

KANSALAISEN ITÄMERI





Itämeren valuma-alueen
14 valtiossa asuu lähes
90 miljoonaa ihmistä.

KANSALAISEN ITÄMERI



Kansalaisen Itämeri

© Ari Andersin/Vastavalo (aallot) © Raimo Rosholm/Vastavalo (pikkukuva)



eurooppatiedotus.fi
europainformationen

ulkoasiainministeriö • utrikesministeriet

Julkaisija: Ulkoasiainministeriön Eurooppatiedotus
Kustantaja: Edita Publishing Oy

© Kirjoittajat ja
ulkoasiainministeriön Eurooppatiedotus

Haastattelut s. 18, 50, 66, 68, 80, 90, 92, 94, 96, 98
Susanna Niinivaara

Toimitus: Outi Pitkänen/Edita Publishing Oy,
Päivi Toivanen/Eurooppatiedotus, UM
Graafinen suunnittelu ja taitto: Mika Launis
Kuvatoimitus: Elli Alarotu

ISBN 978-951-37-5801-1

PDF ISBN 978-951-724-867-9

Painopaikka: Edita Prima Oy
Helsinki 2010



© Inga H./Vastavalo

Ajankohtainen Itämeri

Kesä 2010 jäi suomalaisten mieliin ainutkertaisena. Nautimme lämmöstä, hymystä ja vedestä. Helteiden jatkuessa huolestamme sinilevästä tuhansien järviemme ja ainoan meremme rannoilla kuitenkin kasvoi.

Onneksemme emme kokeneet historiamme pahinta sinileväkesää – ja kohtalokkaalta öljyonnettomuudelta-kin Itämeri on vielä välttynyt kasvavasta meriliikenteestä huolimatta. Huoli asiasta kuitenkin kertoo, että tietoisuus vesiemme ja luontomme haavoittuvuudesta on meissä jo syvällä.

Helmikuussa 2010 Suomessa järjestettiin eri tahojen kansalaistoiminnan ja päättäjien yhteistyön voimannäytteenä Itämeri-huippukokous, Baltic Sea Action Summit. Sen tarkoitus oli vauhdittaa kaikkien rantavaltioiden ponnistuksia meren pelastamiseksi. Kokous onnistui hienosti. Siitä jäi elämään uusi toimintatapa, jossa Itämeren alueen yritykset, järjestöt, kaupungit, satamat ja tavalliset kansalaiset toimivat tiiviisti yhdessä valtioiden edustajien kanssa.

Myös EU:n Itämeri-strategiassa keskitytään käytännönläheiseen yhteistyöhön. Toimintasuunnitelman toteutuksesta vastaa runsaat 70 lippulaivahanketta. Hyväksi esimerkiksi kelpaa vaikkapa EfficienSea-hanke, jossa 17 toimijaa kuudesta eri maasta on kehittämässä Suomen johdolla alusliikenteen riskien automaattista tunnistamistyökalua.

Alueen jäsenvaltiot vastaavat hankkeiden yhteen sovittamisesta ja toteuttamisesta vapaaehtoisuuden pohjalta.

Onkin tärkeää, että kaikissa Itämeren maissa kansalaiset seuraavat tarkasti hallitustensa ja viranomaistensa toimia sekä osallistuvat ehdotuksillaan ja arkielämän valinnoillaan yhteisiin Itämeri-talkoisiin.

Vaikka merentutkimusalue Aranda on tuonut ikäviä viestejä meren hapettoman, kuolleen pohja-alueen laajentumisesta, olemme saaneet kuulla myös toivoa antavia uutisia. Itämeren typpikuormitus on vähentynyt, kun jätevedenpuhdistamoja on uudistettu pitkin Suomenlahden rannikkoa. Esimerkiksi Kotkan Mussalon jätevedenpuhdistamo saa talteen jo liki 90 prosenttia merta rehevöittävästä typestä ja Pietarin uudet jätevedenpuhdistamotkin yltävät 70 prosenttiin.

Kansalaisen Itämeri -kirja muistuttaa, että kaupan ja liikenteen väljänä yhdeksän valtiota yhdistävä Itämeri on paitsi ympäristökysymys myös talouselämää ja politiikkaa. Itämeren suojelu vaatii monitahoista yhteistyötä ja jokaisen kansalaisen sitoutumista.

Vastuu Itämerestä on meidän kaikkien.

Päivi Toivanen

Eurooppatiedotuksen julkaisutoimittaja



Sisällys

POLITIikka

Susanna Niinivaara:
Kalaämpäri, kaasuputki ja öljyturma 10

Totta vai tarua *Alexander Stubb* 18

Jari Luoto: Euroopan unioni ja Itämeri 20

YMPÄRISTÖ

Eeva-Liisa Poutanen:
Itämeren ekosysteemi uhattuna 34

Totta vai tarua *Kaisa Kononen* 50

Jouni Lind: Maatalous ja Itämeren tila 52

TURVALLISUUS

Hiski Haukkala: Itämeri ja Venäjä 58

Siviilipalvelusmiehiä koulutetaan
öljyntorjuntaan *Anni Sinnemäki* 66

Totta vai tarua *Anita Mäkinen* 68

TULEVAISUUS

Björn Grönholm ja Marko Joas:
Alueelliseen yhteistyöhön 72

Totta vai tarua *Johanna Leino* 80

KANSALAINEN

Susanna Niinivaara:
Meri kaipaa sitoutumista 84

Totta vai tarua *Carl Haglund* 90

Totta vai tarua *Liisa Rohweder* 92

Kalastaja herkuttelee paistetulla
kampelalla *Leif Johansson* 94

Totta vai tarua *Juha Nurminen* 96

Totta vai tarua *Ilkka Herlin* 98

Tankkeriturvahanke *Juha Nurminen* 100

Kjell Westö:
Korppoo, Katthammarsvik, Kolka –
Yhdeksän lyhyttä kappaletta
rakkaudesta mereen 101

English Summary 115

Kirjoittajat 121

Politiikka



© Heikki Saukkomaa/Lehtikuva

Kalaämpäri, kaasuputki ja öljyturma

SUSANNA NIINIVAARA



© Johannes Jansson/norden.org

Lapsuuden saaristokesien Itämeri 1970-luvulla oli arkinen kalaämpäri, joka täytettiin aamulla saaliilla.

Polku merenrantaan oli aamukasteen kostuttama. Pulleat kastemadot möyhivät pienen purkin mullassa. Mummo otti aikuisten pitkävapaisen ongen, jonka siiman päässä keikkui punavalkoinen koho. Lapsi istui soutuveneessä oma pikkukonki kädessä. Molemmilla ongilla sai pulleita, punaeväisiä ahvenia.

Kaikista pienimmät sintit heitettiin takaisin mereen kasvamaan, jos koukku ei ollut vahingoittanut kalaa. Kun ämpäriässä oli tarpeeksi ahvenia paistettavaksi päivän ateriaksi, mummo souti takaisin rantaan. Lokit istuivat odottamassa kalanperkuupaikalla omaa osaansa.

Huoletonta!

Nuoruuden Itämeri tuoksui vapaudelta. Suuret matkustaja-alukset veivät yli meren Eurooppaan, mihin Suomi jotenkin ei vaan kuulunut. Ajalla ennen Euroopan unionin jäsenyyttä Eurooppaa piti matkustaa katsomaan.

Ennen kuin halpalennot mullistivat matkustamisen, maailman valloitukset aloitettiin Euroopasta ja laivamatkalla Tukholmaan, tietysti pelkällä kansipai-kalla, omat eväät repussa rytyssä. Kun matkakassa oli tiukassa, piti laivalippukin säästää liftaamalla rekkakuskin kyytiin. Kuskilla oli oikeus yhteen ilmaiseen matkustajaan.

Yli yön laivamatka jätti lempeää tahtia jäähyväisiä Suomelle. Syrjäiselle, aina kaikesta kaukana merimatkan takana sijaitsevalle Suomelle. Tukholmassa oli nopea metro, suuri rautatieasema ja junalippuja Eurooppaan.

Huolettoman lapsuuden Itämeren ja vapaudelta tuoksuvan nuoruuden Itämeren jälkeen aikuisen Itämeri on väistämättä vähän ankea.

Itämerestä puhutaan enemmän kuin koskaan, ja aina se on jonkin sortin pulma: ympäristöongelma ja turvallisuus-haaste. Aikuisena lapsuuden kalaämpäriin ahveneen törmää Maailman luonnonsää-tiön WWF:n kampanjajulisteessa, jossa



Itämeren lokit ovat kaupunkilaistuneet. Helsingin kauppatorilla jäätelönsyöjä saa pitää varansa, sillä uljaista merilinnuista on tullut kaikkiruokaisia.

© Outi Pyhäranta/HS/Lehtikuva

suojanaamariin puettu kalaparka uiskentelee likaisen rehevöityneessä meressä.

Aikuisten Itämeri on myös kiistaa: riitelyä saastuttajista, kalastuksesta, kaasuputkesta.

Lokeistakin näyttää tulleen riesa. Kun lapsuuden Itämeren lokit olivat uljaita merilintuja, kovaäänisiä lentotaitureita, aikuisuuden lokeista ainakin kaupunkilaiselle taitaa tätä nykyä ensimmäisenä tulla mieleen jäätelövaras ja vohvelirosvo.

Varo lorkkia -laput näyttävät jo yhtä tavanomaisilta kaupunkikäskyiltä kuin Pysäköinti kielletty -kyltit.

Itämerellä ja sen rannoilla on jo kauppalaivoja konttien kuljetukseen ja purjeveneitä huviajeluun, sota-aluksia ja tutkimusaluksia, kesämökkejä ja tuotantolaitoksia, kalastajia ja hylkeitä, uimaran-

toja ja kauppasatamia, öljykuljetusaluksia ja mummoja lastenlasten kanssa ongella soutuveneessä.

Jotenkin kaikkien on mahdolltava samaan mereen ja löydettävä pelisäännöt yhteiseloon. Siihen tarvitaan kompromisseja – ja siksi yhdeksän valtiota yhdistävä Itämeri on myös politiikkaa.

Euroopan unioni julkisti kesäkuussa 2009 ensimmäisen Itämeren alueen strategiansa ja toimintasuunnitelmansa. Ei kuitenkaan kannata virheellisesti ajatella, että Itämeri olisi EU:n sisämeri. Vahva toimija Itämerellä on myös Venäjä, ja siksi Itämeri-strategian tavoitteena on saada myös Venäjä entistä paremmin mukaan Itämeri-yhteistyöhön. Suomen aikaansaama pohjoinen ulottuvuus on jo kasvanut näppäräksi EU:n ja Venäjän suhteiden työkaluksi, joka antaa mahdollisuuden Itämeri-yhteistyölle.

Suomen Itämeri-instituutin projektipäällikkö Johanna Leino näkee EU:n Itämeri-strategian merkityksen juuri siinä, että se avaa Itämeren alueelle uusia,

laajemman eurooppalaisen alueellisen yhteistyön mahdollisuuksia myös talouden kehittämiseksi.

Presidentti Tarja Halonen on toistuvasti keskustellut Itämerestä Venäjän presidenttien kanssa, Matti Vanhasen kakkoshallitus nimesi Itämeren alueen yhteistyön parantamisen yhdeksi tärkeimmistä tavoitteistaan ja ulkoministeri Alexander Stubb on kutsunut Itämerta yhdeksi lempiteemoistaan.

Ainakaan julkilausuttua tahtoa ja yhteisesti muodostettuja työkaluja Itämeren ongelmien ratkomiseen ei siis näytä puuttuvan. Mutta riittääkö tekoja?

Siihen kysymykseen tässä kirjassa vastaavat useat Itämeren kannalta tärkeät toimijat haastatteluissa.

Liikenteen ja kaupan meri

Itämeri on vahvasti taloutta ja ennen kaikkea liikennettä. Tämän todentavat luvut: Suomen ulkomaankaupan rahdista ylivoimaisesti suurin osa eli 85 prosenttia kulkee meritse. Ahtajien lakkoilu satamassa on siis teollisuuden avainhenkilöiden lakkoilua.

Joka hetki Itämerellä seilaa parituhatta alusta, ja määrän on arvioitu kasvavan 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Edes vuoden 2008 kansainvälisestä finanssikriisistä johtunut taloustaantumaa ei juurikaan vähentänyt ruuhkaa Itämerellä, vaan lähinnä leikkasi kasvua.

Erityisesti viime vuosina ovat lisääntyneet öljy- ja kemikaalikuljetukset sekä matkustajaliikenne. Vuonna 2008 Suomenlahdella kuljetettiin reilut 140 miljoonaa tonnia öljyä, mikä on yli seitsemän kertaa enemmän kuin vuonna 1975. Tämä on seurausta lähinnä Venäjän päätöksestä keskittää öljykuljetukset vientisatamiinsa ja uusien satamien perustamisesta.

Suomen kolme suurinta kauppakumppania ovat Itämeren maita: Venäjä, Saksa ja Ruotsi. Pietarin ja Leningradin alueet sen kun kasvattavat merkitystään. Suomi on jo tärkeä kauttakulkumaa Venäjälle,

sillä itänaapurimme ulkomaankaupasta 30 prosenttia kulkee Itämerta pitkin Suomen satamiin ja sieltä edelleen Venäjälle.

Itämeri onkin kokoaan suurempi meri taloudella ja liikenteellä mitattuna. Itämerellä kulkee noin 15 prosenttia koko maailman rahtiliikenteestä. Itämeren yhdeksän rantavaltion bruttokansantuote oli vuonna 2008 yli 12 prosenttia koko maailman bkt:stä.

Yhä suurempi osa kaupasta on energiaa. Ja energianlähteitä poliittisempaa kauppatavaraa ei ole olemassakaan.

Poliittinen kaasuputki

Yksinkertaistettuna kyse on teräksestä valmistetusta putkesta. Kun tämä nimenomainen putki vie maakaasua Venäjältä Saksaan Itämeren pohjalla, näennäisesti viaton teräskappale muuttuu kansainväliseksi politiikaksi.

Nord Stream -yhtiön kaasuputkeen, täsmällisesti ottaen kahteen rinnakkain kulkevaan putkeen, on Suomessa tiivistynyt keskustelu valta-, energia-, ympäristö- ja turvallisuuspolitiikasta Itämerellä. Sekä tietysti Suomen suhteesta Venäjään.

Vaikka putkikeskustelu on ollut vilkkaainta 2000-luvun jälkipuoliskolla, ajatus meren pohjassa kulkeva putkesta nousi jo 1990-luvun alussa. Suomalainen Neste selvitti venäläisten kanssa putken rakentamista ensin maata pitkin Hankoniemeen ja sieltä edelleen merenpohjaa pitkin Saksan Greifswaldiin. Fortum, entinen Neste, vetäytyi hankkeesta keväällä 2005 ja myi osuutensa Venäjän Gazpromille.

Syksyllä 2005 Gazprom ja saksalaiset E.ON Ruhrgas ja BASF SE/Wintershall allekirjoittivat sopimuksen hankkeen toteuttamisesta ja perustivat yhteisyrityksen Nord Streamin. Myöhemmin siihen liittyi vielä hollantilainen Gasunie.

Putken lähtöpää Venäjällä on Viipurin liepeillä ja se päättyy Saksan Greifswaldiin.

Saksan liittokansleri Gerhard Schröder teki töitä putken puolesta jo liittokanslerina ja jatkoi sen jälkeen Nord Streamin



Itämeren kiisteltyä kaasuputkea pitkin kuljetetaan maakaasua Venäjältä Saksaan. Putket odottamassa asentamista Hangossa keväällä 2010.

© Nord Stream

hallintoneuvoston johdossa. Tämä herätti arvostelua varsinkin Saksassa siitä, että Schröder käytti väärin entisen asemansa tuomia etuja liike-elämän eduksi.

Suomi sai oman kritiikin kohteen kesällä 2008, kun selvisi, että entinen pääministeri ja eduskunnan puhemies Paavo Lipponen oli ryhtynyt neuvonantajaksi Nord Streamille.

Putkikeskustelu leimahti poliittiseksi kiistelyksi siksi, että putken lähtöpää oli Venäjä. Venäjä on energian suurvalta. Venäjän ja Ukrainan väliset kiistat kaasun hinnasta ja maksamattomista laskuista olivat jo talven 2005 ja 2006 paukkupakkasilla äityneet siihen pisteeseen, että Venäjä käänsi kaasuhanat kiinni eikä kaasu enää matkannut Ukrainan läpi Euroopan unionin maille. Euroopassa paleltiin.

Meren pohjassa suoraan Venäjältä Saksaan kulkeva kaasuputki vähentäisi tämän tyyppisten riitojen vaikutusta kaasun kulkuun ja näin EU parantaisi energiansaatavuuttaan Venäjältä, kuului putken puoltajien kommentti.

Venäjä on epäluotettava energiakumppani ja EU:n riippuvuutta Venäjän kaasusta on yksinkertaisesti vähennettävä ja siksi putkea ei tarvita, kuului puolestaan yksi vastustajien kommentteista.

Puola ja Viro olivat putken kiivaimmat vastustajat. Puola halusi maanpäällistä putkea, joka olisi kulkenut Puolan kautta ja mahdollistanut Puolalle kauttakulmaksut. Viro koki Nord Stream -yhtiön kävelleen niin röyhkeästi maansa yli suunnitelmissaan, ettei se lopulta antanut Nord Streamille lupaa edes tutkia mahdollista reittiä Viron talousalueella.

Viron ja Puolan mukaan nyt oli meillä historian epämiellyttävän tuttu Saksan ja Venäjän liitto, josta pienemmät naapurit saisivat kärsiä. Se oli nähty jo toisessa maailmansodassa.



Venäjä otti toistuvasti Itämeren ja siinä samalla Nord Streamin esille, kun valtioiden pääministerit tai presidentit tapasivat.

Pääministeri Matti Vanhanen toisti ja jankutti, että putken luvasta päättäminen on kerta kaikkiaan vain ympäristökysymys. Jos viranomaiset katsovat hankkeen täyttävän ympäristövaatimukset, Suomen puolesta putken saa rakentaa.

Venäläiset virkaveljet kuuntelivat ja toistivat, että rakentamaan pitäisi päästä, mutta tokihan Venäjä kunnioittaa Suomen päätöstä – oli se mikä tahansa.

Marraskuussa 2008 Putin tarjosi Vanhaselle sovinnon kättä Moskovassa puutullikiistassa ja lupasi Venäjän lykkäävän puutullien korotuksia talouskriisin talvena 2009. Vanhanen oli tyytyväinen. Putin jäi mitä todennäköisimmin odottamaan vastapalvelusta. Näppärä kädenojennus olisi ollut Nord Streamin kaasuputkiluvan myöntämisen nopeuttaminen. Putinin mielestä Vanhasella olisi ollut siihen loistava tilaisuus Helsingissä kesäkuussa 2009,

Viron aluevesillä maaliskuussa 2006 sattuneen öljyonnettomuuden pelastustöihin osallistui myös Halli, yksi Suomen 15:stä öljyntorjunta-aluksesta.

© Hannes Heikura/HS/Lehtikuva

kun Venäjän pääministeri vieraili Suomessa. Mutta ei.

Itämeren putkikeskustelu toi kiinnostavalla tavalla esille myös Suomen ja Venäjän suhteet – ja näkemykset Suomen ja Venäjän suhteista.

Putkea vastustaneet pitivät Suomen päättäjiä pelkureina, jotka toisin kuin virolaiset ja puolalaiset eivät uskaltaneet sanoa Venäjälle vastaan putkiasiassa. Väliin tuntui huomaamatta jääneen se, että kaasuputki ei ollut vain venäläinen hanke vaan venäläis-saksalais-hollantilainen hanke.

Suomessa viestimissä nostettiin keskusteluun se, miksi Suomessa päättäjät puhuvat vain ympäristöhankkeesta, kun olisi pitänyt puhua myös turvallisuuspo-

liittisestä hankkeesta.

Osa suomalaisista oli putkiluvan myöntämisen kannalla, osa ei.

MTV3:n ja *Satakunnan Kansan* heinäkuussa 2009 teettämä mielipidekysely paljasti, että lähes yhtä moni suomalainen kannatti ja vastusti Suomenlahden pohjalla kulkevan Nord Stream -maakaasuputken rakentamista. Vastaajista 46 prosenttia vastusti ja 40 prosenttia puolsi luvan myöntämistä. 45 prosenttia arvioi, että putken rakentamisesta aiheutuu melko suuri uhka ajatellen ympäristön tilaa, kalastusta ja meriliikennettä.

Putki sai eniten tukea Sdp:n ja perussuomalaisten kannattajilta, joista yli puolet kannatti hanketta. Eniten putkea vastustivat vihreiden kannattajat.

Suhtautumisessa kaasuputkeen oli selvä ero naisten ja miesten välillä: kun miehistä valtaosa eli 62 prosenttia piti putken rakentamista mielekkäänä, naisista vain alle kolmannes halusi putken Itämeren pohjaan.

