivo luonnossa liikkuaan kohtaavansa kaivosmonttija ja niistä aiheutuvaa melua, pölyä ja muita ympäristöllisiä haittoja. Toisaalta myös matkailu on toimialana

maankäyttömuoto, joka jättää alueelle, jolla matkailua esiintyy erilaisia ympäristövaikutuksia. Matkailun sekä pienemmässä mittakaavassa luontomatkailun kehittäminen paremmalla infrastruktuurilla ja palveluilla on jo itsessään ympäristöä kuluttavaa ja kuormittavaa. Myös luontokohteeseen lisääntyvissä määrin suuntaavat matkailijat jättävät jälkensä kohteeseen ja tämän kehitysprosessin jatkuessa ironisesti alueelle alunperin matkailijoita vetänyt luonto menettää merkitystään (Saarinen & Hall 2004: 15). Maankäyttömuodoista on ylipäänsä kovaa erilaisten intressien ohjailemaa kilpailua ja suoranaisia yhteentörmäyksiä, joita käytännön tason suunnittelun ja johtamisen avulla pyritään hallitsemaan (Järviluoma 2006: 62). Järviluoma (2006: 68) toteaa kuitenkin, että matkailun tuottamat ympäristöhaitat ovat kuitenkin vähäisiä verrattuna muihin toimialoihin kuten vaikkapa kaivosteollisuuteen. Matkailusta on käytetty myös englanninkielistä ilmausta ”smokeless industry”, jolla mitä ilmeisimmin viitataan matkailun verrattain vähäisiin ympäristöä kuormittaviin ja turmeleviin haittavaikutuksiin.

Kaivostoiminta on elpynyt Suomessa viimeisen parin vuosikymmenen aikana huomattavasti. Hernesniemen ym. (2011: 3) mukaan lamavuosien jälkeen Suomessa ollaan intensiivisesti kartoitettu uusia malmiesiintymiä ja aloja, joilla on kasvumahdollisuuksia. Metallimalmien ja mineraalien positiivinen hintakehitys maailmalla on ohjannut varoja entisestään malmien etsintään (Hernesniemi ym. 2011: 11). Aktiivinen etsintä on tuottanut myös tulosta ja osoittanut, että Suomella on suhteellisen runsaat mineraalivarannot (Hernesniemi 2011: 3). Tämän seurauksena uusia kaivoksia on perustettu Suomeen ja uusia aktiivisia kaivoshankkeita on vireillä useita.

Pallas-Yllästunturin kansallispuiston läheisyyteen ollaan jo pitkään kaavailtu uudelleenavattavaksi jo kerran lopetettua kaivostoimintaa Hannukaisen kylässä, mikä on herättänyt kovasti eripuraa vahvasti luontomatkailuun elinkeinonaan nojaavan Kolarin kunnan asukkaiden keskuudessa. Kaivostoiminta koetaan matkailun houkuttavuutta ja luontoa uhkaavana toimialana ja sen pelätään heikentävän alueen vetovoimaisuutta. Tämän tutkielman taustalla piilee kiinnostukseni luontomatkailua kohtaan ja sitä uhkaavien tekijöiden syiden selvittämiseen. Aluksi määrittelen matkailun ja kaivostoiminnan käsitteinä ja toimintoina. Sen jälkeen paneudun tapaustutkimuksen omaisesti Hannukaisen kaivoshankkeeseen Kolarin kunnan alueella Lapissa ja esittelen mahdollisen kaivostoiminnan problematiikkaa suhteessa

ympäröivään luontoon sekä siellä toimivaan matkailuun elinkeinona. Lopulta tavoitteenani on esittää omat johtopäätökseni matkailun ja kaivostoiminnan yhteensovittamisen haasteista ja ristiriidoista ja siitä millä tavalla kaivostoiminta vaikuttaisi esimerkiksi tutkielmani tapaustutkimukseen Kolarin kuntaan ja sen imagoon.

## **2. Matkailu**

Matkailu on toimintaa, jossa ihmiset matkustavat ja oleskelevat tavallisen elinympäristönsä ulkopuolella olevassa paikassa korkeintaan vuoden pituisen jakson vapaa-ajan vietto, liikematka tai muussa tarkoituksessa (UNWTO 2010:10). Matkailu voidaan jakaa kotimaan ja ulkomaan matkailuun. Matkailu koostuu monipuolisesta kentästä ja matkaan lähdölle voi olla useita muitakin syitä kuin vain työmatkailu tai lomamatkailu. Matkailu on osa yhteiskuntaa, taloutta ja ihmisten elämää ja siihen liittyy paljon suoria ja epäsuoria vaikuttajia ja toimijoita. Se koetaan vahvimmin paikallisesti, mutta vaikutukset ovat monin tavoin globaaleja (Veijola 2013: 17–18). Matkailu on tyypillisesti kausittainen ala ja kausiluontoisuutta voidaan pitää yhtenä matkailun ominaisimpana piirteenä (Butler 2001: 5).

Matkailu on nykyään laajasti tunnustettu maailman suurimmaksi ja voimakkaimmin kasvavaksi toimialaksi. Tähän kehitykseen vaikuttaa voimakkaasti kehitysmaiden taloudellinen kehitys, länsimaissa lisääntynyt vapaa-aika sekä kohteiden saavutettavuuden helppous ja hintakehitys. Matkailun kasvupotentiaali ja vauhti on huimaavaa; vuonna 1950 kansainvälisiä matkailijoita oli 25 miljoonaa kun taas vuonna 2012 kansainvälisiä matkailijoita oli ensimmäistä kertaa yli miljardi ja ennusteiden mukaan tämä määrä tulee edelleen lähes kaksinkertaistumaan tästä (Hall & Page 2014: 8). Matkustavaa henkilöä kutsutaan matkailijaksi, kun hän viettää vähintään yhden yön kohteessa, jonne hän matkustaa joko maksullisessa tai maksuttomassa majoituksessa ja päiväkävijäksi, kun vierailu ei kata yötä kohteessa (UNWTO 2010:10). Matkailijoita on pyritty tyypittelemään ja kategorisoimaan erilaisten matkalle lähtöön liittyvien motiivien perusteella ja niiden tarkoituksena on luoda yleiskuvaa matkailijoista, palveluista ja ympäristön käytöstä (Cohen 1972, Plog 2001, McCabe & Stokoe 2004).

Matkakohteiden tutkimuksessa vetovoima on keskeinen käsite.

Vetovoimatekijät vaikuttavat kohteen imagoon ja siihen tuotekuvaan, jolla aluetta markkinoidaan. Yleisesti vetovoima voidaan määritellä joko kulttuurivetovoimaksi tai luonnonvetovoimaksi, joissa molemmissa on lukuisia alaryhmiä. Vetovoimatekijät voidaan jakaa myös aktiivisiin ja passiivisiin vetovoimatekijöihin (Vuoristo 1994: 22-23). Matkalle johonkin kohteeseen lähtevällä ihmisellä voi olla joko useita vetovoimatekijöitä tai yksi erittäin spesifi tekijä, joka vetää puoleensa. Esimerkiksi Suomen matkailun aluerakenne 2005 -raportissa vetovoimatekijät on jaettu neljään pääryhmään, joita ovat luonnonvetovoima, kulttuurivetovoima, majoitus-, ravitsemis- ja liikennepalvelut sekä ohjelmapalvelut ja -tapahtumat. Raportissa luonnonvetovoimaindikaattorit on jaettu kuuteen alaryhmään, joissa on yhteensä viisitoista indikaattoria. Kuusi alaryhmää ovat sijainti, korkokuva, vesi-indikaattorit, ilmasto-tekijät, matkailullisesti tärkeät suojelualueet ja erityiset luonnonnähtävyydet. Indikaattoreita ovat esimerkiksi sijainti napapiiriin nähden, absoluuttinen korkeus, rantaviiva ja saaristot, hiihtokauden pituus, kansallispuistot ja muut suojelualueet ja kosket ja vesiputoukset.

