

Kolarin kunta

Kunnanhallitus

Isopalontie 2

95900 Kolari

kirjaamo@kolari.fi

Lausunto Ylläksen osayleiskaavan uudistamiseen 2021

Kiitokset 19.10.2021 päiväystä lausuntopyynnöstä ja siihen liittyvästä lisäajasta mielipiteemme antamiseen. Seuraavassa olemme ottaneet kantaa samaamme aineistoon. Olemme mielellämme käytettävissä jatkosuunnitteluvaiheessa tarpeen mukaan.

Yleistä

Ylläksen osayleiskaavan kaavaluonnoksen selostusosan johdantokappaleessa todetaan kaavoitustyön arvot ja tavoitteet, jotka perustuvat MRL:n mukaisiin hyvän kaavoituksen periaatteisiin. Selostusosassa todetaan myös, että kaavatyö perustuu v. 2017 Gaia Consulting Oy:n laatimaan Kolarin kunnan tilaamaan aluetaloudellisen arvioinnin skenaarioon B, jossa Ylläksen osayleiskaava-alueen länsipuolelle kaavoitettua kaivoshanketta ei toteuteta. Näin ollen kaivoshanketta ei ole huomioitu mitenkään nyt tekeillä olevan osayleiskaavan laadinnassa.

Aikaisemmasta ja lainvoimaisesta Ylläs II -osayleiskaava-alueesta on kuitenkin poistettu merkittävä noin 44 km²:n alue (noin 15 % kaava-alueen pinta-alasta) kaivostoiminnan kaavoittamiseen. Tämä on vahvasti ristiriidassa aiemmin mainitun aluetaloudellisen arvioinnin skenaarion kanssa, jonka mukaan kaivoshanketta ei toteuteta. Lisäksi tämän uuden kaava-alueiden rajapintaan on muutettu noin 10 km:n matkalta voimassaolevan osayleiskaavan **VR**-merkintä **M**-alueeksi, mikä tulisi mahdollistamaan ympäristölle haitallisen kaivoksen toteuttamisen alueelle. Näitä muutoksia Ylläs III -kaavaan emme hyväksy vaan toteamme, että aikaisempi kaava pitää säilyttää kooltaan ennallaan joitain aluetta matkailullisesti kehittäviä muutoksia lukuun ottamatta. Myös idyllisen Äkäsjoen vapaa-ajan asunnoiksi rantakaavoitetut jokirannat pitää säilyttää vähintään voimassaolevan kaavan laajuisina. Kaavoitustyön tehtävänanto ja tämän luonnossuunnitelman teesit ovat pahasti ristiriidassa keskenään.

Mielestämme kaavatyöskentelyn liian kireä aikataulu on vaikeuttanut kaavanlaatijan ja osallisten mielipiteiden vaihtoa ja selkeiden tavoitteiden ymmärtämistä ja määrittelyä. Yleiset infotilaisuudet ja työpajat ovat jääneet hätäisiksi ja pääosin yksipuolisiksi tilaisuuksiksi, ja vaikutelma on, että ne on järjestetty vain muotoseikkojen täyttämiseksi. Syvällisempi valmistautuminen esityksiin ja työpajojen aihealueisiin ei ole ollut mahdollista, vaan osallistuminen on perustunut pikaisiin intuitioihin ja nopeisiin päätelmiin. Mitään välivaiheiden hahmotelmia tai aineistoa ei ole tietääksemme julkistettu ennen tätä luonnosvaihetta. Hankkeen ohjausryhmän työskentelystä ja ratkaisuista olisi avoimuuden nimissä ollut hyvä jakaa informaatiota laajemmin.

Ylläksen alueen kehittämissuunnitelman olisi ehdottomasti pitänyt olla valmis ennen tämän kaavatyön aloitusta. Nyt tavoitteet ovat ilmeisesti samat kuin vuonna 2011 lainvoiman saaneen Ylläs II -kaavan. Kehittämissuunnitelman tarkoitus on antaa kaavoittajalle selkeitä ohjeistuksia, aluelajuusmäärittäjiä, yrittäjien ja maanomistajien ja asiantuntijoiden visioita tulevista kehityssuuntauksista jne. Nyt näitä ei ole ollut yleisesti hyväksytyinä ja läpikäytyinä käytettävissä.

