

# LAPPI KAUTTAKULKUVÄYLÄKSI ITÄMERELTÄ JÄÄMERELLE

Case: Arctic Corridor

Maarit Johanna Tolppanen

Opinnäytetyö  
Liiketalouden koulutusohjelma  
Tradenomi (AMK)

2015

Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja  
hallinnon ala  
Liiketalouden koulutus

---

<b>Tekijä</b>	Tolppanen Maarit Johanna	Vuosi	2015
<b>Ohjaaja</b>	Kurtti Ari		
<b>Toimeksiantaja</b>	Arctic Corridor		
<b>Työn nimi</b>	Lappi kauttakulkuväyläksi Itämereltä Jäämerelle. Case: Arctic Corridor		
<b>Sivu- ja liitemäärä</b>	40 + 3		

---

Opinnäytetyön toimeksiantajana on Arctic Corridor strategia. Tutkimuksessa pyrittiin selvittämään mikä on strategian tavoite, millainen on Lapin potentiaali rakennuttaa rautatie Itämereltä Jäämerelle, sekä mitä paikalliset yrittäjät, luottamushenkilöt ja paliskuntain edustajat siitä tietävät, odottavat ja ajattelevat.

Strategiaosuuden aineisto on koottu asiantuntijoiden laatimista artikkeleista, kirjoista tai selvityksistä, mutta myös lehtiartikkeleista, sekä nettilähteistä. Aineisto on kerätty vuoden aikana seuraamalla mediaa, sekä toimittamalla tiedonhaku Juolukka-palvelussa.

Tässä opinnäytetyössä käytettiin kvantitatiivista tutkimusmenetelmää ja suoritettiin kyselytutkimus, jossa oli myös kvalitatiivisia avoimia kysymyksiä. Tutkimus toteutettiin webropol-kyselyllä, joka lähetettiin vastaanottajien sähköposteihin. Vastaaajaprosentti oli vain 32, joten tutkimustuloksista sai viitteellistä tietoa. Niistä selvisi yleisesti pääosin positiivinen mielikuva strategiasta ja toiveita sen toteuttamiselle. Yrittäjät ja luottamushenkilöt uskovat strategian kuuluvan Lapin tulevaisuuteen ja toivovat päättäjien kiirehtivän rakennuttamisen aloittamista. Ongelmaksi koettiin porotalouden vaikeutuminen. Vähäinen paliskuntain edustajien vastaaajamäärä ei mahdollista relevanttia vastaaajajoukkoa, joten aihe vaatisi lisää tutkimusta.

Joissain kysymyksissä eri vastaaajaryhmien välillä on nähtävissä selkeitä eroavaisuuksia vastauksissa. Erot näyttäisivät olevan suoraan verrannollisia siihen, miten paljon eri vastaaajaryhmät kokevat hyötyvänsä Jäämeren radasta tai sen haittaavan heidän toimintaansa. Yllättävästi kaikissa vastaaajaryhmissä nousi esiin huoli porotalouden vaikeutumisesta. Yleisesti strategiaa kannatettiin, se miellettiin osaksi Suomen tulevaisuutta ja toivottiin toteutuvaksi pian. Ongelmakohtiin haluttiin puuttua ja miettiä myös luontoarvoja. Tärkeimmäksi asiaksi koettiin Suomen aseman vahvistuminen arktisena toimijana jos strategia toteutuu.

Avainsanat: Jäämeri, kauttakulkuväylä, rautatie, infrastruktuuri

School of Business and Culture  
Degree Programme in Business  
Administration

---

<b>Author</b>	Tolppanen Maarit Johanna	Year	2015
<b>Supervisor(s)</b>	Kurtti Ari		
<b>Commissioned by</b>	Arctic Corridor		
<b>Subject of thesis</b>	Lapland as a gateway from Baltic Sea to Arctic Ocean. Case: Arctic Corridor		
<b>Number of pages</b>	40 + 3		

---

This thesis is commissioned by Arctic Corridor strategy. The aim of this study is to find out the strategy's mission and why is Lapland a potential area to be a future gateway for cargo traffic by train from the Baltic Sea to the Arctic Ocean. In addition the expectations and knowledge of local elected officials, reindeer herders and entrepreneurs about the strategy are studied.

The quantitative research method is used in this thesis. A research questionnaire was made with quantitative questions including a few qualitative open questions. The questionnaire was carried out with the Webropol-tool. Answering percent was only 32, so the results can be referential only. Generally, the answerers regarded the Arctic Corridor strategy to be a positive thing. Entrepreneurs and elected officials believe that the strategy is a part of Lapland's future, and they would also like to hurry the decision makers to start the building process. One of the concerns related to the strategy was its impact to reindeer herding, and how the planned railway would affect the natural living areas of the reindeers. Though, only little response was received from the reindeer herders, so no relevant conclusions can be deduced and this topic would need further investigations.

In some questions clear differences can be seen between different answering groups. The differences seem to be directly related to the advantages and disadvantages the answering groups suppose they would get if the railway was constructed. Surprisingly, in all the answering groups the concern of the railway's impact on reindeer herding came up. Generally though, the strategy was supported. It was regarded as a part of Finland's future and it was hoped to be fulfilled soon. Problems should be dealt with and also nature values should be regarded. Most importantly, Finland's status as an arctic operator was regarded to strengthen, if the strategy was fulfilled.

Key words: Arctic Ocean, gateway, railway, infrastructure

## SISÄLLYS

1 JOHDANTO.....	1
1.1 Aiheen valinta ja rajaus.....	1
1.2 Toimeksiantajan esittely.....	2
1.3 Työmenetelmät.....	2
2 ARCTIC CORRIDOR STRATEGIA.....	4
2.1 Jäämeren rautatie.....	4
2.2 Strategian tarkoitus.....	5
2.3 Jäämeren radan historia.....	7
2.4 Lapin infrastruktuurin parannustarve.....	9
2.4.1 Kauttakulkualue Arctic Gateway ja Koillisväylä.....	9
2.4.2 Barentsin miljardihankkeet.....	12
2.4.3 Kaivosala.....	13
2.4.4 Matkailu.....	14
2.4.5 Ilmastonmuutos.....	15
3 VASTAAJAN ASEMA.....	17
3.1 Luottamushenkilöt.....	17
3.2 Yrittäjät.....	18
3.3 Paliskuntain edustajat.....	18
4 TUTKIMUSKYSELY.....	20
4.1 Menetelmä.....	20
4.2 Vastaukset.....	21
5 YHTEENVETO.....	33
6 JOHTOPÄÄTÖKSET.....	35
LÄHTEET.....	38
LIITTEET.....	41

# 1 JOHDANTO

## 1.1. Aiheen valinta ja rajaus

Tämän opinnäytetyön aiheena on Sodankylästä toimiva Arctic Corridor, eli Jäämeren käytävä-strategia, joka on tullut tunnetuksi erityisesti suunnitelmasta rakennuttaa rautatie Jäämerelle Rovaniemeltä Sodankylän kautta Kirkkoniemeeseen. Olen seurannut strategian kehittymistä useita vuosia mediasta ja toivonut hartaasti rautatien vetämistä Lapin halki Norjaan. Kotini on Sodankylässä, mutta matkustan paljon ulkomailla. Sodankylästä lähteminen jo Helsinkiin on hyvin kallista ja vaatii ensiksi matkustamista Rovaniemelle joko bussilla tai omalla autolla. Kyseisen välin bussilippu maksaa usein saman verran kuin lentolippu Rovaniemeltä Helsinkiin. Jatkomahdollisuudet etelään lähtevät Rovaniemeltä joko rautatieasemalta tai lentokentältä. Helpompaa olisi matkustaa junalla suoraan Helsinkiin. Sellainen yhteys houkuttelisi turisteja myös etelästä tunturikeskuksiin. Tällaisten mietintöjen jälkeen työskentely kaivos- ja malminetsintäyhtiöissä sai minut vielä laajentamaan käsityksiäni junaradan rakentamisen potentiaalista. Lapin infrastruktuuri ja junaradan puuttuminen on ollut yksi kiinnostavimmista asioista, joista olen kouluaikana alkanut ottamaan selvää. Sodankylälle rautatie olisi piristysruiske ja jo sen vuoksi halusin olla jollain tapaa mukana edistämässä strategiaa. Koko strategia on paljon laajempi, kuin pelkkä raiteiden vetäminen nelostien reunaan pitkin Jäämerelle. Oma mielenkiintoni on kohdistunut kuitenkin vain rautatiesuunnitelmaan ja sen potentiaaliin, joten opinnäytetyökin keskittyy siihen.

Opinnäytetyöni vastaa seuraaviin kysymyksiin:

- Miksi Lapissa on potentiaalia rakentaa rautatie Jäämerelle?
- Mikä on Jäämeren käytävä ja millaisia vaikutuksia sillä voi olla Suomelle?
- Mitkä ovat lappilaisten luottamushenkilöiden, yrittäjien ja poroisäntien mielipiteet, odotukset ja tiedot Jäämeren käytävän strategiasta?

Päätavoitteeni opinnäytetyössä on kartoittaa mistä strategiassa on yleisesti kyse, mitkä asiat vaikuttavat Jäämeren käytävän potentiaaliin omalta osaltaan, ja tutkia sen mahdollisesti aiheuttamia positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia.

## **1.2. Toimeksiantajan esittely**

Arctic Corridor eli Jäämeren Käytävä, on strategia, jota ohjataan tällä hetkellä Sodankylästä. Projektipäällikkönä toimii Timo Lohi Sodankylän kunnasta. Mukana vastuussa ovat muutkin Pohjois-Lapin kunnat ja elinkeinopalvelut. Strategiassa on mukana myös yrityksiä. Missio on kehittää Lapin infrastruktuuria ja luoda Lapista kansainvälinen nouseva talousalue hyvillä kulkuyhteyksillä. Jäämeren käytävästä voidaan siis puhua, kun puhutaan Lapista, jolla on toimiva infrastruktuuri Itämereltä Jäämerelle ja kaikki siihen liittyvät toimivat palvelut. Jäämeren käytävä on ollut yhtenä sisäministeriön vuoden 2007 aluekehittämisen kehittämisvyöhykkeenä, jonka tarkoitus on kasvattaa taloutta, kestäväää kehitystä ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta. Barentsin alueen miljardihankkeet mahdollistavat myös Pohjois-Suomen talouskasvun, jos niihin päästään mukaan. Lapissa on valtavat luonnonvarat, joiden hyödyntäminen on jo käynnissä sekä korkeatasoisia matkailukeskuksia ja kilpailukykyisiä osaavia paikallisia työntekijöitä. Strategia toimii aktivoimassa yrityksiä ja kustannustehokkuutta alueella. Tavoitteena on, että Lappi olisi nopein ja kustannustehokkain väylä Jäämeren syväsatamista Itämerelle ja edemmäs Eurooppaan, eli tulevaisuudessa Aasiastakin Skandinavian läpi maailmalle.

Opinnäytetyöni keskittyy Jäämeren käytävän strategiassa lähinnä suunniteltuun Jäämeren rautatiehen liikennekäytävänä, jonka ”selkärangana” toimii valtatie 4. Muiden ratavaihtoehtojen suunnitelmia ei käsitellä tässä työssä syvemmin.

## **1.3. Työmenetelmät**

Opinnäytetyöni tutkimus on kvantitatiivinen eli määrällinen, jota täydentämässä oli kvalitatiivisia osioita. Tutkimus toteutettiin tekemällä kysely Webropol

ohjelmalla. Kyselyyn kuului kvantitatiivisia vaihtoehtokysymyksiä sekä kvalitatiivisia avoimia kysymyksiä kvantitatiivisia vastauksia selittämään, tai antamaan informaatiota asiasta, jolle ei ollut suoraa vastausvaihtoehtoa.

Kvantitatiivisessa tutkimuksessa tehdään esimerkiksi luokittelua ja vertailua. Tässä opinnäytetyössä vertaillaan muun muassa eri vastaajaryhmien samankaltaisuuksia ja poikkeavuuksia. Kvantitatiivisessa menetelmässä voidaan soveltaa useita laskennallisia tapoja. Kvalitatiivinen tarkoittaa laadullista. Laadullinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmä, jossa tarkastellaan tutkimusta kokonaisuutena. Laatu, merkitykset ja ominaisuudet ovat ydintarkastelun kohteet laadullisessa tutkimuksessa. Siihen ei kuulu esimerkiksi tilastoja tai laskettavia arvoja, jotka ovat keskiössä kvantitatiivisessa menetelmässä. Laadullisen tutkimuksen voi toteuttaa usealla eri tavalla, mutta yhteneviä piirteitä niissä on, etteivät tulokset ole analysoitavissa laskemalla. Taustaan, tarkoitukseen ja merkitykseen perustuvat näkökulmat ovat keskiössä.

Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus ovat omia tutkimusmenetelmiään, mutta ne toimivat hyvin myös parina. Niitä voi käyttää samassa tutkimuksessa mikäli tutkittava asia sen sallii. Tutkimusmenetelmiä voi käyttää esimerkiksi tulosten selittämiseen eri tavoilla. (Jyväskylän yliopisto 2015; Alasuutari 2011, 38.)

Arctic Corridor strategian osista, esimerkiksi rautatiestä, on ollut artikkeleita mediassa säännöllisin väliajoin, mutta tavoitteet ja faktat eivät aina kohtaa tiedon vastaanottajaa. Siksi oli mielenkiintoista selvittää kyselyn avulla todellisia tietoja ja odotuksia ihmisiltä, joita strategia oikeasti läheisesti koskettaa.