Luontoon perustuvan matkailun katsotaan olevan yksi nopeimmista matkailualalla kasvavista trendeistä (Jaronen 2005: 46). Luontomatkailija on kiinnostunut luonnonympäristöstä maisemahailun tai luonnossa toteutettavien aktiviteettien takia. Koska matkailijoiden motiivit sekä toiminnot liittyvät lähinnä luontoon on luonto selkeä primääri matkailullinen vetovoimatekijä (Jaronen 2005: 50). Kulttuurivetovoimaa raportissa arvioitiin sen sijaan viiteen alaryhmään jaettujen kymmenen indikaattorin avulla. Alaryhmät ovat luostarit ja kirkot, rakennukset, museot ja historiakohteet, näyttämö- ja konserttitoiminta sekä pysyvät näyttelyt. Indikaattoreita ovat muun muassa luostarit, rakennukset, linnat ja linnoitukset, näyttämö- ja konserttitoiminta ja näyttelykohteet. Majoitus, ravitsemis- ja liikennepalveluiden indikaattoreita ovat esimerkiksi majoituskapasiteetti, ravintolakapasiteetti, matkustajaliikennettä palvelevat lentoasemat ja rautatieasemat. Ohjelmapalveluiden ja tapahtumien indikaattoreita ovat muun muassa kongressipalvelut, huvipuistot, hiihtokeskukset, näyttelyt, messut ja markkinat ja urheilutapahtumat. Raportissa jokaiselle kunnalle laskettiin indikaattorien pohjalta pisteet, joilla matkailun vetovoimaisuutta arvioitiin (Leinonen ym. 2007: 11-51).

Attraktiolla tarkoitetaan paikkaan sidottuja kohteita tai tapahtumia, joilla on erilaisia vetovoima-tekijöitä. Esimerkiksi Ylläs-Pallastunturin kansallispuisto on attraktio, missä voi kokea Lapin luonnon puhtaimmillaan. Attraktio on toisin sanoen itsessään matkakohde, jota sille ominaiset vetovoimatekijät määrittelevät. Ei ole olemassa mitään yleistä ja kaikkialla identtistä vetovoimatekijää, vaan attraktioiden vetovoimatekijät, luonne, sijainti ja koko eroavat toisistaan. Matkailumarkkinoinnissa yleisesti käytettyjä vetovoimatekijöitä ovat luonto ja maisema, ilmasto, kulttuuri, historia, harrastusmahdollisuudet, ohjelmapalvelut ja tapahtumat, majoitus- ja ravitsemispalvelut, paikallisen väestön suhtautuminen matkailijoihin, hintataso ja saavutettavuus. Tapaa tyypitellä vetovoimatekijöitä voidaan pitää pinnallisena, koska vetovoimatekijät ovat pohjimmiltaan luonteeltaan mentaalisia ja subjektiivisia. Jokin kulttuuri voi esimerkiksi olla helppo identifioida vetovoimatekijäksi, mutta samalla olisi hyödyllistä objektiivisesti pohtia miksi se oikeastaan on sitä. Vetovoimatekijöitä tulisi siis tutkia psykologisina, sosiologisina ja antropologisina ilmiöinä. Järviluoma (1994: 38-41) nostaa esiin tavanomaisten positiivisten vetovoimatekijöiden lisäksi myös negatiiviset, matkailijoita poistyöntävät vetovoimatekijät, joita ovat esimerkiksi terrorismi, sodat ja saastuminen.

Matkakohteissa on siis tunnistettavissa peruselementtejä, jotka vetävät matkailijoita kohteeseen. UNWTO:n mukaan näitä tekijöitä ovat nähtävyydet, julkiset ja yksityiset palvelut, saavutettavuus, henkilöresurssit, imago ja luonne sekä hinta. Nähtävyydet ovat yleensä matkailijoiden tärkein kiinnostuksen kohde ja syy matkalle. Nähtävyyksiä on kategorisoitu luonnollisiin, rakennettuihin ja kulttuurisiin kohteisiin. Erilaisia nähtävyyksiä ovat esimerkiksi luonnonpuistot, kulttuuriset ja historialliset kohteet tai vaikkapa jollakin alueella vallitseva elämäntapa. Palvelut tukevat matkailijoiden viipymistä kohteessa. Erityisesti matkailijoiden käyttöön tarkoitettuja palveluita ovat muun muassa majoitus, matkailuneuvonta ja matkaoppaat. Matkakohteen tulisi myöskin olla hyvin saavutettavissa autolla, lentokoneella tai esimerkiksi junalla. Matkakohteen saavutettavuus määrittelee siis pitkälti sitä, kuinka paljon matkailijoita tietyssä kohteessa vierailee. Saavutettavuuteen luetaan mukaan myös viisumit ja muut sisäänpääsyyn vaikuttavat tekijät. Imago eli se millaisena matkakohde koetaan on tärkeä matkailijoita vetävä tekijä. Matkakohteen imagoa edistetään muun muassa markkinoinnilla ja brändäyksellä sekä median avulla. Imagoon liitetään yleensä esimerkiksi kohteen erityisluonteisuus, nähtävyydet tai



esimerkiksi ympäristönlaatu. Matkailutoimialalle ja siihen vahvasti linkittyvälle markkinoinnille on ominaista kohteiden luonnon, kulttuurin ja muiden erityispiirteiden estetisointi ja visualisointi positiivisessa valossa. Tätä pyritään toteuttamaan matkailijoiden oman kulttuurin ja elinympäristön ihannoimien arvostusten pohjalta, jotta markkinointi vetoaisi heihin mahdollisimman vahvasti (Saarinen 1999: 96). Hintataso vaikuttaa olennaisesti myös ihmisten haluun vieraila tietystä kohteesta ja se on tärkeässä roolissa kilpailussa muita kohteita vastaan. Tähän liittyy muun muassa liikkumisen hinta, majoittumisen hintataso sekä ruoka ja muut palvelut. Matka-kohteen vetovoimaan vaikuttaa myöskin henkilöresurssit kuten matkailualalla työskentelevien ihmisten ammattitaito ja määrä sekä paikallisten ihmisten asenteet matkailijoita kohtaan (A Practical Guide to Tourism Destination Management 2007:1-2).

### **3. Kaivostoiminta**

Kaivosteollisuus on alkutuotantoon kuuluva ala. Sanan varsinaisessa merkityksessä kaivostoiminnalla tarkoitetaan kivihiilen, metallimalmin teollisuusmineraalien rikastusta ja louhintaa (Tikkanen 2007: 8). Kaivostoiminnan keskeisimpinä toimintayksikköinä toimivat kaivokset. Kaivokset voivat olla avolouhoksia tai maanalaisia louhoksia. Yleisin louhintamenetelmä on pengerlouhinta, jota suoritetaan avolouhoksessa (Simula 2017: 7). Tavallisesti kaivoksessa käytetään molempia louhintamenetelmiä. Alkuvaiheessa toimintaa on normaalisti maanpinnalla, mutta louhinnan edistyessä siirrytään yleensä loppuvaiheessa myös maan alle. Avolouhinta on tyypillisesti edullisempaa kuin maanalainen louhinta, mutta jotta kaikki malmivarannot saataisiin hyödynnettyä siirrytään louhinnan edetessä maan alle (Simula 2017: 7). Avolouhos on valtava kuoppa maa- ja kallioperässä kun taas maanalainen louhos toimii kalliokaton alla (Paalumäki 2009: 91-92). Tikkasen mukaan tänä päivänä useat alat siirtyvät halvemman tuotannon maihin, mutta kaivosteollisuus ei lukeudu näihin aloihin, sillä kaivos on perustettava sinne, missä esiintymä löydetään. Suomessa tuotannollisesti tärkeimpiä ovat metalliset malmit (Tikkanen 2007: 8).