Karkeasti katsoen ko. kaavaluonnos vaikuttaa luontotuhojen suhteen Ylläs II:n kevennetyltä versiolta. Tarkemmin tutkien siinä on kuitenkin paljon ns. "reservialueita" eli optioita tehokkaampaan rakentamiseen. Miten nämä varaukset on tarkoitus esittää lopullisessa kaavaehdotuksessa? Nyt ne voivat johtaa harhakuvitelmaan luonnon säilyttämisestä. Tavoiteasettelu volyymien suhteen on säilytetty Ylläs II:n mukaisena, mutta onko sille riittävät perustelut? Ihmettelemme, miksi Ylläs II:n uudistaminen on juuri nyt ajankohtainen ja miksi aikataulu on näin kireä. Mitä hyvää sillä saavutetaan? Toteutuvatko johdannossa esitetyt ylevät tavoitteet, vai onko todellinen syy sittenkin poistaa esteitä luontoympäristöä tuhoavalle kaivoskaavalle ja sen vahvistamiselle? Jos näin on, pitäisi kaikki tämän kaavaluonnoksen selvitykset, rakennetarkastelut, tavoitteet ja maankäyttövisiot tehdä kokonaan uudelleen. Jostain syystä esim. kaavaluonnoksen Pölyarvio selostuksen kohdassa 2.14.4 perustuu Rambollin v. 2017 kaivosyhtiölle tekemään vahvaa kritiikkiä saaneeseen selvitykseen, jossa kaivos oletetaan olevan toiminnassa. Tällainen kohta ei kaavaselostukseen ylipäätään kuulu, jos kerran kaavaa laaditaan niin, ettei kaivosta tule. Kunnan toiminnan avoimuus ja rehellisyys vaikuttavat tässäkin esimerkissä kyseenalaisilta.

Osayleiskaavamuutoksen tavoitteet ja mitoitusperusteet

Luonnosselostuksessa esitetyt kaavoituksen tavoitteet ovat pääsääntöisesti hyviä ja kannatettavia, mutta onko niitä noudatettu luonnoksessa? Esimerkiksi vanhojen metsien säilyttämisestä rakentamisesta koskemattomana ja tuntureilla vahvan puurajan yläpuolelle rakentamisen estämisestä olisi tehtävä havainnollisempi esitys. On erittäin tärkeää huolehtia siitä, etteivät Ylläksen ainutlaatuiset vetovoimatekijät heikenny liian tehokkaan ja ylimoitetun kaavoituksen vuoksi. Kukaan ei halua hiihtää tai patikoida tiheästi kaavoitetun rakennusalueen keskellä. Talviset tykkylumiset puustoalueet Maisematien ja sen läheisten latujen varsilla ovat paikallisia, erikoisten luonnonolosuhteiden muovaamia satumetsiä, joiden tuhoaminen olisi suuri menetys Ylläksen luontoympäristölle ja imagolle.

Voimassaolevan Ylläksen alueen osayleiskaavan mitoitusperusteet on ilmeisesti säilytetty sellaisenaan, vaikka kehitys on ollut kuviteltua paljon ennustettua hitaampaa. Onko syytä noudattaa samoja tavoitteita, vai olisiko syytä harkita maltillisempaa kehitysarviota? Tavoite on ollut 50 000 petipaikkaa ja toteutuma nykyisellään noin 20 000 petipaikkaa. Kannattaisi panostaa laatuun määrän sijasta, samalla säästyy luonto ja väljyys. Laatuun panostaminen tarkoittaa, että myös yrittäjät voisivat tarjota laadukkaampia palveluita kuin mitä Ylläkseltä nyt löytyy. Eksoottinen Lappi kiinnostaa globaalisti yhä enemmän kaikkina vuodenaikoina, ja jotkut pohjoisen yrittäjät ovat jo pystyneet saamaan aiempaa maksukykyisempiä asiakkaita. Tunturikylien ominaispiirteet Ylläksellä ja niiden vetovoima "Lapin kylinä" tulisi säilyttää ja kiinnittää huomio korkeatasoiseen suunnitteluun ja rakentamiseen laatuun. Kyläkeskusten maltillinen ja pienimittakaavainen tiivistäminen on

