



ESDGs!



**Co-funded by
the European Union**

Sustainable Development Goals in education and in action!
2021-1-CZ01-KA220-HED-000031187

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.





Case Study

Vastuullinen matkailu



Case Study –Machicon kunta Portugalissa

Kestävän kehityksen tavoitteet ja aluehallinto

Kestävä kehitys on yksi alueiden tärkeimmistä huolenaiheista ja tavoitteista, sillä se on alueellinen välttämättömyys väestön elämänlaadun parantamiseksi (SDG 9). Alueilla, joiden sosioekonominen perusta on riippuvainen matkailusta, kuten Machicon tapauksessa, tutkimukset ovat tärkeitä kun analysoidaan aluesuunnittelun ja matkailun suunnittelun prosesseja. Machicossa on ollut kasvava määrä matkailijoita, joilla on hyvä ostovoima ja jotka ovat stimuloineet majoitusmarkkinoita, mikä on johtanut niiden monipuolistumiseen ja paikallisen majoitustarjonnan lisääntymiseen. Paikallinen majoitus on uusi mahdollisuus parantaa kulttuuriperintöä, maisemia ja kulttuuria, ja sitä olisi laajennettava paikallisen aloitteellisuuden, hallinnoinnin ja paikallisen valvonnan näkökulmasta (kestävän kehityksen tavoite 8 ja 9) (Euroopan neuvosto, 2022).

Vastuullisen matkailun vaikutus Machicon kunnan kestävään kehitykseen

Matkailulla on erittäin merkittävä rooli maailmantaloudessa, sillä siitä on tullut vahva taloudellisen kehityksen katalysaattori (Rodríguez-Anton, et al., 2012), ja se ymmärretään sellaisenaan keskeiseksi välineeksi minkä tahansa alueen kestävä kehityksen kannalta. Hyvin suunniteltuna matkailu edistää myönteisesti työpaikkojen luomista ja ympäristönsuojelua, mutta sen kasvulla voi kuitenkin olla kielteisiä vaikutuksia yhteiskuntaan ja ympäristöön (Mihalič, 2000). Matkailijat kuluttavat yhä enemmän resursseja, kuten energiaa, juomavettä, maaperää ja elintarvikkeita, kaksinkertaistuen 25-45 vuoden välein (Gosling & Peeters, 2015).

Tämän tapaustutkimuksen rakenne on kaksi. Ensimmäisessä osassa keskitytään aiheen teoreettiseen taustoitukseen, jossa tehdään yleinen analyysi Machicon alueesta, sen väestökehityksestä, matkailualasta ja Machicon kestävä kehitystä koskevista ehdotuksista, ja toisessa käsitellään kenttätutkimusta, joka käsittää paikallisväestön keskuudessa toteutetut kyselytutkimukset. Lopuksi esitetään aiheeseen liittyvät tulokset ja päätelmät.

Machicon kunta

Puitteet - Alue, väestö ja matkailu

Machicon kunta sijaitsee Maderian saaren läntisimmässä kärjessä, ulottuu mereltä pohjoiseen vuoristoon ja päättyy Ponta de São Lourençon, ja sen kokonaispinta-ala on 68,31 km². Se rajoittuu lounaassa Santa Cruzin kuntaan, lännessä Funchaliin Santa Cruzin pohjoispuolella olevan pienen kaistaleen kautta ja luoteessa Santanaan. Sillä on viisi seurakuntaa: Porto da Cruz, Caniçal, Machico, Santo António da Serra ja Água de Pena (Wikipédia, 2021).

Machicon kunnan asukasluku on vähentynyt vuosina 2009-2020 (-9,2 %). Kansallisen tilastokeskuksen (INE) viimeisimpien tietojen mukaan vuonna 2020 kunnan asukasluku oli noin 19 926 asukasta (PORDATA. 2021). Machicon kunnan asukastiheys on noin 287 asukasta neliökilometrillä, joten se on neljänneksi tihein Madeiran itsehallintoalueella (PORDATA. 2021a).