## **2 ARCTIC CORRIDOR STRATEGIA**

### **2.1 Jäämeren rautatie**

Lapista on kaavailtu rautatietä Jäämerelle jo yli sata vuotta. Alun perin Kemijärvelle vievä rata suunniteltiin niin, että se olisi mahdollista jatkaa kohti Sodankylää. Idea hylättiin aikoinaan kannattamattomana. Nykyään aihe on otettu uudelleen esille monien eri vaikutusten vuoksi, ja on tehty uusia laskelmia kannattavuudesta. Arctic Corridor strategia ajaa yleisesti infrastruktuurin kehittämistä Lapista Jäämerelle, mutta rautatie Rovaniemeltä Sodankylän ja Inarin kautta Kirkkoniemeen on yksi suurimmista suunnitelmista.

Strategian kantavasta ideasta, eli varsinaisesta Jäämeren rautatiestä tehtiin selvitysraportti Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän toimesta vuonna 2012, jossa kartoitettiin muun muassa Lapin liikennejärjestelmää, radan mahdollisia linjausvaihtoehtoja, sen kustannuksia, kuljetuspotentiaalia ja kehittämistä. Suunnitelmana olisi rakentaa rata kahdessa osassa. Työ tehtäisiin ensin Rovaniemeltä Sodankylään Vikajärven kohdalta Kemijärven radan risteyskohdasta aloittaen valtatie 4:ää pitkin Sodankylän kaivosalueelle, jonka jälkeen Ivaloon ja Kirkkoniemeen. Raportissa puhutaan yhdestä päävaihtoehdosta sekä vaihtoehtoisista linjauksista, joista on myös suunnitelmia. Vaihtoehtoisista suunnitelmista esimerkkinä Jäämeren rautatie Kemijärveltä valtatie 5:ä pitkin Sodankylän kaivosalueelle ja edelleen pohjoiseen.

Tässä opinnäytetyössä keskitytään lähinnä päävaihtoehtoon. Sen mukaan uutta rataa tulisi Vikajärveltä Sodankylän kaivosalueelle 145 kilometriä, josta käytävä jatkaisi Ivaloon valtatie 4:ää pitkin 125 kilometriä. Ivalosta valtatie 4:ää noudateltaisiin Kaamaseen asti, jonka jälkeen Inarijärven länsipuolta kulkevaa tietä 971 Norjan rajalle asti ja siitä edelleen Kirkkoniemeen. Ivalosta Suomen rajalle radan pituus olisi 184 kilometriä. Uutta rataa Suomeen tulisi siis rakennettavaksi 454 kilometriä radan kokonaispituuden ollessa Rovaniemeltä Kirkkoniemeen 537 kilometriä. (Jäämeren rautatie raportti 2012)



## 2.2 Strategian tarkoitus

Koko strategia perustuu siihen, että infrastruktuuria kehitetään ja otetaan se kantavaksi suunnitelmaksi Suomen mukaan pääsyksi arktisiin yritysysteistöihin ja kansainvälisiin hankkeisiin. Pelkkä maanteiden parannus ei aja koko strategian asiaa, sillä se auttaisi ainoastaan rengasrahtia.

Geopoliittiset intressit ovat siirtyneet kohti pohjoista. Barentsin merellä on alkanut muun muassa öljyn ja maakaasun tuotanto ja muita miljardiluokan hankkeita. Pohjoisen Jäämeren jää on jäänyt vuosi vuodelta pienemmäksi ja jäänmurtoteknologian kehittyessä tulevaisuuden merireitit Aasian ja Euroopan välillä tulevat aukeamaan. (Myllylä 2014, 10.)

Jäämeren käytävä on aiheena sikäli mielenkiintoinen, että se on ollut suunnitteilla jo yli sata vuotta. Nykyään hanke on otettu uudelleen esille muun muassa kaivosteollisuuden tarpeiden vuoksi kotimaassa. Yleisesti strategia ajaa infrastruktuurin kehittämistä Lapista Kirkkoniemeen Pohjois-Norjan rannikolle, tavoitteena vahvistaa Suomen arktista statusta. Ulkomailla strategia on herättänyt kiinnostusta mahdollisen rautatien rakentamisen vuoksi, joka mahdollistaisi verrattomasti lyhyemmän ja helpomman rahtiliikenteen Aasiasta Eurooppaan verrattuna Suezin kanavan kautta kulkevaan liikenteeseen.

Arctic Corridor, eli Jäämeren käytävä, on termi Lapin kohti Jäämerta kurottavalle infrastruktuurille ja sen kehittämisen suunnitelmille, puhuttaessa Lapin mahdollisuuksista tulevaisuuden nousevaksi talousalueeksi. Jäämeren käytävä on sisäasiainministeriön vuonna 2007 julkaistun aluekehittämisen tutkimuksen uusi kehittämisvyöhyke. Lappi on ollut hiljainen Suomen ja Euroopan kolkka, jossa ei ole suuria kaupunkeja eikä liioin maailmalla kiinnostavia suuria hankkeita. Tällä hetkellä Arktisella alueella tapahtuu, miljardihankkeita ollaan valmistelemassa ja Arctic Corridor strategia voisi olla niistä yksi. Samalla se olisi Suomen väylä muihin Barentsin meren hankkeisiin.

Arktisesta alueesta muovataan strategialla uutta talousaluetta, josta hyötyvät niin investoijat kuin Lappi ja koko Suomi. Suomessa Jäämeren käytävään kuuluvat Rovaniemen kaupunki sekä Sodankylän, Inarin ja Utsjoen kunnat. Yksin Suomi ei toimi, vaan käytävä ulottuu nimensä mukaisesti Jäämeren rannalle Norjaan ja Venäjälle. Pääasiallisesti Jäämeren käytävänä puhutaan kaikesta Jäämerelle ulottuvasta infrastruktuurista, mutta tässä opinnäytetyössä sillä ja sen englanninkielisellä Arctic Corridor-nimityksellä tarkoitetaan yhteyttä Rovaniemeltä Kirkkoniemeen.

Strategian tavoitteisiin kuuluu muun muassa kasvattaa Pohjois-Lapin taloutta, lisätä matkailusta saatavia tuloja ja tehdä Lapista kiinnostava vaihtoehto, tuottaa mahdollisuus osallistua Barentsin alueen suuriin hankkeisiin ja kehittää palveluita ja yrittäjyyttä Lapissa. Ennen kaikkea tavoite on olla kansainvälinen kauttakulkualue ja käytävä Barentsin alueen läpi, missä infrastruktuuri kaikkine osa-alueineen toimii moitteetta. (Aaltonen Consulting Oy) Aika strategian toteuttamiseksi konkreettiseksi alkaa olla oikea, sillä Koillisväylän avautuminen Barentsin merellä muutaman vuosikymmenen kuluessa tuo suuren potentiaalin Aasian kaupalle. (Raunio 2010)

Strategia on jaoteltu hankekokonaisuuksiksi joita ovat logistiikka ja liikenne, energia sekä markkinointi ja yritysysteistyö. Tässä opinnäytetyössä keskitytään lähinnä logistiikkaan ja liikenteeseen sekä yritysysteistyöhön.

Tärkeitä lukuja strategiassa ovat sen kustannukset. Toteuttamisen edellytyksistä valmistetussa raportissa rautatien rakentaminen on miljardihanke. Hinnaksi on määritelty koko matkalle Rovaniemeltä Kirkkoniemeen 1,6 - 3,1 miljardia euroa. Rovaniemeltä Sodankylään voi radan saada jo 365 miljoonalla eurolla. Kannattavuuslaskelmien mukaan rata tarvitsee Sodankylästä Rovaniemelle vuodessa 1,5 miljoonaa tonnia rahtia ja kaksinkertaisen määrän Rovaniemeltä Kirkkoniemeen ulottuvassa suunnitelmassa. (Arctic Corridor projektitiedot 2015.)

### 2.3 Jäämeren radan historia

Rataa Jäämerelle on suunniteltu jo yli vuosisadan. Erkki Liljan toimittamassa Jäämerenkäytävä-kirjassa käsitellään kokonaisuudessaan infrastruktuurin perustamista Suomeen ja Lappiin soiden porrastuksista ja ensimmäisistä kärryteistä lähtien. Ensimmäisiä suunnitelmia rautatiestä Suomesta Jäämerelle suunnitteli Venäjän kulkulaitosministeri S.J. Witte jo 1800-luvun loppupuolella. Rakennuttamissuunnitelmien motiivi oli mahdollinen sodan uhka.

Rataa Helsingistä kohti pohjoista rakennettiin niin pitkälle 1900-luvun alussa, että rata Lappiin on saatu rakennettua jo ennen sotia. Talvisodan jälkeen viimeinen rata kohti Jäämerta rakennettiin Kemijärveltä Kelloselelään, joka yhdistyi Muurmannin rataan Neuvostoliiton puolella. (Lilja 2012, 44)

Yksi varhaisista suunnitelmista Jäämeren rautatiestä on ollut Petsamon radan suunnitelma vuosina 1918 - 1944. Vuoden 1918 valtiopäivillä esitettiin suunnitelma rautatiestä Petsamoon. Jalmar Castrén sai tehtäväkseen laatia taloudellisesti kannattavan suunnitelman radalle Lapin etujen mukaan, tutkia reititysvaihtoehtot ja suunnitella rakennuttaminen. Selvityksen mukaan edullisin vaihtoehto oli rakentaa rata Rovaniemeltä Kemijärvelle ja edelleen Sodankylän ja Kyrön (Ivalo) kautta Salmijärvelle ja edelleen Petsamoon. Kemijärven rata valmistui 1934, mutta tästä eteenpäin suunnitelma kaatui. Vähäiset määrät liikennettä eivät olisi kannattavia. Castrénin mukaan Lapista löydettyjen mineraalivarojen hyödyntämisen alkaessa tilanne voi vielä muuttua. Myöhemmin Petsamosta löydettiin massiivinen nikkelimalmio ja saksalaiset suunnittelivat ratasuunnitelmien uudelleen avaamista. Junarata olisi kuljettanut pääasiassa nikkeliä ja saksalaisjoukkoja, mutta suunnitelmista luovuttiin ja joukot kulkivat maanteitse. Lopullisesti Petsamon ratahanke kuopattiin heti jatkosodan loppuessa, kun Suomi luovutti Petsamon Neuvostoliitolle aseleposopimuksessa lueteltujen ehtojen mukaan. (Wikipedia 2015)

Ratahankeet olivat pitkään seisahduksissa ja kunnolla vasta 2000-luvulla alettiin uudelleen huomata radan tuomat mahdollisuudet. Suomi on kokenut painetta infrastruktuurinsa kehittämiseen Lapissa esimerkiksi Norjasta, joka

haluaisi yhdistää Suomen omaan rataverkkoonsa. Ilmastonmuutoksen aiheuttamat hyödyt Suomen taloudelle huomattiin, mutta niistä täyden hyödyn keräämiseksi tarvitsisimme yhteistyön Norjan kanssa ja rautatien Jäämerelle.

Vaihtoehtoisia suunnitelmia radan rakentamiseksi Itämereltä Jäämerelle on ollut ensimmäisen suunnitelman jälkeen useita. Selvityksiä on tehty esimerkiksi Pohjoiskalottiradasta, joka kulkisi Kolarin rataa jatkaen Suomen ja Ruotsin rajaa myötäillen Norjan Skibotniin. Kaupunki sijaitsee ympärivuoden sulan Lyngenvuonon pohjukassa. Pohjoiskalottirata edesauttaisi muun muassa Pajalan alueelta löytyneen malmin hyödyntämistä. (Ishavsbanen 2009)

Rataverkon yhdistämistä on kaavailtu myös Ruotsin rataverkon kanssa. Norrbottenissa on esimerkiksi Malmbanan eli malmijuna Luleåsta Itämeren pohjukasta Narvikiin Jäämeren rannalle. Yhteys palvelee LKAB:n kaivoshankkeita Kiirunassa ja Svappavaarassa sekä turisteja. Tällä hetkellä uutisissa pyörii vaihtoehto Venäjän puolelle. Sallan Soklissa sijaitsevalle tulevalle kaivokselle tarvitaan kunnan liikenneyhteydet ja yksi vartenotettava vaihtoehto on sähköistää vanha Kellokosken rata ja jatkaa se yhdistymään Muurmannin rataan ja Murmanskiin. Jäämeren käytävän suunnitelmasta Murmanskiin on kirjoitettu jo kirjoja sekä tehty tutkielmia. Konkarikansanedustaja Esko-Juhani Tennilä kirjassaan Jäämeri kutsuu, on esimerkiksi kartoittanut hyviä syitä vaihtoehdon kannattamiseksi. Kirjan kannessa on presidentti Sauli Niinistön kommentti: ”Suomella ei yksinkertaisesti ole varaa jättää tätä tilaisuutta käyttämättä.” Tennilän kirjassa perehdytään lähinnä ratavaihtoehtoon Murmanskin suuntaan, mutta samalla tavalla puhutaan Koillisväylän aukeamisesta ja Suomen potentiaalista lähteä Barentsin hankkeisiin mukaan. Geopoliittisesti ratahanke olisi Norjan tai Ruotsin kautta vakaampi kuin Venäjän. (Ishavsbanen 2009; Tennilä 2014)

## 2.4 Lapin infrastruktuurin parannustarve

### 2.4.1 Kauttakulkualue Arctic Gateway ja Koillisväylä

Arctic Corridor -strategiaan liittyvät asiat ja toiset samankaltaiset kilpailevat hankkeet ovat olleet tihein väliajoin mediassa esillä ja artikkeleita niihin liittyen on julkaistu syksyllä ja jo tämän työn kirjoittamisen aikaan muun muassa Lapin Kansassa (Lapin Kansa 2015), Yle Uutisissa (Lakkala 2014) ja Barents Observerissa (Staalesen 2014).