monin tavoin luontevampaa ja suositeltavampaa kuin ylisuuret rakennusmassat rinteillä ja kyläraittien varsilla. Koko Kolarissa voisi kehittää matkailua tähän suuntaan laajemminkin.

Kerrostalomainen Iso-Ylläksen alue on omintakeinen kokonaisuus ja sille on osoitettu laajenemismahdollisuuksia, mutta onko ulkoilun runkoreittejä edelleen jäämässä kerrostalovaltaisen rakentamisen alle? Olisiko sielläkin mahdollista alueen tiivistäminen esim. ohjaamalla rakentamista laajan, keskeisen ja maisemallisesti epämääräisen parkkialueen päälle? Näin kevytliikenne ei risteytyisi maan alle sijoitetun autoliikenteen kanssa, viihtyvyys paranisi ja lopputulemana voisi olla moderni laskettelukeskuksen ydinkeskusta, jossa palvelut olisivat lähekkäin ja helposti saavutettavissa.

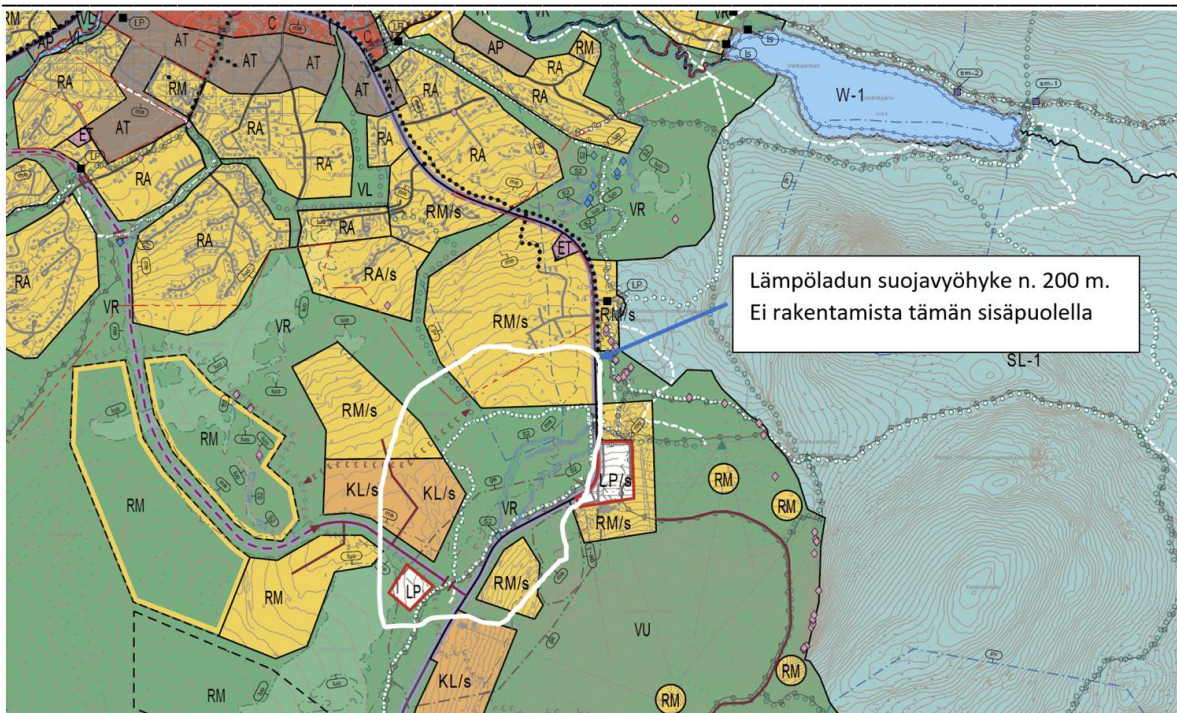
Asumisen kaavoitustavoitteena on yhdistää ja luoda vapaa-ajan sekä vakituisen asumisen alueita. Tämä on erittäin hyvä kehityslinja. Etätyömahdollisuuksien yleistyminen on johtanut siihen, että yhä useampi voi tehdä töitä vapaa-ajan asunnolla ja oleskella pitempiä aikoja Ylläksellä. Näin vapaammat kaavamääräykset luontevasti antavat mahdollisuudet heterogeeniseen asumiseen ja elämää rikastavaan kanssakäymiseen paikallisväestön ja vapaa-ajan asukkaiden kesken. Vapaa-ajan asukkaat ovat myös merkittävä paikallisten palveluiden käyttäjäryhmä.