Kaivosteollisuudella on Suomessa pitkä historia ja pitkät perinteet. Pohjoisen Fennoskandian peruskallio sekä maaperä tarjoaa hyvät mahdollisuudet kaivosteollisuudelle ja sitä on hyödynnetty Suomessa jo 1500-luvulta asti jolloin Suomeen perustettiin ensimmäinen metallikaivos – Ojamon rautakaivos. Tämän jälkeen Suomessa on toiminut yli tuhat kaivosta (Hentilä & Lindborg 2009:10). Suomen valttikortteja ja keskeisiä vetovoimatekijöitä kaivannaisteollisuudelle ovat hyvä geologinen tieto, hyvä malmipotentiali sekä korkeatasoinen infrastruktuuri ja koulutustaso poliittisesti vakaassa ympäristössä; eli Suomen valtiossa (Kokko 2014: 64). Kaivostoiminta oli Suomessa perinteisesti valtaosin valtiojohtoista ja sitä harjoitettiin merkittävästi 1980-luvulle saakka, mutta vuosikymmenen lopulla metallien maailman markkinatilanteessa tapahtui muutoksia, jonka seurauksena useat toiminnassa oleva kaivos lakkautettiin tai ne joutuivat lakkautusuhan alle. Myös malmienetsintä hiipui Suomessa tuolloin (Oiva ym. 2012: 10).

Siinä missä kaivostoiminta oli menneinä vuosikymmeninä lähinnä kotimaisesti johdettua, on tänä päivänä suurin osa toiminnasta toteutettu ulkomaisten investointien avulla. Suomessa valtiovallalla on perinteisesti ollut merkittävä rooli kaivosteollisuuden historiassa, mutta 1994 kaivosalan toimintaympäristö muuttui, kun aikaisemmin suljetut markkinat avautuivat kansainvälisille toimijoille (Oiva ym. 2012: 10). Ulkomaiset investoinnit kaivostoimintaan lisääntyivät tämän jälkeen merkittävästi ja uusia kaivoshankkeita aloitettiin ja ollaan parhaillaan aloittamassa (Ollikainen 2013: 182). Näiden lakimuutosten myötä suuret pörssiyritykset operoivat Suomessa kaivosalalla siksi, että Suomessa kaivostoiminnan onnistumismahdollisuudet ovat hyvät geologisten ja sosioekonomisten mittauksen perusteella (Kykkänen & Pulkka 2016: 10). Suomessa malminetsintä onkin tänä päivänä laajamittaisinta koko Euroopassa ja se keskittyy lähinnä harvaan asutuille Pohjois- ja Itä-Suomen alueille (Oiva ym. 2012: 10).

Maamme metallimalmikaivoksissa louhitaan kultaa, nikkeliä kromia, kuparia, sinkkiä, hopeaa, rikkiä, kobolttia sekä platinaryhmän metalleja (Rissanen & Peronius 2012: 11). Suomessa toimii tällä hetkellä 12 metallimalmikaivosta ja lisää suunnitellaan avattavan myös suojellun luonnon välittömään läheisyyteen (Rissanen & Peronius 2012: 11). Kaivostoiminnasta onkin jälleen muotoutumassa yksi Suomen kansantalouden teollisista tukipilareista Maarit Kokon (2013: 8) mukaan. Salomons (1995: 1) kirjoittaa, että useat metallit ovat elämämme kannalta elintärkeitä ja että

metallit ovat osaltaan yksi nyky-yhteiskuntamme kulmakivistä. Metallien ja mineraalien kysyntä onkin jälleen viimeisten vuosien aikana lisääntynyt huomattavasti kaupungistumisen, elintason nousun ja globaalien väestönkasvun vaikutuksesta (Kokko 2013: 9). Tähän kehitykseen on vaikuttanut myös metallimalmien ja mineraalien hintojen vahva nousu 2000-luvulla, joka on johtunut erityisesti suurten kehittyvien valtioiden kuten Kiinan ja Intian kansantalouksien kasvusta (Hernesniemi ym. 2011: 11). Suomessa kaivosteollisuuden liikevaihto on ollut vuodesta 2009 lähtien kasvussa ja vuonna 2009 ala työllisti noin 3000 työntekijää liikevaihdon ollessa 1,5 miljardia euroa (Kokko 2013: 9). Toiminta keskittyy nykyisin Suomessa erityisesti kultaan, platina- ja perusmetalleihin, teollisuusmineraaleihin ja timantteihin ja toiminnan painopiste on lähinnä Pohjois- ja Itä-Suomessa. Malminetsintä ja tutkimustoiminta asian tiimoilla viittaa lisääntyvään mineraalien ja raaka-aineiden tarpeeseen maailmanlaajuisesti (Oiva ym. 2012: 10). Toisaalta suurin ”kaivosbuumi” saattaa olla jo takanapäin ja tätä indikoi malminetsintään ohjattujen investointien väheneminen vuonna 2013, metallihintojen ja kulutuksen lasku sekä Kiinan talouskasvun lievä hidastuminen. On myöskin huomionarvoista, että suhdanteet heittelevät ja niiden parantuessa uusia hankkeita voi hyvin lähteä jälleen liikkeelle (Kokko 2014: 63). Toisaalta taas myös yleinen mielipide Suomessa kaivostoimintaa kohtaan on viimeisimpien vuosien aikana muuttunut kielteisemmäksi muun muassa Sotkamon Talvivaaran onnettomuuksien vuoksi (Tiainen ym. 2014: 36).

Kaivosteollisuuden suhtaudutaan usein negatiivisesti, sillä toiminta voi aiheuttaa merkittäviä ympäristöhaittoja alueelle, jolla sitä harjoitetaan. Kun kaivostoiminta päättyy aluetta ei saada koskaan kokonaan entisöityä. Kun malmi on poistettu maaperästä täysin, sitä ei siellä enää myöhemmin esiinny ja näin ollen alueelle jää näkyviin pysyviä ympäristöllisiä haittoja (Tikkanen 2007: 8). Kaivostoiminnalle on myös erityispiirteistä se, että jo kertaalleen suljettu kaivos voidaan avata uudelleen, mikäli teknologian kehitys mahdollistaa toiminnan jälleen ja tekee siitä kannattavaa tai alueelta löytyy uuden kartoituksen myötä uusia hyödyntämättömiä esiintymiä (Hentilä & Lindborg (2009: 16). Monet louhokset sijaitsevat Suomessa keskellä kaunista luontoa ja usein myös lähellä suojeltuja kansallispuistoja, jotka vetävät puoleensa matkailijoita. Kaivostoiminta perustuu olemassa oleviin resursseihin, jotka ovat rajalliset. Tämä tarkoittaa sitä, että kun

varannot loppuvat loppuu myös kaivostoiminta alueella (Hentilä & Lindborg 2009: 16). Maisemallisten vaikutusten lisäksi myös työvoima, joka kaivoshankkeen aikana on ollut työllistettynä on kaivostoiminnan päättymisen jälkeen työttömänä.

Kaivoksen perustaminen ei ole yksioikoista tai nopeaa, vaan sen perustaminen vaatii perusteelliset selvitykset ennen kuin toimiin voidaan ryhtyä. Kaivostoimintaan liittyy seuraavanlainen tuotantoprosessi ja arvoketju; malminetsintä, suunnittelu, rakentaminen, louhinta, kuljetus, murskaus, rikastus ja jatkojalostus. Luonnollisesti prosessiin liittyy myös useita eri lakeja ja lupia, jotka vaihtelevat kaivostoiminnan elinkaaren tahdissa. Vaadittavia lupia ovat esimerkiksi ympäristö-, vesi-, kemikaali- ja rakennuslupa (Lindborg 1996: 46). Kaivostoimintaa on syytä hoitaa huolella ja tarkkuudella, sillä kaivoksien ympäristöhaitat voidaan pahimmassa tapauksessa kokea erittäin ikävästi. Talvivaara Sotkamossa nousi otsikoihin useista syistä. Kaivoksen läheisyydessä oleviin vesistöihin vuotaneet metallipitoiset vedet, jotka nostattivat alueen vesistöjen sulfaattipitoisuuksia olivat erityisesti tietynlainen kaivosalan katastrofi, joka lisäsi ihmisten ennakkoluuloja kaivostoimintaa kohtaan (Tiainen ym. 2014: 37). Erityisesti tällaiset ympäristökatastrofit luovat ennakkoluuloja kaivostoimintaa kohtaan ja siksi onkin eriarvoisen tärkeää, että kaivostoimintaan liittyvät ympäristöselvitykset tehdään perusteellisesti, jotta laajoja ympäristötuhoja pystyttäisiin välttämään.