Uutisia julkaistaan aina kun siihen liittyviä asioita on esillä mediassa. Varsinkin kansainväliset hankkeet puhututtavat suomalaisia ja muita pohjoisen ihmisiä. Strategiasta käydään paikoin vakavaakin keskustelua, mutta varsinaisesti se ei ole vielä johtanut mihinkään. Keskusteluiden ytimenä ovat kaivoshankkeet ja kansainväliset reitit maailmalle. Lisäksi keskustelua elävöittävät hyvin erilaiset mielipiteet ja arviot siitä, onko strategian toteutus ylipäätään missään tilanteessa realistista Suomessa. Ovatko kaivostemme laajentamiset tarpeeksi hyvä syy pitää strategiakeskustelua pinnalla ja onko huono taloudellinen tilanne uhka vai mahdollisuus? (Heikkilä & Laukkanen 2013, 51)

Infrastruktuurin parannus Lapissa vaikuttaisi Suomen talouteen piristävästi eritoten siksi, että Suomelle tulisi mahdollisuus olla kauttakulkuväylä Jäämereltä Itämerelle. Tästä tulee myös nimitys Jäämeren käytävä. Laivojen rikkipäästöjen verot ovat nostamassa rahtien hintoja ja samalla laskemassa Suomen kilpailukykyä. (Saavalainen 2015) Raideliikenne on ympäristöystävällisempi ratkaisu kuin merirahti tai raskas tieliikenne. Mikäli rataa ei rakenneta, Suomi ohitetaan rahtiliikenteessä ja hyödykkeet rahdataan esimerkiksi Muurmannin rataa pitkin Murmanskista Pietariin, Jäämereltä Itämerelle ja toisinpäin. (Nykänen 2011)

Kauttakulkualueena Lappi tulisi olemaan uuden talousalueen keskiössä, mikä mahdollistaisi logististen virtojen kasvaessa alueiden kehittymisen sekä uusien investointien tekemisen alueelle. Talous on kasvamassa niin Norjassa kuin Luoteis-Venäjällä. Koillisväylän meritien avautuminen Siperian pohjoispuolelta Beringin salmen kautta Aasiaan sekä Barentsin meren hankkeet ja investoinnit

ovat edesauttamassa asiaa. Suomesta on hyvin pieni matka Jäämerelle, mutta varsinaista yhdyskäytävää ei vielä ole. Lyhin reitti Jäämereltä Itämerelle kulki Jäämeren käytävää pitkin. (Myllylä 2014, 26.)

Suomella ei ole vielä Kirkkoniemen satamaan ja Koillisväylälle kunnollisia kulkuyhteyksiä, jos ei teitä lasketa. Suomen nykyisessä heikommassa taloudellisessa tilanteessa rautatien rakennusoperaatio sekä alkava yritysysteistyö niin Norjan, Venäjän kuin Aasian valtioiden kanssa toisi erinomaisen piristeen taloudelliseen tilanteeseen muun muassa tarjoamalla työpaikkoja radan rakentamisessa ja suunnittelussa. Yksi syy, miksi kannattaisi rakentaa juuri rata eikä parantaa esimerkiksi tieverkkoa, on rengasrahtien kustannusten nouseminen tulevaisuudessa fossiilisten polttoaineiden käytön vuoksi. Samalla laivojen päästöveroja nostetaan ja määräyksiä kiristetään. Laivaliikennettä Koillisväylällä on jo olemassa, mutta alusten määrä vuodessa on edelleen vain joitain kymmeniä, kun toisilla reiteillä tuhansia. Koillisväylän suuri mahdollisuus on merirosvojen puuttuminen ja alueen yleinen turvallisuus. Se on silti nykyään auki liikenteelle vain kesäaikana. (Heikkilä & Laukkanen 2013, 49.)

Koillisväylä on 6500 kilometrillä lyhyin reitti Aasian ja Euroopan talousalueiden välillä. Laivarahti Shanghaista Kirkkoniemeen kestää 21 päivää Koillisväylää pitkin. Nykyään käytössä oleva reitti kulkee Suezin kanavaa pitkin ja kestää Shanghaista Kemin satamaan 39 päivää. (Kuva 1) Uuden reitin käyttöönotto mahdollistaisi hurjat säästöt niin veroissa, päästöissä, kuin aikatauluissakin. Tschudi Shipping-yhtiön Henrik Falck on laskenut 40 000 tonnin laivalle jopa 800 000 dollarin säästön kuljetuskustannuksissa, mikäli rahti kuljetetaan Shanghaihin Kirkkoniemestä Koillisväylää pitkin, eikä pidempää Suezin reittiä. (Raunio 2010)

### POHJOINEN MERIREITTI



(Kuva 1) Koillisväylä ja Suezin kanavan reitti (Arctic Corridor yleisesite 2015)

Keskimäärin Koillisväylä säästää aikaa ja kustannuksia jopa noin 30 – 40 %. (Heikkilä; Laukkanen 2013. 49) Kauttakulkualueen tärkeyttä voi korostaa myös tekemällä katsauksen geopolitiikkaan. Esimerkiksi Venäjällä geopolittiset intressit ovat suuntautuneet kohti Jäämerta ja sen tuomia mahdollisuuksia. (Myllylä 2010, 26) Venäjä ei ole kiinnostuksen kohteensa kanssa yksin, vaan arktisen alueen potentiaali kehityskohteena on huomattu muuallakin. Lapissa on huomattavat määrät metalleja ja mineraaleja vain odottamassa hyödyntäjiään ja Barentsin meren sekä Jäämeren öljy- ja maakaasulöydöt ovat jo nyt taloudellisesti kannattavia kohteita. Suuret hankkeet voivat aiheuttaa kilpajuoksun apajille ja asiantuntija Lawson Brigmanin mukaan on mahdollista, että ilman suunnitelmia ja sääntöjä itsekkäät valtiot rohmuavat luonnonvarat ja kulkureitit niiden käyttöoikeuksineen vain itselleen. Tällaisessa skenaariossa myös Suomi jäisi ilman arktiselta alueelta saatavaa kompensatiota. (Ulkopolitiikka 2012)

Suomen asema kauttakulkuväylänä on kansainvälisillä markkinoilla tärkeä ja sen sijainti Koillisväylän kuljetusten jatkeena hyvin potentiaalinen sekä

mahdollinen. Suomi voisi jalostua mahdollisesti kauttakulkualueesta solmukohtaksi sijaintinsa vuoksi. Me olemme Jäämeren ja Itämeren välissä. Meiltä on rautatiet Siperiaan asti ja Euroopan lyhimmät lentoreitit Finnairilla Aasiaan. Tarvitsemme radan mereltä merelle. (Lipponen 2015)

Paavo Lipposen tekemän Pohjoinen tahtotila - talouskasvun edellytykset arktisilla ja pohjoisilla alueilla -selvityksen mukaan arktisesta alueesta voisi olla tulossa uusi eurooppalainen investointikohde. Lipposen selvityksessä kaavaillaan Suomelle isoa palaa kansainvälisestä talouskasvusta, mutta se tarkoittaa koko Suomen osallistumista yhteisesti alueittain arktisen alueen ponnisteluihin. (Kansan uutiset 2015) Fakta on, että radan rakennuttaminen harvaan asutulle alueelle edellyttää varmoja ja valtavia tavaravirtoja molempiin suuntiin, jotta kannattavuus säilytettäisiin.

#### **2.4.2 Barentsin miljardihankkeet**

Barentsin alueen tarpeet investoinneille ovat miljardiluokkaa. Lipposen selvityksen mukaan arvoidut kustannukset kaikille hankkeille voisivat olla jopa 140 miljardia euroa. Suurin osa niistä toteutetaan Norjassa ja Luoteis-Venäjällä. Shtokmanin kaasukentällä on arviolta neljä triljoonaa kuutiometriä kaasua, joten se jo yksistään on alueen tärkein projekti ja sinne investoidaan ainakin 50 miljardilla eurolla. Norjalaisten Lumikille, eli Snøhvitin kentälle tehdään myös isoja investointeja. Muitakin öljy- ja kaasuprojekteja on, jotka ovat miljardiluokkaa.

Pohjois-Norjassa on pulaa osaavasta työvoimasta öljy- ja kaasubisneksessä, lisäksi suomalaisia yrityksiä halutaan mukaan esimerkiksi julkisten investointien rakennustöihin, suunniteluun ja energiateollisuuteen. Muut suuret Barentsin hankkeet tulevat kaivosteollisuudesta, logistiikasta, jäänmurtoteknologiasta ja energiateollisuuden osa-aloilta, esimerkiksi sähköverkkojen ja kaukolämpöasemien rakentamisesta sekä energiatehokkuuden kehittämisestä. Rata mahdollistaisi ennen kaikkea työvoiman liikkumisen ja täten myös kysynnän kasvun ja liikkeen. Lisäksi se veisi ja toisi uudenlaista liiketoimintaa ja teknologiaa Suomeen ja Norjaan molemmista maista. (Lipponen 2015)



Poromiehet eivät ole innoissaan siitä mitä mahdollinen tuleva raideliikenne voi aiheuttaa heidän elinkeinolleen, tämän takia myös poromiesten äänen kuuluvuus taataan tässä opinnäytetyössä. Useiden paliskuntien rajat noudattelevat valtatie 4:n rajoja, mutta muutamien halki se myös kulkee. Porotalous on pääasiassa Skandinavian ja Venäjän pohjoisilla alueilla asuvien alkuperäiskansojen elinkeino, joka voi tietyllä tavalla vaarantua junaradan rakentamisen vuoksi. Huolia on esimerkiksi porokolareista, joita on sattunut Lapissa raideliikenteessä aikaisemminkin esimerkiksi Tervolassa ja Kolarissa. (Suopajärvi 2015)

### **2.4.3 Kaivosala**

Kaivosala on kasvava osa Suomen ja Lapin elinkeinoelämää. Suljettuja kaivoksia kaavaillaan uudelleen avattavaksi uusilla omistajilla ja suuria vasta löydettyjä esiintymiä haluttaisiin alkaa pian hyödyntämään. Kaivosala työllistää väkisinkin paikallisesti, sillä malmioita ei voi onneksi siirtää ulkomaille.

Suomi ja erityisesti Lappi osana Fennoskandian kilpialuetta ovat potentiaalisia paikkoja malminetsinnälle ja kaivostoiminnalle, sillä kallioperässämme on tutkitusti paljon mineraaleja. Sitä on verrattu potentiaaliltaan esimerkiksi Kanadan ja Australian kilpialueisiin, jotka ovat kuuluisia malmirikkauksistaan. Kasvava maailmanlaajuinen metallien ja mineraalien kysyntä vaikuttaa uusien hankkeiden ja etsintäkohteiden aloittamiseen. Suomessa on 50 ja Lapissa tällä hetkellä kolme toimivaa kaivosta, jotka louhivat niin perus- kuin jalometalleja. Suljettuja kaavaillaan avattaviksi sekä uusia aloitettavaksi, joista tärkeimpänä on Anglo American-kaivosyhtiön löytämä Sakatin massiivinikkelimalmio. Lupa-asioissa kestää kuitenkin aikansa, sillä kyseinen malmio sijaitsee Natura 2000-alueella. (Niemeläinen 2013)

Suomen kaivosteollisuus tarvitsee sujuvat yhteydet satamiin Norjaan tai Venäjälle. Esimerkiksi LKAB on rakennuttanut radan Pohjois-Ruotsista Narvikin satamaan omia käyttötarkoituksiaan varten. Pohjois-Ruotsiin kaavaillaan myös uutta rataa tulevalta Lannavaaran kaivokselta. Tammikuussa julkaistiin tieto siitä, että Kevitsan malmikuljetukset kuljetettaisiin tulevaisuudessa Sodankylän Petkulassa sijaitsevalta kaivokselta rekoilla Kemijärvelle ja sieltä junalla

Perämeren satamiin. (Lapin Kansa 2015) Tällä hetkellä malmikuljetukset kuljetetaan koko matkalta rekoilla. Jäämeren käytävän rautatie palvelisi E75-tien (eli Suomessa nelostien) välittömässä läheisyydessä sijaitsevia kaivoksia ja kaivoshankkeita, esimerkiksi Kevitsaa ja Sakattia. Kyseiset hankkeet ovat sen verran potentiaalisia, että rautatien rakentaminen olisi harkinnan arvoista. Potentiaali syntyy muun muassa kehittyvän Aasian metallien tarpeista, esimerkiksi kuparia ja teräksen raaka-aineena käytettävää nikkeliä tarvitaan nykyaikaisessa rakentamisessa. Kevitsan kaivoksessa louhitaan kuparia sekä nikkeliä ja Sakatin esiintymä koostuu pääsääntöisesti samoista metalleista. Molempia metalleja olisi hyvä kuljettaa sinne missä niillä on parhaat markkinat, eli Aasiaan. (Nykänen 2011)

Sallan Soklissa sijaitseva kaivosyhtiö Yaralla on valtion kanssa rakennuttamissopimus ja rahoitus rautatiestä kaivokselle ja siitä edelleen Venäjän Jäämerelle. (Mäntylä 2014) Kyseisen projektin arveltiin olevan loppu Arctic Corridor -strategian suunnitelmalle radasta, mutta suunnitelmat etenevät hitaasti. Tammikuun lopussa 2015 Yara on saanut Suomen valtiolta tarjouksen tukisummasta, jonka suuruus selvinnee myöhemmin.