Kommentteja kaavaluonnokseen

Tiestö, uudet alueet – onko alueen toimijoiden tarpeet kartoitettu?

Kaavoituksen kovat volyymitavoitteet luovat paineita uusien teiden rakentamiselle. Jo Ylläs II -kaavassa oli osoitettu yhdystie Maisematieltä Sivulantielle. Tässä kaavaluonnoksessa tieuraa on jatkettu Ylläksentielle ja tie vaatisi uuden sillan rakentamista Äkäsjoen yli. Jos silta jää toteutumatta, suuntautuisivat liikennevirrat Sivulantielle ja edelleen jo nyt huonosti toimivaan ja vaaralliseen Tunturitie risteykseen. Sen parantaminen on huomioitu kaavamerkinnoissa, mikä on tarpeellinen muutos. Uuden kaavatieteyhteyden ja siihen liittyvän alueen haitat maisemalle ja luontoarvoille olisivat Maisematien suunnasta lähestyttäessä mittavat, vaikka kaavaluonnoksessa onkin erillisillä merkinnöillä osoitettu suojeltavia ja luontoarvoiltaan merkittäviä alueen osia. Ylläksen alueen pisimpään kunnossapidettävä Lämpölatu ja sen erityiset lähimaisemat jäisivät rakentamisen puristuksiin. Tälle ainutlaatuiselle alueelle olisi määriteltävä noin 200 metrin suojavyöhyke rakentamiselta. Katso kuva 1.

Näin rakentamatta jäävä alue voisi korvautua täydennysrakentamisena esim. Hannukaisen, Kuopan, Kuerjoen, Martinsaaren ja Kaulavaaran alueille niiden laajentamisina. Liikunnallisiin reitteihin em. tien seutu voisi toki olla mielenkiintoinen lisä.



Kuva 1. Lämpöladun suojavyöhyke 200 m

Kaavaluonnoksessa suuri osa rakentamisesta kohdistuu kaupallisista syistä helposti myytävälle, maisemallisesti arvokkaille kauniille rinteille ja paikoille, jotka ovat myös luonnoltaan herkkiä ja rakennettaessa pilalle meneviä. Tällä tavalla tuhotaan Ylläksen vetovoimaa, tunturirinnemaisemia ja luontoa. Niitä ei enää sen jälkeen ole.

Uudet alueet noudattavat pääpiirteittäin Ylläs II:n ratkaisuja. Tiivistämistä ja tehostamista on tapahtunut, mutta mitään uutta ei varsinaisesti ole esitetty. Kehittämissuunnitelman keskeneräisyys ja uusien visioiden puuttuminen paistaa läpi. Olisi ollut hyvä pidättäytyä kaavan uudistamisesta, kunnes alueen toimijoiden tarpeet ja tulevaisuuden näkymät olisi kunnolla kartoitettu.

