

KESTÄVÄN KEHITYKSEN MUKAINEN MATKAILU

Marja-Liisa Hentinen

“Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”

Gro Harlem Brundtland

(The World Commission on Environment and Development 1987: Our Common Future)

“Luin jostakin, että maailmalla on nyt sellaisia ekopaketteja. Mitä minun pitää koota tällaiseen pakettiin, kun minäkin ajattelen nyt myydä niitä?” Suomesta v. 1991 Matkailun edistämiskeskuksen Frankfurtin toimistoon ohjattu puhelinsoitto käynnisti omalta osaltani tämän suuren kokonaisuuden laajemman pohtimisen ja työstämisen.

Uusi sana oli toden teolla pulpahtanut esiin matkailumaailmaan 1980-luvun loppupuolella. Itse ajatus oli tosin lähtenyt elämään jo 1970-luvulla. Tuolloin alettiin pohtia massamatkailun mahdollisia ja myös jo näkyviäkin kielteisiä vaikutuksia kohdemaiden ja erityisesti kehitysmaiden asukkaiden elämään.

Nytkin, kuten niin usein, kaikkialla innostuttiin uudesta markkinointiin sopivasta käsitteestä. Usein jäi miettimättä sen kummemmin, mistä oikeastaan oli kysymys. Miten myydä omaa tarjontaansa uuden trendikäsitteen alla tuntui olevan päivän teemana kaikkialla. Tarkkailin asian kehittymistä tuolloin Saksasta käsin, mikä olikin erittäin antoisaa, olihan Saksa lähtenyt mukaan maalle tyyppilliseen tapaan laajasti keskustellen. Työnantajani suhtautui erittäin myönteisesti toiveisiini voida pohtia ja tarkastella asiaa jatkuvana prosessina.

1980-luvun loppupuolella useimmat aihetta käsittelevät seminaarit Saksassa olivat kiinnostavia, mutta enemmänkin herätteellisiä kuin työkaluja antavia. Erona Suomessa käytyyn keskusteluun oli pitkään se, että kun Keski-Euroopassa keskusteltiin paljon kohteiden sosiaalisesta kestävydestä, eettisistä kysymyksistä, autenttisuudesta tms., Suomessa alkanut keskustelu pyöri kauan edelleen vahvasti kierrätyksen ja energian säästön ympärillä.

Valtion taholla oltiin aktiivisia. Jo vuonna 1990 valtioneuvosto laati eduskunnalle selonteon kestävästä kehityksestä tähtäävistä toimista.

Syysyllä 1992 minulta pyydettiin luontomatkailu-

aiheista esitystä helmikuussa 1993 Savonlinnassa Joensuun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksessa pidettyyn seminaariin. Pidin siellä pitkäähkön esityksen aiheesta “Saimaa Euroopan matkailumarkkinoilla”. Halusin ehdottomasti ottaa siinä tärkeäksi tarkastelukohdaksi ympäristön ja sen huomioimisen matkailussa, nousihan järviolueilla luonto ja siitä huolehtiminen vahvasti esille ainakin keski-eurooppalaisissa mielikuvissa. Kuvailin puheessani, jota oli kuuntelemassa “täysi salillinen väkeä”, mm. käytännön työn esimerkkinä Innsbruckin yliopiston luomaa toimintakonseptia. Esitys sai laajalti huomiota, ehkäpä siksi, että se näin toi melko konkreettisesti esille Suomessa vielä silloin tuntemattoman näkökulman ympäristöään huomioivan matkailun kehittämiseen. Tuossa vaiheessa tekstiäni käytettiin jopa oppimateriaalina, mikä osoittaa, että sellaista ei ollut vielä kovin paljon saatavilla.

Savonlinnan täydennyskoulutuskeskuksessa oli vuosina 1993-94 käynnissä luonto-matkailun asiantuntijoiden koulutusohjelma LUMO, jossa ympäristöasioita nostettiin jo vahvasti esille.

Samana vuonna perustettiin Suomen kansallinen kestävä kehityksen komissio, jonka tehtävänä oli edistää ja koordinoita eri tahoilla kestävä kehityksen eteen tehtävää työtä. Valtion varhainen sitoutuminen asiaan on aikaa myöten osoittautunut vahvuudeksi, koska kestävä kehitys on näin rakennettu myös matkailun kehittämiseen jo lakisääteisesti sisään.

Erilaisten vahvojen trendien noustessa esiin matkailun kehittäjillä ja markkinoijilla on “kiire”. Trendiä pitäisi pystyä hyödyntämään, mutta toisaalta pitäisi ehtiä perehtymään hieman enemmän kansainväliseen sisältöön niin, etteivät asiaan ladatut panostukset, sen enempää rahalliset kuin työpanoksetkaan, aivan menisi hukkaan eikä teemaa kehitettäisi liikaa omista henkilökohtaisista näke-



Baltic 21 koordinoi yhdentoista maan ponnisteluja kestävän kehityksen edistämiseksi mm. matkailussa.

myksistä lähtien.