Lopulta lupa myönnettiin kaikissa niissä maissa, joiden talousvesien pohjassa putki kulkee, eli Ruotsissa, Suomessa, Tanskassa, Saksassa ja Venäjällä. Suomesa hankkeen tarvitseman viimeisimmän luvan myönsi Etelä-Suomen aluehallinto-viranomainen helmikuussa 2010.

Turvallisuuspolitiikan pelikenttä

Epäilijöiden mukaan putki lisäisi Venäjän armeijan läsnäoloa Itämerellä. *Helsingin Sanomissa* julkaistiin artikkeleita yhä useammista venäläisaluksista Itämerellä, mutta todettiin toisaalta, ettei se välttämättä liittynyt kaasuputkeen.

Vaikka kaasuputken ohittaisi turvallisuuspolitiikkaan vaikuttavana hankkeena, Itämeri on myös turvallisuuspolitiikan pelikenttä.

Itämeren rantavaltioista yksi on entisestä suurvalta-asemastaan kiinni pitävä Venäjä, kuusi on sotilasliitto Naton jäseniä ja kaksi puolustusliittoon kuulumattomia Euroopan unionin jäseniä eli Suomi ja Ruotsi.

Kun Neuvostoliitto hajosi ja entiset neuvostotasavallat Viro, Latvia ja Liettua itsenäistyivät ja liittyivät Natoon, Venäjä jäi sumppuun Itämeren pohjukkaan.

Jos vielä Suomi ja Ruotsi liittyvät Natoon, Itämerestä tulee lähes Naton sisämeri. Siinä olisi yksi syy Natolle toivoa Suomen ja Ruotsin jäsenyyttä. Ja käänteisesti siinä on yksi syy Venäjälle suhtautua epäilevästi Naton laajenemiseen.

Suomen puolustusministeri Jyri Häkämies sanoi syyskuussa 2009, ettei putki muuta Itämeren turvallisuuspoliittisia oloja vaan sillä on ympäristö- ja talousvaikutuksia. Europarlamentaarikko Liisa Jaakonsaari vaati, että hallitus olisi tehnyt putkesta turvallisuuspoliittisen selvityksen, mutta sitä ei kuitenkaan tehty.

Öljyturman riski kasvaa

Itämeren suurin uhka ei sittenkään liity sota-aluksiin tai eri sotilasliittoumiin kuuluvien maiden mahdollisiin kiistoihin. Itämeren suurin uhka yhä useamman asiantuntijan mielestä on mahdollinen öljyonnettomuus. Riski kasvaa liikenteen kasvaessa.

Itämeri on matala, murtovetinen ja kylmä. Matalassa meressä vettä on vähän – toisaalta Itämeren valuma-alue on laaja eli ravinteita huuhtoutuu pieneen mereen suurelta alueelta.

Kaikki tämä tekee Itämerestä erityisen haavoittuvan. Vaikka Itämeren meriliikennettä valvotaan, vakavan alusonnnettomuuden uhka on todellinen. Itämeren talviset jääolosuhteet ja kapeat salmet lisäävät onnettomuuden riskiä.

Mikään meri ei kestä öljyonnettomuuksia, mutta Itämerellä se olisi erityisen kohtalokas. Itämeri on jo nyt kroonisesti sairas, usein maailman sairaimmaksi mereksi nimetty.

Monien mielestä öljyonnettomuus tapahtuu. On vain ajankysymys, koska. Suomessa öljyntorjuntaa koordinoi Suomen ympäristökeskus. Se pitää realistisena uhkakuvana sitä, että öljykuljetusaluksen



repeytyessä mereen Suomenlahdella pääsee 30 000 tonnia öljyä. Sen torjumiseen Suomen öljyntorjunta-alukset eivät riitä.

Paras vaihtoehto öljyntorjunnassa on saada öljy pumpattua repeytyneestä öljykuljetusaluksesta toiseen ennen kuin se pääsee mereen. Toiseksi paras onni onnettomuudessa on se, että öljy saadaan kerättyä talteen merestä. Ympäristön kannalta huonoin ja myös puhdistamisen kannalta kallein vaihtoehto on se, että öljy päätyy rantaan saakka. Pelastukselle haastavin suuronnettomuus olisi matkustajaluksen ja säiliöaluksen yhteentörmäys, jolloin pitäisi samaan aikaan pelastaa ihmishenkiä ja torjua mittavia ympäristövahinkoja.

Venäjän pääministeri Vladimir Putin käänsi Nord Stream -kaasuputkea Itämeren pelastukseksi juuri tästä ympäristönäkökulmasta tavatessaan pääministeri Matti Vanhasen Lappeenrannassa toukokuussa 2010. Putin muistutti, ettei kaasuputkessa kulje öljyä. Putinin logiikan mukaan ympäristö on sitä kiitollisempi, mitä enemmän öljyn kulutuksesta siirrytään maakaasun käyttöön. Meren pohjalla kulkevan kaasuputken hyväksi voidaan sanoa myös tämä: jos putkea ei olisi rakennettu meren

pohjaan, maakaasu olisi saatettu nesteyttää ja kuljettaa kaasualuksilla. Tämä olisi lisännyt Itämeren liikennettä entisestään – ja samalla onnettomuusriskiä.

Ja samassa tilaisuudessa pääministerit todistivat uuden jäänmurtajaöljyntorjunta-aluksen hankintasopimuksen allekirjoittamista.

Tärkeysjärjestys

Vaikka katastrofiluokan öljyonnettomuutta Itämerellä ei onneksi ole jouduttu todistamaan, pienempiä öljyvuotoja Suomen ympäristökeskuksen mukaan tapahtuu yli sata vuodessa. Osa niistä on tahallisia.

Eikä suuri öljyonnettomuuskaan ole ollut kaukana. Helmikuussa 2007 kreikkalainen Propontis-säiliöalus ajoi karille Suursaaren länsipuolella Venäjän aluevesillä. Se oli Neste Shippingin rahtaama alus, jonka lastiksi oli Primorskin satamassa pumpattu 110 000 tonnia raakaöljyä. Propontiksen määränpää oli Britannia.

Öljyvuoto oli kovin lähellä. Kaksoisrunkoisen aluksen ulommainen osa vahingoittui, keulaan tuli repeytymiä ja



Itämerellä kulkee 15 prosenttia maailman rahtiliikenteestä. Uudet autot odottavat kuljetusta Venäjälle virolaisessa Sillamäen satamassa.

© Ints Kalnins/Reuters/
Lehtikuva

oikealle sivulle kaksi 20–40 sentin painauma. Aluksen kaksoispohja esti suuronnettomuuden, mutta Propontiksella oli myös onnea onnettomuudessa. Vähän suurempi kari tai hiukan kovempi vauhti, ja suuronnettomuus olisi ollut totta. Onnettomuus johtui navigointivirheestä: kapteeni ei valinnut aluksen koon vaatimaa syvää reittiä vaan kulki matalammilla vesillä Suursaaren ohitettuaan. Alus seilasi Venäjän vesillä, eikä Venäjän valvonta ilmoittanut aluksen olevan väärällä reitillä.

Vaikka mahdollisen öljyturman nostaminen Itämeren pahimmaksi uhkaksi on houkuttelevaa, riskien paneminen tärkeysjärjestykseen on väistämättä vaikeaa.

Kuten Baltic Sea Action Groupin perustaja Ilkka Herlin huomauttaa: ”Voiko verrata levän rehevöittämää merta, öljyonnettomuuden saastuttamaa merta tai vaarallisten kemikaalien täyttämää merta?”

Ongelmat eivät ole yhteismitallisia, ja Itämeren tervehdyttämiseksi täytyy työskennellä kaikkien ongelmien ratkaisemiseksi.



"Nord Stream -kaasuputkella parannetaan Euroopan energiahuoltoa", sanoo Alexander Stubb.

© Johannes Tervo

Totta vai tarua?

"EU:n ja Naton laajentuminen on lisännyt vakautta Itämeren alueella."

ALEXANDER STUBB
ulkoministeri

Suomalaiset ovat huolissaan Itämeren kohtalosta, ja siksi Itämeri pitää nostaa Suomen ulkopolitiikassa ja EU-politiikassa entistä tärkeämmäksi aiheeksi.

Totta!

– Itämeren tila on niin huolestuttava, että meren suojelussa on ihan syystä laitettu uusi vaihde päälle yhdessä kaikkien alueen valtioiden kanssa. Alueen maat ovat sitoutuneet päästöjen vähentämiseen



niin, että meren hyvä ekologinen tila saavutettaisiin vuoteen 2021 mennessä. Euroopan unionissa on hyväksytty ohjelma Itämeren alueen yhteistyölle ja ympäristötavoitteet ovat sen toteuttamisessa keskeisellä sijalla. Suomi tukee monin tavoin myös yksittäisiä hankkeita, joilla vähennetään mereen päätyvien ravinteiden määrää tai parannetaan meriliikenteen turvallisuutta. Suomi kutsui myös talvella 2010 koolle kautta aikojen ensimmäisen yksityisen ja julkisen sektorin voimat Itämeren alueella yhdistäneen huippukokouksen käynnistämään uusia konkreettisia toimia meren suojelemiseksi.

Euroopan unionin ja sotilasliitto Naton laajentuminen Itämeren rantavaltioihin on tuonut Itämeren alueelle vakautta.

Totta!

– Niin Euroopan unionin kuin Naton laajentuminen on lisännyt vakautta Itämeren alueella. Tämän ansiosta alueella on juuri sellainen yhteistyön ja yhteisten sitoumusten verkosto, jota tarvitaan rajat ylittävien ongelmien hoitamisessa. Myönteinen kehitys näkyy niin ihmisten liikkumisen helppoutena kuin kaupan ja muun taloudellisen toimeliaisuuden kasvuna.

– Olennaista on sekin, että tämä verkostoituminen ulottuu myös Venäjälle, josta on tullut yhteistyökumppani yhä useammalla alalla, mukaan lukien Itämeren suojeleminen. Kansainvälisellä yhteistyöllä käynnistettiin muun muassa. Suomenlahden tilan kannalta tärkeä Pietarin yhdyskuntajätevesien puhdistaminen.

EU ei ota tosissaan öljyturman mahdollisuutta, sillä öljykuljetukset Itämerellä kasvavat nopeammin kuin meriliikenteen turvallisuus ja varautuminen öljyonnettomuuden torjumiseen.

Tarua!

– Alusliikenne Itämerellä on taas voimakkaassa kasvussa ja Suomenlahdella kulkee vuosi vuodelta enemmän öljyä. Rannikkovaltioilla on pääasiallinen vastuu

öljyonnettomuuksiin varautumisesta, ja sekä Suomi, Viro että Venäjä ovat lisäämässä öljyntorjuntalaivojensa määrää. Heinäkuusta 2010 alkaen myös Euroopan meriturvallisuusvirasto pitää yhtä suurta öljyntorjuntaan sopivaa laivaa valmiudessa Suomessa.

– Parasta ennaltaehkäisevää työtä on alusliikenteen turvallisuuden parantaminen. Suomi, Venäjä ja Viro ovat jo vuosia ylläpitäneet alusten ilmoittautumisjärjestelmää, joka on merkittävästi vähentänyt onnettomuusriskiä. Euroopan unioni osarahoittaa parhaillaan pohjoisten merialueiden valvontajärjestelmän kehittämistä yhdessä 10 maan viranomaisten kanssa.

Itämereen laskettava Nord Stream -kaasuputki uhkaa Euroopan unionin turvallisuutta.

Tarua!

– Nord Stream -kaasuputken suunnittelussa olisi toki voinut olla parempaakin vuoropuhelua alueen valtioiden välillä, mutta putken mereen laskemisen ympäristövaikutusten selvittäminen tehtiin huolella kaikkien osallisten kesken. Venäjä myös noudatti ympäristövaikutusten selvityksessä Espoon sopimusta, vaikka ei olekaan sitä ratifioinut, ja tehdyt vaikutusarviot ovat olleet laajasti saatavilla. Kaasuputkella parannetaan Euroopan energiahuoltoa, jossa maakaasun tuonti Venäjältä on välttämätön osa. Tähän tarpeeseen putki sopii paremmin kuin vaikkapa nestekaasulaivojen tuominen Itämerelle.

Euroopan unioni ja Itämeri

JARI LUOTO



© Petri Krook/UM

Itämeri on vaikuttanut Suomen kehitykseen vuosisatojen ajan. Meri on toiminut väylänä ihmisille, tavaroille, ideoille ja kulttuurivaikutteille. Vilkkaampia kulku- ja kauppasuuntia katsoen Suomi onkin lähes saari. Jos nykyaika on tehnyt kulkemisen meren ylitse arkipäiväiseksi, on Itämerestä monilla muilla tavoin kasvanut aikaisempaa merkityksellisempi suomalaisille.

Yhä merkittävämmäksi energian- kuljetus- ja kauppamerenkulun väyläksi kehittyneen Itämeren alueen strateginen merkitys on kasvanut. Meren ylittää vuosittain Itämeren alueella jo 90 miljoonaa laivamatkustajaa. Virkistykseen lähtenä Itämerta arvostetaan sen luontoarvojen tähden – ja huoli merellisen ympäristön tilasta kasvaa. Meren suojelusta on tullut keskeinen tema alueen hallitusten välisissä keskusteluissa.

Alueen valtioiden, mutta myös muiden toimijoiden ja tavallisten kansalaisten välisten yhteyksien lähes ilmiömäinen lisääntyminen on siivittänyt Itämeri-politiikkaa. Itämeren alueen kehitystä ovat leimanneet kahdenkymmenen viime vuoden ajan voittopuolisesti myönteiset tekijät. Alueen valtioista lähes kaikki ovat eläneet vauhdikkaan kasvun aikaa, joka katkesi vasta maailmanlaajuisen, rahoitusmarkkinoilta virinneeseen talouskriisiin. Keskinäinen taloudellinen ja poliittinen kanssakäyminen ja työvoiman liikkuminen ovat lisääntyneet tavalla, joka vielä 1990-luvulle tultaessa vaikutti kovin etäiseltä mahdollisuudelta. Itämeren alue onkin ehkä yksi eniten kylmän sodan päättymisestä hyötäneistä alueista.

Tämä kehitys ei ole tapahtunut kuin itsestään, vaan taustalla ovat paitsi Neuvostoliiton ja sen etupiirin hajoamiseen johtaneet poliittiset päätökset, myös tahto liittää alueen maat mahdollisimman pitkälti samoihin (läntisiin) yhteisöihin: Euroopan unioniin ja Natoon. Kiitos tästä kuuluu yhtäältä niille kansalaisliikkeille ja poliittisille johtajille, jotka ajoivat vanhan järjestelmän kumoon ja tavoittelivat itse-

näisyyttä ja toisaalta niille, jotka ymmärsivät Eurooppaa halkoneiden rajalinjojen umpeutuvan ja vakauden lisääntyvän Euroopan yhdentymisen avulla.

Suomi keskisuurena ja vientivoittoisena kansantaloutena ja valtiona on erityisesti hyötynyt paitsi taloudellisesti myös turvallisuuspoliittisesti Itämeren alueen myönteisestä talouskehityksestä, sillä merkittävimmät kauppakumppanimme – Saksa, Venäjä ja Ruotsi – kuuluvat Itämeren piiriin. Vuonna 2008 Suomen viennistä 40 prosenttia ja tuonnista 45 prosenttia muodostui kaupasta Itämeren alueen maiden kanssa. Valtaosa (70 %) Suomeen suuntautuneista suorista investoinneista on peräisin alueelta. Vastaavasti myös merkittävä osa Suomen ulkomaille suuntautuneista investoinneista (40 %) on suunnattu Itämeren alueelle.

Itämeren turvallisuuspoliittinen tilanne on vakaa. Euroopan unionin ja Naton laajentuminen on kytkenyt Itämeren alueen valtioita yhä laajempaan ja tiiviimpään kansainväliseen yhteistyöverkostoon. Yhteisen markkina-alueen laajentuminen kattamaan lähes koko Itämeren alue ja yhteisten instituutioiden kautta rakentuva yhteinen politiikka ovat auttaneet irtautumaan paljosta vanhasta painolastista. Euroopan unionin ja Venäjän yhteistyö on laajentunut voimakkaasti, ja näiden suhteiden kehittymisestä riippuukin paljon, sillä alueella vallitsevat jännitteet liittyvät enimmäkseen Venäjän ja sen Itämeren alueen naapurivaltioiden välisiin kitkatekijöihin.

Alueen keskeiset uhkatekijät eivät liity sotilaalliseen turvallisuuteen vaan ennen kaikkea ympäristön tilaan. Itämeri on yksi maailman saastuneimpia merialueita. Lähes suljettua sisävesiallasta muistuttava, matala ja talvisin laajalti jääpeitteinen Itämeri ei kestä valuma-alueella asuvien noin 90 miljoonan ihmisen aiheuttamaa kuormitusta. Yhdyskuntien, maatalouden ja energian käytön tuomasta rasitteesta saa havainnollisen kuvan, kun vertaa Itämeren keskisyvyyttä (noin 55 metriä) ja

veden määrää Välimereen (keskisyvyys 1 500 metriä): jotta Välimeren räsitus nousisi Itämeren tasolle, sen rannalla pitäisi asua 12 miljardia ihmistä.

Pahin ongelma on meren rehevöityminen, mutta mereen ja sen eliöstöön vaikuttavat myös vaarallisten aineiden kertymät. Silakan syöntirajoitukset näyttävät jatkuvan pitkälle tulevaisuuteen, sillä dioksiinin kertymät ylittävät edelleen riskirajan. Luonnon monimuotoisuutta Itämerellä uhkaa joidenkin lajien katoaminen – ja mahdollisesti myös vieraspelejäisten eliöiden levittäytyminen Itämerelle lähinnä laivojen mukana.

Itämeren osuus maailman merikuljetuksista on noin 15 prosenttia. Merenkulkua ovat vilkastuttaneet kauppa- ja henkilöliikenteen kasvu alueen vaurastumisen myötä sekä Venäjän energian vientiin liittyvät strategiset valinnat. Venäjän tavoitteena on hoitaa öljykuljetukset ja kaasunsiirto suoraan omalta maaperältään ostajille ja vähentää Baltian satamien ja kauttakulkumaiden kaasuputkien käyttöä.

Itämeren vesillä liikkuu nykyisin noin 2 000 laivaa vuorokaudessa ja määrän on arvioitu kasvavan jopa 50–60 prosenttia vuosina 2003–2030. Alusliikenteen lisääntyessä myös onnettomuusriski kasvaa, vaikka meriturvallisuus onkin kehittynyt. Itämeren kannalta suurin uhka on vakaavan öljypäästöön johtava onnettomuus. Alusliikenteen turvallisuuteen, alusten navigointiin ja sen valvontaan liittyvä kansainvälinen yhteistyö onkin yksi selvä painopiste Itämeren alueella.

Suojelupyrkimysten pitkä historia

Itämeren alueen valtiot eivät ole olleet toimetomia merellisen ympäristön tilaan kohdistuvien uhkien edessä. Itämeren suojelukomission, niin kutsutun Helsinki-komission (Helcom) perustaminen 1970-luvun alussa yhdisti parhaan saatavissa olevan tutkimustiedon ja poliittisen päätöksenteon. Alueen valtiot ovat

varsinkin 1980-luvulta lähtien hyväksyneet lukuisia suosituksia meriympäristön tilan parantamiseksi. Helcomin vahvuuksiin kuuluvat meren tilaa koskevan tieteellisen tiedon pohjalta laaditut konkreettiset suositukset ja se, että kaikki rannikkovaltiot osallistuvat komission toimintaan. Heikkous taas on se, että vapaaehtoisista sitoumuksista on pitkä matka sitovaan lainsäädäntöön ja tehokkaiden suojelutoimien rahoittamiseen kansallisesti.

Itämeren toipumisen hitaus ja ehkä myös entistä laajemmalle levinnyt tietoisuus meren kehnosta tilasta on johdattelut hallituksia entistä voimakkaampiin toimiin Helcomissa. Itämeren rantavaltioiden ympäristöministereiden marraskuussa 2007 Varsovassa hyväksymässä Itämeren toimintaohjelmassa (Baltic Sea Action Plan, BSAP) asetettiin ensimmäistä kertaa rajat mereen päästettävän fosforin ja typen määrälle. Kullekin valtiolle asetettiin kuormituksen vähentämisen tavoitteet. Pyrkimyksenä on saada meren hyvä ekologinen tila palautettua vuoteen 2021 mennessä.

Helcom-maiden ympäristöministerit arvioivat kansallisten toimintasuunnitelmien perusteella yhteisen toimintaohjelman menestystä Moskovassa toukokuussa 2010 pidetyssä kokouksessa, joka samalla päätti Venäjän puheenjohtajakauden Helcomissa. Itämeren tilan todettiin pikku hiljaa kohentuvan, mutta hallitusten toimet ja myönteinen kehitys ovat siinä määrin hitaita, että vuoden 2021 rajapyykki on todennäköisesti liian lähellä. Myös Suomen ympäristöviranomaiset ovat arvioineet omien rannikkovesiemme täyttävän hyvän ekologisen tilan määritelmän vasta useita vuosia myöhemmin. Erityisesti maatalouden ja haja-asutuksen päästöjä olisi vähennettävä ripeämmin, jotta tavoiteaikataulussa olisi mahdollista pysyä.

Itämeren suojelun haasteisiin kuuluu sekin, että suojelun kustannusten (esimerkiksi päästövähennysten aikaansaaminen puhdistamoilla ja maatalouden tuotantotapoja muuttamalla) ja hyötyjen (puhtaan

meren merkitys ja käyttöarvo) arvioidaan jakautuvan siinä määrin epätasaisesti alueen valtioiden kesken, ettei vapaaehtoisten toimien tie tuota toivottuja tuloksia. Jatkuvasti keskustellaan myös meren sisäisestä kuormituksesta, joka säätelee Itämeren rehevöitymistä ja kiihdyttää sinilevälauttojen syntymistä. Mereen kertyneiden ravinteiden ylläpitämä suuri sisäinen kuormitus asettaa entistä enemmän painetta ulkoisen kuormituksen vähentämiselle.

Euroopan unionin ohjelma

Itämeren alueella toimii kymmenittäin järjestöjä, joiden tehtävänä on edistää alueellista yhteistyötä. Monet järjestöt ovat syntyneet kylmän sodan jälkeen ja hyödyntäneet tuolloin avautuneita uusia yhteistyön mahdollisuuksia valtioiden ja muiden toimijoiden kesken. Järjestöistä vain harvat ovat valtiollisia – suurin osa niistä liittyy yhteen aluetason toimijoita, kaupunkeja, etujärjestöjä, yliopistoja ja kansalaisliikkeitä kaikkialta Itämeren alueelta. Järjestöjen verkosto on toimiva ja monet niistä kykenevät omalla erityisallallaan saamaan aikaan alueen tulevaisuuden kannalta merkityksellistä yhteistyötä. Uhkana on kuitenkin yhteistyön hajautuminen ja lokeroituminen ja kokonaiskuvan kadottaminen alueen mahdollisuuksista ja yhteisistä haasteista.

Euroopan unionin kokonaisvaltainen Itämeren alueen strategia pyrkii vastaamaan juuri näihin haasteisiin. Itämeren alueen strategia hyväksyttiin lokakuussa 2009, mutta hanketta oli viritelty jo vuosia aiemmin.

Euroopan komissio oli esittänyt Itämeri-strategiaa koskevan tiedonannon ensimmäisen kerran jo vuonna 1996, mutta aloite ei tuolloin johtanut jatkotoimenpiteisiin. Aika ei varmaan ollut kypsä unionin omalle alueelliselle strategialle ennen Euroopan unionin laajentumista Itä- ja Keski-Eurooppaan (2004). Aloitteeseen ei myöskään liittynyt konkreettista



Yhteysalusliikenne pitää saariston asutuna ympäri vuoden. Rosala II liikennöi Saaristomerellä.

© Päivi Toivanen

toimintaohjelmaa, joka olisi johtanut käytännönläheiseen yhteistyöhön. Lisäksi samoihin aikoihin Suomi teki aloitteen Euroopan unionin pohjoisen ulottuvuuden politiikasta. Monialaiseen yhteistyöhön EU-maiden ja Venäjän, Norjan ja Islannin välillä unionin koillisella kulmalla johtanut aloite sai aikanaan (1997) vahvan tuen jäsenvaltioilta ja tavallaan ajoi Itämereen keskittyvän ajattelun ylitse.

Aivan kuten unionin Itämeri-strategiassa, myös pohjoisen ulottuvuuden käytännön toteutuksessa on ympäristöhankkeilla ollut merkittävä osuus. Koska Itämeren alueen kaikki hallitukset eivät vielä varsinkaan 1990-luvulla asettaneet ympäristönsuojelua ensisijaisten tavoitteiden joukkoon, oli kansainvälisen yhteistyön tuoma sytyke ja apu tarpeen. Pohjoisen ulottuvuuden ympäristökumppanuuden lippulaivahankkeiksi valikoituivat Pietarin kaupungin jätevesien keräilyyn ja puhdistamiseen liittyvät

suurhankkeet. Kansainvälisellä avulla, lainarahoituksella ja paikallisella rahoituksella sekä Pietarin vesihuollosta vastaavien aktiivisella tuella on jätevesien puhdistuksessa saavutettu vuoteen 2010 mennessä jo yli 90 prosentin aste. Tulokset näkyvät selvänä ravinnekuormituksen laskuna Suomenlahdella.

Pohjoisen ulottuvuuden menestys pantiin merkille, mutta EU:n laajentuminen kattamaan jo kahdeksan Itämeren rannikon yhdeksästä valtiosta loi vuodesta 2004 alkaen uuden tilanteen unionin sisällä. Euroopan parlamentissa toimineen Itämeri-ryhmän piirissä haluttiin alleviivata Itämeren luonnetta lähestulkoon unionin ”sisämerenä” ja selvittää, miten unionin yhteisellä politiikalla voitaisiin vastata paremmin aluetta yhdistäviin haasteisiin.

Itämeri-ryhmässä toimivista europarlamentaarikoista aktiivisimmat tekivät aloitteen parlamentin Itämeri-mietinnön laatimisesta. Ryhmässä vaikuttivat tuolloin muun muassa Toomas Hendrik Ilves, josta tuli myöhemmin Viron presidentti, Cecilia Malmström, josta tuli Ruotsin Eurooppa-ministeri ja Euroopan



komission jäsen, sekä Alexander Stubb, sittemmin Suomen ulkoministeri. Stubb laati mietinnön, jonka pohjalta Euroopan parlamentti ryhtyi Suomen EU-puheenjohtajakauden aikoihin vuonna 2006 vaikuttamaan Euroopan komissioon ja jäsenvaltioiden hallituksiin EU:n Itämeri-strategian aikaansaamiseksi.

Aloitteesta toimintaohjelmaan

Euroopan parlamentin ajaessa EU:n Itämeri-strategiaa nostivat Suomen ja Ruotsin hallitukset Itämeren entistä näkyvämpään asemaan politiikassaan. Suomen hallitus kirjasi kevään 2007 hallitusohjelmaan tavoitteen Itämeren alueen yhteistyön tiivistämiseksi erityisesti Euroopan unionissa. Ruotsi nosti Itämeri-strategian aikaansaamisen oman EU-puheenjohtajakautensa tavoitteeksi vuonna 2009.

Yksityiset säätiöt ja kansalaisjärjestöt ovat tukeneet merkittävästi ympäristönsuojeluyhteistyön tiivistämistä. Esimerkkeinä voidaan mainita John Nurmisen säätiön ja Ilkka Herlinin johtaman Baltic Sea Action Group -säätiön työ. Molemmat säätiöt ovat kanavoineet paitsi

Baltic Sea Action Summit kokosi helmikuussa 2010 Itämeren alueen toimijoita sitoutumaan Itämeren suojeluun. Mukana oli myös alueen valtioiden päämiehiä.

© Eero Kuosmanen/UM

yritysten myös yksittäisten kansalaisten tukea ja vapaaehtoista työtä toimintaan Itämeren puolesta. Baltic Sea Action Group kutsui tasavallan presidentti Tarja Halosen ja pääministeri Matti Vanhasen kanssa helmikuussa 2010 koolle Itämeren suojelua käytännön hankkeilla eteenpäin vievän Baltic Sea Action Summit -huippukokouksen.

EU:n jäsenvaltioiden päämiesten huippukokous, Eurooppa-neuvosto, antoi joulukuussa 2007 Euroopan komissiolle toimeksi laatia esitys Itämeri-strategiaksi niin, että jäsenvaltiot voisivat käsitellä ja hyväksyä sen Ruotsin puheenjohtajakaudella syksyllä 2009. Toimeksiannossa viitataan erityisesti ympäristönsuojelun haasteisiin ja unionin kehittyvään yhteiseen meripolitiikkaan. Suomen aloitteesta toimeksiantoon kirjattiin myös pohjoisen ulottuvuuden politiikka välineenä kytkeä unionin ulkopuoliset Itämeren maat mukaan ohjelmaan. Suomessa on nähty

hyvin tärkeäksi, että varsinkin Venäjä voidaan hyvällä yhteistyöllä sitouttaa mukaan uusiin ympäristönsuojelua ja merenkulkua koskeviin tavoitteisiin.

Komissio noudatti esitystä laatiessaan hyvin avointa ja sidosryhmien esityksille myönteistä valmistelutapaa. Vuoro-vaikutus Euroopan komission ja alueen jäsenvaltioiden välillä oli hyvin tiivistä, ja jäsenvaltioilla oli todellinen mahdollisuus vaikuttaa tulevan esityksen sisältöön.

Ensimmäisenä myönteisenä seurauksena strategian valmistelusta oli se, että kaikissa Itämeren alueen EU-maissa ryhdyttiin sovittamaan aiempaa paremmin yhteen eri viranomaisten Itämeri-työtä ja Itämereen liittyviä hankkeita. Hallitustasolla perustettiin eri ministeriöiden välille yhteistoimintaa edistäviä rakenteita alueen kaikissa valtioissa. Suomessa pääministeri Matti Vanhanen kutsui Itämeri-asioista vastaavat ministeriöt yhteisen pöydän ääreen vuonna 2007, ja sen jälkeen yhteiskokoonnutumiset virkamiestason työryhmässä valtioneuvoston kanslian ja ulkoasiainministeriön johdolla ovat olleet säännöllisiä.

Kun kaikki Itämeren alueen valtiot olivat nimenneet Itämeri-asioita yhteen sovittavat viranomaiset, rakentui näiden virkamiesten ja Euroopan komission välinen verkosto säännöllistä yhteydenpitoa varten. Tämä verkostoituminen kattaa nyt myös eri ammattiministeriöt, mikä onkin edellytys uusien yhteisten Itämeri-hankkeiden toteuttamiselle uuden strategian määrittämillä aloilla.

EU:n Itämeri-strategialle hyväksyttiin muutamia tärkeitä reunaehtoja: tavoitteiden edistämiseksi ei saanut luoda uusia instituutioita, uutta lainsäädäntöä eikä uutta rahoitusta. Äkkiä katsoen nämä ehdot näyttäisivät rajoittavan toimintaa, mutta niillä pyrittiin hankkimaan oikeat lähtökohdat toimintaa painottavalle ohjelmalle. Vertailun vuoksi on hyvä huomata, että uusi Välimeren unioni on ajautunut vaikeuksiin heti alkumetreillään, ja työn keskiössä ovat aluksi olleet sihteeristön

rakentaminen ja virkamiesten nimitykset konkreettisten hankkeiden käyntiin saamisen sijaan.

Euroopan komissio koki helpottavana varsinaisen toiminnan suunnitteluun keskittymisen ”Itämeri-sihteeristön” tai ”Itämeri-budjetin” rakentelun sijaan. Jäsenvaltiot taas tiesivät hyvin, että Itämeri-asioissa on jo entuudestaan organisaatioiden puuroa ja yhteiset lainsäädäntöhankkeet veisivät vuosia ja niiden toteuttamisessa olisi huomioitava unionin kaikkien alueiden tilanne. Uuden rahoituksen pyytäminen taas olisi varma keino nostattaa unionin sisällä epäilyksiä ja johdatella hankaliin neuvotteluihin muiden kuin Itämeren alueen jäsenvaltioiden kanssa.

Nämä lähtökohdat tarkoittivat toisaalta sitä, että uusien hankkeiden toteuttamisessa olisi ainakin vuoteen 2013 saakka kestäväällä unionin budjettikaudella tukeuduttava unionin nykyisiin ohjelmiin ja muihin rahoituskanaviin ja että työn järjestämisessä ja yhteensovittamisessa vastuu lankeaisi jäsenvaltioiden ja Euroopan komission viranomaisille uusina tehtävinä entisten lisäksi. Tehokkuutta ja parempia tuloksia Itämeri-strategia voikin hakea siitä, että nyt on määritelty yhteiset painopistealueet, luotu uusia verkostoja, sovitettu yhteen rajat ylittäviä hankkeita entistä paremmin ja kartoitettu rahoitusmahdollisuuksia monista kansainvälisistä lähteistä. Kaiken keskiössä on strategian kanssa samaan aikaan hyväksytty käytännönläheinen toimintasuunnitelma, jonka toteuttamiseen voimat on nyt valjastettu.

Unionin Itämeren alueen strategian sisältö on jaettu neljään pilariin:

- ympäristön kannalta kestävä kehitys
- taloudellinen menestys
- alueen vetovoiman ja yhteyksien kehittäminen
- turvallisuus.

Kuhunkin pilariin kuuluu 15 prioriteettialuetta, joille on määritelty omat strategiset tavoitteensa. Varsinainen toteutus

lepää runsaan 70 ”lippulaivahankkeen” varassa. Näiksi hankkeiksi valikoitui valmistelun aikana ja eri tahojen esityksistä sellainen joukko, jonka toteuttaminen – tai vähintään alkuun saattaminen – näyttäisi olevan mahdollista jo ennen strategian ensimmäistä välitarkastelua, noin kahden vuoden kuluttua toimintasuunnitelman työn käynnistämisestä.

Suomen lähtökohdat

Suomen hallitus asetti unionin strategian valmistelussa tavoitteeksi lisäarvon luomisen erityisesti Itämeren alueen ympäristönsuojeluun ja meriturvallisuuteen. Hallituksen kannanotoissa pidettiin samalla kuitenkin tärkeänä myös taloudelliseen yhteistyöhön, liikenneyhteysien kehittämiseen ja sisäisen turvallisuuden parantamiseen liittyviä tavoitteita. Alueen hallitusten Itämeri-strategiaa koskevissa kannanotoissa näkyi kirjo erilaisia painotuksia, jotka komissio pystyi kuitenkin ottamaan hyvin huomioon. Näin voi päätellä siitä myönteisestä vastaanotosta, joka jäsenvaltioilta saatiin, kun komissio puolitoista vuotta kestäneen valmistelun jälkeen esitti strategian kokonaisuudessaan jäsenvaltioille kesäkuussa 2009.

Ympäristötavoitteiden asettamisessa Suomi halusi alleviivata myös sitä, että Itämeren suojelukomissiossa tehty työ, erityisesti vastikään hyväksytty Itämeren toimintaohjelma olisi otettava täysimääräisesti huomioon unionin strategiasa. Olisi vaikea kuvitella, että unionin jäsenvaltioiden kesken olisi neuvoteltavissa uusia, erilaisia tavoitteita kuin mitä Itämeren alueen kaikki rantavaltiot olivat Helcomin puitteissa juuri kysyneet asettamaan. Unionin oman strategian lisäarvo onkin saatavissa parhaiten kanavoimalla konkreettista tukea Helcomissa asetettujen tavoitteiden toteuttamiseen sekä selvittämällä niitä mahdollisia muutoksia, joita unionin yhteinen maatalouspolitiikka ja alue- ja rakennepolitiikka kaipaivat huomioidakseen paremmin Itämeren

erityisen herkkyyden ympäristökuormitukselle.

Tärkeää on luonnollisesti myös huolehtia siitä, että ympäristön kannalta tärkeän yhteisöläinsäädännön toteuttaminen saatetaan alueen uusissa jäsenvaltioissa loppuun sovittujen siirtymäaikojen puitteissa. Esimerkiksi joidenkin vesihuoltoa koskevien direktiivien täytäntöönpanoon myönnettiin liittymisneuvotteluissa aikanaan jopa vuoteen 2015 asti ulottuvia siirtymäkausia.

Erityisen riskitekijän ruuhkautuvalla Suomenlahdella muodostaa kasvanut öljytankkeriliikenne. Suomenlahdella on liikkunut (vuoden 2008 laskennassa) päivittäin enimmillään yhteensä jopa 600 kauppa-alusta, ja talouskasvun myötä liikennemäärien odotetaan kasvavan kahden vuosikymmenen aikana yli 50 prosenttia nykyisestä. Venäjän uudet suursatamat, kuten nykyisin jo täydellä kapasiteetillaan toimiva Primorskin sataman öljyterminaali, ovat lisänneet kuljetettavan öljyn määrää. Nykyisestä 145 miljoonasta tonnista vuodessa saatetaan kivuta jopa 250 miljoonaa tonniin vuoteen 2015 mennessä.

Suomenlahdelle rakennettu Ust-Lugan satama kasvattaa öljykuljetusten määrää, kun nykyisin Valko-Venäjän kautta kulkeva öljyputki reititetään tulevaisuudessa sinne. BTS-2-putken rakennustyöt aloitettiin kesäkuussa 2009, ja sen suunnitellaan ensimmäisessä vaiheessa kuljetettavan Ust-Lugan satamaan 30 miljoonaa tonnia öljyä vuodessa, myöhemmin jopa 50 miljoonaa tonnia.

Liikennemäärien kasvuun ei Suomi voi vaikuttaa, joten pyrkimyksenämme on oltava merenkulun turvallisuuden varmistaminen. Öljyonnettomuudet merkitsevät huomattavaa ympäristökatastrofin riskiä haavoittuvalle Itämerelle – erityisesti Suomenlahdelle, jossa rannikko on väylien läheisyydessä. Asianmukaista öljyntorjuntakalustoa on riittävästi vain Suomella, ja alusten avomerikelpoisuudessa on puutteita myös meillä. Suomi on lisäämässä



Itämerellä seilaa joka hetki pari tuhatta alusta ja liikenteen määrä on kasvussa. Kartassa on esitetty Itämeren laivaväylien käyttöaste kuutena päivänä marraskuussa 2008.

© Mika Launis

Lähde: Helcom 2010

öljyntorjuntakapasiteettiaan, mutta talkoisiin tarvitaan mukaan myös muut alueen maat – Suomenlahdella Venäjä ja Viro. Tavoitteena on valmiuksien nostaminen tasolle, jossa 30 000 tonnin öljymäärän aiheuttamien vahinkojen torjunta on mahdollista. Tämä edellyttää lähivuosina neljän tai viiden suurehkon öljyntorjuntaluksen hankkimista alueelle.



Tanskalaiseen satamaan on kulkeutunut myrkyllinen hiusmeduusa. Näitä suuria meduusoja saattaa ajautua suolapulssien mukana pohjoiseenkin Itämereen.

© Ingo Wagner/Lehtikuva

Hajautettu toimintamalli

Jos Itämeri-strategian ideoinnissa tukeuduttiin alueen jäsenvaltioiden ja erilaisten sidosryhmien näkemyksiin, on myös sen toteuttamisen painopiste muualla kuin Brysselissä. Toimintasuunnitelman 15 prioriteettialueen toteuttamisessa yhteensovittamisvastuu, myös hankkeiden toteuttajien löytäminen, on osoitettu vapaa-ehtoisuuden pohjalta alueen jäsenvaltioille. Käytännössä työn yhteensovittamisesta vastaa useampi kuin yksi jäsenvaltio ja vastuutahot ovat lähes poikkeuksetta ministeriötason viranomaisia.

Suomen oma tavoitteenasettelu näkyy hyvin niissä neljässä painopistealueessa, jotka se otti vastuulleen: Meren rehevöitymisen vastaisista toimenpiteistä vastaa ympäristöministeriö yhdessä Puolan ympäristöministeriön kanssa. Kestävän maatalouden, metsätalouden ja kalastuksen painopistealueesta vastaa maa- ja metsätalousministeriö yhdessä kalastushankkeita hoitavan Ruotsin maa- ja metsätalousministeriön kanssa. Meriliikenteen valvonnasta ja turvallisuudesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä Tanskan merenkulkuviranomaisten kanssa. Rajat ylittävän rikollisuuden vastaisista toimista vastaa sisäasiainministeriö yhdessä Liettuan kanssa.

Suomella on siis merkittävä osuus toimintasuunnitelman toteuttamisessa. Yhtä monta vastuualuetta on Tanskalla, jonka hallitus osallistui loppuvaiheessa hyvin aktiivisesti strategian luonnosteluun. Kolmas erityisen aktiivinen vaikuttaja on ollut luonnollisesti Ruotsi, joka myös EU-puheenjohtajanaan oli ratkaisevassa asemassa strategian hyväksymisen eri vaiheissa.