Ladut ja reitit turvallisiksi

Ladut Äkäslompolon läheisyydessä risteävät monessa kohdassa tieverkoston kanssa, mikä hankaloittaa hiihtoa ja voi aiheuttaa vaaratilanteita liikenteessä. Kaavaluonnoksessa onkin jo esitetty ylikulkusilta hotelli Seitan tienoille. Toinen kevytsilta, joka ylittäisi myös Äkäsjoen, voitaisiin osoittaa esim. Velhonkodan kohdalle. Siltojen etuna alikulkuihin nähden on se, että myöhään keväällä alikulkuihin kertyy vettä. Samalla siltoja voisi hyödyntää matkailijoiden toivottamiseksi tervetulleiksi Ylläksen alueelle. Ylläsjärven puolella sillat toimivat hyvin. Latuverkostoa Ylläksentien ja Muotkavaarantien länsipuolella voisi samalla kehittää yhtenäisemmäksi ja liittää se suoraan Velhonkodalle johtavaan latuun varsin pienin panostuksin. Ehkä muitakin kohtia silloille olisi, jos rahoitusta löytyy.

Iso-Ylläkselle on suunniteltu uusia matkailupalvelujen ja asuinrakentamisen alueita hiihtokeskuksen kohdalla aivan Kansallispuiston viereen. Niiden kohdalla olisi kaavassa esitettävä selkeät, väljät ja suojaiset läpikulku-ulkoilureitit ja aluevaraukset paikan

ainutlaatuisuuden takia. Tämä pätee kaikilla reitistöjen yhteyteen suunnitelluilla rakentamisalueilla.

Reittien kehityssuunnitteluun, monipuolisuuteen ja erotteluun kannattaa panostaa yhä enemmän - luontoa ja näkymiä arvostaen. Aikaisen lumen latua on kaivattu Ylläksellä pitkään, sille pitäisi olla aluevaraukset jo osayleiskaavassa.

Kaavatyössä tulee varmistaa reiteille pääsyn esimerkiksi pisto- tai kokoojaladuilla ja myös pysäköintipaikkojen lisäämiseen reittien lähtöpisteiden lähetyville, jotta kauempana asuvat pääsevät reiteille. Nyt pysäköintipaikoista on kovaa puutetta (esimerkiksi Karilan kohdalla).

Moottorikelkkareitit turvallisemmiksi

Kelkkareitistö Äkäslompolon puolella on toiminnallisesti hankala ja turvattomasti toteutunut. Kaavaluonnoksessa se on vielä osittain kesken. Tässä muutamia ehdotuksia:

Kylän etelän puoleiselta kelkkaverkostolta ajoreitti tankkauspaikalle on Ylläs II -kaavassa paremmassa paikassa kuin kaavaluonnoksessa. Kelkkareitin sijoittaminen aivan kevyen liikenteen viereen on jalankulkijoille turvaton. Jos tankkauspisteelle haarauduttaisiin aiemmin, jäisi Sivulantien jalkakäytävän vieressä kulkeva reitti pelkästään safariyritysten valvottuun käyttöön. Muut ajaisivat suoraan tankkauspisteelle.

Lisäksi tarvitaan helppokulkuinen reitti pohjoisesta verkostosta tankkauspaikalle. Nykyinen yhteys, joka edellyttää Kuertunturin ylittämisen, on kokemattomille haasteellinen. Ehdotuksessa reitti on piirretty Äkäslompolojärven yli, mikä ei ole mahdollinen. Olisiko reitti löydettävissä kylän länsipuolen Helukasta kohti Kappelia, jonne voisi johtaa reitin myös Kuerkievarista. Siinä kulkee jo latu pääosin sähkölinjan alla.

Moottorikelkoille tarvitaan liittymä kylän pohjoispuolelta ja Nilivaarasta kelkkaverkostoon. Yhteyden pohjoisesta tankkauspisteelle tulisi olla myös niin houkutteleva, että ajaminen kevyen liikenteen väylillä kylän läpi loppuisi.