Totta on, että kaivosinfrastruktuuri tarvitsee kehitystä. Siitä kertovat niin Soklin radan suunnitelmat, kuin aikeet siirtää Kevitsan malmikuljetukset Kemijärven kautta junalla kuljetettavaksi Perämeren satamiin. (Lapin Kansa 2015) Lyhyesti: Jäämeren raideliikenne mahdollistaisi kansainvälisen kaupan ja yhteistyön kehittymisen ja piristäisi koko Suomen, mutta erityisesti Lapin taloudellista tilannetta. (Arctic Finland 2014)

#### **2.4.4 Matkailu**

Rautatie olisi samalla myös kulkuvälinen turismille, siksi opinnäytetyössä haastatellaan myös matkailualaa. Nykyään Lapissa pääsee junalla ainoastaan Rovaniemelle, Kemijärvelle sekä Kolariin asti. Pohjoisemmaksi täytyy jatkaa bussilla tai tulla suoraan kohteeseen Helsingistä lentokoneella. Esimerkiksi bussilippujen hinnat ovat kaukana kilpailukykyisistä. Lapin reiteille ei edes myydä alennuslippuja, kun lähellä pääkaupunkiseutua lähes kaikille reiteille myydään paikkoja halvemmalla. Jäämeren rautatien toteutuessa junalla olisi

mahdollista päästä Rovaniemeltä jatkamaan Pyhä-Luoston sekä Saariselän tunturikohteisiin, sekä Sodankylän, Ivalon, Inarin ja Utsjoen kylille. Matkailukeskittymistä tärkeimmät alueella ovat Saariselkä, Pyhä-Luosto ja Tenojoki siinä järjestyksessä. Kaikki sijaitsevat Jäämeren käytävän läheisyydessä, joten matkustajaliikenteen kehittäminen olisi potentiaalinen sysäys yöpymisten määrien kasvattamiseen.

JHL on tehnyt tutkimuksen vuonna 2010 julkisesta liikenteestä. Tulokset osoittavat muun muassa, että 76% väestöstä haluaisi uusia rautateitä rakennettavan, ja että raideliikenteen ajatellaan 86% vastaajista mielestä olevan ympäristöystävällinen vaihtoehto. Rengasliikenteen ajateltiin lentoliikenteen kanssa olevan vähiten ympäristöystävällistä. (JHL 2010)

#### **2.4.5 Ilmastonmuutos**

Ilmastonmuutos on se syy, miksi Jäämeri on sulamassa ja avaamassa Koillisväylän merireittiä Venäjän pohjoisosien yli Aasian isoihin satamiin. Samalla globalisoituminen tuo kiinnostusta myös ei-arktista maista arktiselle alueelle sen massiivisten hankkeiden ja uusien suunnitelmien vuoksi. Ilmastonmuutos on yleisesti tulkittu hyvin negatiivisena asiana ja sitä se pitkällä tähtäimellä tuleekin olemaan ja on jo nyt isossa osassa maailmaa. Lyhyemmällä aikavälillä ilmastonmuutoksesta voi olla Suomelle hyötyä. Läheisesti se esimerkiksi tulee pidentämään satoaikaa ja pitämään Itämeren satamia auki. Barentsin meri ja Siperian meri tulevat menettämään ikijäänsä ja sen vuoksi tarvitaan suomalaista osaamista esimerkiksi jäänmurtoteknologian kehittämisessä ja Koillisväylän auki pitämisessä jo nyt. Ilmastonmuutoksen lämmittäessä arktista aluetta ja sulattaessa jäätä voi jään alta todennäköisesti paljastua myös uusia öljy- ja kaasuesiintymiä. (Lipponen 2015)

On selvää, että ilmastonmuutoksesta voi olla suurta hyötyä, mutta globaalisti se on valtava ongelma. Samalla kun Jäämereltä sulaa ikijää ja Koillisväylä aukeaa liikenteelle, ilmastonmuutos aiheuttaa lyhyemmän ja ympäristöystävällisemmän merireitin. Rautatiesuunnitelman on vaihtoehto saastuttavalle rengasraudille ja laivaliikenteelle. Suomesta kaavaillaan vihreiden arvojen edelläkävijää, joka

ottaa luonnon ja sen arvot huomioon suunnitelmissaan. Ilmastonmuutos on siis yleisesti negatiivinen asia, mutta siitä on mahdollisuus myös hyötyä.

### 3 VASTAAJIEN ASEMA

#### 3.1 Luottamushenkilöt

Opinnäytetyön kysely suunnattiin muun muassa kunnallisille luottamushenkilöille. Jäämeren rautatie on aiheena sellainen, että se tarvitsee huomiota niin maakunnallisilta kuin kunnallisiltakin luottamushenkilöiltä. Maakunnallinen luottamushenkilö on esimerkiksi kansanedustaja, mutta yksikään ei vastannut kyselyyn, joten se ei ole opinnäytetyön kannalta relevanttia. Kolme kunnallista luottamushenkilöä vastasi, ja he olivat kunnanjohtajia tai kunnanvaltuustojen puheenjohtajia. Vastanneet olivat Pohjois-Lapin kunnista. Kunnallinen luottamushenkilö vastaa osaltaan kunnallisesta päätöksenteosta esimerkiksi kunnan valtuustossa tai hallituksessa. Päätöksenteko edustuksellisessa demokratiassa kuuluu luottamushenkilöille keskeisesti. Luottamushenkilö on siis päättäjän asemassa, ja siksi mahdollinen vaikuttaja Lapin alueella myös Jäämeren käytävän strategiassa. (Harjula 2014)

Laki sanoo kunnallisista luottamushenkilöistä ja kunnanjohtajista kuntalain 32§:ssä muun muassa seuraavaa:

- Kunnan luottamushenkilöitä ovat valtuutetut ja varavaltuutetut, kunnan toimielimiin valitut jäsenet, kunnan kuntayhtymän toimielimiin valitsemat jäsenet sekä muut kunnan luottamustoimiin valitut henkilöt.
- Kunnanjohtajan lakisääteinen asema on Suomessa kansainvälisesti tarkasteltuna erittäin vahva. Lakisääteisesti vahvan aseman omaava ammattijohtaja on Euroopassa poikkeuksellinen. Kaikissa muissa Pohjoismaissa kuntaa johtavat luottamushenkilöt.
- Kunnan johtaminen on kansalaisen näkökulmasta henkilöitynyt kunnanjohtajaan eikä valtuuston tai kunnanhallituksen puheenjohtajaan. Kunnanjohtaja ei ole pelkästään pannut täytöntöön toimielinten päätöksiä, vaan hänellä on merkittävä rooli myös kunnan tavoitteenasettelussa ja toiminnan suuntaviivojen linjaamisessa.

Kunnanjohtaja ei ole siten vain ammatillinen johtaja, vaan hän on luottamushenkilöjohdon rinnalla merkittävä poliittinen johtaja.

(Kuntalaki 32§)

Strategioiden tukeminen voidaan tulkita toiminnan suuntaviivojen linjaamiseksi. Juuri siksi luottamushenkilöiden odotuksilla ja tiedoilla on suuri merkitys, kun suunnitellaan alueeseen radikaalisti vaikuttavaa infrastruktuurin kehittämisstrategiaa sekä uutta talouskehitysvyöhykettä. Luottamushenkilöillä on kuntatasolla valtaa.

### **3.1 Yrittäjät**

Valitsin kyselyyn vastaajiksi yrittäjiä matkailu-, tekniikka- ja kaivosalalta. Nämä alat ovat selkeästi sellaisia, jotka voisivat hyötyä rautatien rakentamisesta. Siksi juuri heidän mielipiteidensä ja tietojensa kartoitus toi arvokasta informaatiota. Esimerkiksi kaivosalan yrittäjien ja yritysten edustajien tiedot vaikuttavat paljon, sillä radan kannattavuus voi mahdollisesti riippua siitä, miten paljon tavaraliikennettä radalla tulisi olemaan. Kaivosyhtiöt ovat suurimpia tavarantoimittajia, joten kuljetusliikenne olisi muun muassa niistä riippuvainen. Tekniikan ja teknologian yritykset ovat omalta osaltaan mahdollistamassa rataa tuomalla esimerkiksi paikallista työpanosta ja lisää työpaikkoja. Matkailuyritykset oli myös liitettävä mukaan kyselyyn, sillä rautatie on iso infrastruktuurin muutos Lapissa ja sen vaikutukset ulottuisivat myös turistiliikenteeseen. Pohjois-Lappiin pääsee tällä hetkellä ainoastaan omalla autolla, lentokoneella tai bussilla. Suomessa junaliikenne on kuitenkin vilkasta, joten rautatie toisi varmasti myös turisteja Lappiin.

### **3.2 Paliskuntain edustajat**

Lapissa on rautatiesuunnitelman, eli valtatie 4:n ja Inarin ja Kirkkonien välillä on noin kymmenen paliskuntaa. Rautatie tulisi koskettamaan näitä kaikkia joko rajoilta, tai kulkemaan niiden halki valtatieitä noudatellen. Porokolareita sattuu

vuosittain noin 4000. (Lapin Kansa 2011.) On siis selvää, että infrastruktuurin kehitys on vaikea paikka poroelinkeinolla eläville, ja radan rakentaminen tuo huolta lisääntyvistä kolareista ja porojen luonnollisten reittien halkaisemisesta. Poronhoidolliset alueet ovat Lapissa suuret, mutta niihin ei haluta muutoksia porojen hoitoa vaikeuttamaan. Poroisäntien mielipiteet toivat arvokasta lisäinfoa kyselyn vastauksiin, sekä ideoita miten turvallisuutta radalla voitaisiin parantaa.

## 4 TUTKIMUSKYSELY

### 4.1 Menetelmä

Toteutin oman opinnäytetyöni tutkimuksen oletettavissa olevien eriävien mielipiteiden vuoksi tekemällä kyselyn. Sama kysely lähetettiin Lapin alueen maakunnallisille ja kunnallisille luottamushenkilöille, matkailualan ja teollisuuden alan yrittäjille sekä poroisännille. Kysely painottuu vastaajien omakohtaisten odotusten ja mielipiteiden kartoitukseen. Tavoitteena oli saada selville vastaajaryhmien välisiä yhtäläisyyksiä ja ristiriitoja. Kaikille vastaajille oli samat kysymykset, joissa oli tarkoituksena selvittää ovatko vastaajien mielipiteet strategiasta pääosin myönteisiä ja positiivisia vai kielteisiä ja negatiivisia. Kysymysten suunnittelussa oli avuksi strategian esitteet sekä oma mielenkiinto selville otettaviin asioihin. Erityisen kiinnostavaa oli saada tietää uskovatko vastaajat strategian kuuluvan laisinkaan Suomen ja Lapin tulevaisuuteen ja vaikuttaisiko strategian toteutuminen vastaajan edustamaan yritykseen, kuntaan tai alueeseen hyvin positiivisesti, hyvin negatiivisesti vai jotain siltä väliltä.

Yrittäjät olin valinnut matkailun, kaivos- ja rakennusalan sekä teknologian parista. Luottamushenkilöiksi valitsin kunnan- ja kaupungin johtajia, kunnan hallitusten puheenjohtajia sekä kansanedustajia. Lähetin kyselykutsut kaikille sähköpostilla. Yhteensä kutsut lähtivät 41 henkilölle. Kyselystä muodostui haaste, sillä vastausprosentti oli vain n. 32 %. Yhteensä 13 kutsuttua vastasi kyselyyn.

Opinnäytetyön kyselyssä oli 12 kysymystä, joista yhdeksän oli valintakysymyksiä ja kolme avointa kysymystä. (Liite 1) Kysymykset olivat yksittäisiä ja vain kaksi niistä liittyi toisiinsa. Kysely oli yhden sivun mittainen, ja linkin aukaisemalla näki heti kaikki kysymykset. Valintakysymykseen vastaaminen oli pakollista, avoimet olivat vapaaehtoisia. Kysely oli auki 41 päivää ja sen aikana siihen vastasi 13 ihmistä. Webropol-ohjelmassa näkee vastauksista useita eri raportteja, joten tuloksia pystyy tutkimaan esimerkiksi yksilöittäin vastaajakohtaisesti, kuin kaikki kerrallaan. Muitakin vaihtoehtoja



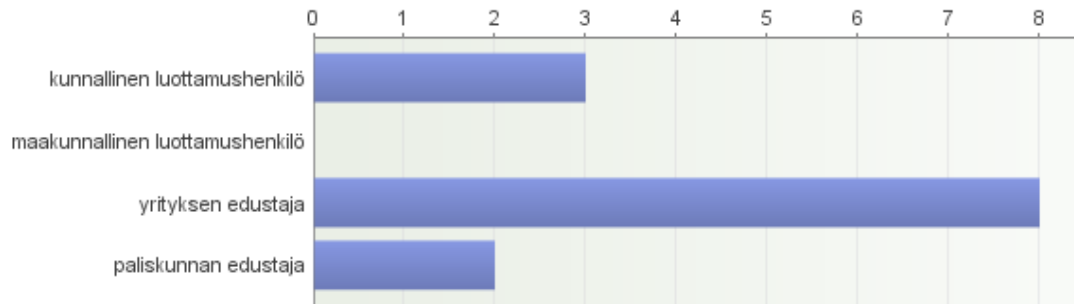
löytyy. Tulokset ovat ensin kokonaisuudessaan, jonka jälkeen eriteltynä vastausryhmittäin. Selvennykseksi vastauskuviot on merkitty kysymyksen numeroinnin mukaan. Tämän vuoksi esimerkiksi kuviota numero kahdeksan ei ole, sillä se oli avoin kysymys. Selvyyden vuoksi numerointi on kysymyksen mukaan, ei järjestyslukuittain. Kuvio on otsikoitu kysymyksellä ja kysymyksen vaihtoehdot sekä kysymyslauseen loppu löytyvät kuviosta. Vastausten määrä jäi pieneksi ehkä monestakin syystä. Kysely oli auki 16.3.2015 - 26.4.2015. Aikaa oli siis vain 41 päivää. Kyseisenä aikana eduskuntavaalikampanjat olivat meneillään, mikä on saattanut vaikuttaa siihen, mikseivät maakunnalliset luottamushenkilöt vastanneet kyselyyn. Poroisäntien sähköpostiyhteystietoja ei löytynyt helposti, vaan yhteystietoina oli usein ainoastaan puhelinnumero. On siis mahdollista, etteivät he käytä paljon sähköpostia. Kysely on saattanut jäädä monelta kokonaan näkemättä. Poroisäntien kohdalla olisi voinut ajatella kyselyn toteuttamista esimerkiksi puhelimesta, mutta Webropolin analyysin kannalta tutkimus oli välttämätön suorittaa sähköpostitse ennalta valituille vastaajille.

