

Ehdotus A 1971UHN
Käsittelijä Kestävä Pohjola -valiokunta

Mietintö, joka koskee jäsenehdotusta kestävästä matkailusta

Kestävä Pohjola -valiokunta ehdottaa, että Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden ministerineuvostolle,

että kehitetään yhteispohjoismainen matkailulinkeinoon puitekehys, jonka avulla mitataan yksittäisten taloudellisten sektorien ympäristövaikutukset erityisesti arktisilla alueilla sekä alueilla, joissa luonto on erityisen haavoittuvaa.

että kartoitetaan matkailusta aiheutuvat ympäristö- ja ilmastovaikutukset Pohjoismaissa puitekehysten avulla.

että laaditaan toimintasuunnitelma matkailun ympäristö- ja ilmastovaikutusten vähentämiseksi Pohjoismaissa.

Taustaa

Matkailulinkeino on kasvanut voimakkaasti Pohjoismaissa viime vuosina. Tämä on johtanut taloudelliseen kasvuun ja elinkeinoelämän lisääntyneisiin mahdollisuuksiin, mutta samalla ekologinen kuormitus on kasvanut tuntuvasti. Eri puolilla Pohjolaa paikallisväestö on huomannut ”yliturismia”, mikä näkyy kielteisenä vaikutuksena ympäristöön ja lisääntyneenä paineena infrastruktuuria ja paikallisyhteiskuntia kohtaan.

Pohjoismaiden elinkeinoministerit käynnistivät vuonna 2017 työn yhteispohjoismaisen matkailusuunnitelman laatimiseksi ja matkailualan yhteistyön lisäämiseksi. Pohjoismaiden ministerineuvosto laati matkailusuunnitelman vuosille 2019–2023 tavoitteenaan lisätä monialaista poliittista koordinoitua ja vahvistaa matkailulinkeinoon kehittämisedellytyksiä Pohjoismaissa. Pandemian jälkeen pohjoismaisessa yhteistyössä on suurelta osin keskitytty matkailulinkeinoon elvyttämiseen.

Ministerineuvoston toiminnan ei ole määrä koskea pelkästään matkailulinkeinoon kilpailukyvyyn ja houkuttelevuuden lisäämistä, vaan Pohjoismaiden ministerineuvoston strategisen vision mukaan matkailulinkeinoon on pitkällä aikavälillä saatava myös ympäristön kannalta kestävää toimintaa.

Nordic Innovation tukee osana kestävyystyötä XNordic Travel Contest -hanketta, jonka tavoitteena on saada elinkeinoon haara tunnistamaan ja ratkaisemaan ekologiset



haasteet itse. Vaikka hankkeen tavoitteet ovat hyvät, matkailualan itsesääntelyn lisääminen ei riitä yksinään varmistamaan matkailuelinkeinon ekologista kestävyyttä.

Sen lisäksi, että käytetään nykyisiä eurooppalaisia kestävyysindikaattoreita mittamaan matkailun ympäristövaikutuksia Pohjoismaissa, tulee menetelmiä kehittää, niin että myös yksittäisen taloudenalan tai matkailuelinkeinon osan ympäristövaikutukset ovat mitattavissa paikallisella, kansallisella ja pohjoismaisella tasolla. Ympäristön kestävyys-tutkiminen ja lisääminen on erityisen tärkeää arktisilla alueilla ja alueilla, joissa luonto on erityisen haavoittuvaa.

Nína M. Saviolidisin, David Cookin, Brynhildur Davíðsdóttirin, Lára Jóhannsdóttirin ja Snjólfur Ólafssonin *Current Research in Environmental Sustainability* -aikakauslehdessä (3/2021) julkaiseman tutkimuksen mukaan tällä hetkellä käytettävät kestävyysindikaattorit, jotka noudattavat Euroopan komission matkailun indikaattorijärjestelmää (ETIS), eivät mittaa eri yrityssektorien tai taloudenalojen vaikutusta kansalliseen ympäristön kestävyteen riittävällä tavalla. Tutkijat toteavat, että tietyn taloudenalan ympäristövaikutusta arvioimalla voidaan saada yksityiskohtaisempi kuva taloudenalan toiminnan vaikutuksista kyseisen maan ympäristöön. Toisin sanoen kestävyysindikaattoreita tulee kehittää niin, etteivät ne mittaa yritysten ympäristönsuojelun puolesta tekemien aloitteiden tuloksia, vaan että ne mittaavat yrityksen toiminnan vaikutuksia paikallisella, kansallisella ja pohjoismaisella tasolla.