Yksi merkittävimmistä vireillä olevista kaivoshankkeista on Kolari-Pajalan Hannukaisen kaivoshanke, joka toteutuessaan sijaitsisi aivan Pallas-Yllästunturin kansallispuiston sekä Ylläksen laskettelu- ja matkailukeskuksen välittömässä läheisyydessä Hannukaisen kylässä (Rissanen & Peronius 2012: 27). Suurena huolenaiheena kaivostoimintaan liittyen kunnilla kuten Kolarilla, jonka tärkeimpänä toimialana ja pääelinkeinona matkailu toimii ovat maisemalliset haitat sekä melu ja liikenne ja ympäristökuormitus, joita kaivostoiminnasta todennäköisesti aiheutuisi.



Kuva 1. Lapissa toiminnassa sekä suunnitteilla olevat kaivokset (YLE: uutisgrafiikka 2013).

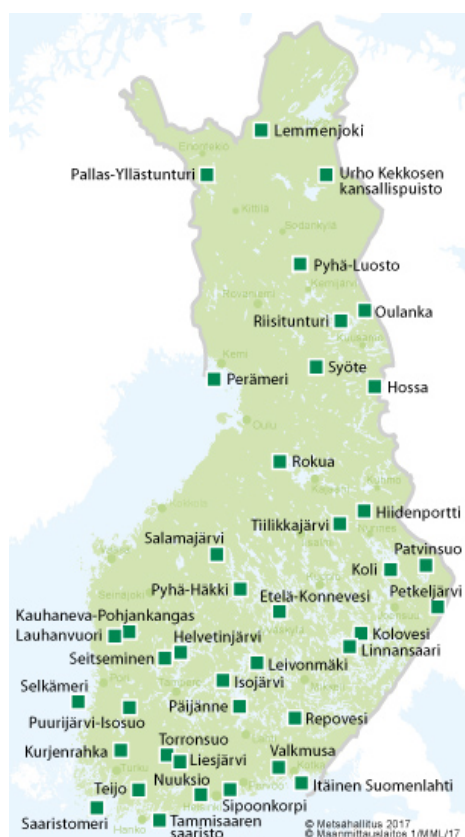
#### 4. Case Kolari

Kolari on lähes 4000 asukkaan kunta Länsi-Lapissa Torniojokilaaksossa. Lännessä Kolariin nähden sijaitsee Ruotsi, pohjoisessa Muonio, idässä Kittilä sekä Rovaniemi ja etelässä Pello. Kolarin kunnan asukasluku on pysynyt suhteellisen tasaisena, mutta monien syrjäisten pienten kuntien tavoin pitkässä juoksussa sen väkiluku on pudonnut vuodesta 1985, jolloin kuntaa asutti yli 5000 asukasta (Mikkonen 2013: 11).

Kaivostoimintaa on ollut Kolarin kunnan alueella pitkään, tosin ei viimeisinä vuosikymmeninä. Rautaruukki Oyj toimi Kolarissa noin kolmena vuosikymmenenä. Metallimalmien laskenut maailmanmarkkinahinta, 90-luvun alun lama ja vanhentunut infrastruktuuri vaikuttivat kaivostoiminnan lopulliseen sulkemiseen 90-luvun alkupuolella (Mikkonen 2013: 13). Poistunut kaivostoiminta jätti alalla parhaimpina vuosinaan työskennelleet 250 työntekijää vaille työtä ja kunnan oli etsittävä korvaavia elinkeinoja muualta.

Kolarin kunnan alueen tunnetuimpina paikkoina voidaan pitää 718 metriä korkeaa Yllästunturia ja sen yhteydessä toimivaa laskettelu- ja matkailukeskusta sekä Pallas-Yllästunturin kansallispuistoa, joka on maamme vierailuin (Mikkonen 2013: 14). Pallas-Yllästunturin kansallispuisto perustettiin vuonna 2005 kun Pallas-

Ounastunturin kansallispuisto ja Ylläs-Aakenusvaaran luonnonalueet yhdistyivät ja muodostivat yhdessä Enontekiön, Kittilän, Muonion ja Kolarin kuntien alueelle maamme kolmanneksi suurimman kansallispuiston (Mikkonen 2013: 14). Ylläs on myös yksi Suomen johtavista kansainvälisen tason laskettelu- sekä hiihtokeskuksista. Matkailu onkin luonnonolosuhteitansa edukseen hyödyntävän Kolarin merkittävien toimeentulonlähde ja suurin työllistäjä kunnan asukkaille. Talven ja kevään kuukaudet marraskuusta toukokuuhun ovat kunnalle selkeästi tärkeintä sesonkia vuodessa Ylläksen hiihtokeskuksen vetäessä matkailijoita. Mikkonen (2013: 14) kirjoittaa, että viimeisen vuosikymmenen aikana matkailu myös kesän ja syksyn kuukausina on lisääntynyt merkittävästi. Kesäisin sekä syksyisin matkailu suuntautuu erityisesti Pallas-Yllästunturin kansallispuiston lukuisille vaellusreiteille. Kansallispuisto on selvästi maamme vierailuin. Vuonna 2015 Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa vieraili 525 600 ihmistä (Metsähallitus 2015). Matkailun tuomat tulot kattoivat jo vuonna 2011 lähes 50% kaikkien Kolarin toimialojen liikevaihdosta (Satokangas 2011: 19).



Kuva 2. Suomen kansallispuistot, joita on tänä päivänä 40 (luontoon.fi 2018).

Kolarilla on myös erittäin vahva historia kaivostoiminnan saralla.

Hannukaisen alueella on louhittu rautaa, kultaa, kuparia ja kalkkia jo vuosisatojen ajan. Varsinaista kaivostoimintaa alueella ollaan harjoitettu vuodesta 1962 kun Rautaruukki Oyj avasi kaivoksen Rautuvaaraan. Kaikki kaivostoiminta on sittemmin lopetettu vuoteen 1995 mennessä, kaivosinfrastruktuuria kuitenkin hävittämättä. Vuonna 2005 Hannukaisen esiintymän tutkimukset aloitettiin jälleen uudelleen Northland Mines Oy:n toimesta ja kaivoshanketta alettiin selvittämään runsailla kaivoksen toiminnallisilla suunnitelmilla ja ympäristövaikutusten selvityksillä ja sille linjattiin kattava hankkeen kannattavuusselvitys. Northland Mines ajautui kuitenkin 2014 konkurssiin ja konkurssipesän osti lopulta Suomalainen paikallinen Tapojärvi Oy ja kaivostoiminnan elvyttäminen on näin edelleen vireillä Kolarin kunnassa (Hannukainen Mining Oy 2018).