Liikkeelle oli ensi alkuun tunnutta lähdeä lähtevän melko yleisesti ekomatkailun nimellä. Kun asiaa tarkasteltiin hieman syvällisemmin, päädyttiin Suomessa vuonna 1993 puhumaan yleisemmin ympäristöä säästävistä matkailusta. Samana vuonna käynnistettiin Matkailun edistämiskeskus aloitteesta YSMEK -projekti (Ympäristöä säästävän matkailun edistämisen ja kehittämishanke). Sen takana olivat hyvin moninaiset tahot kuten Matkailun edistämiskeskus, ympäristöministeriö, kauppa- ja teollisuusministeriö, Hotelli- ja ravintolaneuvosto (nykyisin Mara ry.), Palvelualojen ammattiliitto, Suomen ympäristökeskus ja muita. Projekti sai kaksi jatko-osaa ja tuotti mm. kaksi julkaisua: Majoitus- ja ravitsemusalan ympäristöjärjestelmän ja Ympäristöoppaan tapahtumien järjestäjille. Projektin tavoitteita oli saada matkailuteollisuus kokonaisuudessaan tietylle ympäristönsä toiminnoissaan huomioivalle tasolle. Näin tämän näkökulman voidaan siis katsoa olleen jo alusta alkaen kansallinen tavoite.

Alkuaikoina nimikkeitä ja käsitteitä vilisi: eko, vihreä, pehmeä, intelligentti, tiedostava, kestävän kehityksen mukainen jne. Tällainen ei mitenkään edistä asioita ja niinpä Suomessa onkin pyritty pääsemään yhteisymmärrykseen siitä, mistä puhutaan. Aikaa myöten, kansainväliseen näkökulmaan pohjaten, on päädytty puhumaan pääasiassa kahdesta eri ryhmästä: kestävistä (kestävän kehityksen mukaisesta) matkailusta (sustainable tourism) ja sen osana tiukemmasta ekomatkailun tuotekokonaisuudesta (ecotourism). Kolmas, usein kestäväksi matkailuksi nimensä perusteella ymmärretty luontomatkat tai luontoon pohjautuva matkat (nature-based tourism) ei sinänsä edellytä erityisesti ympäristön huomioimista. Koska luonto ja ympäristö kuitenkin liittyvät tiiviisti toisiinsa, luontomatkat pyritään Suomessa yleensä toteuttamaan mahdollisimman kestäväällä tavalla.

Suomessakin alkoi näkyä vähitellen yksittäisiä projekteja, joissa toimittiin tietynlaisen tiedostavan konseptin mukaan. Esimerkiksi Vuonislahden kylästä ja sen työstämisestä kylämatkailusta Pohjois-Karjalassa alkoi kuulua melko varhain jo 1990-luvun puolivälin paikkeilla.

Vuonna 1995 laadin pyynnöstä YSMEKin projektivetoisille koulutusmatkaohjelman Saksaan ja Itävaltaan ja kiersin heidän mukanaan koko matkan. Kävimme tutustumassa Münchenissä FUTOUR:in, tunnetun saksalaisen kestävän matkailun kehittä-

misorganisaation toimintaan ja pariin esimerkilliseen matkailualueeseen, joista Hindelang sijaitsi Etelä-Saksassa ja toinen, Weissensee, Itävallassa. Erityisesti Itävallan Weissensee löi sittemmin itsensä läpi Suomessa Jouko Parviaisen kirjoittamissa artikkeleissa ja taisipa siellä myöhemmin käydä muutamia muitakin suomalaisryhmiä tutustumassa kohteeseen.

Yksi matkan suurimmista oivalluksista syntyi kahden kestävän matkailun kehittäjän, saksalaisen ja suomalaisen, tavatessa. Suomi oli tullut juuri EU:n jäseneksi, kun Saksa puolestaan on perustajamaita ja mukana jo vuodesta 1952. Suomalainen kyseli kiitettävästi saksalaiselta kollegaltaan, miten Saksassa eri direktiivit ohjaavat kehittämistä. Miten esimerkiksi direktiivi XY? Anteeksi kuinka, kysyi saksalainen kollega. Suomalainen toisti kysymyksensä ja saksalainen oli edelleen kysymysmerkinä. Niin, siis se direktiivi joka sanoo... "Aaah, ja ja. No, me katsomme ensin, mitä kohteessa pitää oikeasti tehdä ja mietimme sitten sen jälkeen, miten sitä koskevaa EU-pykälää parhaiten soveltaisi".