## **4.2 Vastaukset**

### **Vastaajaryhmät**

Ensimmäisen kysymyksen tarkoitus oli yksinkertaisesti kartottaa vastaajaprofiili. Raportista näki kuka on vastannut mihinkin kysymykseen, mutta analytiikan kannalta oli parempi kysyä vastaajastatusta erikseen ensimmäisenä.

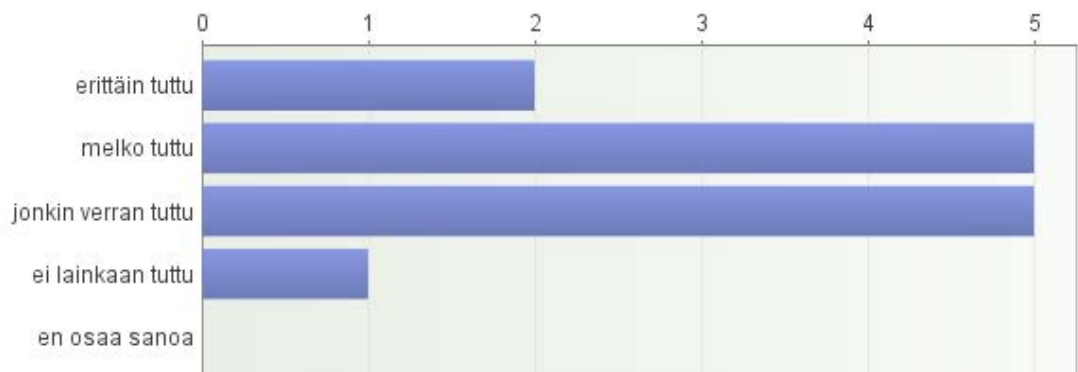
Yrityksen edustajilla oli suurin kiinnostus vastata kyselyyn. Kolmestatoista kahdeksan oli yrityksen edustajia. Kunnallisia luottamushenkilöitä vastasi heikosti, vain kolme. Paliskunnan edustajia vastasi vain kaksi. Yhteensä vastaajia oli siis 13. (Kuvio 1) Vastaajaprofiileista ainoastaan yrityksen edustajat voi ajatella relevantiksi vastaajajoukoksi. Kunnallisia luottamushenkilöitä vastasi kyselyyn ainoastaan Utsjoelta ja Inarista, vaikka yhtä tärkeitä olisivat olleet mielipiteet myös Sodankylästä ja Rovaniemeltä. Paliskunnan edustajien vähäisyys vaikeuttaa myös analyysia. Noin pienen ”joukon” vastauksia ei voi yleistää yleiseksi mielipiteeksi.



Kuvio 1. Vastaajat

### Onko Arctic Corridor, eli Jäämeren käytävä-strategia vastaajalle tuttu

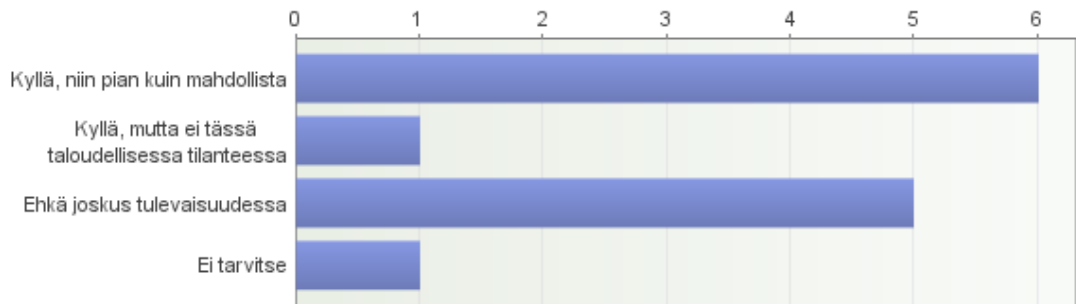
Yleiskatsauksessa vastausprofiileja ei eroteltu, vaan vastaukset ovat ainoastaan yksittäisen vastaajan perusteella merkittyjä. Diagrammista on nähtävissä, että strategia on yleisesti tuttu ja siitä tiedetään vähintään jotain. Kahdelle vastaajista se oli erittäin tuttu, viidelle vastaajalle melko tuttu, niin ikään viidelle vastaajalle jonkin verran tuttu ja ainoastaan yksi vastaaja kielsi tietävänsä strategiasta mitään. (Kuvio 2) Jatkokysymyksenä olisi mielenkiintoista selvittää mistä nämä kaikki tiedot ovat peräisin. Ainoastaan yksi vastaaja kielsi tietävänsä strategiasta yhtään mitään. Se ei kuitenkaan vaikeuttanut jatkokysymyksiin vastaamista hänen osaltaan, joten ilmeisesti vastaaja kuitenkin oli jonkin verran selvillä ratasuunnitelmista.



Kuvio 2. Onko Jäämeren käytävä, eli Arctic Corridor-strategia sinulle tuttu?

## Suomen tarve Jäämeren rautatiekäytävälle

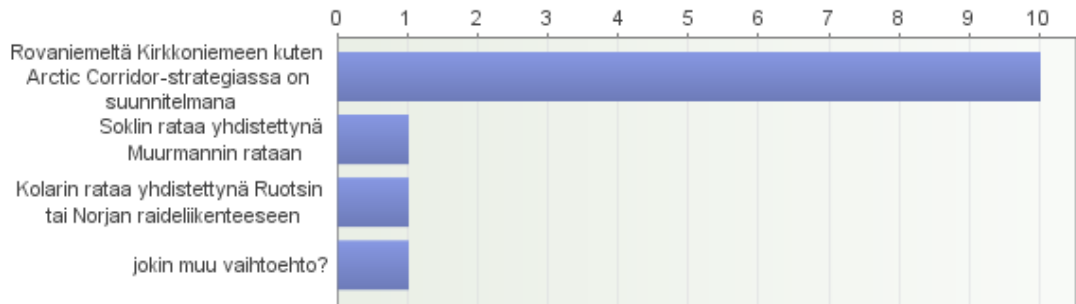
Vastausten yleissävy on positiivinen ja puoltaa rautatien rakentamista, joko niin pian kuin mahdollista, tai viimeistään tulevaisuudessa. Vastaajista 46 % eli kuusi vastaajaa oli sitä mieltä, että Suomeen tarvitaan ratayhteys Jäämerelle niin pian kuin mahdollista, ja viisi vastaajaa eli 38 % arveli sen toteutuvan ehkä tulevaisuudessa. Yksi vastaaja erottui joukosta ja kielsi Suomen tarvitsevan rautatietä laisinkaan. (Kuvio 3) Tämä muuttuja oli paliskuntien edustaja. Taloudellisen tilanteen vuoksi epäröi yksi. Pohdintaa aiheutti tieto siitä, että vastaaja oli kaivosyhtiön edustaja.



Kuvio 3. Tarvitseeko Suomi rautatiekäytävää Jäämerelle?

## Vaihtoehdot mitä Jäämeren käytävälle pidetään parhaimpina

Neljänteen kysymykseen eriteltiin yleisimmät esillä olleet vaihtoehdot Jäämeren rautatielle. Kaikki vastaukset saivat kannatusta ainakin yhdeltä vastaajalta, mutta Arctic Corridor -strategian reitti Rovaniemeltä Kirkkoniemeeseen sai kymmenen ääntä eli 77 % kaikista. (Kuvio 4) Strategialle tämä on hyvä uutinen. Soklin rataa kannatti yksi ja yhdistymistä Ruotsin tai Norjan raideliikenteeseen myös yksi. Jokin muu vaihtoehto sai myös kannatusta. Tässä voisi harkita selitystä pyytäviä jatkokysymyksiä, jos vastaajia muihin vaihtoehtoihin olisi ollut useampia.

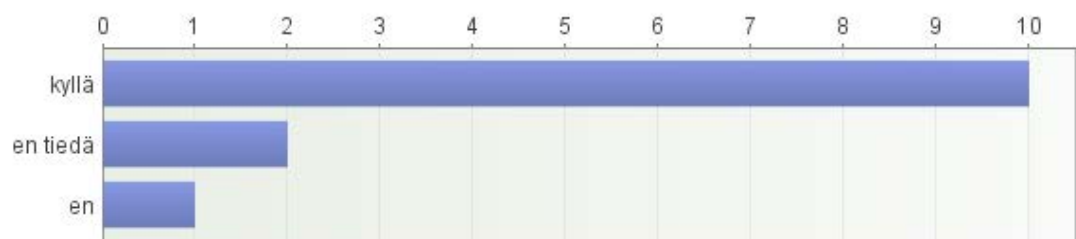


Kuvio 4. Jäämeren rautatielle on ollut useita vaihtoehtoja. Mitä pidät itse parhaimpana vaihtoehtona?

### Strategia Suomen tulevaisuudessa

Viides kysymys kartoitti vastaajien omaa mielipidettä rautatien rakentamisesta ja sen kuulumisesta Lapin tulevaisuuteen. Jopa kymmenen, eli 77 % vastasi näkevänsä strategian kuuluvan kiinteästi Suomen ja Lapin lähitulevaisuuteen, mikä on yksinomaan positiivista. (Kuvio 5)

Kaksi vastaaja eli 15 % ei tiennyt kantaansa ja yksi oli sitä mieltä, että strategia ei kuulu tulevaisuuteen. Vastaaja oli paliskunnan edustaja.

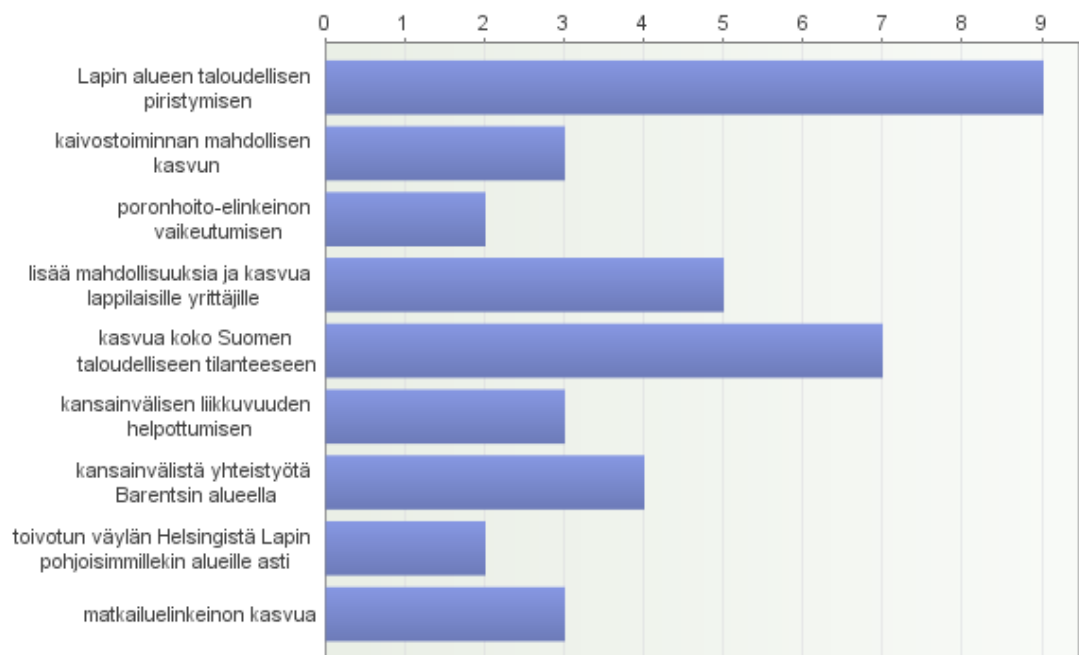


Kuvio 5. Näetkö strategian kuuluvan kiinteästi Suomen ja Lapin tulevaisuuteen?

### Strategian toteutumisen seuraukset

Tässä kysymyksessä sai valita kolme mielestään tärkeintä kohtaa. Vaihtoehtoja oli yhdeksän ja vastaukset jaottuivat jokaiseen vaihtoehtoon niin, että jokaiseen tuli vähintään kaksi vastaajaa. Vastauksia yhteensä tuli 38. Yhdeksän vastaajaa

eli tuloksista jopa 24 % mainitsi Lapin alueen taloudellisen piristymisen. Kaivostoiminnan mahdollisen kasvun valitsi kolme vastaajaa eli 8 %. Saman verran vastauksia sai kansainvälisen liikkuvuuden helpottuminen sekä matkailuelinkeinon kasvu. Poronhoito-elinkeinoon vaikeutumisen ja toivotun väylän Helsingistä Lappiin piti tärkeänä vain kaksi, joka on 5 % tuloksista molemmissa. Lisää mahdollisuuksia kasvuun yrittäjille piti tärkeänä viisi, joka on 13 % tuloksista. Kansainvälistä yhteistyötä Barentsin alueella neljä, joka on 11 % vastauksista. Kasvua koko Suomen taloudelliseen tilanteeseen seitsemän, joka on 18 % tuloksista. Huomion arvoisia ovat ne kolme vaihtoehtoa, jotka saivat suhteessa eniten vastaajia. Vastaajien mielestä tärkeimmät kolme asiaa strategian toteutuessa olisivat Lapin alueen taloudellinen piristyminen, joka oli samalla kaikista tärkein yhdeksällä äänellä, kasvua koko Suomen taloudelliseen tilanteeseen ja lisää mahdollisuuksia ja kasvua lappilaisille yrittäjille. (Kuvio 6)



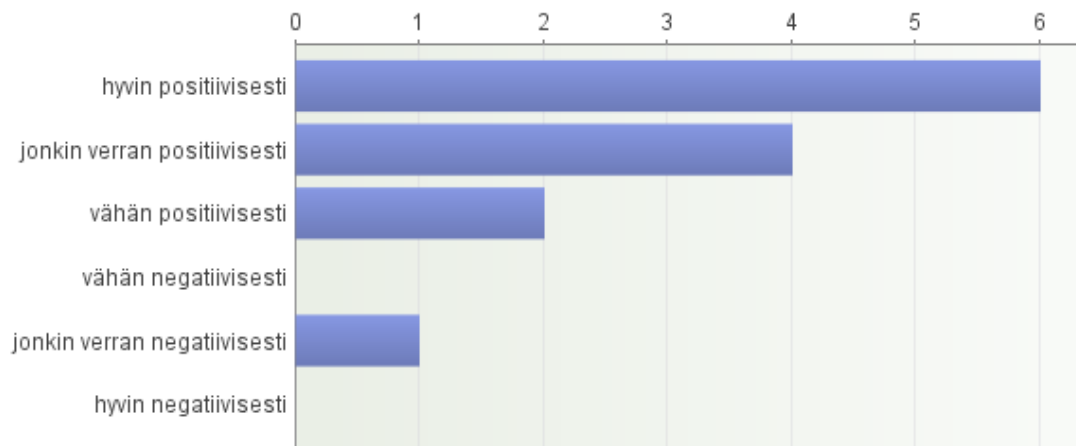
Kuvio 6. Mitä strategia toteutuessaan aiheuttaisi?

