

Juttu päivässä Itämerestä

Kari Vainio

Yli 400 lehtijuttua Itämerestä. Juttu kerran päivässä, kesällä kaksi kertaa. Mukana on merenkulkua ja laivanrakennusta, kalastusta ja vesiensuojelua, matkailua ja purjehdusta. Tämän päälle vielä pari sataa juttua Saaristomerestä. Nämä kaikki löytyvät Turun Sanomien tämän vuoden arkistosta. Itämeri ja Saaristomeri ovat meille tärkeitä.

Pääkirjoituksia on ollut keskimäärin kerran kuukaudessa. Usein on puhuttu suojelusta tai ympäristöuhista, kuten alkuvuodesta Luga-joen valumista tai syksyllä hyväksytyin rikkidirektiivin vaikutuksista. Hyviä ovat myös pienet, konkreettiset esimerkit. Elokuussa lehti kirjoitti pääkirjoituksen Kaurissalon vesiosuus-kunnasta, jonka mittavat ponnistukset Kustavissa ovat hyvä esimerkki Itämeren suojelusta. Vesiosuuskunta on vähentää jätevesiputkistollaan päästöjä vesistöön useita tonneja vuodessa. Haasteellista vesiosuuskunnissa on, että julkinen tuki on ollut varsin vaatimatonta. Erityisen hankala tilanne on Kustavin tyyppisessä kunnassa, jossa on tuhansia vapaa-ajan asuntoja, mutta vain vajaat 900 vakituista asukasta. Tukea saa vain, jos vakituista asutusta on vähintään puolet hankkeeseen osallistujista. Tärkeää on levittää vesiosuuskuntien osaamista valtakunnallisesti ja miksei koko Itämeren alueelle. Käytännön kokemusten hyödyntäminen säästäisi monelta erheeltä, puhumattakaan turhista kuluista ja töistä. Tässä tiedon jakamistyössä kustavilaisesta osaamisesta ja joustavuudesta olisi monella opittavaa Itämeren rannoilla, TS kirjoitti pääkirjoituksessaan 28.8.2012.

Rikkidirektiivi voi olla mahdollisuus

Euroopan parlamentti hyväksyi syyskuussa äänin 606–55 rikkidirektiivin, joka vähentää laivojen käyttämän polttoaineen enimmäisrikkipitoisuuden 0,1 prosenttiin vuonna 2015 Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa. Direktiivin myötä laivaliikenteen päästöt painetaan teollisuuden, voimalaitosten ja autoliikenteen tasolle. Nyt laivat voivat käyttää polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on jopa 3,5 prosenttia. Päästöjen vähenemisen on laskettu säästävän kymmeniä tuhansia ihmishenkiä vuodessa. Hyvältä kuulostava uudistus sisältää kuitenkin haittoja, joista Suomelle koituu merkittäviä kuluja ja kilpailukyyn menetyksiä. Direktiivin ongelmat ja haitat ovat ainakin lyhyellä aikavälillä kiistattomia. Kymmeniä prosentteja kohoavat rahti-kustannukset järsivät teollisuuden kilpailukykyä. Säädökset voivat johtaa maantiekuljetusten yleistymiseen.

Lisäksi Välimeri tulee direktiivin piiriin vasta vuonna 2020. Siellä rikkiraja jää vain 0,5:een. IMO:n sopimuksen ulkopuolella seilaavat alukset voivat Itämerelläkin käyttää rikkipitoista polttoainetta, kunhan eivät poikke EU-maiden satamissa.

TS:n pääkirjoituksessa 12.9.2012 muistutettiin, että direktiivi on nyt tosiasia. Uhkien maalailun sijasta katseet kannattaa kääntää sopeutumishjelmiin ja uuden teknologian mahdollisuuksiin. Rikinpoistoteknologia tuo yritystoimintaa ja vientikauppoja muun muassa Wärtsilälle. Nesteytettyä maakaasua käyttävät laivamoottorit avaavat nekin uusia mahdollisuuksia suomalaisyrityksille.