Tutkijat nostavat esiin seuraavat esimerkit vaikutuksista, jotka heidän tutkimuksensa mukaan jäävät Islannissa usein kestävyysindikaattorien ulkopuolelle: a) asiat, jotka koskevat erityisesti ympäristön kannalta haavoittuvia alueita, esimerkiksi maaperän kuluminen talleamalla, maastopyöräily ja eroosio, b) risteilyalusten vaikutukset, esimerkiksi ilmansaasteet, jätevesien puhdistaminen sekä kasvi- ja eläinmaailman häiriintyminen risteilymatkustajien tutustuessa rannikkoalueisiin veneillä, c) matkailuun liittyvien laitojen ja asuinrakennusten rakentamisen vaikutukset, esimerkiksi jätehuolto, materiaalien kuljetus ja siihen liittyvät kasvihuonekaasupäästöt sekä energian- ja vedenkulutus, d) matkailun kehittämisen vaikutukset, erityisesti haavoittuvilla ja erämaan kaltaisilla alueilla ja e) melun vaikutukset eläinmaailmaan.

Nämä esimerkit osoittavat, miten monimuotoisten haasteiden edessä matkailuelinkeinon kestävyys on. Ympäristövaikutuksia on voitava mitata, jotta matkailuelinkeino on mahdollista harjoittaa kestävämmällä tavalla.

Uusien matkailuelinkeinon ympäristövaikutuksia mittaavien välineiden lisäksi tarvitaan toimintasuunnitelma, jonka avulla voidaan minimoida matkailun ympäristökuormitus koko alueella. Tämän toteuttamiseksi Pohjoismaiden ministerineuvoston työn tulee



tukea kansallista työtä ja yhdistää eri toimia matkailuelinkeinon ympäristövaikutusten mittaamiseksi ja minimoiseksi, jotta varmistutaan siitä, että työllä on vaikutusta.

Matkailun ympäristö- ja ilmastovaikutukset eivät ole pelkästään yhtä maata koskevia kansallisia asioita, vaan lento- ja laivaliikenteen myötä päästöt kasvavat koko alueella. Luonnon monimuotoisuuden väheneminen vaikuttaa meihin yli maiden rajojen. Pohjoismaisen matkailuelinkeinon saaminen kestäväksi on koko Pohjolan yhteinen asia.

Valiokunnan näkemykset

Valiokunta viittaa hiljattain julkaistuun suureen tutkimukseen¹, jonka mukaan matkailu aiheuttaa kahdeksan prosenttia globaaleista kasvihuonekaasupäästöistä. Luku on neljä kertaa suurempi kuin mitä aluksi oli oletettu. Eniten päästöjä aiheuttavat lentoliikenne, risteilyalukset, ostokset sekä syöminen ravintoloissa, joissa käytetään ulkomailta tuotuja raaka-aineita. Tutkimuksen mukaan matkailun päästöt tulevat myös kasvamaan merkittävästi lähivuosina.

Valiokunta katsoo, että jäsen ehdotus tarttuu tärkeään ja ajankohtaiseen ongelmaan, jonka ratkaisemiseen Pohjoismaiden on syytä panostaa yhdessä. Konservatiivisen ryhmän mielestä voitaisiin selvittää, miten hiilijalanjälkeen vaikuttaisi, jos pohjoismaalaiset matkailisivat suosittujen kaukolomakohteiden sijaan Pohjoismaissa. Puolueryhmä ehdotti vertailun sisällyttämistä jäsen ehdotukseen.

Pohjoismaiden ministerineuvosto on perinteisesti ollut haluton ryhtymään toimiin tämänkaltaisten ehdotusten johdosta. Valiokunnan mielestä Pohjoismaiden neuvoston ei tule kuitenkaan siksi luopua jäsen ehdotuksen käsittelystä. Valiokunta katsoo, että on relevanttia tutkia ja kartoittaa matkailijoiden hiilijalanjälkeä. Matkailuun liittyviä jäsen ehdotuksia on käsiteltävänä myös Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunnassa. Tämä jäsen ehdotus eroaa niistä kuitenkin siinä, että sen pääpaino on matkailun ilmasto- ja ympäristövaikutuksissa ja matkailualan kestävyuden varmistamisessa.

Valiokunta korostaa, että Pohjoismaiden on tärkeää yhdessä edistää kestävä matkailua. Se panee kiinnostuneena merkille, että Pohjoismaiden ministerineuvoston matkailuyhteistyön suunnitelma päättyy vuoden 2023 loppuun ja uusi suunnitelma on valmis teilla. Valiokunta toivoo, että nykyiset suositukset sisällytetään uuteen pohjoismaiseen matkailuyhteistyön suunnitelmaan.

Jäsen ehdotusta kannattavat valiokunnan kaikki muut jäsenet paitsi Vapaan Pohjolan edustajat ja valiokunnan puolueryhmiin kuulumaton jäsen.

¹ [The carbon footprint of global tourism | Nature Climate Change](#)



Tukholmassa 6. helmikuuta 2024

Tove Elise Madland (A)

Johan Andersson (S)

Malin Larsson (S)

Åsa Karlsson (S)

Ola Elvestuen (V)

Anna Falkenberg (Sb)

Emma Berginger (MP)

Krista Mikkonen (vihr.)

Heikki Autto (kok.)

Teitur Björn Einarsson (Sj.)

Mariane Paviasen (IA)

Lotta Johnsson Fornarve (L)