Matkailun osalta Machicon kunnassa on paljon potentiaalia. INE:n tietojen mukaan kunta on kuitenkin menettänyt matkailualan kehitystä. Vuonna 2020 Machicon kunnassa oli 13 majoituspaikkaa, 9 vähemmän kuin vuonna 2019. Turismo de Portugalin osoitteessa vuonna 2021 olevien tietojen mukaan majoituspaikkoja on vain 9, joista 7 on hotelleja ja loput maatilamatkailua ja maalaistaloja. Näihin kuuluu noin 407 huonetta, mikä vastaa yhteensä 813 vuodepaikkaa (PORDATA. 2021b).

Machicon taloudellisen toiminnan osalta voidaan todeta, että Madeiran kansankotien liiton pyytämän paikalliseen kehittämissuunnitelmaan sisältyvän tutkimuksen mukaan kaikissa tutkimuksessa mukana olevissa kunnissa kolmissektorilla, johon matkailu sisältyy, on suurempi painoarvo paikallistaloudessa, lukuun ottamatta Machicon kuntaa. Matkailun vähenemiseen liittyvä väestön väheneminen kunnassa tarkoittaa, että Machicon nettovuodepaikkojen käyttöaste (NBOR) on tällä hetkellä vain 13,3 prosenttia, mikä on alhaisin RAM-alueella (PODERAM, 2020). Matkailuyritysten määrän vähenemisestä huolimatta vastuullisen matkailun osalta tilanne oli päinvastainen, sillä se on Machicossa kasvanut vuosi vuodelta. Portugalin matkailutietojen mukaan kunnassa on tällä hetkellä noin 142 vastuulliseen matkailuun keskittyntä majoituspaikkaa, jotka jakautuvat kunnan viiteen seurakuntaan, joista 54 prosenttia sijaitsee Machicon seurakunnassa. Näissä 142 majoituspaikassa on yhteensä 320 huonetta, mikä vastaa 460 vuodepaikan kokonaismäärää. Machicon kunnassa vastuullisen matkailun osuus on noin 44 % kaikista käytettävissä olevista huoneista ja 36 % kaikista käytettävissä olevista vuoteista (PORDATA. 2021b).

Näiden tietojen avulla vastuullisen matkailun merkitys Machicon kunnassa tunnustetaan mahdollisuutena luoda työpaikkoja, elvyttää paikallistaloutta ja kehittää sen seurauksena toimintaa täydentäviä palveluja, kuten perinteistä kauppaa, käsityötä tai gastronomiaa. Vastuullinen matkailu on keskeinen keino kaupunkien kunnostamisessa ja pienten ja keskisuurten maatilojen eloonjäämisessä pääasiassa seurakuntien sisäosissa ja pohjoisrannikolla. Matkailussa, kuten kaikilla muillakin, on etuja ja haittoja väestölle. Eri tutkimukset raportoivat myös vastuulliseen matkailuun liittyvistä ongelmista (SDG 8, 9 ja 11) (Yhdistyneet Kansakunnat, 2022).