Vuonna 1998 Suomen hallitus julkaisi oman kestävän kehityksen ohjelmansa ja sen jälkeen eri ministeriöt työstivät omia strategioitaan. Hotelleissa aloitettiin vuonna 1999 pohjoismaisen Joutsenmerkin käyttö.

Vuonna 2001 aloitettiin MEKin aloitteesta Laatu-tonni-projektin käynnistys. Projektin tavoitteena on saada matkailutuotteiden laatu ja hinta vastaamaan paremmin toisiaan. Sitä täydentämään kehitettiin myöhemmin matkailukeskuksen laatuohjelma Destination Quality Net DQN ja sen jatko-ohjelma DMN Destination Management Net. Näihin on sittemmin vielä lisätty luontomatkailun ympäristöosaamisen huomioon ottava Green DQN ja Green DMN, joiden valmistelussa ovat olleet mukana Metsähallitus, MEK ja Haaga-Perho. Green DMN paneutuu myös erityisesti luonto- ja kulttuuriarvojen vaalimiseen.

2000-luvun alussa hallituksen ohjelman laajaa vuorovaikutteista arviointia työstettiin aktiivisesti ja Suomen kestävän kehityksen arviointiraportti valmistui vuonna 2003. Myös kunnat ovat kehittäneet omia ympäristöagendojansa.

Aikaa myöten alettiin Suomessakin pohtia kestävän kehityksen sisältöä laajemmin myös matkailussa. Suuryrityksillä kuten Keskolla on omat yhteiskuntavastuun raporttinsa, mutta matkailun

pk-yritysten toteutettaviksi sellaiset ovat olleet aivan liian raskaita. Vuosina 2003-05 konsultointi-, tutkimus- ja koulutusyhtiö Efeko Oy loi Yhteiskuntavastuu matkailualan yrityksissä -hankkeen avulla matkailualan yhteiskuntavastuuta kuvaavan sisällön ja avaintunnusluvut nimenomaan matkailun pk-yrityksille. Pilottiyritykset, joihin kuuluivat Muumi-maailma Oy, Naantalın Matkailu Oy, Ähtärinreitin Loma Oy ja Härmän Kuntokeskus, olivat mukana aktiivisesti pohtimassa ja kehittämässä tätä raportoinnin mallia. Erittäin toivottavaa olisi, että matkailun kehittämisessä yhteiskuntavastuun merkitys vahvistuisi ja eri kansalaisryhmien arvomaailma tulisi huomioiduksi entistä voimakkaammin.

Suomalaiset eivät ole osoittautuneet kovin innokkaiksi ympäristö- tai muiden merkkien käyttäjiksi. Matkailun aiheuttamat ongelmat eivät ole niin näkyviä, että ne vaikuttaisivat voimakkaan aktiivisesti työskentelyyn. Meiltä ei esimerkiksi ole kovin helposti löytynyt partnereita kansainvälisiin kestävän matkailun tai ekomatkailun yhteishankkeisiin. Eräänä syynä on varmaan, että useimmat perusasiat tulevat meillä melko hyvin hoidettua jo lakisääteisesti, ja sitä ylittävääkin toimintaa on runsaasti. Asujaimistoltaan pienen maan etuja on myös se, että pystymme keskustelemaan laajasti hyvin monitahoisten osapuolien kesken ja näin pohtimaan matkailun kehittämistä erilaisista näkökulmista ja lähtökohdista. Sellaiset laajapohjaiset työryhmät kuten Maaseutumatkailun teemaryhmä tai Tiehallinnon matkailutyöryhmä ovat monissa muissa maissa lähes mahdottomia toteuttaa.

Hyvä esimerkki kestävän kehityksen mukaisesta toimintatavasta Suomessa on Fiskars, joka lähes huomaamatta ilmestyi otsikoihin voittamalla keväällä 2007 The Royal Destination Award for Sustainable Tourism -palkinnon. Perusteluna oli, että Fiskarsissa on kyetty kohottamaan asukkaiden hyvinvointia ja lisäämään matkailua sosiaalisen ja yhteiskunnallisen vastuun lähtökohdista.

Vuosina 2005-07 Suomi on ollut mukana Itämeren maiden AGORA-hankkeessa kehittämässä alueen yhteisiä kestävä matkailua linjaavia työkaluja. Suomen kokonaisvaltainen näkökulma ja sisäänrakennettu lainsäädäntö ovat siinä yhteydessä herättäneet positiivista huomiota. AGORAN tuloksista kannattaa erityisesti mainita EU-hankehakemuksien kestävyuden tarkastelun työkalut.