Toimintasuunnitelman toteutukseen

EU:n Itämeri-strategian painopistealueet eroavat sisällöltään toisistaan huomattavasti ja hankkeiden toteutuksen aikaraamit vaihtelevat tämän myötä. Osa hankkeista pitää sisällään konkreettisia toimia, joilla vähennetään meren kuormitusta Helcomissa sovittujen tavoitteiden mukaisesti – tai vieläkin enemmän. Tämä tarkoittaa esimerkiksi maatalouden ravinnepestöjen suitsimista, entistä tehokkaampaa fosforin poistoa jätevesistä tai laivoissa tuotettujen jätteiden ja jätevesien vastaanottamisen järjestämistä satamissa.

Osa hankkeista edellyttää huolellisesti ja pitkään valmisteltuja suunnitelmia ja monimuotoisia rahoitusjärjestelyjä. Esimerkeiksi kelpaavat monet liikenteen ja energia-alan perusrakennehankkeet. Itämeri-strategiaan liittyvässä alueen energiaverkkojen integrointi- ja kehittämissuunnitelmassa (Baltic Energy Market Interconnection Plan) pyritään kehittämään sähkön ja kaasun siirtoyhteyksiä. Sekä poliittisena että taloudellisenä tavoitteena on Itämeren kiertävä energiarengas, joka olisi myös yhteinen markkina-alue. Renkaan toistaiseksi heikoin lenkki on Puola – ja sen yhteydet sekä Pohjois-Saksaan että Liettuaan.

Toimintasuunnitelma syntyi rinnan strategian kanssa, kun poliittiset päätöksentekijät, energiaverkkoja hallinnoivat viranomaiset ja investoinneista vastaavat yhtiöt saatettiin yhteen ja kyettiin sopimaan yhteistyöstä ensisijaiseksi määriteltyjen rajat ylittävien hankkeiden toteutuksessa. Osin Euroopan unionin ”talouselvitysbudjetin” ansiosta on sekä Suomen ja Viron välisen Estlink 2 -sähkönsiirtokaapelin että Ruotsin ja Baltian maiden välisen kaapelin rakentaminen lähtenyt jo liikkeelle. Näin Itämeri-strategian tavoitteessa Baltian maiden energiaturvallisuuden vahvistamisesta ja Itämeren alueen energiaverkon rakentamisessa ollaan ottamassa askeleita eteenpäin.

Osa Itämeri-strategian hankkeista edellyttää ensi vaiheessaan ennen kaikkea valtioiden viranomaisten yhteistyön vahvistamista – eikä välttämättä suuria investointeja. Tällä tavoin parannetaan esimerkiksi meriturvallisuudelle tärkeää olemassa olevien ilmoittautumis-, reititys- ja valvontajärjestelmien välistä tietojenvaihtoa koko Itämeren alueella. Uutta yhteistyötä viritettäessä voi teknisten järjestelmien yhteensovittaminen olla joskus helpompaa kuin toimivien yhteyksien solmiminen niiden lukuisten eri viranomaisten välillä, jotka vastaavat alusliikenteestä eri Itämeren valtioissa.

Se että strategian rahoituksessa joudataan ainakin ensimmäisten vuosien aikana tukeutumaan olemassa oleviin – joskin runsaslukuisiin – lähteisiin, on herättänyt huolta muun muassa Euroopan parlamentissa. Euroopan parlamentin Itämeri-ryhmässä toimivat parlamentaarikot ovatkin onnistuneet kanavoimaan unionin budjetin sisältä 20 miljoonan euron lisärahoituksen Itämeri-strategian toteuttamiseen. Tämä rahoitus osoitetaan pohjoisen ulottuvuuden ohjelmien kautta eli hankkeisiin, joissa yhtenä osapuolena ovat EU:n pohjoisen ulottuvuuden kumppanimaat, käytännössä ensi vaiheessa Venäjä, ja mahdollisesti myös Valko-Venäjä, jos sen liittyminen mukaan pohjoisen ulottuvuuden ympäristökumppanuuteen toteutuu.

Yhteistyön kompastuskivet

Itämeren alueen yritysten, järjestöjen ja kansalaisten väliset yhteydet ovat tiivistyneet, ja myönteinen kehitys on osaltaan mahdollistanut uuden yhteistyön syntymisen ja tavoitteelliset ohjelmat, kuten pohjoisen ulottuvuuden kumppanuudet ja unionin Itämeren alueen strategian. Pitkälti historiastakin juontuvat jännitteet alueella eivät ole kuitenkaan vielä täysin kadonneet. Ne nousevat herkästi esiin sellaisten hankkeiden käsittelyssä, jotka

koskevat useampaa alueen maata.

Ajankohtaisimmat esimerkit löytyvät energiapolitiikan alueelta. Jännitteitä ovat lisäämässä ristiriidat yksittäisten valtioiden etujen, kahdenvälisesti tehtävien sopimusten ja Euroopan unionin vasta rakentuvien yhteisten energiapolitiittisten linjausten sekä kansainvälisesti energiankäyttöön vaikuttavien sopimusten välillä.

Pitkään jatkunut, mutta hankkeen käynnistymisen myötä viimein hiipunut kiistely koski Venäjältä Saksaan rakennettavaa Itämeren kaasuputkea Nord Streamia. Venäjä toimittaa noin 25 prosenttia kaikesta Euroopan unionissa kulutetavasta energiasta ja Nord Stream on Euroopan suurista energian tuontireittien monipuolistamisen hankkeista keskeisiä. Hankkeen suunnitteluvaiheessa ei kuitenkaan koskaan edetty kaikkia alueen maita yhdistävään vuoropuheluun. Baltian maissa hankkeeseen on suhtauduttu voittopuolisen kielteisesti.

Parempaa yhteistyötä saatiin aikaiseksi vasta putken ympäristövaikutusten selvittämisessä. Rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia koskeva Espoon sopimus veti kaikki Itämeren rantavaltiot osallisiksi kaasuputken ympäristöarvioprosessiin. Vaikka Venäjä ei ole ratifoinut allekirjoittamaansa Espoon sopimusta, menetteli se käytännössä sopimuksen edellyttämällä tavalla. Näin Nord Streamista saatiin esimerkkitapaus siitä, miten merkittäviä rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia aiheuttavia hankkeita voidaan sopimuksen puitteissa saattaa toteutukseen.

Sattumaa tai ei, mutta Nord Stream -hankkeen lupaprosessien selvityksessä ja rakennustöiden alkaessa keväällä 2010 nähtiin myös entistä myönteisempiä merkkejä Venäjän ja Baltian maiden ja Puolan välisissä suhteissa. Kahdenvälisten suhteiden parantuminen tietää parempaa tulevaisuutta myös koko Itämeren alueen yhteistyölle.

Kaikkien alueen maiden kannalta on tärkeää, että Euroopan unionin Itämeri-strategian toteutuksessa saadaan aikaan



Itämeren puhtaus on myös taloudellisesti tärkeää. Saastuneet rannat eivät houkuttele lomailijoita ja vapaa-ajan viettäjiä.

© Tuomas Toivanen

konkreettisia tuloksia jo ensimmäisten kahden vuoden aikana ennen välitarkastelua. Samaan aikaan katseet on suunnattava lähitulevaisuuteen ja päätöksiin unionin alue- ja rakennepolitiikan, maatalouspolitiikan, ympäristöpolitiikan, liikennepolitiikan sekä tutkimus- ja kehityspolitiikan ohjelmista ja rahoituksesta vuoden 2013 jälkeen. EU:n painopisteet Itämeren alueen kehittämisessä heijastuvat myös niihin välineisiin ja rahoitukseen, joita unioni tarjoaa alueen toimijoiden käyttöön seuraavalla budjettikaudella vuoden 2013 jälkeen. Tässä on yhteisen vaikuttamisen paikka alueen valtioille.

EU:n strategian toimeenpano vahvistaa Itämeren alueen kiinnittymistä laajempaan eurooppalaiseen yhteistyöhön ja lisää vakautta alueella avaten samalla uusia yhteistoiminnan mahdollisuuksia.

Unionin vahvistuva panos ja kiinnostus Itämeren alueeseen koituu myös alueen EU:n ulkopuolisten valtioiden hyödyksi. EU:n sisäisen strategian tavoitteet eivät monilta osin myöskään ole toteutettavissa ilman samansuuntaista ja samanaikaista toimintaa alueen muilta valtioilta.

EU:n Itämeri-strategia voi parhaimmillaan vahvistaa alueen valtioiden identiteettiä ”itämerellisinä” mainia ja johtaa myös Itämeren alueellisen merkityksen vahvistumiseen globaalitaloudessa menestyvänä talousalueena, jossa kyetään kehittämään muuallakin sovellettavia rajat ylittävän yhteistyön tuloksekkaita muotoja.

Itämeri-huippukokous

Itämereen ja erityisesti sen ympäristö-ongelmien lievittämiseen kohdistuu tällä hetkellä ehkä laajempi kiinnostus kuin koskaan aikaisemmin. Tämä näkyy paitsi valtioiden yhteistyöpyrkimysten



Rehevöityminen uhkaa Itämeren monimuotoisuutta. Suomea ympäröivällä merialueella rehevöityminen on pahinta Suomenlahdella ja Saaristomerellä.

© Jukka Palm/
Vastavalo

lisääntymisenä ja yhteisenä tavoitteenasetteluna myös yksityisten toimijoiden, järjestöjen ja säätiöiden hankkeina.

Itämeren asioihin halutaan vaikuttaa ja julkilausumien sijaan pyritään keskittymään toiminnallisuuteen. Tästä hyvänä esimerkkinä on helmikuussa 2010 pidetty Baltic Sea Action Summit 2010 -huippukokous (BSAS), joka kokosi alueen valtioiden päämiehiä ja hallitusten edustajia ja Euroopan komission jäseniä sekä satoja yritysten ja muiden julkisten tai yksityisten tahojen edustajia. BSAS:n tarkoituksena on edistää julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyötä ja käytännön hankkeita Itämeren suojelemiseksi.

Huippukokous ja ”sitoumuksia” koonnut hanke osoittautuivat menestykseksi. Itämeren suojelu saatiin nostettua poliittisen asialistan kärkiaiheeksi ja valtioiden päättämiä konkreettisia suojelutoimia vauhditettiin ja lisäksi saatiin kootuksi lähes 140 yritysten, järjestöjen, kaupunkien, satamien ja muiden toimijoiden sitoumusta. Sitoumukset (commitments) tukevat Itämeren suojelukomission Itämeren toimintaohjelmaa.

Valtion ja hallitusten päämiesten tukea tarvitaan vauhdittamaan Helcom-

sitoumusten käytännön toteuttamista. Esimerkiksi Suomen oma sitoumus kohdistuu meren rehevöitymisen vastaisten toimien tehostamiseen laajalla Saaristomerta koskevalla toimenpidepaketilla. Venäjän osalta kyettiin muun muassa vauhdittamaan aiemmin paikalleen juutunutta Kaliningradin yhdyskuntajät-vesien puhdistamista.

BSAS tukee osaltaan myös Euroopan unionin Itämeri-strategian toteuttamista. BSAS:n toimintafilosofia pohjautuu EU:n Itämeren alueen strategian tavoin alueella muodostettuun näkemykseen tarvittavista toimista ja konkreettisesta toimitasuunnitelmasta ja sen toteuttamisesta jäsenvaltioiden (ja muiden toimijoiden) sekä komission yhteistyöllä. BSAS oli huippukokouksena ainutkertainen, mutta toimintatapa jää alueella varmasti pysyväksi. Hankkeen markkinoinnin yleisilme ja argumentit saivat merkittävän tunnustuksen huippukokouksen jälkeen, kun ne palkittiin mainosmaailman Oscariksi kutsutulla palkinnolla Cannesissa kesällä 2010. Itämeren alueella kehitetyt uudet yhteistyön muodot ja ilmiöt ovatkin todennäköisesti hyödynnettävissä myös muualla maailmassa.

Ympäristö



© Raimo Rosholm/Vastavalo

Itämeren ekosysteemi uhattuna

EEVA-LIISA POUTANEN



© Arto Juvonen /Lintukuva.fi

Perustietoa Itämerestä

Meret kätkevät uumeniinsa kiehtovia maisemia. Niiden muodot ja koostumus vaihtelevat samoin kuin maisemat kuivalla maalla. Välillä on mäkiä, tasankoja ja rotkoja, välillä hiekkaa, kalliota, savea tai mutaa. Näissä vedenalaisissa maisemissa asustavat niille tyypilliset eliölajit – ainoastaan hapettomilta pohja-alueilta elämä on kuollut. Itämeri on erityisen herkkä ja ainutlaatuinen merialue, jossa suolaisen ja makean veden lajit elävät rinnakkain.

Itämeren keskisyvyys on noin 55 metriä – meren syvin kohta, 459 metriä, on Landsortin syvänteessä, joka sijaitsee Ruotsin mantereen ja Gotlannin saaren luoteiskulman välissä. Perämeren syvin kohta on 146 metriä, Selkämeren 293 metriä ja Ahvenanmerellä Ahvenanmaan ja Ruotsin välisessä salmessa on 301 metrin syväne. Itämeri on matala meri; jos Helsingin stadionin torni upotettaisiin Itämeren keskisyvyyteen, jäisi siitä vedenpinnan yläpuolelle vielä 16 metriä.

Matalan meren vesitilavuus (noin 21 000 m³) on luonnollisesti pieni. Vaihtuessaan Itämeren ja Pohjanmeren välillä ainoastaan matalien ja kapeitten Tanskan salmien kautta viipyy vesi Itämerellä hyvin pitkään. Tällöin myös Itämereen päätyneet haitalliset aineet säilyvät meressä pitkään.

Vaikka vesitilavuus on pieni, on Itämerellä kuitenkin varsin suuri valuma-alue, jolta jokivirtaamat päätyvät mereen. Valuma-alueen laajuus on lähes nelinkerertainen Itämeren pinta-alaan nähden. Laajalta valuma-alueelta, jossa elää lähes 90 miljoonaa ihmistä, huuhtoutuu Itämereen kaikenlaista merta kuormittavaa ainesta, joka sitten sekoittuu pieneen vesimäärään. Tämä on perussy siihen, miksi Itämeri on herkkä likaantumiselle.

Itämeren vesi on murtovettä, jonka suolapitoisuus on selvästi alhaisempi kuin valtameriveden suolapitoisuus (35 promillea; eli 1 m³:ssä on 35 kg suolaa). Suolainen vesi tulee Itämereen Tanskan



Itämeri on erityisen haavoittuva, sillä se on matala ja kapeasalminen ja sen valuma-alueella (ks. kannen kartta) elää lähes 90 miljoonaa ihmistä.

Lähde: Balance-hanke/Anu Kaskela, GTK
© Mika Launis

salmien kautta ja leviää siitä pohjan läheisessä vesikerroksessa itään ja pohjoiseen. Joet tuovat vastaavasti makeaa vettä erityisesti Itämeren pohjois- ja itäosiin, joista se leviää pintavirtauksena etelään. Näin pintakerroksen suolaisuus pienenee etelästä pohjoiseen ja itään mentäessä.

Veden suolaisuuden kerrostuneisuus on Itämerelle tyypillinen ilmiö. Meren sy-

vetessä kevyempi, vähäsuolainen vesi jää pinnalle ja raskas, suolaisempi vesi painuu pohjalle. Noin 50–70 metrin syvyydessä muodostuu suolaisuuden muutosvyöhyke, jossa veden suolapitoisuus kasvaa jyrkästi. Tätä kerrosta kutsutaan suolaisuuden harppauskerrokseksi eli halokliiniksi. Suolaisuuden kerrostuneisuudella on merkittävä vaikutus Itämeren toimintaan ja hapettomien merenpohjien esiintymiseen. Esimerkiksi varsinaisella Itämerellä halokliini on niin voimakas, että kovakaan myrskyt eivät pysty sitä murtamaan ja sekoittamaan koko vesimassaa. Pohjanlahdella halokliini on muuta Itämerta



heikompi, koska Ahvenanmeren eteläpuolella olevat pohjan harjanteet estävät suolaisen syväveden virtaukset Pohjanlahdelle.

Suolapulssien merkitys Itämerelle on keskeinen. Suolapulssit paitsi ylläpitävät suolaisuuden kerrostuneisuutta myös parantavat varsinaisen Itämeren syvänteiden happitilannetta. Tanskan salmien kautta tuleva suolainen ja hapekas vesi on merkittävin syväveden happitilanteen parantaja. Suuria suolapulssia esiintyy epäsäännöllisesti. Viimeaikoina suolapulssia on tullut selvästi harvemmin kuin esimerkiksi 1950-luvulla. Selkeää syytä pulssien harvenemiselle ei ole, mutta ilmastonmuutosta on arveltu yhdeksi taustatekijäksi.

Itämeressä on vähän lajeja

Meri on yksi yhtenäinen ekosysteemi, jossa kaikki osatekijät vaikuttavat vastavuoroisesti toisiinsa. Itämeren ekosysteemissä vallit-

see herkkä tasapaino. Murtovetisessä ja geologisesti nuoressa Itämeressä on valta-meriin verrattuna vähän lajeja. Suolaisen ja makean veden lajeja elää rinta rinnan, ja ne ovat sopeutuneet kylmiin olosuhteisiin. Tämä on haasteellinen yhdistelmä, ja siksi monet eliöryhmät puuttuvat kokonaan Itämerestä, tai ainakin sen pohjoisista osista. Myös vuodenaikojen vaihtelu tuo eliöyhteisöille oman vaihtelunsa. Lajimäärä on vähäinen, mutta lajien yksilöitä saattaa esiintyä hyvinkin runsaasti. Eliöyhteisöt ovat alttiita ihmisen aiheuttamille muutoksille. Ulkoiset tekijät, kuten veden happamuus, suolaisuus tai pohjan laatu asettavat rajat sille, millaisia eliöitä milläkin alueella voi elää.

Meren ravintoverkot ulottuvat alku-
tuottajista (mm. kasvit ja kasviplankton) erikokoisten planktoneläinten kautta suurempiin selkärangattomiin ja kaloihin, ja niistä edelleen hylkeisiin, lintuihin ja ihmiseen. Ravintoverkon lenkeistä ei ole varaa hävittää pois yhtään lajia, koska sillä saattaa olla suuri merkitys koko Itämeren

Meren ekosysteemi on herkkä ympäristön muutoksille. Korvameduusat elävät muuttuvassa Itämeressä.

© Martti Londen/Vastavalo

merellisen ekosysteemin toimintaan.

Itämeren monimuotoisuuden kannalta suurin ongelma on rehevöityminen. Taloudellisen toiminnan, kuten tuulivoiman tuotannon, soranoton, merikuljetusten ja infrastruktuurihankkeiden lisääntyessä merialueiden hoidon ja käytön yhteinen suunnittelu on entistä tärkeämpää. Tarvitaan myös hyvät pohjatiedot vedenalaisesta luonnosta, jotta toimintaa pystyttäisiin suuntaamaan alueille, joilla meriluonnolle aiheutuu vähiten haittaa.

Rehevöityvä meri

Itämereen kohdistuu valuma-alueelta raskas kuormitus ja käyttöpaine.

Rehevöityminen on Itämeren – siis myös Suomen rannikkovesien – keskeisin ongelma. Suomea ympäröivillä merialueilla rehevöityminen on edennyt pisimmälle Suomenlahdella ja Saaristomerellä. Myös Selkämerellä näkyy rehevöitymisen merkkejä, kun taas Perämerellä niitä ei juuri ole.

Merialueen rehevöityminen on monivaiheinen prosessi, joka aiheutuu ravinteiden – typen ja fosforin – liiallisesta mää-

rästä. Normaalioloissa ravinnekierto on tasapainossa, ja tuotanto ja kulutus lähes kumoavat toisensa kesällä. Ravinteiden määrä vaikuttaa levien kasvuun, ja levät kuluttavat näitä aineita tiettyssä suhteessa. Levät muodostavat meren ekosysteemin perustan, jota ilman ei eläinplankton kasva ja kalatkin jäisivät pian vaille ravintoa.

Rehevöitymisen aiheuttama levien liiallinen kasvu samentaa veden ja pohjalle vajoaa paljon levämassaa. Tämä puolestaan kuluttaa hajotessaan happea, joka loppuu pohjan läheisestä vedestä paikoitellen kokonaan. Kun pohjan sedimentin pinta on hapeton, siitä vapautuu veteen niin sanottuna sisäisenä kuormituksena ravinteita, etupäässä fosforia.

Rehevöitymisen luonnontaloudelliset, yhteiskunnalliset ja taloudelliset vaikutukset ovat huomattavia. Massiivisista sinileväkukinnoista on tullut varsinaisella Itämerellä, Suomenlahdella ja Saaristomerellä lähes jokakesäinen ilmiö. Rehevöitymisen vaikutukset tuntuvat rannalla asuvien ihmisten elämässä monin eri tavoin. Koska myrkylliset sinileväkukinnot voivat aiheuttaa ihmisille ja eläimille vakavia terveysriskejä, ei vedessä voi uida. Vesi on samentunut ja rannoille ajautuva haiseva levämassa haittaa myös rantojen käyttöä. Pyydykset limoittuvat ja kalasto on kärsinyt veden laadun heikkenemisestä. Voimakas rehevöityminen vaikuttaa eliöstön koostumukseen, vähentää biologista monimuotoisuutta ja kasvattaa



Vierasperäiset eliöt leviävät laivojen mukana. Maneetti, merirokko ja petovesikirppu ovat uusia tulokkaita Itämerellä.