Matkailun taloudelliset hyödyt väestölle (Fredline & Faulkner, 2000; Waitt, 2003; Kim & Petrick, 2005), liittyvät yhteisöjen taloudelliseen kehitykseen verotulojen lisääntymisen tai työpaikkojen luomisen seurauksena. Ritchie (1984) korostaa matkailun osuutta investointien luomisessa ja edistämässä ja sitä kautta kaupallisen toiminnan lisääntymisessä, sillä se on tärkeä hyöty vastaanottaville yhteisöille. Sebastian ja Rajagopalan (2009) pitävät matkailua välineenä, joka mahdollistaa asukkaiden elinolojen parantamisen erityisesti kehittämällä infrastruktuuria ja palveluja, jotka palvelevat matkailijoiden lisäksi myös asukkaita (Sharma, Dyer, Carter & Gursoy, 2008; Andereck, Valentine, Knopf & Vogt, 2005). Ritchie (1984) ja Hall (1992) tunnistivat muita matkailuun liittyviä myönteisiä vaikutuksia, kuten yhteisön identiteetin, perinteiden ja arvojen vahvistuminen sekä yhteisön osallistumisen lisääntyminen. Stein ja Anderson (1999) korostivat matkailun merkitystä sosiaalisen yhteenkuuluvuuden, ajatusten vaihdon ja alueiden kulttuuria koskevan tietämyksen lisääntymisen kannalta. Korcan (1998) mukaan kielteisiä vaikutuksia ovat kiinteistöjen (maa-alueet ja talot) hintojen nousu. Myös Brida, Osti ja Faccioli (2011) päätyivät samaan johtopäätökseen matkailun vaikutuksista tällä tasolla Folgarian kunnassa Italiassa. Diagne (2004) analysoi matkailun aiheuttamaa yhteiskuntarakenteen murtumista Senegalissa sijaitsevassa Petite Cotessa, jossa ääkkäiden miesjohtajien hallitseva asema yhteiskunnassa korvattiin nuorilla yrittäjillä, joilla oli taloudellisia resursseja ja jotka alkoivat olla päätöksentekijöinä yhteisön asioita koskevassa päätöksentekoprosessissa. Tällöin syntyy luontainen tarve hallita tätä eri osapuolten välistä eturistiriitaa.

Kunnan kestävä kehitys

Machicon kaupunginvaltuustolla on tärkeä rooli kunnan kestävässä kehityksessä yhdessä paikallisen majoitustoiminnan kanssa, jossa lähtökohtana on oltava matkailutoimintaan tarkoitettujen alueiden luominen. Tällä keinoin voidaan hyödyntää Machicon matkailuresursseja rajaamalla alueelta strategisia alueita, jotka on omistettu kestävyttä korostavalle matkailulle ja jotka muodostavat toimintayksiköitä, jotka liitetään Machicon kunnan uuden yleissuunnitelman toteuttamisen puitteissa. Nämä matkailutoimintaan tarkoitettut alueet mahdollistavat myös jonkinlaisen valvonnan vastuullisen matkailun kehittymisen osalta Machicossa. Vastuullisen matkailun kehittyminen ja leviäminen maailman suurimmissa kaupungeissa ja sellaisten reaktiivisten toimenpiteiden hyväksyminen, joilla kukin näistä kaupungeista on pyrkinyt hillitsemään matkailua ja sitä tukevien alustojen leviämistä, on herättänyt jonkin verran keskustelua. Useat tutkijat ovat todenneet, että kaupungeissa sosiaalinen tyytymättömyys liittyy

pääasiassa asumiskäyttöön tarkoitettujen kiinteistöjen, asuntojen vuokrien nousuun, paikallisen yhteisön ja matkailijoiden välisestä suhteesta johtuviin konflikteihin monien muiden kielteisten ulkoisvaikutusten, kuten melun, ruuhkien tai identiteetin menettämisen ohella (Freytag & Bauder, 2018; Martins, 2018; McKinsey&Company, 2017; Novy, 2018; Pereira, 2018; Sanyal & Ferreri, 2018). Sen vuoksi ehdotetaan vähintään kuutta matkailukäyttöön tarkoitettua aluetta (MTA) johtuen Machicon kunnan hajautuneesta rakenteesta.