Ylläs on Suomen suurin laskettelukeskus rinteiden määrän ja pituuden perusteella mitattuna ja kävijämäärältään se on jo jonkin aikaa ollut kolmanneksi suurin Levin ja Rukan jälkeen. Monet matkailijat pitävät Ylläksen hivenen rauhallisemmasta laskukulttuurista esimerkiksi aiemmin mainittuihin verrattuna, sekä siitä että aktiviteetit painottuvat nimenomaisesti urheiluun ja luontoon. Ylläksen latuverkosto murtomaahiihdon puolella on niin ikään Suomen suurimpia ja kattavampia. Matkailu on alueen merkittävin elinkeino, mutta suurelta osin tulosta tehdään talvisesonkina eli marraskuusta toukokuuhun. Vuonna 2010 vierailijoita oli yhteensä 436 000 ja 290 000 tästä kokonaismäärästä vieraili Pallas-Yllästunturin kansallispuistossa talvisesongin aikaan (Mikkonen 2013: 14). Matkailijoiden määrä on sittemmin jatkanut kasvuaan ylittäen puolen miljoonan vierailijan rajan vuonna 2015 (Metsähallitus 2015). Moni matkailuyrittäjä tekeekin vuotuisen liikevoittonsa viiden kuukauden aikana. Osasyynä tähän voidaan pitää sitä, että talvisin matkailijat yöpyvät vuokramökeissä Ylläksen välittömässä läheisyydessä kun taas kesäisin vaelluksilla on tyypillisesti mukana telttä tai majoittuminen tapahtuu kansallispuiston vaellusreittien varrella olevissa autiotuvissa, jolloin palveluidenkin kulutus jää huomattavasti pienemmäksi. Suurin osa Ylläkselle saapuvista turisteista on kotimaisia ja he ovat vierailleet alueella aikaisemminkin. Mikkonen (2013: 18) toteaa kotimaisten matkailijoiden osuuden olleen vuonna 2010 noin 73 %. Tärkeimmät ulkomaiset ryhmät ovat Isosta-Britanniasta ja Sveitsistä saapuvat turistit (Mikkonen 2013: 18). Kolarin kunnassa matkailu luo paljon suoria työpaikkoja matkailun saralla,

mutta positiiviset vaikutukset talouteen matkailun kautta näkyvät myös epäsuorasti esimerkiksi vähittäiskaupan tai rakennusalan kautta. Kolarissa välittömän matkailutulon osuudet kaikkien toimialojen liikevaihdosta oli 48 % vuonna 2011. Vähittäiskauppa, majoitus- ja ravitsemis- sekä huvi- ja virkistysalat työllistivät osaltaan noin 30 % kunnan väestöstä, mihin matkailijoiden epäsuora vaikutus oli merkittävä (Satokangas 2011: 18).

KOLARI	Vähittäis- kauppa	Majoitus ja ravitsemis	Huvi ja virkistys	Liikenne
Toimialan liikevaihto (€)	34 112 000	20 796 000	15 523 000	7 518 000
Matkailuosuus (%)	44	89,4	89,1	69,7
Toimialan matkailutulo (€)	15 009 280	18 654 012	13 830 993	5 240 046
Toimialan osuus matkailutulosta (%)	29	35	26	10
Kaikkien toimialojen liikevaihto		110 258 000 €		
Matkailutulo yhteensä		52 734 331 €		
Matkailun osuus kaikkien toimialojen liikevaihdosta		48 %		

Kuva 3. Matkailun välittömät tulovaikutukset Kolarin kunnassa vuonna 2011 (Matkailulla maankunta menestyy 2011).

Kaivostoiminta on tekemässä vahvaa paluuta Suomeen ja monia suljettuja 1980–1990-luvun aikana suljettuja kaivosalueita ollaan elvyttämässä uudelleen käyttöön. Hannukaisen alue Ylläksen läheisyydessä on yksi näistä kaivosalueista, joita on valmisteltu uudelleen avattavaksi jo pidemmän aikaa. Noihin samoihin aikoihin kun kaivostoimintaa monessa paikassa lopeteltiin alkoi matkailu liiketoimintana kehittyä kovaa vauhtia erityisesti Pohjois-Suomessa (Jokinen 2013). Hannukaisen kaivosalueen toimintaa ollaan herätelty jo vuodesta 2005, kun Northland Mines Oy alkoi tutkia alueen malmivarantoja. Yritys ajautui kuitenkin konkurssiin ja konkurssipesän osti vuonna 2014 läheisestä Tapojärven kylästä oleva perheyritys Tapojärvi Oy. Paikallinen toimija oli monille helpotus muutenkin kovasti keskustelua herättävän aiheen ympärillä. Hannukainen Mining Oy perustettiin tämän jälkeen Hannukaisen esiintymän malmivarantojen hyödyntämistä varten. Northland Mines Oy:n tekemien selvitysten mukaan Hannukaisen alueella on todettuja malmivarantoja



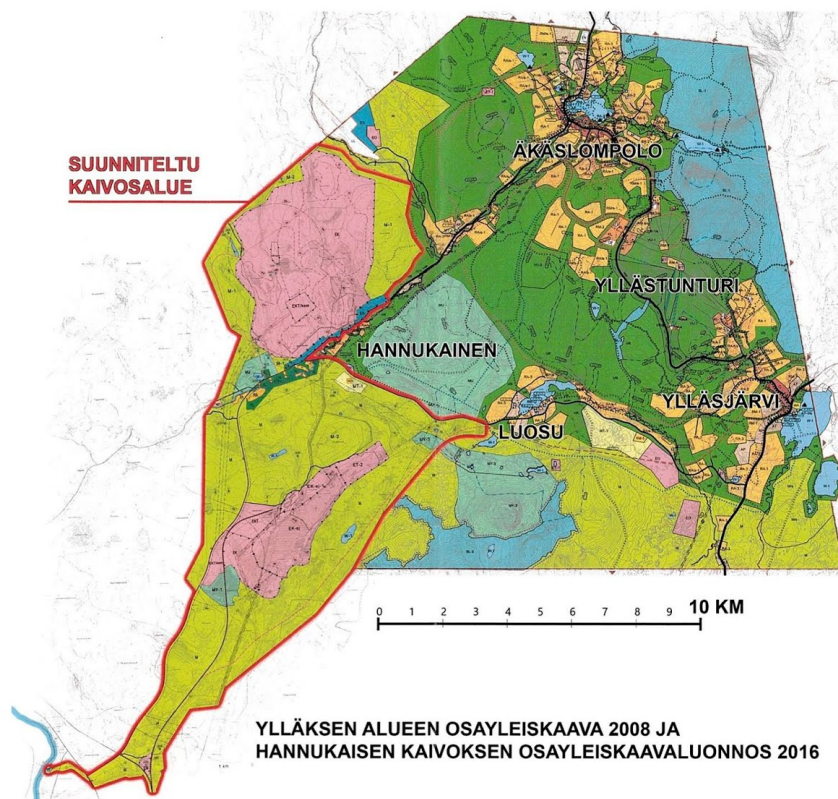
101 miljoonaa tonnia ja potentiaalisia 32 miljoonaa tonnia. Pääsääntöisesti esiintymästä löytyy rautamalmia, mutta myös merkittäviä määriä kuparia ja kultaa (Hannukainen Mining Oy 2018). Maksimaalisella vuosituotannolla yritys arvioi louhoksessa olevan louhittavaa 20 vuoden ajalle ja pidetään todennäköisenä, että lisäksi on löydettävissä. Yhtiön suunnitelmana on louhia ensin Hannukaisen avolouhoksessa ja sen jälkeen parin kilometrin päässä pohjoisempaan Kuervitikon louhoksessa (Hannukainen Mining Oy 2018).

Hannukainen Mining Oy pyrkii kestävään kehitykseen ja huomioimaan paikalliset arvot, työllisyyden, matkailun sekä ympäristön asettamat ehdot toiminnassaan (Hannukainen Mining Oy 2018). Kaivostoiminnan on tarkoitus painottua alueille, joilla toimintaa on ennenkin ollut ja että sen uudet osat eivät vahingoita esimerkiksi metsien suojelualueita. Hannukainen Mining Oy:n (2018) mukaan lupaehdot ja ympäristösuunnitelmat edellyttävät toiminta-alueiden ennallistamista ja aiempien yhtiöiden korjaamatta jättämien jälkien korjaamista. Hannukainen Mining Oy tunnustaa vihreitä arvoja ja on mukana ympäristöhankkeissa kuten Tekesin Green Mining –ohjelmassa. Tarkoituksena on minimoida melu, pöly, vedenkulutus sekä vesistöjenkuormitus herkällä luonnonkauniilla alueella. Tällä hetkellä meneillään on lupaprosessi ja mikäli selvitykset menevät läpi alkaa malminlouhinta muutaman vuoden sisällä – vuonna 2021 (Hannukainen Mining Oy 2018).