© Ilkka Lastumäki

© Samuli Korpinen/WWF

© Kristiina Vuorio/WWF



Sinileväkukinnoista on tullut vuotuinen ilmiö, jonka ennustetaan voimistuvan ilmaston lämpenemisen myötä.

© Hannes Heikura/HS/Lehtikuva

umpeen rannan läheisiä vesialueita. Kasviplanktonin lisääntyminen suosii sitä syöviä kalalajeja, kuten särkeä ja silakkaa, kun taas esimerkiksi ahven ja lohikalat vähenevät. Itämeren rehevöityminen vaikuttaa siis myös kalastoon ja edelleen lintukantoihin.

Pidemmällä aikavälillä saattaa Itämeren tilan huononemisesta aiheutua huomattavaa taloudellista vahinkoa, jos meri- ja ranta-alueiden kiinnostavuus matkailun, vapaa-ajanvieton ja asumisen kannalta vähenee. Merialueilla on pelkätään yksityisiä vapaa-ajanasuntoja noin 80 000. Lisäksi siellä on huomattava määrä leirintäalueita, lomakyliä ja vuokramökkejä. Veneilystä on tulossa yhä suosituampi vapaa-ajanviettotapa. Vapaa-ajan kalastus on lähes 200 000 suomalaisen tärkein harrastus. Monien rannikko- ja saaristokuntien talous onkin vahvasti sidoksissa kesäasukkaiden ja matkailun tuomaan lisätuloon. Pahasti levien vaivaama Itämeri ei kävisi ulkomailla mainoksesta muullekaan suomalaiselle matkailulle.

Ravinteita valuu Itämereen piste-mäisenä kuormituksena (yhdykskunnat, teollisuus, kalankasvatus), hajakuormituksena (maa- ja metsätalous, haja-asutus, hulevedet) ja ilman kautta tulevana laskeumana. Tämän ulkoisen kuormituksen lisäksi fosforia vapautuu veteen sisäisen kuormituksen kautta, kun pohjalle aiemmin varastoituneet ravinteet liukenevat hapettomissa olosuhteissa uudelleen kiertoon. Hajakuormituksen osuus Itämeren kokonaiskuormituksesta on 75–85 prosenttia. Sen rajoittaminen on vaikeaa, koska kuormituslähteet ovat usein vaikeasti määriteltävissä ja maantieteellisesti laajalla alueella ja siihen vaikuttavat myös säätekijät. Maatalous muodostaa noin 60 prosenttia Suomen fosforipäästöistä Itämereen ja typpipäästöistä noin 54 prosenttia. Ennusteiden mukaan ilmastonmuutos voi entisestään lisätä ravinteiden huuhtoutumia. Hajakuormituksen suuren osuuden vuoksi pelkäästään pistekuormi-

tusta vähentämällä ei pystytäkään saamaan kokonaiskuormituksessa merkittäviä muutoksia.

Itämereen päästetystä ulkoisesta ravinnekuormituksesta Puolan osuus on selkeästi suurin (34 % fosforista ja 27 % typestä) ja Venäjän toiseksi suurin (19 % fosforista ja 14 % typestä). Suomen osuus kokonaiskuormituksesta on fosforin osalta 10 prosenttia ja typen osalta 11 prosenttia. Pitkäjänteisellä kansallisella ja kansainvälisellä vesiensuojelutyöllä on Itämereen tulevaa ravinnekuormitusta pystytty vuosikymmenten kuluessa merkittävästi vähentämään pääasiassa valuma-alueen teollisuuden ja yhdyskuntajätevesien tehokkaan puhdistamisen myötä.

Itämeren sisäinen kuormitus vaihtelee vuosittain. Samoin arviot sisäisen kuormituksen seurauksena meriveteen vapautuvan fosforin määrästä vaihtelevat paljon. Suomi ja Ruotsi tutkivat paraikaa mahdollisuuksia pitää keinotekoisesti yllä syvävesien happitasoa parantaakseen sedimentin rautayhdisteiden kykyä pidättää fosforia ja pienentääkseen sisäistä kuormitusta. Tekniset ratkaisut eivät kuitenkaan poista sisäisen kuormituksen ongelmaa pysyvästi. Vain vähentämällä tehokkaasti ulkoista kuormitusta voidaan ehkäistä sisäisen kuormituksen syntymistä.

Vaikka Itämereen päätyvän kuormituksen vähentymisestä onkin saatu rohkaisevia merkkejä, on Itämeren suojelukomission hiljattain valmistuneen raportin mukaan koko Itämeri luokiteltu rehevöityneeksi – Perämerta ja Kattegatin salmea lukuun ottamatta.

Kuormituksen vähentämistoimet eivät ole olleet riittäviä. Rehevöitymisen torjunta vaatii fosfori- ja typpipäästöjen edelleen vähentämistä sekä Suomessa että kaikissa Itämeren maissa. On selvää, että vuosikymmeniä jatkuneen kuormituksen vaikutukset tuntuvat pitkään vielä sen jälkeen, kun kuormitus on alentunut.

Meriliikenne erilainen uhka Itämerelle

Itämeri on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä meristä. Laivaliikenteen valtaväylä kulkee Tanskan salmista Suomenlahden pohjukkaan Gotlannin saaren itäpuolitse. Lisääntyvän liikenteen kasvattama vakavan onnettomuuden riski on erityisen korkea alueilla, joilla on risteävää liikennettä. Näin on esimerkiksi Helsingin edustalla, missä Helsingin ja Tallinnan välinen matkustajaliikenne risetteää Suomenlahden rahtiliikenteen kanssa.

Merkittävä osa laivaliikenteen kasvusta on seurausta lisääntyneestä öljykuljetuksesta Itämerellä. Suomenlahdella rahdataan öljyä noin 145 tonnia vuodessa. Määrä on seitsenkertainen verrattuna vuoteen 1995 ja sen ennustetaan nousevan 250 miljoonaan tonniin vuoteen 2015 mennessä. Myös tankkereiden koko on kasvanut viime vuosina. Nykyisin Suomenlahdella liikkuu jopa 150 000 tonnia öljyä kuljettavia tankkereita.

Meriliikennettä ovat lisänneet erityisesti Venäjän uudet satamat. Itämeren suurin öljysatama on nykyisin Suomenlahden pohjukassa sijaitseva Primorsk (Koivisto). Onneksi yhä suurempi osa säiliöaluksista on melko uusia, kaksois-pohjarakenteisia ja hyväkuntoisia laivoja.

Suomenlahti on toistaiseksi säästynyt vakavilta öljyonnettomuuksilta. Suurella öljyvahingolla olisi laajakantoisia seurauksia herkkään ympäristöön ja ihmisen toimintaan. Onnettomuus vaikuttaisi meren ja rantojen virkistyskäyttöön, matkailuelinkeinoon, kalastukseen sekä merivettä prosesseihinsa käyttävien teollisuuslaitosten toimintaan. Vaikka vahinko tapahtuisi avomerellä, öljyä voi ajautua Suomenlahdella rantaan jo vuorokauden sisällä onnettomuudesta. Suurvahingon öljy riittäisi pilaamaan eriasteisesti suuren osan Suomenlahden rannikosta. Onkin tärkeää, että torjuntatoimet aloitetaan viipymättä. Rannalta öljyn poistaminen on työläämpää, vaikeampaa ja monin verroin kalliimpaa kuin avomereltä. Tehokas

öljyntorjunta edellyttää riittävää öljyntorjunta-aluskapasiteettia sekä Suomelta että muilta Itämeren rantavaltioilta ja hyvää yhteistyötä toimijoiden kesken.

Öljypäästöjä valvotaan ilmasta käsin erityisillä laitteistoilla varustetuilla valvontalentokoneilla. Lisäksi kauppalaivat, yksittäiset kansalaiset ja muut ilmalukset tekevät ilmoituksia havaitsemistaan öljypäästöistä. Myös öljypäästöjen satelliittivalvonta on tehostunut.

Itämeren meriliikenteen turvallisuuden parantamisessa on viime vuosina edistytty. Asialla ovat olleet sekä kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO, Itämeren suojelukomissio Helcom että EU. Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi myös Itämerellä noudatetaan IMO:n globaaleja päätöksiä ja edesautetaan Itämeren alueen suojelutoimia. Toki edelleen on paljon tehtävää yhteisten pelisääntöjen aikaansaamiseksi.

Satamien lisäksi Itämerellä ja Suomenlahdella on suunnitteilla myös muita suuria rakennushankkeita. Lietuan ja Kaliningradin edustalla suunnitellaan öljyporausten aloittamista, Itämeren rannoille suunnitellaan uusia ydinvoimaloita, olemassa olevan satamakapasiteetin lisäämistä sekä entistä suurempia ja tehokkaampia maatalousyksiköitä.

Venäjältä Saksaan rakennettava maakaasuputki ja sen mahdolliset vaikutukset ovat olleet laajasti esillä julkisessa keskustelussa Itämeren maissa. Keskustelussa ovat olleet esillä niin hankkeen ympäristö- kuin turvallisuusvaikutukset. Mahdolliset vaikutukset näkyvät aikanaan, mutta selvää on, että kaasuputki on Itämeren tähänastisen historian merkittävin rakennushanke.

Meriliikenteen mukana vieraslajeja

Vieraslajit ovat uhka Itämeren ekosysteemille siksi, että niille ei välttämättä ole uudessa ympäristössä luontaisia vihollisia tai kilpailijoita. Ne voivat lisääntyä ja levittäytyä nopeasti



Itämerestä elantonsa saavia kalastajia on Suomessa enää vajaat 700.

© Eero J. Laamanen/Vastavalo

ja vallata elintilaa muilta lajeilta. Vieraslajeilla voi siis olla vakavia ekologisia vaikutuksia ja jopa taloudellisia haittoja.

Suurin osa merten vieraslajeista kuluu alueelta toiselle laivojen mukana, joko runkoon kiinnittyneenä tai painolastivesitankeissa. On arveltu, että jopa yli 4 000 lajia salamatkustaa laivoissa päivittäin eri puolilla maailman vesistöjä. Kaikki eivät onneksi kuitenkaan pysy hengissä tai pysty jatkamaan sukua uudessa elinympäristössä. Onnistuneita siirtymisiä edesauttavat nykyisin muun muassa alusten nopeus, liikennetiheydet, uudet väylät ja satamat. Myös ilmaston lämpenemisen arvellaan edistävät vieraslajien sopeutumista Itämereen.

Itämerelle on laskettu saapuneen tähän mennessä noin 120 vieraslajia, joista noin 80 on asettunut uuteen ympäristöönsä pysyvästi. Lajeja saapuu pääasiassa Mustanmeren ja Kaspianmeren lähialueilta, Pohjois-Amerikasta, Aasiasta ja

Tyyneltämereltä. Liikenne ei ole kuitenkaan vain yksisuuntaista tuloliikennettä Itämerelle, vaan myös Itämereltä siirtyy lajeja erityisesti Amerikan suurten järvien alueelle.

Meriekosysteemin toiminnallinen monimuotoisuus on paljon merkittävämpi tekijä kuin lajien lukumäärä. Ei siis voida ajatella vähälajiselle Itämerelle olevan vain eduksi, että tänne tulee uusia lajeja. Etukäteen ei voida myöskään sanoa, minkälaisia vaikutuksia mikin vieraslaji aiheuttaisi. Jos jokin ekosysteemin toiminnan kannalta tärkeä eliölaji häviää kilpailussa vieraslajille eikä uusi laji korvaa hävinneen lajin avaintoimintoa, voi ekosysteemin toiminta muuttua dramaattisesti. Näin kävi esimerkiksi Mustalla-merellä, missä amerikankampamaneetti saattoi sikäläisen kalastuselinkeinon tuhon partaalle.

Entä mitä asialle voidaan tehdä? Itämeren kannalta tärkeintä on estää uusien vieraslajien saapuminen. Koska eliöiden pääreitti Itämerelle on laivojen painolastivesi, on tärkeää saada voimaan IMO:n vuonna 2004 tekemä painolastivesien käsittelyä koskeva yleissopimus. Sopimus

asettaa maailmanlaajuiset vaatimukset painolastivesien käsittelylle. Lähtökohtana on, että mereen laskettava vesi sisältää mahdollisimman vähän eläviä eliöitä tai soluja. Sopimus tulee kuitenkin voimaan asteittain, vasta kun sen on ratifoinut tietty määrä maita tai tietty prosentti maailman laivatonnistosta. Itämeren maista toistaiseksi vain Ruotsi on ratifoinut sopimuksen. Suomessa ratifiointityö on aloitettu ja se valmistunee parin vuoden kuluessa. Keinoja uusien lajien leviämisen estämiseksi ollaan siis kehittämässä ja ottamassa käyttöön. Toivotaan, että kansainvälinen yhteistyö voittaa tämän kilpajuoksun.

Jätevedenpuhdistamot ja kansainväliset sopimukset eivät auta, jos roskat heitetään suoraan mereen.

© Eero J. Laamanen/Vastavalo

Vaaralliset aineet yhä huolena

Vaaralliset aineet ovat viime vuosina jääneet vähemmälle huomiolle yleisessä keskustelussa, mutta ongelma ei kuitenkaan ole vähentynyt tai poistunut. Esimerkiksi kalojen dioksiinipitoisuus on Itämeren pohjoisilla alueilla niin korkea, että se ylittää EU-direktiivien ruokakalalle asettamat enimmäisrajat. Myös pohjasedimenttien raskasmetallipitoisuudet ovat monin paikoin edelleen korkeita.

Vaarallisten aineiden päästöt joutuvat Itämereen yhdyskunta-, teollisuus- ja valumavesien mukana tai ilmasta. Päästöjen ja valumien tehokas vähentäminen ei ole mahdollista ilman kansainvälistä yhteistyötä. Erityisesti pysyvät orgaaniset yhdisteet aiheuttavat vakavia ympäristö- ja terveysongelmia, koska ne kulkeutuvat kauas päästölähteistä.

Pysyvien orgaanisten yhdisteiden (POP) tuotantoa, kauppaa, käyttöä ja päästöjä rajoitetaan sekä YK:n alaisen Euroopan talouskomission (ECE) kauko-



kulkeutuvien ilmansaasteiden rajoittamis-
ta koskevan sopimuksen että maailman
laajuisen POP-sopimuksen (Tukholman
sopimus, 2001) avulla. Toimenpiteet ovat
myös Itämeren suojelun kannalta tärkeitä.
Itämeren suojelukomissio toimii puoles-
taan erityisesti Itämerelle ongelmallisten
vaarallisten aineiden torjumiseksi ja nii-
den vaikutusten minimoimiseksi. Suomi
on sitoutunut kansainvälisten sopimusten
ja EU-direktiivien asettamiin vaarallisten
aineiden vähennystavoitteisiin.

Kansainvälinen yhteistyö

HELCOM

Suomi on ollut kehittämässä ak-
tiivisesti kansainvälistä Itämeri-
yhteistyötä. Suomen aloitteesta
käynnistettiin 1970 luvun alussa neuvot-
telut Itämeren suojelun kansainvälisestä
yhteistyöstä. Neuvottelujen tuloksena
perustettiin Itämeren suojelukomissio
Helcom. Sen työn perustana on Itämeren
merellisen ympäristön suojelusopimus,
joka allekirjoitettiin vuonna 1974 ja
tuli voimaan vuonna 1980. Sitten
sopimusta on kerran uudistettu (1992),
jolloin rantavaltioiden lisäksi myös Eu-
roopan komissio liittyi sopimusjäseneksi.
Tehostetut toimet Itämeren tilan paran-
tamiseksi saatiin siis käyntiin jo 1970-lu-
vulla. Myös kansainvälisesti koordinoitu
avomeren seurantaohjelma käynnistettiin
1970-luvun lopussa, minkä jälkeen sitä on
yhdessä kehitetty vastaamaan nykypäivän
tarpeita ja laatuvaatimuksia.

Jo vuonna 1988 Itämeren rantaval-
tioiden ympäristöministerit hyväksyivät
Helcomin julkilausuman, jossa maat
sitoutuvat puolittamaan vuoteen 1995
mennessä raskasmetalli-, ravinne- ja
orgaanista kuormitusta 1980-luvun puo-
livälin tasosta. Tavoitetta ei valitettavasti
saavutettu kaikilta osin, mutta pitkäjä-
nteinen ja tavoitteellinen vesien- ja mer-
tensuojelutyö oli kuitenkin saatu käyntiin.

Paljon hyvää on saatu aikaan, mutta vielä
on paljon tehtävää sekä kotimaassa että
kansainvälisen yhteistyön kautta koko
Itämeren alueella.

Vuonna 2007 pidetyssä Helcomin
ministerikokouksessa hyväksyttiin kun-
niahimoinen Itämeren suojelun toimin-
taohjelma (Baltic Sea Action Plan), jossa
Itämeren rantavaltiot asettivat meriympä-
ristön tilaa koskevat tavoitteet ja sopivat
parhaimpaan tutkimustietoon perustuen
yhteisestä toimenpideohjelmasta, jolla
tavoitteisiin uskotaan päästävän. Noin 150
toimenpiteen ohjelmalla pyritään vä-
hentämään rehevöitymistä ja haitallisten
aineiden päästöjä ja edistämään meren-
kulun ympäristönsuojelua. Toimintaoh-
jelman tavoitteena on saavuttaa Itämeren
meriympäristön hyvä tila vuoteen 2021
mennessä.

Erityisesti rehevöitymisosion kuormi-
tuskatto- ja taakanjakoajattelu oli merkit-
tävä uusi avaus. Kullekin merialueelle ja
rantavaltiolle asetettiin alustavat typen
ja fosforin päästöjen enimmäismäärät
alueen rehevöitymistilanteen perusteella.
Koko Itämerellä on asetettu typelle
135 000 tonnin ja fosforille 15 250 tonnin
vähennystavoite vuoteen 2016 mennessä.
Suurimmat tonnimääräiset päästövä-
hennykset tulivat Puolalle ja Venäjälle.
Suomen osuudeksi vähennystalkoissa tuli
Suomenlahteen tulevan kuormituksen
vähentäminen typen osalta 1 200 tonnia
ja fosforin osalta 150 tonnia. Saaristome-
relle ei Helcomin ohjelmassa tavoitetta
asetettu, vaan Suomi sitoutui vähentä-
mään Saaristomerien ravinnekuormitusta
kansallisissa toimenpideohjelmissa niin,
että vaadittu hyvä tila saavutetaan. Tätä
tukee myös helmikuussa 2010 pidetyssä
Itämeri-huippukokouksessa Suomen hal-
lituksen antama sitoumus ryhtyä tehostet-
tuihin toimiin Saaristomerien hyvän tilan
saavuttamiseksi vuoteen 2020 mennessä.
Samassa yhteydessä Suomesta luvattiin
tehdä ravinteiden kierrättämisen esimerk-
kialue.



Tanskan rannikon öljyonnettomuudessa vuonna 2001 uhriksi on joutunut haikara. Jos öljyn tahraama lintu jää saalistajan kynsiin, vaikutukset siirtyvät ravintoketjuun.

© Sören Steffen/Scanpix/Lehtikuva

IMO

Toisena esimerkkinä tärkeästä kansainvälisestä yhteistyöstä on Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO (International Maritime Organization), joka on YK:n alainen, kansainvälinen merenkulun turvallisuus- ja ympäristöasioita hallinnoiva järjestö. Myös Itämerellä noudatetaan IMOn globaaleja päätöksiä ja edesautetaan Itämeren alueen suojelutoimia. Itämeri on niin sanotun MARPOL-yleissopimuksen mukainen erityisalue, jossa öljypäästöjä, kiinteitä jätteitä ja ilmapäästöjä koskevat muita merialueita tiukemmat määräykset. IMOn päätöksillä on muun muassa nopeutettu yksirunkoisten öljytankkerien poistamista käytöstä ja asetettu rajoituksia ja määräyksiä öljysäiliöaluksille. Niin sanotulla anti-fouling-sopimuksella on kielletty tributyylitina yhdisteiden (TBT) käyttö laivojen vedenalaisten osien maaleissa ja vieraslajien torjumiseksi on laadittu painolastivesisopimus. IMO on myös antanut koko Itämerelle, Venäjän aluevesiä lukuun

ottamatta, erityisen herkän merialueen aseman (PSSA), jolla on toteutettu merenkulun turvallisuutta edistäviä toimia.