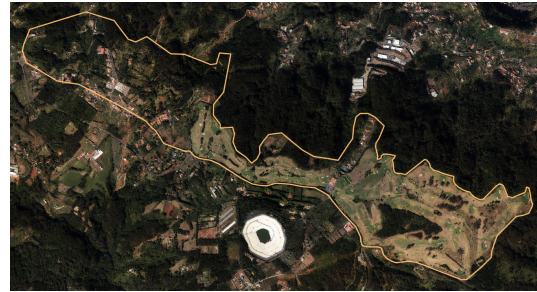
Ensimmäinen MTA perustettiin Machicon seurakuntaan. Tämän MTA:n on katettava vähintään Machicon kaupunkikunnostusalue (URAM) ja matkailusatama, ja siinä on asetettava etusijalle vastuullinen matkailu- ja asuinturismi (kuva 1). Tämä MTA on yksi tärkeimmistä kunnalle, koska MTA on mullistanut kaupunkien kehityksen ja tarjoaa useita etuja kaupunkien kunnostamiselle. Yksityisten investointien lisääntyminen vastuullisessa matkailussa mahdollisti sellaisten alueiden elvyttämisen, joihin kohdistuu suurempia matkailupaineita, koska samalla kun kunnostettiin rakennuksia, joissa oli havaittavissa rappeutumisen merkkejä, se myös edisti aiemmin hylätyiksi jääneiden liiketilöiden lisääntymistä.

Santo António da Serran seurakunnassa sijaitseva toinen MTA-alue käsittää golfkentän ja sen lähialueet, nimittäin Fonte Velhan alueen ja Quinta do Majorin alueen (maaseutumatkailu) (kuva 2). Näillä alueilla on havaittavissa jonkinasteista autoitumista, ja niillä on paljon yksittäisiä taloja, joissa ei ole viemäriverkostoa.

Kuva 1: ATV - Urban Rehabilitation Area of Machico (URAM) ja virkistysatama.



Kuva 2: ATV - Santo António da Serran seurakunta (golfkenttä ja lähialueet).



Lähde: kirjoittaja, QGIS:n avulla, 2020.

Kolmas ja neljäs MTA on Porto da Cruzin seurakunnassa, Portelan alueella (vastuullinen matkailu ja maaseutumatkailu) ja Terra Baptistan alueella (vastuullinen matkailu ja maaseutumatkailu) (kuva 3). Näillä alueilla on havaittavissa jonkin verran autoitumista, ja niillä on joitakin tyhjillään olevia kunnostusta tarvitsevia rakennuksia, Niissäkin on useita eristyksissä olevia taloja, joissa ei ole viemäriverkostoa.

Kuva 3: ATV - Porto da Cruzin seurakunta (Portelan alue ja Terra Baptistan alue).



Lähde: kirjoittaja, QGIS:n avulla, 2020.

Kaksi viimeistä MTA:ta sijaitsevat Caniçalin seurakunnassa, viides MMTA kattaa koko Ribeira do Natalin alueen meren äärellä (vastuullinen matkailu ja mereen liittyvä turismi) ja kuudes ATV

kattaa Caniçalin pohjoisrannikon (vastuullinen matkailu ja mereen liittyvä turismi) (kuva 4). Molemmat näistä olisivat ihanteellisia uuden rakentamisen edistämiseen.

Kuva 4: ATV - Caniçalin seurakunta (Ribeira do Natalin alue ja Caniçalin pohjoisrannikko).



Lähde: kirjoittaja, QGIS:n avulla, 2020.

Tutkimusmetodologia

Tapaustutkimus pohjautuu kysymykseen: miten vastuullinen matkailu voi tukea kestävää kehitystä kunnassa? Pinton (2015) mukaan kaupunkimatkailun seurauksia koskevaa tutkimusta on kehitetty kahdenlaisilla tutkimuksilla: määrällisillä tutkimuksilla, jotka liittyvät yleensä taloudellisiin ja fyysisiin vaikutuksiin, ja asukkaiden käsityksiä ja reaktioita koskevilla tutkimuksilla. Näin määriteltiin Machicon vastuullisen matkailun analyysi, jonka tavoitteena oli: a) syventää aiheen ymmärtämistä Machicossa ja b) kerätä eri sidosryhmien mielipiteitä. Sidosryhmät olivat pääasiassa Machicon eri seurakuntien asukkaita (kymmenen henkilöä kustakin seurakunnasta). Haastateltaviin otettiin yhteyttä useilla eri tavoilla, ja koko prosessin tarkoitus kuvattiin heille ennen haastatteluja.