Suurimmat huolenaiheet kaivostoimintaan liittyen kunnilla kuten Kolarilla, jonka pääelinkeinona matkailu toimii ovat kuitenkin maisemalliset haitat sekä melu ja liikenne, joita kaivostoiminnasta aiheutuu ja potentiaaliset vesistöä kuormittavat saasteet. Ylläksen imago nojaa vahvasti luontoon ja kaivoksien koetaan tästä syystä vahingoittavan kuvaa ja vähentävän houkuttelevuutta alueelle (Mikkonen 2013: 4). Toisaalta kaivosteollisuuden myötä paranneltu infrastruktuuri ja aikataulullisesti tiheämmin operoivat junayhteydet Ylläksen laskettelukeskuksen läheisyyteen sinänsä tukevat matkailutoimintaa Kolarin kunnan alueella (Mikkonen 2013: 19). Myös paikalliset ovat ilmaisseet huolenaiheitaan kaivostoimintaan liittyen. Matkailun ollessa kunnan suurin työllistäjä, on luonnollista, että asukkaat pelkäävät kaivosten vähentävän matkailijoita kunnan alueella ja näin ollen työpaikkoja. Äkäslompolon kylän asukkaat ovat myös sitä mieltä, että kaivosalueet olisivat oleellisen lähellä Yllästä ja kansallispuistoa ja sitä ei sopisi verrata esimerkiksi Vuokatin tai Levin

läheisyydessä sijaitseviin Sotkamon Talvivaaran tai Kittilän kaivoksiin, sillä ne sijaitsevat matkailukeskittymistä kauempana (Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2014). Vuokatissa ja Levillä kaivostoiminnan sijaitseminen matkailukeskuksen läheisyydessä ei ole juurikaan vaikuttanut ja sillä ei ole ollut pelättyä negatiivista vaikutusta alueiden kävijämääriin (Ympäristö.fi 2012). Hannukaisen kaivos puolestaan sijaitsisi alle 10 kilometrin päässä Äkäslompolon kylästä ja Ylläksen rinteistä ja tämän nähdään olevan niin oleellisen lähellä matkailukeskittymiä, ettei haitallisia vaikutuksia pystyttäisi väistämään.

Turistit tulevat tutkimusten mukaan Lappiin ennen kaikkea kauniin ja puhtaan luonnon takia ja siksi kaivostoiminnan vaikutuksista suhteessa luontomatkailuun on teetetty kyselytutkimuksia matkailijoille. Ylläksen tapauksessa kaivostoimintaa ei vielä tällä haavaa ole, joten kyselyssä kysyttiin, että tulisivatko matkailijat takaisin Ylläkselle, mikäli kaivostoiminta jälleen aloitetaan Ylläksen läheisyydessä? Jokinen (2013) suoritti kyselytutkimuksen matkailijoiden halukkuudesta palata Ylläkselle mikäli kaivostoiminta siellä aloitetaan uudelleen. Kyselytutkimuksen otanta oli 1457 henkilöä. Vastausten mukaan 47% turisteista kertoi, että heidän halukkuutensa tulla takaisin laskisi (Jokinen 2013). Kaivostoiminnan takia Kolariin rakennettiin menneinä vuosikymmeninä Suomen pohjoisin rautatie ja kaivostoiminnan jälleen alkaessa tulisi junaliikenne Kolariin lisääntymään, mikä toisaalta hyödyttäisi myös turisteja ja lisäisi näin alueen saavutettavuutta. Ennakkoon on kuitenkin hyvin hankalaa arvioida miten matkailun ja kaivostoiminnan rinnakkaiselo Kolarissa ja Ylläksen ympäristössä toimisi, vaikkakin kyselytutkimuksen vastaukset osoittavat matkailijoiden negatiivisia asenteita kaivostoimintaa kohtaan (Jokinen 2013).



Kuva 4. Hannukaisen kaivoksen sijainti suhteessa Ylläksen ja Pallas-Yllästunturin kansallispuistoon (Koti Äkäslompoloon – Lappilaista eloa Ylläksellä 2017).

## 5. Pohdinta ja johtopäätökset

Matkailu ja kaivostoiminta ovat kaksi hyvin erilaista toimialaa. Yhteiseksi tekijäksi näille maankäyttömuodoille voi osoittaa sen, että ne molemmat havittelevat samankaltaisia alueita toiminnalleen. Toisaalta myös maankäyttömuotoina molemmat hyödyntävät luonnon niille tarjoamia resursseja ja näin ollen ovat osaltaan ympäristölle haitallisia toimintoja. Matkailun yksi suurimmista ristiriidoista onkin se, että matkalle lähdön keskeisenä vetovoimatekijänä toimii puhdas luonto ja luontoon matkustetaan puhtaan luonnon ja kauniiden koskemattomien maisemien perässä. Matkailijat kuitenkin edistävät ympäristön saastumista ensinnäkin matkustamalla luonnontilaisille alueille ja sen jälkeen kuluttamalla palveluita ja roskaamalla luontoa.

Erityisesti luontomatkailu kohtaa uusia kaivoshankkeita alituisesti. Kolari-Pajalan Hannukaisen kaivoshanke sijaitsisi aivan Pallas-Yllästunturin kansallispuiston sekä Ylläksen laskettelu- ja matkailukeskuksen välittömässä läheisyydessä Hannukaisen kylässä (Rissanen & Peronius 2012: 27). Suurena huolenaiheena kaivostoimintaan liittyen ovat maisemalliset haitat sekä melu ja liikenne, joita kaivostoiminnasta aiheutuu. Ylläksen imago nojaa vahvasti luontoon ja kaivoksien koetaan tästä syystä vahingoittavan tätä imagoa ja vähentävän alueen houkuttelevuutta matkailijoiden silmissä (Mikkonen 2013: 4). Lampinen ym. (2009: 377) kirjoittaa, että kaivostoiminnan suhteellisen lyhyestä elinkaaresta huolimatta varantojen rajallisuuden vuoksi jättää se pysyvät jäljet alueelle, jolla malmia on louhittu myös toiminnan päätyttyä. Hannukaisen kaivoshankkeen elinkaareksi on arvioitu noin 20 vuotta (Hannukainen Mining Oy 2018). Tämä tarkoittaa sitä, että kaivostoiminnan jäljet kuten avolouhos jäävät näkyviin alueelle myös toiminnan päättymisen jälkeen entisöintitöistä huolimatta. Kaivostoiminta on tuotannonala, joka jättää poikkeuksellisen pysyviä ja laajoja paikallisia vaikutuksia. Vaikutukset ovat moninaisia, eivätkä toki pelkästään negatiivisia. Negatiivisina koettujen ympäristövaikutusten lisäksi vaikuttaa kaivostoiminta niin ikään talouteen, ihmisten arkeen ja paikalliseen politiikkaan (Sairinen 2011: 140). Toisaalta siis laajempi toimialakenttä loisi töitä ja sitä kautta hyvinvointia Kolarin kunnan asukkaille. Kaivostoiminta aiheuttaisi kuitenkin mitä todennäköisemmin alueella häiriötä melun sekä maisemallisten haittojen muodossa ilmaan nousevien pölyhiukkasten takia ja

kunnassa, jossa matkailu on päätoiminen elinkeino asukkaille suhtaudutaan asiaan skeptisen negatiivisesti. Äkäslompolon kylän asukkaat Kolarin kunnassa ovat sitä mieltä, että kaivosalueet olisivat oleellisen lähellä Ylläksen matkailukeskittymiä ja sitä ei sopisi verrata esimerkiksi Vuokatin tai Levin matkailukeskusten läheisyydessä sijaitseviin Sotkamon Talvivaaran tai Kittilän Suurikuusikon kaivoksiin, joissa kaivostoiminnalla ei ole ollut merkittävää haittaavaa vaikutusta suhteessa matkailuun, sillä ne sijaitsevat matkailukeskittymistä kauempana (Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2018). Tätä samaa keskustelua käydään Pallas-Yllästunturin lisäksi myös Kuusamossa Rukan matkailukeskittymän ja Oulangan kansallispuiston läheisyydessä, minne suunnitellaan avattavaksi Kuusamon kulta- ja uraanikaivosta. Myös Iso-Syötteelle kaavaillaan Mustavaaran kaivosta, mutta se ei ole niin oleellisen lähellä matkailukeskittymiä, eikä sitä nähdä yhtä uhkaavana matkailulle alueen elinkeinona kuin Kolarissa ja Kuusamossa.