### Strategian taloudellinen vaikutus

Kyselyssä henkilökohtaisetkin mielipiteet ja oletukset olivat tärkeitä.

Seitsemännessä kysymyksessä kartoitettiin, miten strategia vaikuttaisi

vastaajien edustamaan yritykseen tai alueeseen. Huomion arvoista on jälleen paliskuntien edustajan erottuva, negatiivinen vastaus. (Kuvio 7.) Kaikki muut, mukaan lukien toinen paliskuntien edustaja olivat sitä mieltä, että strategian toteutuminen vaikuttaisi vähintään vähän positiivisesti. Kuusi vastaajaa eli 46 % arvioi vastauksensa hyvin positiiviseksi. Neljä vastaajaa eli 31 % arvioi sen vaikuttavan positiivisesti jonkin verran ja kaksi eli 15 % vähintään vähän positiivisesti.



Kuvio 7. Miten strategia vaikuttaisi toteutuessaan yrityksesi, alueesi tai kuntasi taloudelliseen tilanteeseen?

Seitsemännestä kysymyksestä siirryttiin kahdeksanteen, johon pyydettiin vastausta vain, jos oli vastannut seitsemänteen ”hyvin negatiivisesti” tai ”hyvin positiivisesti”

**Avoin kysymys: ”Jos vastasit edelliseen kysymykseen hyvin positiivisesti tai hyvin negatiivisesti, selittäisitkö lyhyesti miksi?”**

Kahdeksas kysymys oli avoin, ja siihen sai vapaasti vastata. Kaikki ”hyvin positiivisesti” – vastanneet vastasivat kysymykseen. Vastaukset olivat pääosin positiivisia eli tässä tapauksessa strategialle myönteisiä, ja ne sisälsivät muun muassa ehdotuksia:

*"Avaisi tehokkaan ja edullisen uuden kuljetusväylän sekä tulevalle että lähtevälle tavaralle. Pirstäisi tehokkaasti talouselämän investointeja ja kasvua koko maassa."* – yrityksen edustaja

*"Arctic Corridor kulkee Inarin kunnan kautta. Logistiikkakeskus esimerkiksi Inarin kunnan alueelle -> työpaikkoja, verotuloja etc. Myös matkailu hyötyisi alueella rautatieyhteydestä. Kohtaan 6 matkailuelinkeinon kasvu ei mahtunut kolmen kärkeen."* – kunnallinen luottamushenkilö

*"Alueen saavutettavuus on pitkälle lentoliikenteen varassa, joka ei ole pystynyt hoitamaan kaikkien alueelle haluavien kuljetusta alueelle. Junaliikenne toisi uuden mahdollisuuden päästä alueelle ja se palvelisi sekä paikallisia että matkalaisia sekä Suomesta, että ulkomailta."* – yrityksen edustaja

*"Alueen saavutettavuus paranee huomattavasti tuoden uuden uskottavan liikkumisvaihtoehdon, yritysten sijoittuminen alueelle mahdollistuu paremmin sekä tavaravirtojen liikkuminen tuo alueelle uusia yrityksiä ja työpaikkoja."* – yrityksen edustaja

Vastauksissa oli myös ehkä ymmärretty kysymys väärin, tai puhuttiin toisesta mahdollisesta Jäämeren käytävästä.

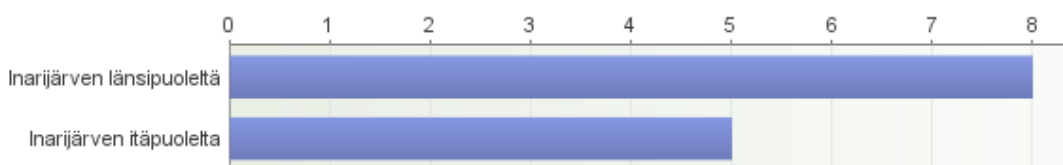
*"Olemme kaukana kaikista ratavaihtoehdoista. Paljon suurempi vaikutus meidän alueeseen olisi Hammerfestin suunnan maantiestön parantaminen Kaamanen-Karigasniemi välillä ja Inarijoen sillan uusiminen."* – kunnallinen luottamushenkilö

*"Rautatieyhteys Sallasta Kantalahteen muuttaisi koko Itä-Lapin ja Lapin strategisen aseman. Barentsin alueella on paljon sellaisia kasvunäkymiä, jotka hyödyttäisivät Lappia. Kaivosteollisuus, metsäteollisuus ja matkailu hyötyisivät uudesta yhteydestä."* – kunnallinen luottamushenkilö

Vastauksissa puhuttiin saavutettavuudesta, strategisesta asemasta ja talouden piristymisestä. Rautatie tulisi mahdollistamaan investointeja sekä matkailualan kasvua. Paikallisten liikkuminen helpottuisi ja koko Lappi hyötyisi.

### Ratalinjauksen vaihtoehdot

Ratalinjauksen päävaihtoehto kulkee Inarijärven länsipuolelta. Vastaajista viisi, eli 38 %, kannatti kuitenkin ajatusta Inarijärven itäpuolelta. (Kuvio 9) Kaikki muut kannattivat päävaihtoehtoa. Tässä olisi ollut hyvä selittävän jatkokysymyksen paikka, miksi vaihtoehtoista ratalinjausta lähdettiin kannattamaan.



Kuvio 9. Mitä kautta rautatie pitäisi rakennuttaa Kirkkoniemeen?

### Radan rakentamisen mahdollisia ongelmia

Kymmenes kysymys oli: ”Mitä ongelmia radan rakentamisen toteutuminen voisi aiheuttaa esimerkiksi luonnolle tai alueen asutukselle?” Tämä kysymys oli avoin, sillä esimerkkejä oli vaikea keksiä riittävästi. Kaikki vastaajat vastasivat tähän kysymykseen. Vastauksissa selkeästi eniten esillä oli huoli poroelinkeinosta. Vastaajista kuusi, eli 46 % mainitsi poronhoidon vaikeutumisen suurimmaksi ongelmaksi.

*”Poronhoidon vaikeutuminen, laidunmaiden jakautuminen, lisääntyvät porokolarit radalla.”* – paliskunnan edustaja

*”Ongelmia lähinnä poronhoidolle”* – kunnallinen luottamushenkilö

*”Poronhoidon vaikeutuminen”* – yrityksen edustaja

*”Porotalous kärsii ja rata voi aiheuttaa porokuolemia.”* – yrityksen edustaja



*"Porovahingot lisääntyvät. Jos rata rakennetaan, tulee tehdä porojen esteaidat molemmin puolin rataa. Tärkeimmille porojen kuljetusreiteille on rakennettava rataa joko alikulkuja tai ylikulkuja."* – paliskunnan edustaja

*"Haitat mm. poroelinkeinolle tulee minimoida. Radan linjaus tulee tehdä teiden myötäisesti."* – yrityksen edustaja

Vastaaajista neljä, eli 31 % laski ongelmaksi myös ympäristöasiat ja luonnon rikkoutumisen. Vastauksissa oli kuitenkin pohdintaa, että asiat oikein hoidettuina ei niillekään koituisi ongelmaa. Yksi vastaaja oli huolissaan myös Lapin imagon rikkoutumisesta, jos pohjoisen luontoon kosketaan.

*"Hyvin suunniteltuna ja ympäristöasiat hoidettuna ei juuri mitään"* – yrityksen edustaja

*"Varmaan vastaavia mitä rautatien rakentaminen voi aiheuttaa minne tahansa, ongelmien löytäjiä riittää varmaan ihan riittävästi. Kaikessa rakentamisessa on tietenkin varauduttava riittäviin luonto yms. selvityksiin ja huomioitava ne sitten toteutuksessa."* – yrityksen edustaja

*"Erämaiden pirstoutuminen. Rautatie aiheuttaa kuitenkin hyvin vähän ongelmia maantiehen verrattuna, koska sen käyttö ei ole jokamiehen oikeus. Siitä huolimatta olisi parempi linjata rautatie nykyisen tieverkon mukaisesti."*  
– yrityksen edustaja

*"Pohjoisessa luonto on herkimmillään ja rautatie rikkoisi pohjoisimman Lapin imagon."* – kunnallinen luottamushenkilö

Kolmen vastaajan eli 23 % mielestä rautatie ei tule aiheuttamaan ongelmia, tai ne eivät ole niin suuria, että niihin pitäisi puuttua.

*"Ei mitään todellisia vaikutuksia"* – yrityksen edustaja

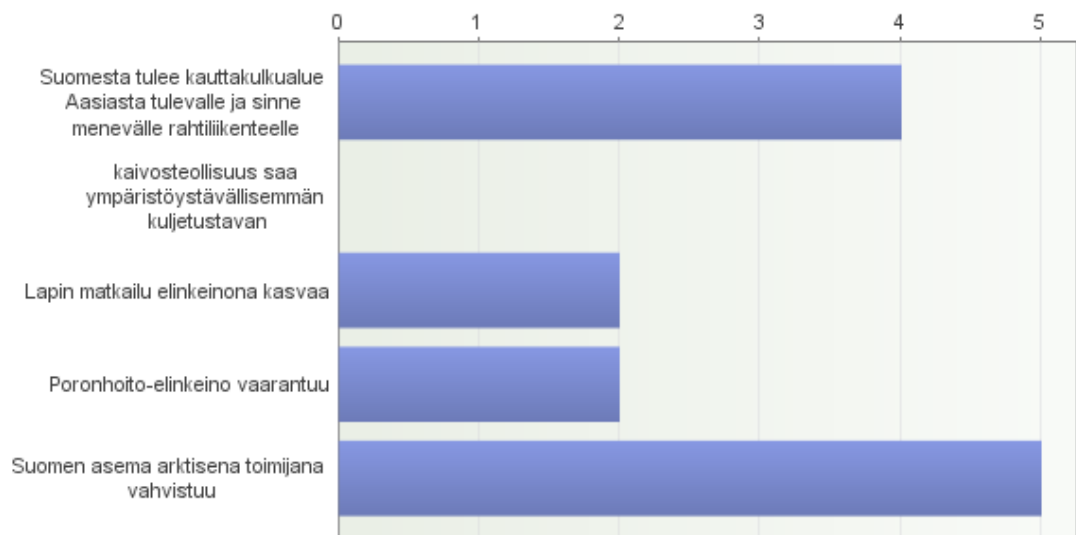
*”Paikallisia näköhaittoja maisemaan”* – yrityksen edustaja

*”ei ongelmia”* – yrityksen edustaja

Saatujen vastausten perusteella voidaan päätellä, että poroelinkeidon harjoittajien lisäksi porotalouden vaikeutumisesta oli huolissaan muutkin vastaajaryhmät. Se selkeästi koetaan ongelmalliseksi asiaksi ja poroelinkeidon säilyminen tärkeäksi. Luontoarvot voi tavallaan nivoa yhteen poronhoidon vaikeutumisen kanssa, sillä juuri luonnon rikkoutumisen vuoksi poronhoitokin vaikeutuisi. Vastauksissa puhutaan myös näköhaitoista.

### **Tärkeimmät asiat tapahtuvaksi mikäli rata toteutuu**

Vastausvaihtoehdoista kaksi nousi selkeästi muita tärkeämmiksi. Viisi vastaajaa eli 38 % piti tärkeimpänä asiana Suomen aseman vahvistumista arktisena toimijana ja neljä vastaajaa eli 31 % piti tärkeimpänä asiana sitä, että Suomesta tulee kauttakulkualue Aasian rahtiliikenteelle. Matkailuelinkeidon kasvua Lapissa piti tärkeimpänä kaksi eli 15 % vastaajista ja poroelinkeidon vaarantumista niin ikään kaksi. (Kuvio 11)



Kuvio 11. Mikä on mielestäsi tärkein asia tapahtuvaksi jos rata rakennetaan?

Matkailuelinkeinon kasvua tärkeimpänä pitäneet olivat matkailuyrittäjiä ja poronhoito-elinkeinoon vaarantumista tärkeimpänä pitäneet olivat paliskuntien edustajia. Kaikki muut yritysten edustajat sekä luottamushenkilöt pitivät tärkeimpänä joko arktisena toimijana vahvistumista ja kauttakulkualueena olemista.

### **Odotukset ja mielipiteet strategiasta**

Kahdestoista ja viimeinen kysymys oli vapaaehtoinen ja siihen kirjoitti vastaajista seitsemän, eli 53 %. Kysymys kuului: ”Onko sinulla muita odotuksia tai mielipiteitä strategiaan ja mahdollisen radan rakentamiseen liittyen?”

