

## Pinnan alla käy äänetön kello

Joakim Håkans



Itämeren pohjassa makaa yli tuhat hylkyä, joissa on valtava määrä – arvioiden mukaan kymmeniä tuhansia tonneja – raskasta polttoöljyä ja muita ympäristöä tuhoavia aineita.

Hylkyjen öljyvuotoriski nousee merkittävästi sitä mukaa, kun hyllyn ikä lisääntyy. Jatkosodan päättyessä pelkästään Suomenlahteen upposi puolensataa alusta. Kuluneiden 70 vuoden aikana hyltyt ovat ruostuneet ja niiden öljytankkien vuotoriskit kasvavat nopeasti.

Vilkkaana meritienä Itämeressä on vaarallisten hylkyjä meren kokoon nähden enemmän kuin muualla, mutta emme ole yksin. Koko maailmassa vaarallisten hylkyjen määräksi arvioidaan lähes 10 000.

### **Alfons Håkans on kehittänyt öljynpoiston ratkaisua**

Alfons Håkans Oy Ab on perinteinen, 1940-luvulla perustettu suomalainen merenkulkuyhtiö, jonka päätoiminnot sijaitsevat Turussa. Yhtiö harjoittaa meripelastusta (johtava Itämeren alueella), jäänmurtoa (mm. Zeus-murtaja Liikenneviraston käytössä), matka- ja satamahinausta, raskasta kuljetustoimintaa sekä telakkatoimintaa (Suomenlinnan telakka). Yhtiöllä on mm. yli 30 hinaajaa. Alfons Håkansin liikevaihto (2012) on noin 20 m€ ja yhtiö työllistää noin 140 henkilöä.

Alfons Håkans siis tuntee Itämeren. Itämeri on Alfons Håkansin kotimeri, jolla on yhtiölle aivan erityinen merkitys ja arvo. Meripelastusyhtiönä Alfons Håkans ymmärtää hylkyjen vaarallisuuden Itämeren ekojärjestelmälle.

Yhtiö on kehittänyt hylkyjen öljyn poistoa varten talteenottoteknologiaa, joka on koko maailman mitassa poikkeuksellisen edistyksellistä.

Hylkyöljyn mahdollistaman ympäristötuhon estämiseen tähtäävät toimenpiteet jakaantuvat neljään vaiheeseen. Ensimmäiseksi tulee hylky paikantaa ja tehdä tutkimus sen olosuhteista ja vaarallisuudesta ympäristölle. Tutkimuksessa kartoitetaan aluksessa mahdollisesti olevan öljyn ja muiden vaara-aineiden määrä ja laatu sekä säilytystankkien kunto. Varsinaisen riskianalyysiin tulokseen vaikuttavat myös hyllyn ulkoiset ja sisäiset olosuhteet.

Kun ympäristöriskit on arvioitu, laaditaan ohjelma ja aikataulu riskien hallitsemiselle, vähentämiselle ja/tai poistamiselle. Useimmat hylt Itämerellä ovat toisen maailmansodan ajalta, minkä takia öljyn talteen ottamisella on suuri kiire.

Kolmannessa vaiheessa öljyn poistamiseksi käynnistetään huolellinen ja monivaiheinen operaatio. Ympäristöystävällisin ja kustannustehokkain tapa öljyn talteen ottamiseksi on tehdä se suoraan hylystä. Merestä keräämisen hinta on vähintään kymmenkertainen, ja rannoilta kerääminen vieläkin kalliimpaa.

Paikallistetun hyllyn jatkuva seuranta on tietysti välttämätöntä ennen puhdistuksen aloitusta, mutta myös öljyn talteenoton jälkeen tietämys hyllyn kunnan kehityksestä on tarpeen.

### **Esimerkki menestyksellisestä hylkyöljyn poistamisesta**

Yhdysvaltalainen kivihiililastissa ollut s/s Park Victory upposi Suomen aluevesillä Utön kaakkoispuolella joulupäivänä 1947. Turmassa kuoli kymmenen 48-henkisestä miehistöstä.

Park Victory on suurin Suomen aluevesillä sijaitseva hylky ja se makaa 27–36 metrin syvyydessä. Vuosien kuluessa hylystä alkoi valua mereen jonkin verran öljyä, joten Suomen ympäristökeskus keräsi vuosina 1994–2000 hyllyssä olevista tankeista 410 kuutiometriä öljyä. Operaatio tuli maksamaan yli 21 miljoonaa markkaa.

Alfons Håkans on edelleen kehittänyt Park Victoryn tyhjentämisessä käytettyä teknologiaa. Tätä osaamistaan yhtiö on sittemmin hyödyntänyt ja edelleen hyödyntää Itämeren puolesta.

Hylkyjen öljyuhkaa ei tietysti voida ratkaista ilman laajaa kansallista ja Itämeren valtiot kattavaa yhteistyötä. Tämän takia Itämeri-yhteistyössä hylkyöljyn tuottama vaara ympäristöllemme tulisi saada nykyistä enemmän painoarvoa.

Pinnan alla käy äänetön kello. Onneksi meillä on ratkaisu.

Joakim Håkans  
merikapteeni  
Alfons Håkans Oy Ab:n operatiivinen johtaja

Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
34/2013	26.9.2013	<b>Itämeri ja moraalinen saastuminen</b> Karjalan ja koko Suomen arkkipiispa Leo
26/2013	1.8.2013	<b>Itämeri-haaste nimeltä korruptio</b> Erkki Laukkanen, puheenjohtaja, Transparency Suomi
11/2013	14.3.2013	<b>Voisi Tallinnaan mennä muutenkin kuin turistiksi</b> Markku Mantila, päätoimittaja, Kaleva
6/2013	7.2.2013	<b>Itämeren alueen ruokayhteistyön mahdollisuudet</b> Johanna Mäkelä, professori, Helsingin yliopisto
1/2013	3.1.2013	<b>Itämeren alueen jäsenvaltiot ja eurokriisi</b> Olli Rehn, varapuheenjohtaja, Euroopan komissio
47/2012	20.12.2012	<b>Ryöstöretkien ja kaupankäynnin meri - Itämeren kansojen seikkailut esihistoriallisella ajalla</b> Jarl-Thure Eriksson, kansleri, Åbo Akademi
42/2012	16.11.2012	<b>Pullopостia - Meri yhdistää Suomea ja Viroa</b> Aleksi Härkönen, suurlähettiläs, Suomen suurlähetystö, Tallinna
37/2012	12.10.2012	<b>Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetreit</b> Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	<b>Cleantechista ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle</b> Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
30/2012	24.8.2012	<b>Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla</b> Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
7/2012	10.2.2012	<b>Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa</b> Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	<b>Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön</b> Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs