
Päätäväisempää työtä Itämeren puolesta

Ville Itälä

Ei ole uutinen, että Itämeri on perin heikossa hapessa. Yhtä heikossa hapessa tuntuu olevan myös työ Itämeren puolesta. Yhteinen poliittinen tahto on kyllä olemassa, mutta toimenpiteet ovat olleet riittämättömiä. Nyt on saatu hyvä hallitusohjelma, joten odotellaan toimien toteutumista.

Esimerkiksi paremmin kohdistetut maatalouden ympäristötuet vähentäisivät maatalouden hajakuormitusta. Suomenlahdella taas tarvittaisiin paljon tiukempaa otetta Venäjältä tuleviin päästöihin.

Euroopan parlamentissa olen ollut tämän tästä yllättynyt siitä kuinka lepsusti Suomi Itämereen suhtautuu. Suomalaismeppien keskuudessa on kahden kauden ajan kyllä ollut näkemystä ja yhteistyötä Itämeren hyväksi. Näkyvin tulos tästä oli Itämeri-strategialle luotu budjettilinja ja sitten sille saatu rahoitus. Rahaa saatiin vaikka Suomen ja Ruotsin hallitukset eivät sitä olisi halunneet. Budjettikohdasta varoja on jälleen ammennettu muun muassa Suomen lähialueille Itämeren kuormitusta lievittäviin hankkeisiin.

Tässä katsannossa Suomikin voisi siirtää esimerkiksi pohjoismaisen yhteistyön painotusta Itämeren suuntaan ja pyrkiä luomaan EU:n sisälle vaikuttavampaa Itämeri-blokkia. Välimeren maat tämän ovat osanneet jo pitkään. Ymmärrän, jos ministeri väsyneenä turhautuu Pohjoismaiden neuvoston kokoukseen. Paljon vaikeampi on ymmärtää sitä miksi Pohjoismaiden neuvostolle ei aktiivisesti haeta uutta roolia muuttuneessa maailmassa. Skandinaavisen keskustelukerhon sijaan PN:n pitäisi olla Itämeren neuvosto, joka toimisi aktiivisesti Itämereen liittyvissä asioissa vaikuttaen muun muassa EU:n Itämeri-strategiaan.

Laajaa Itämeren valtioiden yhteistyötä tarvittaisiin nyt esimerkiksi Itämeren lohikantojen pelastamiseksi. Luonnonlohen heikko tilanne on jo pitkään ollut näkyvissä. Itämeren lohikannat ovat heikentyneet voimakkaasti laillisen ja laittoman liikakalastuksen vuoksi. Ja niin kuin tämäkään ei riittäisi, on lohien dioksiinipitoisuus vielä niin korkea, että se ylittää EU:n asettamat raja-arvot.

Suomi ja Ruotsi ovat kuitenkin saaneet tähän saakka poikkeusluvalla harjoittaa kaupallista pyyntiä. Nyt dioksiinipoikkeukselle haetaan jatkoa ja poikkeuksen hakijoiden joukkoon on liittynyt myös Liettua. Poikkeusten myöntämisen sijaan viisaampaa olisi kieltää lohien kaupallinen pyynti jokusen vuoden määräajaksi koko Itämeren merialueella. Tämä auttaisi myös saamaan kuriin Itämerellä lisääntyneen laittoman lohienkalastuksen. Pyyntikielto ei olisi taloudellisestikaan kohtuuton rasite, vaikka tulonmenetykset korvattaisiin jopa täysimääräisesti ammattikalastajille. Riista- ja kalatalouden tutkimuslaitos nimittäin kertoo, että vuoden 2010 aikana ammattikalastajien mereltä saaman lohisaaliin arvo oli alle miljoona euroa.

Kyse on ensi sijassa siitä kuinka tärkeäksi Itämeren lohikannan säilyttäminen nähdään. Samalla kyse toki on siitä halutaanko Itämeren hyväksi tehdä yhteistä työtä.

Sen sijaan, että työskentelisimme yhdessä Itämeren lohikantojen puolesta tai ravinnekuormituksen vähentämiseksi, kuluu tällä hetkellä poliittista energiaa meriliikenteen polttoaineen rikkipitoisuutta koskevan direktiivin säätämiseen. Sillä mikä on Itämerellä seilaavien laivojen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuus, ei ole juurikaan käytännön merkitystä meren hyvinvoinnille. Ei, vaikka jotkut mielellään antavat niin ymmärtää. Rikkipitoisuuden pienentämisen perustelu on ensisijaisesti kansanterveydellinen: siellä missä laivaliikenne on vilkasta, rikkipäästöt heikentävät ihmisten terveyttä ja lisäävät kuolleisuutta.

Toinen, vähemmän puhuttu seikka on se, että kun pienennetään rikkipäästöjä, niin samalla lisätään meren ja ilmaston lämpenemistä. Rikkidioksidhiukkaset heijastavat auringon lämpösäteilyä takaisin avaruuteen ja näin viilentävät merta. Rikkipäästöjen vähentäminen voimistaa näin ollen meren, ja sen myötä ilmaston, lämpenemistä. Jos ja kun päästöjä kuitenkin vähennetään, se olisi tehtävä kustannustehokkaasti. Jos laivojen polttoaineen rikkipitoisuus pudotetaan 0,1 prosenttiin vuoden 2015 alusta, niin kustannus Suomen elinkeinoelämälle olisi noin 1,2 miljardia euroa, toteaa Turun yliopistoon kuuluva merenkulun koulutus- ja tutkimuskeskuksen tekemä tutkimus.

Mikäli rikkipitoisuus pudotettaisiin 0,5 prosenttiin nykyisestä 3,5 prosentista, olisi kustannus reilusti alle sata miljoonaa euroa. Silti terveysvaikutukset olisivat käytännössä samat kuin 0,1 prosentin vaihtoehdossa. Ongelman taustalla on kansainvälisen merenkulkujärjestön, IMO:n vuonna 2008 tekemä päätös, jolla alennettiin laivojen polttoaineiden rikkipitoisuutta. Tiukempaa edunvalvontaa olisi tarvittu jo tuolloin.

Ville Itälä
Euroopan parlamentin jäsen (MEP)
Euroopan parlamentti

Haluatko PULLOPOSTIN sähköpostiisi?

Liity postituslistallemme:

www.centrumbalticum.org/kolumni



Centrum Balticum

Vanha Suurtori 7

20500 Turku

puh. 020 775 1341

www.centrumbalticum.org

centrumbalticum@centrumbalticum.org