Vastaajat olivat sitä mieltä, että radan rakentamisen aloittamisessa ja sen suunnitelmassa tulisi alkaa kiirehtimään ja ottaa aktiivisempi rooli, sillä pian sen aloittamisella voisi olla jo kiire. Eräs vastaaja oli myös huolissaan päälinjausvaihtoehdon sijainnista liian lähellä Venäjän rajaa tässä maailmanpoliittisessa tilanteessa.

*”Toivottavasti päättäjät tajuavat mahdollisimman pian asian todellisen merkityksen ja vaikutukset koko Suomen kehitysmahdollisuuksille.”* – yrityksen edustaja

*”Mielestäni Suomen pitää ottaa aktiivisempi rooli radan rakentamisessa.”* – yrityksen edustaja

*”Ainoa järkevä radan linjausvaihtoehto on suoraan nelostietä noudatellen Sodankylän kautta Inariin ja edelleen Kirkkoniemeen.”* – paliskunnan edustaja

*”Maailmanpoliittisen tilanteen huomioon ottaen, en usko Kirkkonieni suunnan vaihtoehdon toteutumiseen. Venäjän poliittisen epävakauden vuoksi rataa ei tulla rakentamaan sen rajaseudulle vaan mahdollisimman kauas siitä.”* – kunnallinen luottamushenkilö

*"Lapin Liiton on otettava asia ns pramille, eli tehtävä päätös, mikä esitetyistä ratavaihtoehdoista on Lapin kanta. Sitten asia saatava Suomen hallituksen hallitusohjelmaan ja Suomen valtion sitten ajettava Rovaniemi - Kirkkonielemi ratahanketta Euroopan Unioniin. Asialla kuitenkin ajallisesti jo pikkukiire, uudet liikenneyhteydet Euroopan Unionin alueella piirretään 2020-luvun alussa, suunnittelutyö kuitenkin aloitetaan jo 2017, joten aikaa ei ole hukattavana. Vaikkakin ite ratahankkeen arvioitu toteutusaikataulu onkin jossain 2030 luvulla."* – kunnallinen luottamushenkilö

*"Esteaidat on rakennettava radan molemmin puolin, koko radan varteen etteivät hirvet ja porot pääse radalle."* – paliskunnan edustaja

*"Suomen uuden hallituksen tulee olla aktiivinen rata-asiassa ja tehdä valinta rata-linjauksesta."* – yrityksen edustaja

## 5 YHTEENVETO

Määrällisen tutkimuksen osalta on tavoitteena saada yleistettävissä olevaa tietoa tilastollisesti. Laadullisen tutkimuksen osalta yhteenveto noudattelee induktiivista päättelyä. Sen mukaan tuloksista etsitään yhteneväisyyksiä ja yleistyksiä sekä tehdään päättelyä vastausaineiston perusteella. Tutkimuskyselyssä tuli mielenkiintoisia vastauksia ja joitain ennalta arvattavuuksia. Ennalta arvattavina pidin paliskuntien edustajien kielteisyyttä strategiaa kohtaan sekä taas yrittäjien selkeästi positiivista otetta. Tutkimus ei ole kovin luotettava eikä relevantti vastaajakadon vuoksi, mutta antaa silti selkeästi aihetta jatkotutkimuksiin. Avoimet kysymykset selittivät hyvin mitä vastaajat ajattelevat ja mitä asioita pidetään tärkeinä ja tärkeimpinä. Vastauksista sai myös vihiä siitä, kuinka erilaisista lähtökohdista monet vastaajat ovat. Selkeitä stereotyyppioita ei ole nähtävissä vastaajajoukossa.

Vastauksista on nähtävillä yhteneväinen linja. Strategia on lähes kaikille vähintään jonkin verran tuttu, ja Suomi tarvitsee vastaajien mielestä rautatien Jäämerelle nyt, tai viimeistään lähitulevaisuudessa. Päälinjausvaihtoehtoa kannatettiin yleisesti parhaimpana linjausvaihtoehtona ja sen toteutuminen vaikuttaisi pääosin jollain tasolla positiivisesti vastaajien alueiden tai yritysten tilanteisiin. Tärkeinä asioina pidettiin alueellista taloudellista piristymistä, lisää mahdollisuuksia ja kasvua Lapin yrittäjille ja kasvua koko Suomelle. Rautatie pitäisi mieluummin rakentaa päälinjausvaihtoehdon mukaan, kuin Inarijärven itäpuolta. Strategian toteutumisesta aiheutuvat mahdolliset huolenaiheet liittyivät suurimmaksi osaksi poroelinkeidon ja ympäristön vaarantumiseen. Tästä oli huolissaan kaikki vastaajaryhmät. Aiheeseen voisi perehtyä enemmän ja tehdä jatkotutkimusta. Odotuksia kaikilta viimeiseen kysymykseen vastaajilta oli toiveet päättäjien nopeammasta toiminnasta, jotta radan rakentaminen saataisiin alkuun.

Yrittäjien ja luottamushenkilöiden mielipiteet olivat pääosin melko yhteneväisiä. Paliskuntien edustajat erottuivat poroelinkeidon vaarantumisen huolestumisesta ja jopa radan tarpeen kieltämisestä. Vastaajia paliskuntien edustajien

vastaajaryhmässä oli kuitenkin vain kaksi, joten vertailu on periaatteessa mahdotonta niin pienellä määrällä. Mikäli vastaamatta jättäneiden paliskuntien edustajien mielipiteet ovat samankaltaisia kuin vastanneiden, vastaukset ja niiden yhteneväisyydet olisivat voineet olla hyvinkin erilaisia ja jopa täysin päinvastaisia, mikäli jokaisesta vastaajaprofiilista olisi tullut yhtäläinen määrä vastaajia.

Opinnäytetyön toteuttaminen kyselyllä oli ehkä huono vaihtoehto ajatellen vastaajaryhmiä. Esimerkiksi paliskuntien edustajien sähköpostiosoitteita ei löytynyt tiedonhaun menetelmillä lähes ollenkaan, vaan yhteystietoina olivat pääasiallisesti puhelinnumerot. Kyselyssä oli helppo tutkia yksittäin tiettyjä vastaajia, joten muut tiedonkeruun menetelmät jäivät tarkoituksella pois. Mikäli paliskuntien edustajien mielipiteitä haluttaisiin saada paremmin selville, olisi paikallaan ehkä puhelin- tai perinteinen haastattelu. Myös luottamushenkilöiden kohdalla etukäteen sovittu perinteinen haastattelu olisi voinut olla sähköpostikyselyä parempi vaihtoehto. Korkeissa viroissa tai asemissa olevat luottamushenkilöt ovat usein kiireisiä ja vastaavat ehkä vain tärkeimpiin sähköposteihinsa. Puhelimessa sovittu tai tehty haastattelu ei veisi aikaa sen enempää kuin kyselyyn vastaamiseenkaan, mutta kynnys vastaamiselle saattaa olla silloin matalampi. Tässä työssä resursseja haastattelumateriaalin analysointiin ei kuitenkaan enää kyselyn vähäisen vastaajamäärän huomaamisen jälkeen ollut.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kyselytutkimuksen tuloksien reliabiliteetti ja validiteetti selvitettiin tulosten saamisen ja analyysin jälkeen. Reliabiliteetti tarkoittaa yleisesti tutkimuksen menetelmän luotettavuutta kvantitatiivisessa tutkimuksessa, jossa yritetään saavuttaa haluttuja tuloksia, missä ei esiintyisi sattumanvaraisuuksia. Tavoitteena on tulosten toistuvuus. Kvalitatiivisen tutkimuksen reliabiliteetti on analyysin luotettavuutta. Validiteetti tarkoittaa sitä, kuinka pätevä tutkimusmenetelmä on selvittämään tutkittavia asioita. Validiteetin voi päätellä esimerkiksi tuloksista, jotka vahvistavat etukäteen laadittuja hypoteeseja, teorioita tai yleisesti tiedossa olevia mielipiteitä. Mikäli tuloksissa ja etukäteen vallalla olleissa ajatuksissa on samankaltaisuutta, tulokset ovat valideja. Ihanteellisessa tilanteessa tulokset pystyvät edistämään tai parantamaan aiempaa tietoa. (Virtuaali ammattikorkeakoulu 2015.)

Tutkimusmenetelmänä oli kysely, jossa oli sekä vaihtoehtokysymyksiä, että avoimia kysymyksiä. Vaihtoehtokysymysten reliabiliteetti oli hyvä, sillä niissä haluttiin saada vastaajalta suora mielipide ja vastaus kysymykseen. Kysymykset olivat johdattelevassa järjestyksessä, jossa ensin kartoitettiin vastaajan statusta ja alettiin yleisten strategiaa koskevien tietojen kysymisen jälkeen mennä mielipiteisiin. Tutkimuksessani oli kolme erilaista vastaajaryhmää, joiden kesken näkyi tietysti erilaisia vastauksia. Pääosin vastaajaryhmien tulokset olivat ei-sattumanvaraisia. Tutkimusmenetelmänä kysely oli hyvä myös validiteetin selvittämiseen. Esimerkiksi yrittäjien vastauksissa oli hyvin yhteneväinen linja, mitä tuli esimerkiksi seuraaviin: pitäisikö Suomeen rakennuttaa rautatie Jäämerelle, ja kuuluuko strategia kiinteästi Suomen tulevaisuuteen ja vaikuttaisiko strategian toteutuminen yrityksesi tilanteeseen positiivisesti. Yrittäjät toivat yhtenäistä kantaansa esille myös avoimissa kysymyksissä. Paliskuntien edustajien sekä luottamushenkilöiden vastausten reliabiliteetti oli matalampi kuin yrittäjien. Luottamushenkilöitä oli vastaajina kolme ja paliskuntien edustajia kaksi. Tässä välttämättä yksikin toisesta poikkeava vastaus vaikuttaa. Joissakin kysymyksissä tulokset toistuivat ja niihin vastattiin samalla tavalla, mutta

toisissa taas vastaukset poikkesivat paljonkin. Paliskuntien edustajien kohdalla tutkimus ei ole siis validi, ja antaa aiheen jatkotutkimukselle. Näissä tutkimustuloksissa yrittäjien vastaukset dominoivat selkeästi paliskuntien edustajien vastauksia. Luottamushenkilöiden vastaukset olivat yleisesti samankaltaisempi yrittäjien kuin paliskuntien edustajien kanssa, mutta tämäkin vastaajaryhmä ei ole tutkimuksessa validi pienen vastaajamäärän takia.

Opinnäytetyön tavoitteena oli kartoittaa, mikä on Jäämeren käytävä ja millaisia vaikutuksia sillä voisi olla Suomelle, miksi Lapissa olisi potentiaalia rautatien rakentamiselle ja mitä alueen yrittäjät, luottamushenkilöt ja poroelinkeinon harjoittajat siitä ajattelevat. Tietoa strategiasta oli helppo löytää, sillä siitä ja muista samankaltaisista suunnitelmista on olemassa raportteja, tutkimuksia ja selvityksiä. Lisäksi monissa raporteissa, esimerkiksi Paavo Lipposen Pohjoinen tahtotila – julkaisussa rautatiesuunnitelmaa käsitellään tärkeänä osana Suomen tulevaisuutta. Mediassa strategia ja muut linjausvaihtoehdot ovat olleet esillä, ja on selvää, että Suomella on intressejä toteuttaa niistä joku, esimerkiksi viimeisimpänä esillä ollut Sokli.

Vastaajilta sekä kirjallisista lähteistä sai selville, että rautatien rakentaminen olisi Lapille ja Suomelle positiivinen asia ja sen toteutuminen piristäisi taloutta, matkailua ja yrittäjyyttä. Muita vaikutuksia olivat muun muassa porotalouden mahdollinen vaikeutuminen sekä herkän luonnon pilaantuminen. Lapin liiton opas poronhoidon tarkasteluun maankäyttöhankkeissa selvittää esimerkiksi nykypäivän poronhoidon haasteeksi infrastruktuurin kehittämisen. Poronhoidolle kehitys on menetystä muun muassa laidunalueissa. Tällaisia tilanteita varten on laadittu ympäristövaikutusten arviointilaki. Se edesauttaa kansalaisten vaikuttamismahdollisuuksia, edesauttaa parempaa suunnittelua jos hankkeista on ehkä aiheutumassa ympäristölle vaaraa tai merkittävää haittaa. Jäämeren rautatie on ehdottomasti YVA:n piirissä. (Ruokanen ym. 2013)

Aihetta uusiin jatkotutkimuksiin olisi esimerkiksi laajempi luottamushenkilöiden ja poroisäntien tietojen ja mielipiteiden kartoittaminen. Tässä tutkimuksessa se olisi ollut mahdollista pidemmällä tutkimusajalla, esimerkiksi kyselyn



pitämisessä auki vielä muutaman viikon. Aikaa ei kuitenkaan voinut venyttää pidemmälle. Laajemman jatkotutkimuksen voisi toteuttaa myös puhelimitse tai haastattelulla. Sähköpostissa linkki on helppo sivuuttaa, vaikka kyselykutsuja tulisi useita kertoja. Haastattelututkimuksen analysointi on aikaa vievää, mutta vastauksia on helpompi saada ja jatkokysymyksiä tehdä, jos saa odottamattoman vastauksen.

Opinnäytetyö on toimeksiantajan hyödynnettävissä siten, että siitä voi saada viitteitä vastaajaryhmien mielipiteistä, tiedoista ja odotuksista. Vastaajaryhmien yleistettävyyden on melko relevanttia ainoastaan yrittäjien kohdalla, mutta paliskuntien edustajista ja luottamushenkilöistä täytyy tehdä lisätutkimusta tarkempien tietojen selvittämiseksi.