Kaivostoiminta perustuu luonnon tarjoamiin rajallisiin resursseihin, kuten on jo tullut todettua, minkä takia kaivos on perustettava esiintymän välittömään läheisyyteen. Sama pätee myös luontomatkailuun. Luontoon perustuva matkailu tyypillisesti ohjautuu alueille, jonne ihmiset suuntaavat virkistäytymään ja missä matkailijat kokevat eniten saavansa vastinetta tälle tarpeelle. Pallas-Yllästunturin kansallispuisto on tällainen alue ja luonnon puhtaus ja koskemattomuus on säilynyt hyvin pitkälti alueen kansallispuistostatuksen ja sitä koskettavien tiukkojen luonnonsuojelulakien ansiosta. Hannukaisen rautamalmikaivos koetaan useimpien paikallisten asukkaiden, matkailualan yrittäjien ja matkailijoiden silmissä tämän suojelulain vastaisena toimintana – toimintana, joka oleellisesti heikentää alueen ja Kolarin imagoa.

Perttu Ruokangas (Yle 07.06.2017) kirjoittaa artikkelissaan miten matkailulla menee hyvin ja toimiala kasvaa kovaa vauhtia Ylläksellä. Samaan hengenvetoon artikkelissa todetaan asian olevan näin vain siihen asti, kunnes ja mikäli alueelle avataan kaivos. Kolarilaiset yrittäjät arvioivat matkailun kasvavan kunnan alueella noin 8,9 % vuodessa, mikäli kaivosta ei avata. Yrittäjät uskovat myös investointien vähenevän huomattavasti, jos kaivoshanke menee lopullisesti läpi. Sirkka Peltomaa (Koti Äkäslompoloon – Lappilaista eloa Ylläksellä 29.03.2017) puolestaan painottaa blogissaan Hannukaisen avolouhoksen olevan Euroopan suurin ja hän näkee tämän potentiaalisen kaivoksen toteutuessaan alueen matkailun loppuna. Hannukaisen

kaivosta vastaan on kerätty myös adressia (Adressit.com 06.01.2017) Northland Minesin johtaessa kaivoshanketta. Adressin allekirjoitti tuolloin yli 23 000 henkilöä ja nyt Tapojärvi Oy:n johtaessa kaivoshanketta uusi addressi on jälleen olemassa. Äkäslompololaiset kokevat yleisesti tulevansa huonosti kuulluksi ja että heidän vaikutusmahdollisuuksiaan on laiminlyöty (Äkäslompolon kyläyhdistys ry 2018). Äkäslompolon kyläyhdistys ry (2018) linjaa kaivostoiminnan vaikuttavan kokonaisvaltaisen negatiivisesti koko alueen identiteettiin. Matkailun tuodessa valtaosan tuloista kunnan asukkaille, näkevät he ensiarvoisen tärkeänä, että matkailun tarpeiden ja yhteensovittamisen edellytysten selvittäminen tehtäisiin huolellisesti.

Kunnan tärkeimpään elinkeinon– matkailuun on satsattu jo miljardien edestä investointeja vuosien varrella (Raunio 13.04.2017). Tekniikka & Talous –lehden artikkelissa (Raunio 13.04.2017) Mauri Kuru Destination Lapland Oy:n toimitusjohtaja toteaa, että ulkomaalaiset matkanjärjestäjä yhteistyökumppanit ovat ilmoittaneet vetäytyvänsä alueelta, jos kaivoshanke toteutuu. Mauri Kuru (Raunio 13.04.2017) toteaa vielä seuraavin sanoin matkailun ja kaivostoiminnan mahdollisesta yhteisestä sopuisasta toimintaympäristöstä: ” Ei hyvällä tahdollakaan. Globaalit trendit, puhtaus, turvallisuus ja yksilöllinen luontokokemus ei sovi yhteen teollisen kaivoshankkeen kanssa näin lähellä toimivaa matkailukeskusta. Lähimmät mökit kilometrin päässä, ladut pari kilometriä ja Äkäslompolon kylä noin kuuden kilometrin päässä”.

Hannukaisen kaivoshanke tarvitsee vielä useita lupia ja ympäristöselvitykset pitää hyväksyä, ennen kuin kaivoshanketta voidaan viedä eteenpäin. Aluehallintovirasto on vaatinut Hannukainen Mining Oy:ltä useita lisäselvityksiä alkuperäiseen lupahakemukseen ja täydennysten jälkeenkään ympäristövaikutuksiltaan mittavan hankkeen hakemus ei ole Lapin Ely-keskuksen mukaan riittävän selkeä ja tyhjentävä (Vaarama 2.10.2017). Todennäköisesti kaivoshanke on ollut liian optimistinen ja siksi se vaatii vielä lisää perustavanlaatuisia selvityksiä, jotta yhteiseen konsensukseen päästäisiin. Juuri siksi ilmeisesti kaivoksen rakentamista ei ole vielä aloitettukaan. Kaivosyhtiön arvion mukaan lopullinen kaivoksen rikastamon prosessisuunnitelma teknisine selvityksineen voisi olla valmis vuoden 2018 lopussa (Vaarama 2.10.2017). Matkailun ja kaivostoiminnan yhteensovittaminen ja sen asettamiin haasteisiin vastaaminen on edelleen siis avoin

kysymys ja tiedämme todennäköisesti lisää kaivoshankkeen etenemisestä luultavasti vasta kun selvitykset ollaan huolellisesti toteutettu loppuun.

## 6. Lähdeluettelo

- Butler, R. (2001). Seasonality in tourism: Issues and implications. *Seasonality in tourism* 22 s. Routledge New York.
- Cohen, E. (1972). Toward a sociology of international tourism. *Social research* s. 164-182.
- Hall, C. M. & S. J. Page. (2014). *The Geography of Tourism & Recreation. Environment, place and space*. Fourth edition. 458 s. Routledge, New York.
- Hentilä, H.-L. & T. Lindborg (2009). Malminetsintä- ja kaivostoiminta Suomessa. Teoksessa Hentilä, H.L & E. Ihatsu (toim.): *KaSuKat: Kasvun ja supistumisen ohjauskeinot ja elinympäristön laatu – tapauksena pohjoisen Suomen kaivoskunnat: 10-17. Oulun yliopiston arkkitehtuurin osaston julkaisu* C 124. Oulun yliopisto, Oulu.
- Hernesniemi, H., B. Berg-Andersson, O. Rantala & P. Suni (2011). *Kalliosta kullaksi kummusta klusteriksi: Suomen mineraaliklusterin vaikuttavuus selvitys* 241 s. Taloustieto Oy, Helsinki.
- Jaronen, M. (2005). *Rokuan matkailijat ja luontomatkailun motiivit*. Metlan työraportteja 20. 46-55 s.
- Jokinen, M. (2013). *Reconciliation of Mining and Nature-Based Tourism - Piece of Cake or Mission Impossible?* Metla, Finnish Forest Research Institute, Kolari Unit.
- Järviluoma, J. (2006). *Turistin luonto – Tutkimus luonnon merkityksestä matkailun vetovoimatekijänä neljässä Lapin matkailukeskuksessa*. Kauppatieteiden ja matkailun tiedekunta. 185 s.
- Järviluoma, J. (1994). *Matkailun työntö- ja vetovoimatekijät ja niiden heijastuminen lomakohteen valintaan*. Teoksessa Aho, S. (toim.): *Matkailun vetovoimatekijät tutkimuskohteina*. 31-48.
- Kokko, M. (2013). *Kaivosteollisuus*. Toimialaraportit 3/2013. TEM:n ja ELY-keskusten julkaisu. 99 s.
- Kokko, M. (2014). *Näkemyksestä menestystä – Kaivosteollisuus*. Toimialaraportit 2/2014. TEM:n ja ELY-keskusten julkaisu. 72 s.
- Kykkänen, J. & J. Pulkka. (2016). *Sosiaalinen kestävyys suomalaisessa kaivannaisteollisuudessa: yhteiset kaivannaisemme? – Tapaustutkimus*