Uusin uhka roskista

Itämeren rantojen roskasta yli 60 prosenttia on muovia. Tämä huolestuttaa ympäristötutkijoita. Kuu-kausi sitten silmiini osui STT:n uutinen, jonka mukaan Suomessa tehdään rantojen roskaseurantatutkimusta yhdeksällä rannalla. Tutkimuksen tekee Pidä Saaristo Siistinä ry.

Muoviroskalla on suuri vaikutus Itämeren ekosysteemiin. Eläinplankton ei pysty erottamaan pikkuruisia muovinpaloja syötävästä kasviplanktonista.

Viime kesänä ruotsalainen tutkija Fredrik Norén nosti Itämeren suojelussa keskusteluun merta saastuttavat roskat, mikroskooppisen pienet muovi-, öljy- ja tuhkahiukkaset (TS 15.7.2012).

Norén on merentutkimukselle osaamistaan myyvän N-researchin toimitusjohtaja, joten ymmärrettävästi hän toivoo yrityksessään kehitettyjä menetelmiä laajempaan käyttöön.

Norén on löytänyt roskia Ruotsin vesistä. Tuskin merivesi Suomen rannoilla on paljoakaan puhtaampaa. Puhdistamojen ja polttolaitosten päästöjä voidaan vähentää suodatusta parantamalla. Tarvitaan kuitenkin nykyistä enemmän tietoa pienhiukkasten haitallisuudesta, ennen kuin voidaan ryhtyä kalliisiin operaatioihin.

Pohjaeläimet pitävät huolta Itämerestä

Tuorein uutinen Itämerestä on joulukuulta. Merenpohjan pienien eläinten liikkuminen ylläpitää pohjien monimuotoisuutta. Eliöt puhdistavat vettä ja voivat myös auttaa korjaamaan pohjan häiriötiloja. Yksittäinen suojele-alue ei ehkä riitä suojelemaan meren pohjaeläimiä, sillä lajit liikkuvat eri tavoin. Asiasta kertoi joulukuussa Åbo Akademiassa tarkastettu väitöskirja. (STT 10.12.2012) Tutkija Sebastian Valankon mukaan merenpohjan eläinten jatkuva pienimuotoinen liike on joko aaltojen ja virtauksien aiheuttamaa mekaanista siirtymistä paikasta toiseen tai aktiivista liikkumista.

Pohjaeläinten liikettä Itämeressä ei ole aiemmin tutkittu lainkaan. Tutkimuksessa otettiin kiinni pohjaeläimiä eri paikoista. Samalla mitattiin aaltoja ja virtauksia. Valanko ja hänen ryhmänsä tekivät tutkimusta varten 1 015 sukellusta Saaristomerellä.



Kari Vainio
vastaava päätoimittaja
Turun Sanomat

Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
37/2012	12.10.2012	Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetrit Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	Cleantechista ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
30/2012	24.8.2012	Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
25/2012	15.6.2012	Itämeri ei puhdistu itseksensä Anne-Mari Virolainen, kansanedustaja, Kokoomuksen eduskuntaryhmä
11/2012	9.3.2012	Itämeri on kirkkojen meri Kari Mäkinen, arkkipiispa, Suomen evankelis-luterilainen kirkko
7/2012	10.2.2012	Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs
19/2011	2.12.2011	Itämeri, historia ja Turun yliopisto Keijo Virtanen, rehtori, Turun yliopisto
18/2011	25.11.2011	Merenkulun merkitys ja haasteet merellä Olof Widén, toimitusjohtaja, Suomen Varustamot ry
16/2011	11.11.2011	Nya regler för emission inom Östersjöområdet Christian Ramberg, toimitusjohtaja, Turun Satama
5/2011	2.9.2011	Tilannetietoisuutta yli rajojen Veli-Jukka Pennala, komentaja, kontra-amiraali, Merivoimat
1/2011	5.8.2011	Turun kaupunki ja EU:n Itämeristrategia Aleksi Randell, Turun kaupunginjohtaja, Centrum Balticum -säätiön pj.