Tulokset

Tässä yhteenvetoa keskeisistä tuloksista:

- Noin 65 prosenttia vastaajista katsoo, että MTA-järjestelmän toteuttaminen on asianmukainen keino edistää vastuullista matkailua.
- Lisäksi 80 prosenttia vastaajista ehdottaa muita alueita, kuten Santo António da Serraa Ribeira de Machicon keskusta-alueella, koska siellä on paljon tyhjiä rakennuksia, ja Porto da Cruzin keskustaa.
- Kunkin MTA:n osalta eniten ääniä (noin 50 %) sai ensimmäinen MTA, joka sijaitsee Machicossa.

Tutkimus auttaa ymmärtämään Machicossa asuvan väestön käsityksiä vastuullisen matkailun merkityksestä kunnan kestäväan kehitykseen. Haastatellut tulkitsivat, että tällä toiminnalla on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia. Tulokset vahvistavat vastuullisen matkailun roolin paikallisessa taloudessa, pienten ja keskisuurten maatilojen kunnostamisessa sekä luonnonvarojen, kulttuuristen ja historiallisten resurssien säilyttämisessä ja lisäämisessä.

Voikaankin päätellä, että väestö tunnustaa taloudelliset edut, kuten paikallistalouden parantuminen yleensä, työpaikkojen luominen, sosiaaliset edut, kuten vuorovaikutus muiden ihmisten ja eri kulttuurien kanssa sekä alueen dynaamisuus ja elinolojen parantaminen alueella. Yleinen väestö ja ympäristöedut, ympäristö- ja viheralueiden arvostuksen ja suojelun (SDG 8, 9 ja 11). Voimme myös tunnistaa tämän sidosryhmän merkityksen vastuullisen matkailun Machicon kunnan kestäväan kehityksen kannalta. Koska matkailualan kehitys on ollut hiipumassa kunnassa, niin vastuullinen matkailu voi tukea myönteisempää kehitystä jatkossa. Lisää tutkimusta voidaan tehdä myös vastuullisen matkailun, yrittäjyyden sekä sosiaalisen pääoman välillä (SDG 17).