- Soklin kaivos Hankkeesta*. Pro gradu –tutkielma, Yhteiskuntapolitiikka ja yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos, Jyväskylän yliopisto. 89 s.
- Lampinen, H., L. Siirama & P. Heikkinen. (2009). Ympäristövaikutusten hallinta ja ohjaus. *Teoksessa*. Hakapää, A. & P. Lappalainen (toim.): *Kaivos ja louhintateknikka*. 371-380. Opetushallitus, Helsinki.
- Leinonen, R., P. Kauppila & J. Saarinen. (2005). *Suomen matkailun aluerakenne: 2005: Tutkimusraportti*. Maantieteen laitos, Oulun yliopisto. 110 s.
- McCabe, S. & E. H. Stokoe. (2004). Place and identity in tourists' accounts. *Annals of Tourism Research* 31(3), s. 601-622.
- Mikkonen, M. (2013). *Mining Impacts on the Image of a Tourist Resort- Case: Ylläs, Kolari*. Pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto, Maantieteen laitos. 101 s.
- Oiva, K., M. Sarja, J. Tornberg & P. Kess (2012). *Mittaaminen metallikaivoksissa – mittauksen taloudellinen merkitys*. Tuotantotalouden osasto, Oulun yliopisto. 53 s.
- Ollikainen, M. (2013). Kansantaloudellinen aikakauskirja – 109. vsk. – 2/2013 *Kaivostoiminnan ympäristövaikutusten hallinta ja ohjaus: taloustieteellinen näkökulma\** Taloustieteen laitos, Helsingin yliopisto. 182 s.
- Paalumäki, T. (2009). Avolouhinta. *Teoksessa*. Hakapää, A. & P. Lappalainen (toim.): *Kaivos- ja louhintateknikka*. 91-98. Opetushallitus, Helsinki.
- Plog, S. (2001). Why destination areas rise and fall in popularity. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 42(3), 13–24.
- Rissanen, T. & A. Peronius. (2012). *Suomen kaivosalan toimialakatsaus 2012*. Kemi-Tornion ammattikorkeakoulu. 79 s.
- Tiainen, T., R. Sairinen & T. Mononen. (2014). *Talvivaaran kaivoshankkeen konfliktituminen*. Itä-Suomen yliopiston LYY-instituutti: Luonnonvarat, ympäristö, yhteiskunta. Oikeustieteiden laitos, Joensuu. 60 s.
- Tikkanen, T. (2007). *Yleiskatsaus Kaivostoimintaan ympäristön kannalta — lainsäädäntö, ympäristövaikutukset, kaivosprosessi ja jätteet*. Tampereen ammattikorkeakoulu. 71 s.
- Saarinen, J. & C. M. Hall. (2004). *Nature-Based Tourism Research in Finland: Local Contexts, Global Issues*. Metsäntutkimuslaitoksen tiedonantoja 916, 2004, Metla, Rovaniemen tutkimusasema. 170 s.

- Saarinen, J. (1999). *Luontomatkailu metsän käyttömuotona*. Metsätieteen aikakauskirja 1/1999. 94-98 s.
- Sairinen, R. (2011). Kaivosteollisuuden yhteiskuntavastuu ja muuttuva suhde paikallisyhteisöön. *Terra* 123: 3, 139-146.
- Salomons, W. (1995). Environmental impacts of metals derived from mining activities: Processes, predictions, prevention. *Journal of Geochemical Exploration* 52. 5-23.
- Satokangas, P. (2011). *Matkailulla maakunta menestyy*. Matkailun tulo- ja työllisyysvaikutukset 12 lappilaisessa kunnassa vuonna 2011. LUC matkailu. 39 s.
- Simula, A. (2017). *Kaivosmittaajan työtehtävät ja toimintaympäristö*. Opinnäytetyö, Tekniikan ja liikenteen ala, Maanmittaustekniikan ko. Insinööri, Lapin ammattikorkeakoulu. 50 s.
- Veijola, S. toim. (2013). *Matkailututkimuksen lukukirja*. 191 s. Lapin yliopistokustannus.

#### Internet -lähteet

- Hannukainen Mining Oy. (2018). *Hannukainen Mining Oy 2018*.  
<<http://www.hannukainenmining.fi>> 08.04.2018.
- Peltomaa, S. (2017). *Koti Äkäslompoloon – Lappilaista eloa Ylläksellä*.  
<<http://kaustinen150tunturihelmi.blogspot.fi/2017/03/kuopan-reunalla.html>> 13.04.2018.
- Raunio, H. (2017). *Kaivoshanke ja matkailu pahalla törmäyskurssilla Kolarissa – Suunnitelmat ovat hyvinkin valmiit*. Julkaisussa Tekniikka & Talous. 13.04.2017. <[https://www.tekniikkatalous.fi/talous\\_uutiset/kaivoshanke-ja-matkailu-pahalla-tormayskurssilla-kolarissa-suunnitelmat-ovat-hyvinkin-valmiit-6641354](https://www.tekniikkatalous.fi/talous_uutiset/kaivoshanke-ja-matkailu-pahalla-tormayskurssilla-kolarissa-suunnitelmat-ovat-hyvinkin-valmiit-6641354)> 13.04.2018.
- Ruokangas, P. (2017). *Matkailu kasvaa rajusti Ylläksellä – Paitsi jos alueelle tulee kaivos*. Yle uutiset, 07.06.2017. <<https://yle.fi/uutiset/3-9654728>> 13.04.2018.
- Vaarama, V. (2017). *Viranomaisen tiukkana: Ylläkselle kaavaillunkaivoksen ”puutteellinen ja ristiriitainen” lupahakemus hylättävä*. Yle uutiset, 02.10.2017. <<https://yle.fi/uutiset/3-9856866>> 22.04.2018.

- UNWTO. (2010). *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*.  
Department of Economic and Social Affairs, Statistics methods, New York.  
95 s. <[https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm\\_83rev1e.pdf](https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_83rev1e.pdf)>.  
04.04.2018.
- Ympäritso.fi. (2012).  
<<http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7B4F3FEFC9-BA59-45FF-87F7-EE010D59FFC9%7D/77619>>. 06.04.2018.
- Äkäslompolon kyläyhdistys ry (2014). Kyläyhdistyksen tekemät esitykset ja aloitteet, antamat lausunnot ja kirjalliset mielipiteet sekä niihin saadut vastaukset.  
<<http://www.äkäslompolo.fi/kylayhdistys/esitykset-ja-lausunnot.html>>.  
09.04.2018.
- Kuvien lähteet:
- Kuva 1. Lapissa toiminnassa sekä suunnitteilla olevat kaivokset (YLE: uutisgraafiikka 2013). <<https://yle.fi/uutiset/3-6510540>> 08.04.2018.
- Kuva 2. Suomen kansallispuistot, joita on tänä päivänä 40 (luontoon.fi 2018).  
<<http://www.luontoon.fi/kansallispuistot>> 04.04.2018.
- Kuva 3. Matkailun välittömät tulovaikutukset Kolarin kunnassa vuonna 2011 (Matkailulla maankunta menestyy 2011).  
<<http://matkailu.luc.fi/loader.aspx?id=1cbe71fc-3d25-426e-879e-d163d4ff6bad>> 10.04.2018.
- Kuva 4. Hannukaisen kaivoksen sijainti suhteessa Ylläkseen ja Pallas-Yllästunturin kansallispuistoon (Koti Äkäslompoloon – Lappilaista eloa Ylläksellä 2017).  
<<http://kaustinen150tunturihelmi.blogspot.fi/2017/03/kuopan-reunalla.html>> 12.04.2018.