Matkustaja-alusten käymäläjätevedet kiihdyttävät Itämeren rehevöitymistä. Helcomin toimintaohjelman mukaisesti valmistellaan parhaillaan IMOlle ehdotusta, jolla kiellettäisiin matkustaja-alusten käymäläjätevesien laskeminen Itämereen. Suomen johdolla valmisteltavan ehdotuksen mukaan käymäläjätevesien laskeminen matkustaja-aluksista Itämereen olisi kiellettyä, jollei aluksissa ole laitteita jätevesien riittävään puhdistamiseen. Sääntelyllä pyritään saamaan yhä vilkastuvan risteilyalusliikenteen päästöt hallintaan. Uudet määräykset voisivat tulla voimaan uusien alusten osalta vuonna 2014 ja vanhojen alusten osalta vuonna 2016. Ehdotus on parhaillaan IMOn käsiteltävänä ja lopullista hyväksyntää odotetaan syksyllä 2010.

MARPOL-yleissopimuksen ilman-suojeluliitteen hyväksytyillä muutoksilla vähennetään edelleen vaihteittain laivojen typenoksidi- ja rikinoksidipäästöjä. Rajoittamalla alusten typenoksidipäästöjä pyritään vähentämään ilman kautta Itämereen joutuvaa typen määrää. Helcomissa valmistellaan parhaillaan Suomen johdolla IMOlle ehdotusta Itämeren nimeämiseksi typenoksidipäästöjen vähentämisen erityisalueeksi. Ehdotus pyritään toimittamaan IMOlle vuoden 2011 aikana.



1 224 kilometriä pitkän Nord Stream -maakaasuputken reitti Venäjältä Saksaan. Venäjä toimittaa neljänneksen Euroopan unionin käyttämästä energiasta.

© Mika Launis

Lähde: Nord Stream

Suomi osallistuu aktiivisesti

Suomen vesiensuojelupolitiikkaan vaikuttaa kansainvälinen yhteistyö, jota harjoitetaan eri tasoilla. Yhteistyö voi olla globaalia, alueellista tai EU:n ja sen naapurimaiden välistä. Suomi osallistuu aktiivisesti kansainvälisten sopimusten ja muun yhteistyön valmisteluun tuoden mukaan oman asiantuntemuksensa ja varmistamalla sen, että kansalliset näkökohdat otetaan riittävästi huomioon. Toisaalta huolehditaan myös siitä, että kansainvälisesti sovitut velvoitteet pannaan kansallisesti täytäntöön.

Kansainvälisesti asetettuja tavoitteita toteutetaan kansallisilla ohjelmilla. Valtakunnalliset vesiensuojelutavoitteemme on määritelty tavoiteohjelmilla, joissa lähtökohtana on ollut vesien tilaa eniten haittaavien kuormitustekijöiden ja mui-

den sitä selvästi heikentävien toimintojen saaminen hallintaan.

Itämeren suojelun tärkeyttä ja kiireellisyyttä osoittaa se, että valtioneuvosto on hyväksynyt viime vuosina useita periaatepäätöksiä, joilla pyritään parantamaan meren tilaa vähentämällä ihmisen toiminnasta aiheutuvaa kuormitusta ja haittoja. Esimerkkeinä voidaan mainita Suomen Itämeren suojeluohjelma, jossa rehevöitymisen torjunnalla on keskeinen asema, sekä Luonnon monimuotoisuuden ja kestävän käytön strategia, jolla pyritään vakiinnuttamaan luonnon tilan suotuisa kehitys, ja Vesien suojelun suuntaviivat vuoteen 2015 -ohjelma, jossa on ohjeistettu seitsemälle vesienhoitoalueelle valmistellut vesienhoitosuunnitelmat.

Itämeren tilaa ei voida parantaa yksin kuormitusta vähentämällä. Meri- ja valuma-alueen käyttöä, hoitoa ja suojelua tulee tarkastella kokonaisvaltaisesti ja siten, että ekosysteemien toiminta ja rakennne säilyvät. Vesipolitiikan puitteiden direktiivin tavoite onkin määritelty tämän kokonaisvaltaisen ajattelutavan pohjalta: pinta- ja pohjavesiä tulee suojella, parantaa ja



ennallistaa niin, ettei niiden tila heikkene ja että vesistöjen tila on vähintään hyvä koko EU:n alueella vuonna 2015. Samoin meristrategiadirektiivin lähtökohtana on niin sanottu ekosysteemilähestymistapa, jolla turvataan meriympäristön jatkuva suojele ja säilyttäminen ja estetään sen tilan huononeminen. Tavoitteena on, että kaikki Euroopan meret voivat saavuttaa hyvän ympäristön tilan vuoteen 2020 mennessä. Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan erityisen tehokkaita vesiensuojelutoimia.

Meristrategiadirektiivin kansallista toimeenpanoa valmistellaan paraikaa. Se velvoittaa jäsenvaltiot laatimaan merialueilleen kansallisen meristrategian sekä kansallisen toimenpideohjelman merialueen tilan parantamiseksi. Toimenpideohjelman laatiminen edellyttää paitsi merivesien piirteiden ja ominaisuuksien analysointia myös merivesiin kohdistuvien paineiden ja vaikutusten analyysiä sekä taloudellisen ja sosiaalisen analyysin tekoa vesien käytöstä ja meriympäristön tilan huonontumisesta johtuvista kustannuksista.

Ekosysteemilähestymistavankaan ei vielä katsota riittävän vastaamaan me-

Sijoittamalla Pietarin jätehuoltoon Itämeren tilaa voidaan parantaa kustannustehokkaasti. Pietarin lounaisen jätevedenpuhdistamon käyttöönotto vuonna 2005 on vähentänyt Suomenlahden ravinnekuormitusta huomattavasti.

© John Nurmisen Säätiö

rensuojelelun tarpeita. EU:ssa on sovittu yhdenmukaisuudesta, horisontaalisesta ja monialaisesta meripolitiikasta, joka kattaa kaikki meriin ja valtameriin liittyvät näkökohdat. Yhdenmukaisen meripolitiikan avulla pyritään hallinnoimaan kokonaisuuksia ja parantamaan päätöksenteon tehokkuutta.

Lisäksi Euroopan komissio määritteli kesäkuussa 2009 EU:n Itämeren alueen strategian ja siihen liittyvän toimintaohjelman. Komission näkemyksen mukaan EU:n Itämeren alueen strategian avulla voidaan luoda alueellinen kehikko, jonka puitteissa unioni ja sen jäsenmaat voivat määrittellä tarpeensa ja sovittaa ne olemassa oleviin rahoituslähteisiin. Näin voidaan luoda Itämeren alueelle kestävää ympäristönsuojelua ja kannattavaa taloudellista ja sosiaalista kehitystä.

Tämän päivän merensuojelussa siis pyritään ylittämään perinteinen sekto-

riajattelu ja luomaan kokonaisvaltainen näkökulma.

Yhteistyö Venäjän kanssa

Mikään elinkeino tai maa ei ole yksin vastuussa Itämeren ongelmista eikä myöskään voi ratkaista niitä yksin. Itämeren tilan parantamiseksi tarvitaan edelleenkin kaikkien valuma-alueen valtioiden yhteisiä ja yhteen sovitettuja kuormituksen vähentämistoimia.

Suomi voi kansallisilla suojelutoimenpiteillään vaikuttaa ensisijassa omien rannikkovesiensä tilaan, mutta avoimen Suomenlahden tilaan vaikuttaa merkittävästi myös Venäjän kanssa tehtävä yhteistyö.

Ympäristöministeriön Venäjä-yhteistyön päätavoitteena on ennaltaehkäistä ja vähentää Suomeen kohdistuvia ympäristöhaittoja ja riskejä, parantaa erityisesti Itämeren tilaa, suojella luonnon monimuotoisuutta sekä edistää Suomen kannalta tärkeitä kysymyksiä EU:n ja Venäjän yhteistyössä alueellisissa ja monenkeskisissä yhteistyöelimissä, kuten pohjoisen ulottuvuuden piirissä.

Suomi on tukenut ympäristönsuojelun yhteistyöhankkeita Luoteis-Venäjällä vuodesta 1991 alkaen. Suurimmat yksittäiset hankkeet ovat olleet Pietarin lounainen jätevedenpuhdistamo ja sen valmistelu sekä pohjoisen jätevedenpuhdistamon lietteenpolttolaitos.

Investoinneilla Pietarin jätevesihuoltoon voidaan Suomenlahden tilaa parantaa kustannustehokkaasti. Pietarin jätevesistä vielä noin 15 prosenttia laskee käsittelemättöminä Suomenlahteen. Pietarin vesilaitoksen tavoitteena on täyttää Helcomin jätevesien käsittelylle asettamat suositukset viimeistään vuonna 2015. Tämä edellyttää niin sanotun Nevan suorien päästöjen hankkeen toteuttamista. Hankkeen ensimmäisen vaiheen rahoitus on sovittu kansainvälisenä yhteisrahoi-

tuksena. Muita ajankohtaisia yhteistyöhankkeita Pietarin vesilaitoksella ovat keskisuurten ja pienten jätevedenpuhdistamoiden ravinteidenpoiston investoinnit sekä puhdistamoiden käyttö- ja kunnossapitohanke.

Hankkeita on toteutettu kahdenvälisesti ja yhteistyössä kansainvälisten rahoituslaitosten, erityisesti Pohjoismaiden Investointipankin (NIB), Pohjoismaiden ympäristörahoitusyhtiön NEFCOn ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin (EBRD) sekä Pohjoisen ulottuvuuden ympäristökumppanuusrahaston ja Itämeren toimintaohjelman hankevalmistelurahaston kanssa.

Venäjän voimakkaasti lisääntyvä kotieläintuotanto Leningradin läänissä on uusi uhka ympäristölle ja jo saavutetuille edistysaskelille. Maatalouden vesistövaikutuksista ei ole varmaa mittaustietoa, mutta tehtyjen selvityksen mukaan Leningradin läänin suuret eläintilat ovat riski Suomenlahdelle. Eläintiloilta valuu jo nyt ravinteita vesistöihin, ja ongelma kasvaa, kun lantaa läjitetään joka vuosi 2,2 miljoonaa tonnia lisää maastoon ja pelloille.

Ympäristöministeriön lisäksi myös Helcom on EU-rahoituksella kartoittanut Venäjän maatalouden kuormitusta Itämeren valuma-alueella ja laatinut ehdotuksen pilottihankkeista suurilla eläintiloilla. Myös NEFCO, Suomen maa- ja metsätalousministeriö, Itämeren toimintaohjelman hankevalmistelurahasto, Pohjoisen ulottuvuuden ympäristökumppanuusrahasto ja Baltic Sea Action Group (BSAG) ovat pyrkineet edistämään maatalouden ympäristönsuojelua alueella ja useita maatalouden kuormituksen vähentämiseen tähtääviä hankkeita on valmisteilla.

Ilmastomuutos uhka vai pelastus Itämerelle?

Tiedeyhteisö on vakuuttunut siitä, että viimeisten kolmenkymmenen vuoden aikana havaittu ilmaston



lämpeneminen on aiheutunut kasvihuonekaasujen lisääntyneestä pitoisuudesta ilmakehässä. Ilmastomallien perusteella on arvioitu, että maapallon lämpeneminen tulee jatkumaan kasvihuonekaasujen pitoisuuksien noustessa ja kaikkein suurin muutos tulee tapahtumaan pohjoisilla leveysasteilla.

Itämeren alueen suuri ilmastollinen vaihtelevuus johtuu meren sijainnista Pohjois-Atlantin läheisyydessä. Ilman lämpötila on kohonnut Itämeren alueella keskimäärin 0,08 astetta vuosikymmenessä (Climate Change in the Baltic Sea Area, Helcom, 2007). Samoin ilman minimi- ja maksimilämpötilat ovat kohonneet, talvikauden sadanta on lisääntynyt, merijään laajin ulottuvuus on pienentynyt ja jääpeitteisen ajan pituus on lyhentynyt. Havaitut muutokset ovat kuitenkin vielä luonnollisen vaihtelevuuden rajoissa. Seuraavan sadan vuoden aikana ilmaston on arvioitu lämpenevän Itämeren alueella 3–5 astetta. Lämpenemisen arvioidaan olevan suurinta talvikautena Perämeren ja Selkämeren alueella, jossa se saattaa olla 4–6 astetta.

Ilmastomuutoksen arvioidaan nostavan Itämeren veden lämpötilaa, lisäävän

Ilmastomuutoksen arvellaan lisäävän myrskyjä ja tulvia. Helsingin Kauppatorilla suojauduttiin tulvivalta Itämereltä jätöpaperipaaleista kootuilla tulvavalleilla talvimyrskyssä vuonna 2005.

© Suvi Laine/Lehtikuva

sadantaa talvella, vähentävän Itämeren jääpeitettä ja kohottavan keskivedenpintaa. Lisääntynyt talvisadanta voi vähentää Itämeren päänaltaan pintaveden suolapitoisuutta huomattavasti ja sen arvioidaan myös lisäävän ravinnekuormaa ja rehevöitymistä. Ruotsin ilmatieteen ja hydrologian laitoksen tekemien mallilaskelmien mukaan Itämeren päänaltaan pintaveden suolaisuus vähenisi sadassa vuodessa noin seitsemästä promillestä neljään promilleen. Suolapitoisuuden noin merkittävä aleneminen siirtäisi monien suolapitoisuudesta riippuvien lajien levinneisyysrajoja ja -alueita merkittävästi.

Pieni ja matala Itämeri lämpenee nopeammin kuin syvät ja suuret vesialueet. Veden lämpeneminen vaikuttaa paitsi veden kerrostuneisuuteen myös lajien elintoimintoihin, levinneisyyteen ja lisääntymiseen. Erityisolosuhteisiin, kuten

kylmään veteen tai merijäähän, erikoistuneet eliöt tulevat kärsimään, mikä saattaa aiheuttaa jonkun ekosysteemille tärkeän toiminnon katoamisen. Lämpötilan nousu suosinee sinileviä ja eteläisemmiltä vesiltä saapuvia vieraslajeja. Hiilidioksidipitoisuuden kasvu – globaalin ilmaston lämpenemisen keskeinen syy – aiheuttaa veden happamuustasapainon muutoksia ja happamuuden lisääntyminen voi vahingoittaa merieliöitä myös Itämeressä.

Tutkijat ovat meteorologisista ja fyysikaalisista muutoksista ja niiden määristä melko yksimielisiä, mutta arviot ilmastomuutoksen vaikutuksista ekosysteemiin ovat edelleen epävarmoja.

Ilmastomuutoksen mahdollinen rehevöitymistä lisäävä vaikutus vaikeuttaa Itämeren tilan kehityksen arviointia: Se voi myös tehdä tyhjäksi nykytilan pohjalta määriteltyjen vesiensuojelutoimenpiteiden vaikutukset.

Haasteita Itämeren suojelussa siis on riittämiin myös tuleville vuosille. Ohjelmallinen perusta Itämeren suojelulle on varsin vankka ja tavoitteita ja toimenpideohjelmia on hyväksytty sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Haasteena onkin sovittujen toimenpiteiden täytäntöönpano sekä sitä tukevien kansallisten ja kansainvälisten keinojen tehokas käyttö ja parantaminen. Itämeren suojelu tarvitsee myös sekä vahvaa perustutkimusta että soveltavaa tutkimusta.

Itämeren suojelussa meidän on saatava aikaan näkyviä tuloksia: olemme vastuussa toimistamme myös tuleville sukupolville.

Lisää aiheesta:

Helcom, 2007: *Climate Change in the Baltic Sea Area* – HELCOM Thematic Assessment in 2007. Balt. Sea Environ. Proc. No. 111

Helcom, 2010: *Ecosystem Health of the Baltic Sea* – HELCOM Initial Holistic Assessment. Balt. Sea Environ. Proc. No. 122

Helcom 2010: *Maritime Activities in the Baltic Sea* – An integrated thematic assessment on maritime activities and response to pollution at sea in the Baltic Sea region. Balt. Sea Environ. Proc. No. 123

Helcom 2010: *Hazardous substances in the Baltic Sea* – An integrated thematic assessment of hazardous substances in the Baltic Sea. Sea Environ. Proc. No. 120A & B

Itämeriportaali: www.itameriportaali.fi

Myrberg, Kai, Matti Leppäranta & Harri Kuosa. *Itämeren fysiikka, tila ja tulevaisuus*. Helsinki: Yliopistopaino 2006.

Raateoja, Mika, Kai Myrberg, Juha Flinkman & Jouni Vainio. *Kotimeri. Itämeri ympärillämme*. Helsinki; Edita 2008.

Bäck, Saara, Markku Ollikainen, Erik Bonsdorff, Annukka Eriksson, Eeva-Liisa Hallanaro, Sakari Kuikka, Markku Viitasalo & Mari Walls. *Itämeren tulevaisuus*. Helsinki: Gaudeamus 2010.



Kaisa Konosen mielestä Itämeren hyväksi voi toimia liittymällä Luontoliiton, Greenpeacen tai WWF:n jäseneksi.

© Tuulikki Holopainen

Totta vai tarua?

"Kroonisesti sairaa Itämeri tarvitsee täsmähoitoa."

KAISA KONONEN

Itämeren valtioiden ympäristötutkimusta yhdistävän ja rahoittavan BONUS Baltic-tutkimusohjelman johtaja.

Itämeren tutkiminen on rahan- ja ajanhukkaa, sillä se ei kuitenkaan vaikuta poliittisiin päätöksiin.

Tarua!

– Tutkijat olivat edelläkävijöitä, kun ympäristöasioihin herättiin 1960–1970-lukujen vaihteessa. Tutkimuksen ansiosta jopa kylmän sodan jakautuneessa



maailmassa saatiin aikaan Itämeren suojelusopimus. Tutkimuksesta käytännön toimiin on noin 20 vuoden viive, ja siitä Itämeren kohtelu ja ilmastonmuutokseen reagointi ovat hyviä esimerkkejä.

– Itse väittelin Itämeren leväkukinnoista 1992 ja samoihin aikoihin ongelmasta alettiin kirjoitella lehdissä. Myös kansalaisjärjestöt aktivoituivat. Kului 18 vuotta ja Helsingissä pidettiin Itämeri-kokous, jossa presidentti, pääministeri ja merkittävä talouselämän vaikuttaja olivat aloitteentekijöinä.

– Nyt tutkijat puhuvat siitä, että Itämeren suojelussa pitäisi lähtökohtana olla luonnonsuojelun ja meren käytön yhdistäminen sekä täsmähoito. Itämeri tarvitsee suojelua, mutta samalla myös sen ylläpitämisen talouselämän tulee kukoistaa. Siellä pitää pystyä liikkumaan, kalastamaan ja lomailemaan. Näiden erilaisten tarpeiden yhdistämisestä puuttuu vielä faktatieto. Tutkimuksen pitää pystyä vastaamaan kysymyksiin: mitä suojelu maksaa ja mihin se perustuu. Vain niin ihmiset saadaan motivoitua suojelemaan ympäristöä. Täsmähoito tarkoittaa sitä, että yhdenlaiset toimenpiteet eivät sovi kaikkialle. Meillä on oltava tutkittua tietoa esimerkiksi siitä, minkälaisia toimia tarvitaan erilaisten peltojen ravinteiden vähentämiseen.

Itämeren suojelukomissio Helcom on toiminut 30 vuotta ja samaan aikaan Itämeren tila on huonontunut. Tämä tarkoittaa sitä, ettei kukaan halua Itämerta tosissaan suojella.

Taru!

– Ilman suojelukomissiota myrkyjä olisi Itämeressä niin paljon, ettei mitään kaloa voisi syödä. Totta on se, että rehevöityminen on lisääntynyt. Sen estämiseen tarvitaan tutkimusta ja täsmähoitoa. Rehevöityminen on ongelmallista sen vuoksi, että vaikka kaiken kuormittamisen lopettaisi nyt, rehevöityminen jatkuu vielä kolmisenkymmentä vuotta.

Itämeri sairastaa, mutta sen parantaminen on yhä mahdollista.

Totta!

– Tarvittavia lääkkeitä ovat täsmähoito ja pitkäjänteinen työ. Voi myös ajatella niin, että Itämeri on kroonisesti sairas, mutta taudin eteneminen voidaan estää. Sekin on jo hyvä saavutus.

– Aika on suhteellinen kysymys. Ihmiselle 20 vuotta on pitkä aika, maapallolle lyhyt ja kalalle tai vesikirpulle iäisyys. Meren evoluution näkökulmasta ihmisen aikakäsitys on hyvin rajoittunut.

TOIMI!

– Kysy poliitikolta, mitä hän aikoo tehdä Itämeren hyväksi.

– Hakeudu ympäristöystävälliseen työpaikkaan.

– Kasvata lapsesi ympäristötietoiseksi.

– Käytä ympäristöystävällisiä tuotteita ja kierrätä.

– Kirjoita yleisönosastoon.