Sähkökelkat voivat kehittyessään muuttaa asetelmia ja reittitarpeita. Sähkökelkoja voitaisiin Ylläksellä suosia ja alue voisi toimia edelläkävijänä.

Kevyen liikenteen väylä Maisematielle

Olisi varauduttava jatkamaan Maisematien kevyen liikenteen väylää Y1:ltä Ylläsjärven puolelle. Se voisi tukea ympärivuotisuutta yhdistäen kylät myös kävelijöille ja pyöräilijöille, lisäksi siitä voisi tulla kilpapyöräilijöille ja rullasuksihiihtäjille houkutteleva harjoitusreitti. Nyt syntyy vaaratilanteita yhteiskäyttöisellä maantiellä.

Muut liikennevälineet

Junaraidetta on jatkettu kaavaluonnoksessa Ylläs II:n tavoin Kolarin asemalta Ylläsjärvelle. Siitä eteenpäin on laajemmissa visioissa ehdotettu rataa edelleen jatkettavaksi "Pisararata"-ajatuksella Kittilä-Sodankylä-Kemijärvi-Rovaniemi-Kemi-Kolari -kehäksi. Tämä tukisi kestävästä kehityksestä ja loisi logistisia mahdollisuuksia kehittää myös matkailua. Radan pituus lienee parinsadan kilometrin luokkaa, joten isoja päätöksiä tarvittaisiin. Mikäli rataa

joskus alettaisiin toteuttamaan, pitää ratkaisuihin ottaa huomioon luonto ja maisemalliset arvot sekä esimerkiksi porojen liikkuminen.

Ylläksen joukkoliikenteessä on myös kehittämistä. Ski-bussijärjestelmä on hyvä lähtökohta tuleville saasteettomille ratkaisuille tavoitteena kuljettaa tehokkaasti ulkoilijoita ja työntekijöitä asuinalueiden ja tunturikeskusten välillä.

Edellytämme, että Ylläkselle laaditaan uusi kehittämissuunnitelma johon haluamme mahdollisuuden lausua kun se on valmis.

Tiivistettynä

- kaava-alue Ylläs II:n mukaiseksi, kun lähtökohtana on ”kaivosta ei toteuteta”
- muutetaan uudet M-alueet samalla entiselleen VR-alueiksi
- tehdään kaava vasta sitten, kun on laajemmin päätetty, mitkä ovat tavoitteet
- Ylläksen kehityssuunnitelma on tehtävä huolella ja sen pitää perustua yhteisesti sovittuihin päämääriin ja arvoihin
- luontoa ja ainutlaatuisia osa-alueita on säästettävä ja kunnioitettava
- volyymlaskelmien pitää perustua realismiin ja Ylläksen kestävyysluontomatkailukohteena
- vapaa-ajan asuntojen käyttöä vakituisena asuntona pitää helpottaa ja edistää MRL:n vaatimukset huomioiden jo kaavoja laadittaessa
- Lämpöladun alue pitää suojata rakentamiselta sen ainutlaatuisuuden takia
- ensilumenlatu on määriteltävä kaavaan, vaihtoehtoja
- latu- ja patikointiverkoston turvallisuutta on parannettava lisääntyneen liikunnallisen lajikirjon ja moottoriavusteisten liikkujien takia
- Reiteille pääsyä täytyy parantaa. Parkkipaikkojen määrä reittien läheisyydessä on lisättävä.
- on suosittava kestävä kehityksen vaihtoehtoja esim. liikenteessä ja muissakin infran ratkaisuihin. Yhteisöllisyyttä kuten yhteiskuljetuksia pitäisi korostaa sekä suosia ja kehittää kevytliikennettä, autonomisia liikennevälineitä ja sähkömoottorikelkkailua.

Ylläksellä 3.12.2021

Ylläksen Ystävät ry

Markku Piippo
Puheenjohtaja

Jukka Reunanen
Kaavavastaava