Opinnäytetyön tekeminen ja kyselytutkimus herätti paljon kysymyksiä, joihin ei löytynyt kunnon vastauksia. Suurin kysymys oli tietysti se, mitä vastaukset olisivat olleet, jos poromiehiä ja luottamushenkilöitä olisi vastannut kyselyyn edes kaksi kertaa enemmän.

Yksi suurimmista kysymyksistä oli, miksi Suomea tarvittaisiin rautateineen kauttakulkualueeksi Aasiasta tulevalle rahtiliikenteelle, kun valtamerialukset ja konttilaivat voisivat ohittaa Skandinavian kokonaan ja viedä rahtinsa esimerkiksi Atlantin rannalle Rotterdamin satamaan. Olisiko Suomen käyttäminen väylänä kustannustehokkaampaa kuin suora yhteys merta pitkin? Rotterdam on Euroopan suurin satama, josta rahti kulkee joka puolelle mannerta. Rautatieverkostotkin ovat Euroopassa toimivat lähes joka puolelle. Pohdittavaa onkin, miksi rahtiliikenne valitsisi rautatien ja linkin Itämeren kautta Eurooppaan kun voisi jatkaa matkaa suoraan esimerkiksi Britanniaan satamiin tai Rotterdamiin. Ehkä yhteys Kirkkoniemeltä Aasiaan palvelisi lähinnä Itämeren alueen hankkeita ja Suomen omia intressejä Jäämerelle päin.

## LÄHTEET

Aaltonen Consulting Oy. 2009. Jäämeren käytävän toimintasuunnitelma. Pohjois-Lapin seutukunta.

Alasuutari, P. 2011. Laadullinen tutkimus 2.0. Tampere: Vastapaino.

Arctic Corridor projektitiedot. Viitattu 20.3.2015.  
<http://www.arcticcorridor.fi/projektitiedot-2/>

Arctic Corridor yleisesite. Viitattu 15.2.2015  
 kuva: <http://www.arcticcorridor.fi/assets/Esitteit/JKyleisesiteFINSCR.pdf>

Harjula, H. 2014. Luottamushenkilön asema. Viitattu 15.4.2015  
[http://www.kunnat.net/fi/asiantuntijapalvelut/laki/hallintojuridiikka/kunnan\\_hallinto/luottamushenkilon-asema/Sivut/default.aspx](http://www.kunnat.net/fi/asiantuntijapalvelut/laki/hallintojuridiikka/kunnan_hallinto/luottamushenkilon-asema/Sivut/default.aspx)

Heikkilä, M. & Laukkanen M. 2013. Arktinen kutsuu. Eurooppatiedotus

Ishavsbanen. 2009. Jäämeren rata selvitys Kolari – Skibotn. Viitattu 15.4.2015  
[http://www.tornedalen.org/files/1267454267\\_Jmerenrat-a-selvitys-2009.pdf](http://www.tornedalen.org/files/1267454267_Jmerenrat-a-selvitys-2009.pdf)

JHL. 2010. Enemmistö kansalaisista pitää julkista liikennettä peruspalveluna. Viitattu 2.4.2015  
<http://www.rautl.fi/tiedoksi/?itemid=4171&a=viewItem>

Jyväskylän yliopisto. 2015. Laadullinen tutkimus. Viitattu 15.4.2015  
<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Jäämeren raportti. 2012.  
<http://www.arcticcorridor.fi/assets/Logoja-ja-muuta/JAAMERENRAPORTTIVALMISvedos.pdf>

Kansan Uutiset. 2015. Barentsin alueella miljoonahankkeet, onko Suomella tahtotilaa? Kansan Uutiset 30.3.2015. Viitattu 30.3.2015  
<http://www.kansanuutiset.fi/uutiset/kotimaa/3349776/barentsin-alueella-140-miljardin-hankkeet-onko-suomella-tahtotilaa>

Kuntalaki 32§

Lakkala, A. 2014. Unelma Jäämeren rautatiestä. Yle Uutiset 21.10.2014. Viitattu 20.12.2014  
[http://yle.fi/uutiset/unelma\\_jaameren\\_rautatiesta\\_elaa\\_yha\\_\\_suomen\\_pitaa\\_uskaltaa\\_ajatella\\_isosti/7541006](http://yle.fi/uutiset/unelma_jaameren_rautatiesta_elaa_yha__suomen_pitaa_uskaltaa_ajatella_isosti/7541006)

Lapin Kansa. 7.12.2011. Porokolarit lisääntyneet räjähdysmäisesti. Viitattu 10.5.2015.  
[http://yle.fi/uutiset/porokolarit\\_lisaantyneet\\_rajahdysmaisesti/5464601](http://yle.fi/uutiset/porokolarit_lisaantyneet_rajahdysmaisesti/5464601)

Lapin Kansa. 21.1.2015. Kevitsan malmi junaan Kemijärvellä? Viitattu 30.3.2015  
<http://www.lapinkansa.fi/Kotimaa/1194955039012/artikkeli/kevitsan+malmi+junaan+kemijarvella.html>

Lapin rautatiesuunnitelmat. 2015. Viitattu 10.4.2015  
[http://fi.wikipedia.org/wiki/Lapin\\_rautatiesuunnitelmat](http://fi.wikipedia.org/wiki/Lapin_rautatiesuunnitelmat)

Leukumaavaara, J. 2014. Paavo Lipponen selvittämään Suomen arktisen politiikan sisältöä. Viitattu 3.3.2015.  
<http://www.arcticfinland.fi/news/Paavo-Lipponen-selvittamaan-Suomen-arktisen-politiikan-sisaltoa/lq50vtxl/d186dacd-662d-4dea-8d35-7609e30f0a9b#.VH7m88kxFCg>

Lilja, E. 2012. Jäämerenkäytävä. Rovaniemi: Erkki Lilja.

Lipponen, P. 2015. Pohjoinen tahtotila - Suomen edellytykset arktiseen talouskasvuun. Elinkeinoelämän keskusliitto EK 2015:3

Moisio, S. 2012. Tulkinnat ohjaavat arktista geopolitiikkaa. Viitattu 20.4.2015  
[http://www.ulkopoliitikka.fi/article/741/tulkinnat\\_ohjaavat\\_arktista\\_geopolitiikkaa/](http://www.ulkopoliitikka.fi/article/741/tulkinnat_ohjaavat_arktista_geopolitiikkaa/)

Myllylä, Y. 2010. Arktinen ja Itämeren kasvualue Suomen intressien polttopisteessä. Työ- ja elinkeinoministeriö

Mäntylä, K. 2014. Soklin kaivosradan voi rahoittaa puoliksi valtio. Taloussanomat 25.11.2014  
<http://www.taloussanomat.fi/porssi/2014/11/25/soklin-kaivosradan-voi-rahoittaa-puoliksi-valtio/201416318/170>

Niemeläinen J. 2013. Revitäänkö suojelualue auki jättikaivoksen tieltä? Taloussanomat 18.9.2015. Viitattu 4.5.2015  
<http://www.taloussanomat.fi/perusteellisuus/2013/09/18/revitaanko-suojelualue-auki-jattikaivoksen-tielta/201312790/12>

Nykänen, T. 2011 Junalla Jäämerelle ja takaisin. Yle Uutiset 1.7.2011. Viitattu 16.1.2015  
[http://yle.fi/uutiset/junalla\\_jaamerelle\\_ja\\_takaisin/2695878](http://yle.fi/uutiset/junalla_jaamerelle_ja_takaisin/2695878)

Raunio, H. 2010. Jäämeren rata avaisi yhteydet Koillisväylälle ja valtavat mahdollisuudet. Viitattu 21.2.2015  
<http://www.tekniikkatalous.fi/talous/jaameren+rata+avaisi+yhteydet+koillisvaylalle+ja+valtavat+mahdollisuudet/a767528?service=mobile&page=5>

Ruokanen, L. Halonen, T. Piisilä, J. Keskitalo, I. Reinikainen, K. Kunttonen van't Riet, J. Åman, P. Tervaniemi, O-M. Anttonen M. 2013. Opas poronhoidon tarkasteluun maankäyttöhankkeissa. Rovaniemi: Pohjolan painotuote Oy  
[http://www.paliskunnat.fi/poroyva/PoroYVA\\_web.pdf](http://www.paliskunnat.fi/poroyva/PoroYVA_web.pdf)

Ruokangas, P. 2014. Huoltovarmuusneuvosto: Jäämerelle tarvitaan rautatie. Yle Uutiset 18.6.2014  
[http://yle.fi/uutiset/huoltovarmuusneuvosto\\_jaamerelle\\_tarvitaan\\_rautatie/7307306](http://yle.fi/uutiset/huoltovarmuusneuvosto_jaamerelle_tarvitaan_rautatie/7307306)

Saavalainen, H. 2015. Rikkidirektiivi voimaan Itämerellä – laivapäätösten valvonta alkaa. Helsingin Sanomat 1.1.2015  
<http://www.hs.fi/kotimaa/a1419998942347>

Staalesen, A. 2014. Finnish locomotive seeks Arctic port. Barents Observer 17.10.2014  
<http://barentsobserver.com/en/arctic/2014/10/finnish-locomotive-seeks-arctic-port-17-10#.VEFqqS6rYCg.twitter>

Suopajärvi, R. Porotokka junan alle Tervolassa. Lapin Kansa 3.3.2015  
<http://www.lapinkansa.fi/Lappi/1194964758300/artikkeli/porotokka+junan+alle+tervolassa+-+syntymattomia+vasoja+pitkin+ratapenkkaa.html>

Tennilä, E-J. 2014. Jäämeri kutsuu. Helsinki: Into kustannus.

Virtuaali ammattikorkeakoulu. 2015. Viitattu 6.5.2015  
<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464185783/1194413792643/1194415307356.html>

# OPINNÄYTETYÖN KYSELY ARCTIC CORRIDOR - STRATEGIASTA

Hyvä vastaaja,

Tämä kysely on osa Lapin ammattikorkeakoulun liiketalouden opiskelijan opinnäytetyötutkimusta Jäämeren käytävän strategiasta ja tarkemmin Jäämeren rautatiestä. Pyytäisin teitä ystävällisesti vastaamaan lyhyeen kyselyyni koskien tietojasi, odotuksiasi sekä mielipiteitäsi strategiasta.

Vastaathan kaikkiin kysymyksiin.

Kiitos jo etukäteen!

## 1. Oletko \*

- kunnallinen luottamushenkilö
- maakunnallinen luottamushenkilö
- yrityksen edustaja
- paliskunnan edustaja

## 2. Onko Arctic Corridor, eli Jäämeren käytävä - strategia sinulle \*

- erittäin tuttu
- melko tuttu
- jonkin verran tuttu
- ei lainkaan tuttu
- en osaa sanoa

## 3. Tarvitseeko Suomi rautatiekäytävää Jäämerelle? \*

- Kyllä, niin pian kuin mahdollista
- Kyllä, mutta ei tässä taloudellisessa tilanteessa
- Ehkä joskus tulevaisuudessa
- Ei tarvitse

## 4. Jäämeren rautatielle on ollut useita vaihtoehtoja. Pidätkö itse parhaimpana vaihtoehtona \*

- Rovaniemeltä Kirkkoniemeen kuten Arctic Corridor-strategiassa on suunnitelmana
- Soklin rataa yhdistettynä Muurmannin rataan
- Kolarin rataa yhdistettynä Ruotsin tai Norjan raideliikenteeseen
- jokin muu vaihtoehto?

## 5. Näetkö strategian kuuluvan kiinteästi Suomen ja Lapin lähitulevaisuuteen? \*

- kyllä
- en tiedä
- en

## 6. Toteutuessaan strategia aiheuttaisi (voit valita kolme mielestäsi tärkeintä vaihtoehtoa) \*

- Lapin alueen taloudellisen piristymisen
- kaivostoiminnan mahdollisen kasvun
- poronhoito-elinkeinoon vaikeutumisen
- lisää mahdollisuuksia ja kasvua lappilaisille yrittäjille
- kasvua koko Suomen taloudelliseen tilanteeseen
- kansainvälisen liikkuvuuden helpottumisen
- kansainvälistä yhteistyötä Barentsin alueella
- toivotun väylän Helsingistä Lapin pohjoisimmillekin alueille asti
- matkailuelinkeinoon kasvua

## 7. Vaikuttaisiko strategia toteutuessaan yrityksesi/kuntasi/alueesi (taloudelliseen) tilanteeseen \*

- hyvin positiivisesti
- jonkin verran positiivisesti
- vähän positiivisesti
- vähän negatiivisesti
- jonkin verran negatiivisesti
- hyvin negatiivisesti

## 8. Jos vastasit edelliseen kysymykseen hyvin positiivisesti tai hyvin negatiivisesti, selittäisitkö lyhyesti miksi?

1200 merkkiä jäljellä

## 9. Pitäisikö rautatie rakennuttaa Kirkkoniemeen \*

Inarijärven länsipuolelta

Inarijärven itäpuolelta

## 10. Mitä ongelmia radan rakentamisen toteutuminen voisi aiheuttaa? (esimerkiksi luonnolle tai alueen asutukselle) \*

5

6

1200 merkkiä jäljellä

## 11. Mikä on mielestäsi alla olevista tärkein asia tapahtuvaksi jos rata rakennetaan? \*

Suomesta tulee kauttakulkualue Aasiasta tulevalle ja sinne menevälle rahtiliikenteelle

kaivosteollisuus saa ympäristöystävällisemmän kuljetustavan

Lapin matkailu elinkeinona kasvaa

Poronhoito-elinkeino vaarantuu

Suomen asema arktisena toimijana vahvistuu

## 12. Onko sinulla muita odotuksia tai mielipiteitä strategiaan ja mahdollisen radan rakennuttamiseen liittyen?

5

6

1200 merkkiä jäljellä