Maatalous ja Itämeren tila

JOUNI LIND



© Soili Jussila/Vastavalo

Itämeren alue – kahdeksan EU:n jäsenmaata ja Venäjä – on tulevaisuudessa globaalistikin merkittäviä maatalousalueita. Ilmastonmuutoksen myötä suotuisan maatalouden alueet siirtyvät kohti pohjoista. Lämpenemisen oletetaan aiheuttavan kuivuutta etelämmässä, mutta parantavan tuotanto-olosuhteita Itämeren alueella.

Itämeren alueen valtiot ovat historialliselta taustaltaan erilaisia maita, ja niiden maanomistusolot poikkeavat toisistaan. Ne muodostavat kuitenkin yhä vahvemmin yhdyntävän ja harmonisoituvan talousalueen, ja niiden keskinäinen riippuvuus kasvaa – esimerkiksi elintarviketeollisuus on jo alueella ylikansallista.

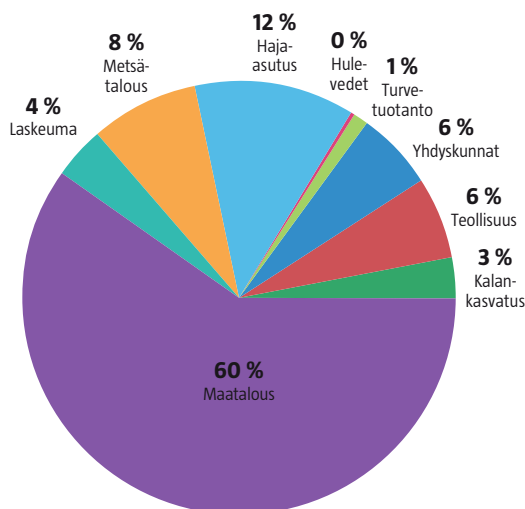
Baltian maissa, Puolassa sekä Venäjällä maataloustuotanto laski 1990-luvulla. Tuotanto on nyt tehostumassa ja lannoitteita käytetään enemmän. On myös perustettu suuria kotieläinyrityksiä. Riskinä tässä kehityksessä ovat lisääntyneet ravinteiden valumat.

Maatalouden aiheuttamaa hajakuormitusta on huomattavasti vaikeampi vähentää kuin pistekuormitusta, koska sitä ei voida keventää teknisillä puhdistuslaitteilla. Myös säätelijät vaikuttavat maataloudesta tulevan kuormituksen vaihteluihin. Rankkasateet ja talviaikaiset vesisateet sekä maan pysyminen sulana lähes koko talven lisäävät maaperän eroosiota ja liukoisten ravinteiden huuhtoutumista. Ylimääräisen haasteen maatalouden vesiensuojelulle tuo ravinteiden huuhtoutumisen lisääntyminen ilmastonmuutoksen myötä.

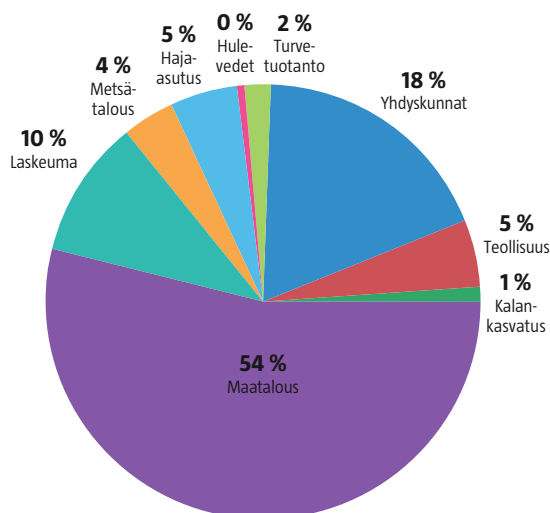
Itämeri ei kestä kuormituksen kasvua. Ekosysteemin turvaaminen vaatii ravintekuorman vähentämistä – mitä pikemmin sen parempi.

Helcom perustana yhteistyölle

Itämeren suojelukomission Helcomin toimintaohjelmassa on asetettu kullekin rantavaltiolle ravintekuormituksen vähimmäistavoitteet, erityisesti typen



Fosfori



Typpi

Suomen fosfori- ja typpekuormitus Itämereen.

© Mika Launis

Lähde: Antti Räike, SYKE

ja fosforin päästöjen osalta. Suurimpia päästövähennyksiä edellytetään Puolalta ja Venäjältä.

Toukokuussa 2010 Moskovassa pidetyssä Helcomin ministerikokouksessa voitiin todeta, että maalta peräisin olevat typpepäästöt Itämereen ovat vähentyneet 30 prosenttia ja fosforipäästöt 45 prosenttia vuosina 1990–2006. Lisäksi typen ilmastopäästöt ovat vähentyneet kolmanneksella vuodesta 1980. Maatalous on edelleen suurin hajakuormituksen lähde ja sen päästöjen vähentäminen on avainasemassa.

Tehostettuja toimenpiteitä ravintakuormituksen vähentämiseksi tarvitaan niin sanotuilla hot spot -alueilla, joiden suurin kuormitus tulee maataloudesta. Tällaisia seutuja on edelleen useassa Itämeren maassa, kuten Saaristomeren alue meillä Suomessa. Uuden haasteen muodostavat suuret yksittäiset karjankasvatamot, joiden ongelmana ovat kasvavat

lantakasat ja niiden puutteellinen käsittely. Karjan lanta on tarkoitettu ottaa Itämeren suojelun toimintaohjelmassa tehotarkkailuun. Kaikki suuret karjankasvatamot, jotka eivät täytä ympäristönhoidolle asetettuja vaatimuksia, on ollut määrä kirjata hot spot -listalle vuoteen 2010 mennessä, mutta tämä prosessi on vielä kesken.

Helcom luo tietopohjan Itämeren tilasta ja konkretisoi tavoiteltavat asiat. Toimenpiteet ovat kuitenkin jäsenmaiden vastuulla, koska toimintasuunnitelma on vain suositus eikä lakisääteinen velvoite. Nähtäväksi jää, pystytäänkö Helcomin asettama hyvän vedenlaadun tavoite toteuttamaan vuoteen 2021 mennessä.

Maatalous on Suomen erityishaaste

Maatalouden tuotanto tehostui myös Suomessa 1960- ja 1970-luvuilla. Lannoitteiden käyttöä lisättiin ja koneistaminen toi uudet käytännöt. Väkeä muutti kaupunkiin, mutta maatalous pystyi tuottamaan entistä enemmän. Tehostuneen tuotannon vaikutukset ympäristön tilaan eivät vielä tuolloin olleet juuri havaitta-



vissa eikä niistä vielä kannettu suurempaa huolta. Ympäristövaikutuksiin alettiin kiinnittää huomiota enemmän 1980-luvulta lähtien, mutta toimintatapoja ravinnekuorman vähentämiseksi ei vakiinnuteta nopeasti.

Suomen liityttyä Euroopan unioniin oli mahdollista ottaa käyttöön maatalouden ympäristöohjelma. Sen avulla voidaan toteuttaa huomattavasti tehokkaampia toimenpiteitä kuin mitä lakisääteiset vaatimukset – esimerkiksi nitraattidirektiivi – edellyttävät. Ympäristötukea on koko ajan kehitetty. Tuen edellyttämät lannoitustasot on määritetty kasvien ravinnetarpeiden mukaan, jolloin kuormitus vesistöihin vähenee. Ympäristötuet sisältävät lukuisan määrän kohdistettuja erityistoimia, joilla pyritään vaikuttamaan erityisen herkkiin alueisiin.

Suomi on asettanut tavoitteekseen vähentää maataloudesta peräisin olevaa ravinnekuormaa kolmasosalla vuoteen 2015 mennessä. Viimeisimmän maatalouden ympäristövaikutuksia selvittävän MYTVAS-tutkimuksen väliraportin mukaan ravinnepäästöjen vähentämisessä on edistytty viime vuosina. Maatalouden kuormitus on jatkuvasti vähentynyt

Tehomaataloudesta valuu vesistöihin runsaasti ravinteita. Päästöjä pyritään supistamaan, mutta lannoitteiden käytön vähentäminen vaikuttaa viiveellä.

© Aarno Isomäki/Vastavalo

sekä typen että erityisesti fosforin osalta – ennen kaikkea keinolannoitteiden käytön vähentämisen myötä. Vaikutukset vesistössä näkyvät viiveellä, koska veden pohjan sisäinen kuormitus on suurta eikä maaperään varastoitunut fosfori purkaudu nopeasti.

Ympäristötukea on tarkoitus edelleen kehittää siten, että toimenpiteet kohdistuisivat entistä tehokkaammin kaikista kuormittavimmille alueille. Myös EU:n vesipolitiikan puitedirektiivin edellyttämän vesien hyvän tilan saavuttaminen vuoteen 2015 mennessä vaatii maataloudelta tehostettuja toimenpiteitä. Toimia tarvitaan muun muassa ravinnepäästöjen hallintaan (optimaalinen lannoitus), kasvipeitteisyyden, suojavyöhykkeiden, kosteikkojen, säätösalaajituksen ja pohjavesialueiden peltoviljelyn vesiensuojelun lisäksi sekä lannan jatkokäsittelyn tehostamiseen. Toimenpiteiden onnistu-

minen edellyttää koulutusta ja neuvontaa.

Kansallisina toimina ravinnekuormaa on ryhdytty hillitsemään muun muassa edistämällä biokaasulaitosten rakentamista lannan käsittelyä varten. Maanviljelijöiden neuvontaa ja osallistumista on tuettu niin sanotulla TEHO-hankkeella, jonka avaintoimena on tilakohtainen neuvonta. Neuvojat vierailevat tiloilla ja pohtivat yhdessä viljelijän kanssa, mitä tilan olosuhteissa voitaisiin tehdä ja mistä toimille olisi saatavissa rahoitusta ja osaamista.

Itämeri-strategian mahdollisuudet

EU:n Itämeri-strategia nosti Itämeren alueen maatalouden ja maaseudun kehittämisen uudella tavalla poliittiselle agendalle. Sitoutuneisuus ympäristöstä huolehtimiseen on vahvistunut monella tasolla, ja yhteistyö on käynnistymässä. Tavoitteiden edistämiseksi tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä ja niiden rahoitus on varmistettava.

Suomen hallitus sitoutui Baltic Sea



Eläintilat kuormittavat Suomenlahtea. Viime vuosina tuotantoeläimiksi on otettu eksoottisempiakin lajeja – esimerkiksi strutseja tarhataan lihakarjana.

© Terho Pelkonen/Vastavalo

Action Summitissa 10.2.2010 siihen, että kaikilla toimialoilla ryhdytään tehostetuihin toimiin Saaristomeren hyvän tilan saavuttamiseksi vuoteen 2020 mennessä. Suomi myös pyrkii ravinteiden kierrättämisen esimerkkialueeksi, ja tehostettuja toimia Saaristomeren tilan parantamiseksi tehdään kaikilla sektoreilla. Vastaavalla tavalla muut maat antoivat sitoumuksia ja lukuisat yksittäiset toimijatahot ja yritykset sitoutuivat konkreettisiin toimiin tuossa kokouksessa.

Maa- ja metsätalousministeriö toimii EU:n Itämeri-strategian painopistealue 9:n koordinaattorina. Ympäristökysymyksiin ja ravinteiden kiertoon keskittyvään painopistealueeseen sisältyvät maa-, metsä- ja kalatalous (maaseudun kehittäminen sekä elintarvike- ja rehururvallisuus mukaan lukien). Tammikuussa 2010 Suomi järjesti kaksipäiväisen seminaarin, jossa oli 160 osallistujaa. Noin 20 erilaisessa työpajassa saatiin sovittua jäsenmaiden yhteistyöstä konkreettisten projektien toteuttamiseksi. Toimintasuunnitelma tarkentui, kehiteltiin niin sanottuja lippulaivahankkeita ja sovittiin projektien vetovastuista.

Seminaari ajoittui sopivasti alkuvuoteen 2010, niin että hankkeet ehtivät anoa rahoitusta Interreg-hausta ja Pohjoismaiden neuvostolta. Kesään 2010 mennessä onkin jo varmistunut, että Pohjoismaiden neuvosto on myöntänyt rahoitusta usealle metsähankkeelle ja eläintautien torjuntaan. Viljelijäjärjestöjen ympäristöneuvontahanke on saanut rahoituksen, mutta keskeisen lannankäsittelyn teknologia-hankkeen BATMANin (Baltic Forum for Innovative Technologies for Sustainable Manure Management) rahoitus on vielä auki. Hanke on kuitenkin käynnistetty, sillä Suomi on rahoittanut sen alkuvaihetta maa- ja metsätalousministeriön tutkimusvaroista.

Keskeinen lippulaivahanke tulee olemaan fosforin kierrätyksen edistäminen. Myös poistokalastuksen (fosforin poistaminen kalastuksen avulla) hankkeessa



Suomi on sitoutunut vähentämään maatalouden ravinnekuormaa kolmasosalla vuoteen 2015 mennessä.

© Eero J. Laamanen/Vastavalo

sensä pohjalta Suomella on mahdollisuus olla kokoaan merkittävämpi vaikuttaja puhtaamman maatalouden puolesta.

Toimenpiteiden tulee olla maataloilla tehokkaita, mutta samalla taloudellisesti kannattavia. Maatilojen kanssa yhteistyössä toteutetut konkreettiset toimet voivat monestikin olla tehokkaampia ja nopeampia kuin säädösten uudistukset. Valtaosa lannasta tulisi ottaa käsittelyyn typen ja fosforin erottamiseksi. Tällöin ravinteet pystyttäisiin ohjaamaan käytön mukaan entistä tarkemmin ja kuormitusta voitaisiin siirtää kotieläintiloilta kasvinviljelytiloille – näin kokonaisuus ja ympäristö hyötyisivät. Koskaan ei liene mahdollista, että maataloudesta tulisi täysin ravinteita päästämätön tuotantomuoto, mutta nykyistä kuormitustasoa voidaan edelleen alentaa ja uusilla tekniikoilla torjua tehomaatalouden ympäristöuhkia uusissa jäsenmaissa. Mahdollisista tekniikoista on muun muassa Baltic Compass tehnyt laajan selvityksen.

Kun Suomessa uudistetaan ympäristötukea vuonna 2014 alkavaa uutta ohjelmakautta varten, käytettävissä on aikaisempaa enemmän tietoa. Sitä saadaan käynnissä olevista tutkimuksista, maatalouden ympäristönhoidon toimenpiteiden vaikuttavuuden seurannasta ja jatkuvasta arvioinnista niin alue- kuin tilatasollakin. Nyt on aika luoda kannustinjärjestelmät ja markkinat sellaisiksi että uusien tietojen ja uusimmat teknologiat tulevat laajasti käyttöön. Oleellista on, että uusilla ratkaisilla taataan maatilojen taloudellinen kannattavuus. Yhteiskunnan energia- ja jäteratkaisujen on tuettava kehitystä. Yhteisillä ponnistuksilla ja tietämystämme kartuttaen ja levittäen luomme parempaa tulevaisuutta.

käytännön pilotointia tehdään jo ainakin Suomessa ja Ruotsissa. Saatujen kokemusten pohjalta kehitetään myöhemmin vesiviljelyä ja sen rehun käyttöä. Tavoitteena on muodostaa ravinteiden suljettu kierto käyttämällä Itämereltä pyydettyä kalaa rehuna vesiviljelyssä.

Painopistealue 9:n tavoitteena on toimia Itämeren maiden välisen yhteistyön foorumina. Yhdessä ja tavoitteellisesti toimien meidän kaikkien ulottuvilla on paras tietämys ja voimme luoda konkreettisia projekteja ja saada rahoitusta hankkeille.

Itämeren tila on yhteinen huoli

Pohjoismaat ovat jo entuudestaan puuttuneet ravinnekuormituksen ongelmiin, ja hallinnolla on vahva rooli ohjausvälineiden luomisessa. Erityinen haaste tulee olemaan toimeen tarttuminen koko Itämeren alueella. Meidän on kannettava oma vastuumme. Tietämyk-

Turvallisuus



© Riku Lumiaro

Itämeri ja Venäjä

HISKI HAUKKALA



© Juha Metso/Str/Lehtikuva

Venäjä on ollut ainakin Pietarin perustamisesta, vuodesta 1703 lähtien leimallisesti myös itämerellinen valtio. Historiallisesti Venäjä on ollut varsin tiiviisti osa alueen dynamiikkaa sotien, kaupan ja diplomatian kautta. Oikeastaan vasta lokakuun 1917 vallankumous ja bolševikkien valtaannousu eristivät Venäjän muusta alueesta. Aiemman tiiviin vuorovaikutuksen tilalle tuli Neuvosto-Venäjän autarkkinen, omavaraisuuteen pyrkivä eristäytyminen ja varautuminen suursotaan, joka käytiinkin alueella toisen maailmansodan aikana. Natsi-Saksan kukistuminen ei kuitenkaan oleellisesti parantanut alueen poliittista tilannetta, sillä tilalle tuli kylmä sota, joka jakoi Itämeren poliittisesti kolmeen osaan: Neuvostoliiton johtamiin Varsovan liiton maihin, USA:n johtamiin Nato-maihin sekä näiden kahden liittouman välissä tasapainoilleisiin puolueettomiin maihin Suomeen ja Ruotsiin.

Nykypäivänä ihmiset tuskin enää muistavat, kuinka vaarallinen paikka Itämeri oli kylmän sodan aikana. Tuolloin Itämeri oli yksi keskeisistä mahdollisista sotänäyttämöistä Neuvostoliiton ja lännen välillä – ja Pohjois-Eurooppa oli yksi militarisoiduimmista alueista planeetallamme. Alueella oli myös todellista suurstrategista merkitystä, sillä lyhyin mannertenvälisten ydinohjusten lentorata Yhdysvaltain ja Neuvostoliiton välillä kulki Pohjois-Euroopan yli. Maailmasta tuskin löytyykään kolkkaa, joka olisi yhtä paljon hyötynyt kylmän sodan päättymisestä kuin Itämeren alue. Eturistiriitojen jakama, Neuvostoliiton kyynisesti ”rauhan mereksi” propagoima meri vapautui ja avautui laajemmalle eurooppalaiselle integraatiolle. Samalla pelko ja vastakainasettelu hälvenivät.

Myös Venäjä alkoi etsiä uutta paikkaansa alueellisessa yhteistyössä. Etenkin 1990-luvun alussa näytti, että oli koittamassa todellinen uusi aika, jolloin entiset jakolinjat poistuisivat ja tilalle tulisi dynaaminen, yhteistyöhön pyrkivä, integ-

roituva Itämeri, jolla olisi myös voimistuva, koko aluetta yhdistävä identiteetti. Aivan näin onnellisesti ei kuitenkaan ole käynyt, sillä Venäjällä on ollut vaikeuksia löytää luontevaa paikkaansa Itämeren alueella. Kuitenkin tilanne Itämerellä kaksi vuosikymmentä kylmän sodan päättymisen jälkeen on edelleen parempi kuin koskaan – kukaan ei vakavissaan puhu sodasta tai vakavasta konfliktista alueella. Haasteet ovat toisenlaisia, mutta vakavia: niin sanottu pehmeä turvallisuus, ympäristö sekä ylipäätään nykyisten saavutusten varjeleminen ja positiivisen tilanteen säilyttäminen Itämeren alueella.

Venäjän roolia Itämerellä on avartavaa pohtia kahdelta kantilta: millaiselta Itämeri näyttää Venäjän silmin ja millaiselta Venäjä muun Itämeren silmin. Tämän artikkelin keskeinen viesti on, että eittämättömistä saavutuksista huolimatta aluetta vielä vaivaa – ja tulevaisuudessa jopa mahdollisesti uhkaa – Venäjän perustavaa laatua oleva erillisyyks alueen muusta taloudellisesta ja poliittisesta toiminnasta. Itämeren pinnan alla kuplii poliittinen epäluottamus, joka pahimmillaan voi osoittautua hedelmälliseksi kasvualustaksi poliittisille väärinymmärryksille, kiistoille ja jopa konflikteille. Suuri haaste alueen kaikille toimijoille onkin huolehtia siitä, että Venäjä löytää merkitystään ja rooliin vastaavan paikkansa alueen yhteistyörakenteissa. Tämä vaatii toimia niin Venäjän kuin Itämeren alueen muidenkin valtioiden puolelta.

Itämeri Venäjän silmin

Kylmän sodan päättymisen avasi Itämeren alueelle aivan uudet kehitysmahdollisuudet. Vaikka Itämeri voitti, niin Venäjä hävisi – ainakin perinteisen geopolitiikan silmälasiin läpi tarkasteltuna. Kylmän sodan aikana Neuvostoliitto tai sen satelliitit olivat hallinneet Itämeren eteläistä rantaa lähes Tanskan salmiin saakka – ja puolueettomat Suomi ja Ruotsi takasivat, että käytännössä Itämeri oli Neuvostoliiton sotilaallisessa hallinnassa.