Lähteet

- Andereck, K. L.; Valentine, K. M.; Knoof, R. C.; Vogt, C. A. 2005. Residents' perceptions of community tourism impacts, *Annals of Tourism Research*, 32(4), 1056-1076.
- Brida, J. G.; Osti, L.; Faccioli, M. 2011. Residents' perception and attitudes towards tourism impacts: A case study of the small rural community of Folgaria (Trentino-Italy, *Benchmarking: An International Journal*, 18(3), 359-385.
- Council of Europe. (2022). *Home*. Council of Europe Contribution to the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development Goals. Haettu 14.4.2022 <https://www.coe.int/en/web/un-agenda-2030/home?desktop=true>
- Diagne, A. 2004. Tourism Development and its impacts in the Senegalese Petite Cote: A geographical case study in Centre-Periphery Relations, *Tourism Geographies*, 6(4), 472-492.
- Fredline, E.; Faulkner, B. 2000. Host community reactions: a cluster analysis, *Annals of Tourism Research*, 27(3), 763-784.
- Freytag, T., & Bauder, M. 2018. Bottom-up touristification and urban transformations in Paris. *Tourism Geographies*, 20(3), 443-460. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1454504>.
- Gossling, S., & Peeters, P.M. 2015. Assessing tourism's global environmental impact 1900-2050. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(5), 639-659.
- Hall, C. 1992. *Hallmark Tourist Events: Impacts: Management and Planning*, Chichester: John Wiley. <https://doi.org/http://doi.org/10.5281/zenodo.1247519>.
- Kim, S. S.; Petrick, J. F. 2005. Residents' perceptions on impacts of the FIFA 2002 World Cup: The case of Seoul as a host city, *Tourism Management*, 26(5), 25-38.
- Korca, P. 1998. Resident perceptions of tourism in a resort town, *Leisure Science*, 20(3), 193-212.
- Martins, M. 2018. Tourism Planning and Tourismphobia: An Analysis of the Strategic Tourism Plan of Barcelona 2010-2015. *Journal of Tourism, Heritage & Services Marketing*, 4(1), 3-7.
- McKinsey&Company. 2017. *Coping with success: managing overcrowding in tourism destinations*. Obtido de <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/policy-research/coping-with-success---managing-overcrowding-in-tourism-destinations-2017.pdf?la=en>.
- Mihalič, T. 2000. Environmental management of a tourist destination. A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management*, 21, 65-78.
- Novy, J. 2018. «Destination» Berlin revisited: From (new) tourism towards a pentagon of mobility and place consumption. *Tourism Geographies*, 20(3), 418-442. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1357142>.
- Pereira, M. 2018. Financeirização na cidade: como gerir necessidades locais e interesses dos mercados globais? *TPU: Território, Planeamento e Urbanismo: teoria e prática*, (1), 127-138. <http://revistas.ua.pt/index.php/tpu/article/view/6254/4826>.
- Pinto, H. 2015. A cidade e o turismo: o urbano como produto turístico, 1-14. <https://www.researchgate.net/publication/24046590>.
- PODERAM 2020. *Estratégia local de desenvolvimento (ELD) para o período de 2014-2020*. Haettu 1.10.2021 https://proderam2020.madeira.gov.pt/images/noticias/2016/Desenvolvimento_Local_-_GAL/ELD_ACAPORAMA_26574.pdf.
- PORDATA. 2021. *População residente no município de Machico*. Haettu 1.10.2021 <https://www.pordata.pt/Municipios>.
- PORDATA. 2021a. *Número médio de indivíduos por km2*. Haettu 20.1.2021 <https://www.pordata.pt/Municipios>.
- PORDATA. 2021b. *Empreendimentos turísticos no município de Machico*. Haettu 1.10.2021 <https://www.pordata.pt/Municipios>.
- Ritchie, J. 1984. Assessing the impact of hallmark events: conceptual and research issues, *Journal of Travel Research*, 23(1), 2-11.

- Rodríguez-Anton, J. M., Alonso-Almeida, M. M., Celemín, M. S., & Rubio, L. 2012. Use of different sustainability management systems in the hospitality industry. The case of Spanish hotels. *Journal of Cleaner Production*, 22(1), 76-84.
- Sanyal, R., & Ferreri, M. 2018. Platform economies and urban planning: Airbnb and regulated deregulation in London. *LSE Research Online*, 1–18. <https://doi.org/10.1177/0042098017751982>.
- Sebastian, L. M.; Rajagopalan, P. 2009. Socio-cultural transformations through tourism: a comparison of residents' perspectives at two destinations in Kerala, India, *Journal of Tourism and Cultural Change*, 7(1), 5-21.
- Sharma, B.; Dyer, P.; Carter, J.; Gursoy, D. 2008. Exploring residents' perceptions of the social impacts of tourism on the Sunshine Coast, Australia, *International Journal of Hospitality and Tourism Administration*, 9(3), 288-311.
- Stein, T.; Anderson, D. 1999. *Community Benefits Summary: Ithasca and Tettegouche State Parks, Final Report*. St. Paul MN: Department of Forest Resources, University of Minnesota.
- United Nations. (2022). *The Sustainable Development Goals Report 2022*. New York: United Nations Publications. Haettu 16.11.2022 <https://unstats.un.org/sdgs/report/2022/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2022.pdf>.
- Waitt, G. 2003. Social impacts of the Sydney Olympics. *Annals of Tourism Research*, 30(1), 194-215.
- Wikipédia. 2021. Município de Machico e respetivas freguesias. Haettu 1.10.2021 https://pt.wikipedia.org/wiki/Machico#/media/Ficheiro:Machico_freguesias.svg.