Kylmän sodan jälkeiset kaksi vuosikymmentä ovat muuttaneet tilanteen olennaisesti. Neuvostoliiton hallitsemasta Itämerestä on tullut lännen toimijoiden – Naton ja EU:n – meri. Nyt enää vain Suomenlahden pohjukka ja Kalinin-gradin lämpäre ovat Venäjän hallussa. Eläköityneen venäläisen diplomaatin Juri Derjabinin sanoin Pietari Suuren aikaan hakkaamasta ikkunasta Eurooppaan on jälleen tullut pelkkä tuuletusluukku, joka lännen on helppo niin halutessaan lätkäistä kiinni. Venäjän heikentynyt sotilaallinen asema näkyy hyvin oheisesta taulukosta, joka esittää Neuvostoliiton ja Venäjän Itämeren alueen sotilaallisen kapasiteetin kehityksen vuodesta 1991 vuoteen 2009. Samalla on kuitenkin syytä pitää mielessä, että luvut kuvaavat vain Venäjän pysyvää sotilaallista läsnäoloa Itämeren alueella. Tarvittaessa Venäjä kyllä kykenee siirtämään merkittäviä lisäjoukkoja alueelle verrattain nopeasti, kuten Venäjän isot Ladoga 2009- ja Zapad

NEUVOSTOLIITON JA VENÄJÄN SOTILAALLINEN KAPASITEETTI ITÄMERELLÄ VUOSINA 1991 JA 2009

	Neuvostoliitto 1991	Venäjä vuonna 2009
Laivastotukikohtien lukumäärä	4	2
Itämeren laivaston alusmäärä	300	175
Sotilaslentokoneiden lukumäärä	250	150
Lähde: IISS, Military Balance.		



2009 -sotaharjoitukset osoittivat.

Voi vaikuttaa kummalliselta, että kylmän sodan päättymisen esitetään Venäjän kannalta onnettomuutena, mutta sitä se ainakin osittain on ollut maan silloisen suurvalta-aseman ja vielä nykyisenkin itsemääräyksen kannalta. Venäjän nykyinen pääministeri Vladimir Putin totesi presidenttiaikoinaan Neuvostoliiton hajoamisen olleen kahdennenkymmenennen vuosisadan suurin geopolittinen katastrofi. Putinin on tulkittu haikailevan Neuvostoliiton perään, mutta tästä tuskin kuitenkaan on kysymys. Kuitenkin niin Putinille kuin suurelle osalle tavallisistakin venäläisistä maan (menetetty) suurvalta-asema on olennainen osa sen omaa identiteettiä: jos Venäjä ei ole enää ”suuri ja mahtava”, niin mitä se sitten on? Uuden, jälki-imperiaalisen ja pitkälti kansallisvaltiokeskeisen identiteetin etsintä on Venäjällä vasta alussa ja se tulee viemään aikaa. Prosessin vielä ollessa kesken Venäjällä on vaikeuksia löytää luontevaa paikkaansa myös suhteessa Itämeren alueeseen, joka on näytelty niin merkittävää roolia sen pyrkimyksissä saavuttaa alueellisesti ja jopa globaalisti tunnustettu suurvalta-asema.

Venäjä on keskittänyt öljykuljetukset Suomenlahden satamiinsa. Merikuljetusten määrä kasvaa, vaikka kulutustavarat kulkevat vielä enimmäkseen maareittejä.

© Ilkka Lastumäki

Venäjän sopeutumista muuttuneeseen tilanteeseen on omalta osaltaan vaikeuttanut maan vahva geopolittinen ja sotilaspoliittinen traditio. Dosentti Alpo Juntunen on jäljittänyt venäläistä mentaliteettia kirjassaan *Itään vai länteen? Venäjän vaihtoehdot*. Menetetty maa-alueet sekä selkeästi vähentynyt sotilaallinen kapasiteetti kirpaisivat Venäjää. Suurvalta-aseman menetyks sattuu ja sen perään haikaillaan. Vaikka kapasiteetti on pienentynyt, ovat puheet kuitenkin suuria. Etenkin maan edelleen ylivoimainen ydinasemahti antaa pontta Venäjän sanoille, ja tätä pelotetta käytetään tiukan ja vähemmänkin tiukan paikan tullen: ”Jos ette ota meitä tosissanne ja mielipiteitämme huomioon, niin me sijoitamme (lisää) ydinaseita Kaliningradiin!”

Määrän lisäksi Venäjän ongelma on laatu. Sotilaallinen kalusto on vanhen-

tunutta, vaikka sitä viime vuosina onkin voimaperäisesti pyritty uudistamaan. Laivat ovat ruosteessa, eikä rauta muutenkaan ole täysin läntisen teknologian veroista. Venäjän sotilaallinen iskukyky Itämeren alueella onkin alentunut enemmän kuin yksinomaan pelkistä lukumääristä voisi päätellä. Tämä on luonnollisesti ollut hyvä uutinen Itämeren alueen muiden maiden kannalta: laskeneen varustautumistason myötä yleinen turvallisuuspoliittinen tilanne on parantunut.

Esiin on kuitenkin noussut kansainvälisen politiikan perinteinen ydinkysymys, niin sanottu turvallisuusdilemma. Sen taustalla on ajatus siitä, että valtioiden välillä turvallisuus on aina suhteellista: toisen turvallisuuden kasvu (esimerkiksi kohonneen asevarustelun myötä) tuottaa toisille turvattomuutta ja huolta voimasuhteiden muuttuessa. Turvallisuusdilemma johtaakin valtiot helposti asevarustelun noidankehään, jolle ei näy loppua. Kenties surkuhupaisin esimerkki tästä on Yhdysvaltain ja Neuvostoliiton kiivas ydinasevarustelu 1960- ja 1970-luvuilla: riitapukarit kehittivät täysin mielettömät ja kymmeniin tuhansiin ydinkärkiin kohonneet arsenaalit, vaikka paljon pienempikin määrä olisi riittänyt vastustajan ja itse asiassa koko maapallon tuhoamiseen. Varustelulla oli tietysti myös oma vaikutuksensa Pohjois-Euroopan ja Itämeren alueen suurstrategiseen tilanteeseen.

Tällä hetkellä Venäjä ponnistelee oman turvallisuusdilemmansa kanssa. Maan sotilaallinen asema on heikoin lähes sataan vuoteen. Samaan aikaan perinteiseksi viholliseksi mielletty Nato on levittäytynyt pitkälle myös Itämeren rannoille. Monet Venäjällä katsovatkin maan joutuneen saarroksiin – tätä Derjabinkin tuuletusikkunasta kirjoittaessaan tarkoitti. Tilanteen kompleksisuutta ja suoraan sanoen skitsofreenisuutta Venäjän kannalta lisää kuitenkin vielä se, että tätä akuuttia turvattomuuden tunnetta aikaansaavat maat jatkuvasti vakuuttavat rauhanomai-

sia aikeitaan ja haluaan tiivistää yhteistyötään Venäjän kanssa. Etenkin presidentti Obaman aloitteesta alkunsa saaneen USA:n ja Venäjän suhteiden ”resetoinnin” myötä myös Venäjä on joutunut painottamaan maiden välisten suhteiden myönteisiä ulottuvuuksia. Samalla vanhat viholliskuvat kuitenkin elävät edelleen sitkeästi. Tämä kahtalainen tilanne osaltaan pahentaa Venäjän identiteettikriisiä: Mitä Venäjän ja ennen kaikkea tavallisten venäläisten tulisi tästä kaikesta oikein ajatella?

Olisi kuitenkin väärin väittää, että Venäjä lähestyy Itämeren yksin turvallisuus- ja sotilaspoliittisena kysymyksenä. Nykypäivänä Itämeri on Venäjälle ensisijaisesti logistinen reitti, merellinen moottoritie. Kuluneen vuosikymmenen aikana Venäjä on määrätietoisesti keskittänyt öljykuljetuksiaan Suomenlahden pohjukan satamiin: kun vuonna 2000 Suomenlahden kautta kulki 40 miljoonaa tonnia öljyä, määrä on nyt yli 150 miljoonaa tonnia. Ennuste vuodelle 2015 on jopa 250 miljoonaa tonnia, yli kuusinkertainen lisäys öljykuljetusten volyymissä viidessätoista vuodessa.

Ensivaiheessa Venäjä on nimenomaan pyrkinyt keskittämään strategisina pidetyt öljykuljetukset omiin satamiinsa. Kulutustavaroiden maahantuontia ei ole pidetty keskeisenä kysymyksenä, mikä on näkynyt Etelä-Suomen satamissa ja maanteilla hurjana rekkarallina. Venäjän hallitus hyväksyi kuitenkin jo vuonna 2005 liikennestrategian, joka painotti erityisesti Venäjän ulkomaankauppaa palvelevan infrastruktuurin kehittämistä ja mahdollisimman suurta logistista omavaraisuutta satamia, logistista infrastruktuuria sekä laivanrakennusteollisuutta kehittämällä. Tavoitteena onkin, että vuoteen 2020 mennessä yli 90 prosenttia Venäjän ulkomaankaupan tavaravirroista kuljisi omien satamien kautta. Myös tariffipolitiikalla pyritään ohjaamaan liikennettä ensisijassa omiin satamiin. Venäjällä on kuitenkin vielä paljon tehtävää, sillä satamainfrastruktuuri, maan tiestö ja

rautatiet sekä yleensä logistiikkakeskukset ja -osaaminen eivät vielä ole riittävällä tasolla: etenkin ennen vuosien 2008–2009 talouskriisiä ulkomaankaupan kasvu oli huomattavasti satamakapasiteetin kasvua nopeampaa lisäten Venäjän riippuvuutta maan ulkopuolisista satamista.

Pyrkimys omavaraisuuteen satami- en osalta kielii laajemmasta venäläisestä ajattelutavasta, jolle ajatus keskinäisriippuvuudesta ja siihen liittyvästä työnjaosta on edelleen pitkälti vieras. Sen sijaan Venäjä pyrkii itse omin voimin ja toimin kontrolloimaan logistiikkaketjuja ja siten sekä maasta lähtevää että poistuvaa tavaravirtaa. Osittain tähän on myös hyviä liiketaloudellisia perusteita, mutta on myös selvää, että eräänlaista itseriittoisuutta lähentelevä satamapolitiikka ei ole sopusoinnussa 2000-luvun globalisaation ja Itämeren kasvavan alueellistumisen ja integraation kanssa. Moskovon keskushallinnon mahtikäskyjä parempi tapa edetä asiassa olisikin Itämeren satamien yhteistyön kehittäminen. Tavoitteena tulisi olla monipuolinen erikoistuneiden satamien verkosto, jossa olisi tilaa niin venäläiselle kuin muullekin kapasiteetille. Vertailun vuoksi todettakoon, että Euroopan todellisella talousmahdilla Saksalla ei ole ollut mitään ongelmia tukeutua Hollannin Rotterdamiin jopa Hampuria suurempana ulkomaankauppa-terminaalinaan.

Toinen Venäjän vastaavanlaista ajattelua heijasteleva esimerkki on Nord Stream -kaasuputki. Perinteisesti Venäjä on vienyt maakaasua Keski-Eurooppaan Ukrainan ja Keski- ja Itä-Euroopan läpi kulkeneissa putkistoissa. Uuden, Itämeren pohjaan laskettavan putken avulla Venäjä on pyrkinyt vapautumaan riippuvaisuudesta nykyisiin kauttakulkumaihin, etenkin Ukrainaan. Eittämättä Ukraina on osoittautunut ongelmalliseksi kumppaniksi kaasun kauttakuljetuksille, kuten maan toistuvat maksuvaikeudet ja niiden nostattamat, myös EU-maita ravisuttaneet kaasukriisit ovat osoittaneet. Kaasuputki on ollut kuitenkin myös keino vahvis-

taa kahdenvälisiä suhteita eräisiin EU:n avainmaihiin, etenkin Saksaan, laajemman EU-tason yhteistyön kustannuksella.

Kaiken kaikkiaan Venäjän satama- ja putkipolitiikka kielivät tietystä erillisyydestä muuhun Itämeren alueeseen nähden. Venäjä ei ole kyennyt eikä välttämättä edes halunnut hakeutua aktiivisen itämerellisen yhteistyön piiriin. Rohkaisevina merkkeinä kuitenkin voidaan pitää Venäjän halukkuutta toimia Itämeren valtioiden neuvostossa sekä pääministeri Putinin päätöstä osallistua Baltic Sea Action Summitiin Helsingissä helmikuussa 2010. Myös Suomen aloitteesta alkunsa saaneen pohjoisen ulottuvuuden kautta Venäjää on pyritty vetämään mukaan Itämeren alueen yhteistyöhön. Tästä huolimatta Venäjän Itämeri-politiikkaa leimaa tietty hahmottomuus. Varsinaista kokonaisvaltaista Itämeri-politiikkaa maalla ei ole, eikä se ole kyennyt tekemään aloitteita alueen yhteistyön syventämiseksi tai oman roolinsa terävöittämiseksi. Sen sijaan Venäjä mieltää Itämeren yhtäältä elintärkeäksi logistiseksi reitiksi ja toisaalta tarkkailee edelleen aluetta sotilaspoliittisen linssin lävitse. On selvää, että näillä kahdella tekijällä on myös omat tiiviit yhteytensä, jotka ovat olleet omiaan herättämään huolta monissa Itämeren alueen maissa.

Venäjä Itämeren silmin

Jos Itämeri on Venäjälle verrattain perifeerinen kysymys, samaa ei voida sanoa Venäjästä ja sen roolista muiden Itämeren alueen maiden kannalta. Vallitseekin sangen epätasapainoinen tilanne, jossa alueen muut maat joutuvat ottamaan toimitaan Venäjän huomioon enemmän kuin Venäjä itse Itämerta huomioi. Esimerkiksi Suomi joutuu jatkuvasti pohtimaan Venäjän toimia ilman että välttämättä itse joutuisi – tai pääsisi – Moskovon poliittiselle tutkaruudulle.

Venäjän-suhteen hallinnoiminen on Itämeren alueelle haaste: Venäjällä on pel-



Venäjä hakee vielä paikkaansa Itämeren yhteistyöverkostossa. Se pyrkii vähentämään riippuvuuttaan maan ulkopuolisista satamista.

© Ilkka Lastumäki

källä läsnäolollaan ja toimillaan merkittäviä vaikutuksia alueen muihin toimijoihin ja ympäristöön ilman, että sillä olisi tätä läsnäoloaan vastaavaa poliittista latausta ja roolia alueella. Venäjän vetäminen mukaan Itämeren yhteistyöhön ja alueen kehittämiseen on keskeinen haaste muille rantavaltioille.

Itämeren alueelle Venäjän sotilaallisen aseman heikentyminen on merkinnyt jännityksen lieventymistä. Se on mahdollistanut alueen vapautumisen ja poliittisen ja taloudellisen integraation. Myös Nato laajeni alueelle 2000-luvun taitteessa, kun Puola (1999) sekä Baltian maat (2004) liittyivät sotilasliittoon. Venäjä on kokenut Naton laajentumisen kielteiseksi ilmiöksi, mutta sillä on kuitenkin ollut kiistattomia myönteisiä vaikutuksia: Nato on rauhoittanut Itämeren eteläisen rannan ja siten osaltaan sementoinut maiden itsenäisyyden. Viime vuosina etenkin Baltian maiden ja Venäjän väliset jännitteet ovat

kuitenkin nostattaneet huolta Itämeren etelärannoilla Naton turvatakuiden riittävyydestä. Maat ovatkin saamassa tuekseen kaipaamiaan vankempia sotilaallisia takuita Natolta. Toivottavaa on, että nämä maat kokisivat asemansa niin turvatuiksi, että ne voisivat rauhassa keskittyä taloudellisiin ja yhteiskunnallisiin uudistuksiin. 2000-luvulla soisi vakauden ja rauhan toki jo kasvavan muualta kuin sotilasliiton turvallisuustakuista.

Venäjän voimakas panostus Itämereen logistisena väylänä on tuonut mukanaan myös haasteita alueen muille toimijoille. Lisääntynyt liikenne etenkin Suomenlahdella kasvattaa sekä ympäristöriskejä että taloudellisia ja poliittisia jännitteitä Venäjän pyrkiessä vähentämään riippuvuuttaan ulkopuolisista satamista. Etenkin Itämeren muotoutuminen Venäjän tärkeäksi öljykuljetusreitiksi on kasvatanut vakavan öljyonnettomuuden riskiä selvästi. Suomenlahti on kapea ja karikkoinen vesireitti. Matalana, huonosti vesimassaansa uusintavana ja jo ennestään varsin saastuneena ja pahoinvoivana altaana Itämerellä on poikkeuksellisen haavoittuva ekosysteemi. Toistaiseksi ei hyvistä puheis-

ta huolimatta ole kuitenkaan vakuuttavaa näyttöä Venäjän varautumisesta öljyntorjunnan tehostamiseen kasvavan satama- ja meriliikenteen edellyttämällä tavalla.

Mahdollisen vahingon torjumiseen ei riittäisi edes Itämeren maiden yhteinen torjuntakalusto. Omat haasteensa tuovat myös Venäjän ja alueen muiden maiden poikkeavat viranomaiskulttuurit, jotka ovat varmasti omiaan hankaloittamaan yhteistyötä mahdollisen vahingon satuttuessa. Vaikka esimerkiksi Nord Stream -kaasuputkihankekin nosti Venäjän turvallisuuspoliittisen roolin esiin Itämeren rantavaltioissa, on öljy- ja muihin merikuljetuksiin liittyvä onnettomuus- ja ympäristötuhoriski kiistatta Itämeren tämän hetken suurin turvallisuusongelma.

Vaikka Venäjä ja Saksa ovat jo pitkään pyrkinet esittämään Nord Streamin eurooppalaisena yhteistyöhankkeena, ei se suinkaan ole yhdistänyt, vaan pikemminkin jakanut Itämeren aluetta ja myös laajemmin EU:n omia rivejä. Etenkin Itämeren eteläisille rannoille on hankkeen alkuvaiheista jäänyt maku Saksan ja Venäjän muiden maiden päiden ylitse tekemästä kahdenvälisestä sopimuksesta. Tuloksena on ollut EU:n sisäinen pirstaloituminen Venäjä-kysymyksessä. Lienee väärin sanoa, että Nord Stream olisi EU:n yhteisen Venäjän-politiikan ongelmien varsinainen alkujuuri, mutta eräänlainen symboli siitä on kyllä tullut: se on viivan tavoin jakanut jäsenmaita kahtia ja vaikeuttanut yhteisen Venäjän-politiikan hakemista. Onkin syytä toivoa, että kaikilta jäsenmailta löytyy malttia yhteisen kannan hakemiseen merkittävässä energiaulkosuhteissa. Lienee selvää, että Nord Stream olisi ollut huomattavasti nykyistä ongelmattomampi hanke toteuttaa, mikäli Saksa olisi ajoissa sitouttanut kaikki EU-kumppaninsa siihen.

Myös poliittisesti Venäjän rooli on osoittautunut haasteelliseksi. Venäjä on protestoinut Naton laajentumista vastaan, vaikka alueen muut maat ovat kokeneet prosessin myönteisenä. EU:n laajentuessa

Venäjä on jäänyt alueen tulevaisuuden kannalta keskeisten poliittisten foorumien ulkopuolelle. Lokakuussa 2009 hyväksytty EU:n ensimmäinen Itämeri-strategia onnistui alkuvaiheissaan herättämään varsin paljon närää Venäjällä. Kyseessä oli kuitenkin EU:n sisäinen strategia, jonka valmisteluun voivat ottaa täysimääräisesti osaa vain EU:n jäsenet. EU pyrki kuitenkin ottamaan Venäjän toiveita huomioon ja pitämään huolen siitä, että prosessi oli mahdollisimman avoin.

EU:n laajennuttua Itämeren alueelle ja rantavaltioista ainoastaan Venäjän jäätyä unionin ulkopuolelle suuri osa alueen tulevaisuutta koskevista keskusteluista käydään ja päätökset tehdään joko koko EU:n tasolla tai sen sisälle muodostuneissa alueellisissa foorumeissa, kuten esimerkiksi Pohjoismaiden ja Baltian maiden Nordic-Baltic 6/8 -tapaamisissa. Perinteisemmät alueelliset yhteistyön muodot, kuten vaikkapa Itämeren valtioiden neuvosto, johon myös Venäjä kuuluu, ovat kovaa vauhtia jäämässä sivuun. Tämä kehityskulku puolestaan eristää Venäjää entisestään alueen yhteistoiminnasta. Lienee myös selvää, että Venäjästä ei ainakaan lähitulevaisuudessa ole tulossa EU:n jäsentä. Näin ollen maan on jollakin muulla tavoin löydettävä luonteva paikkansa Itämerellä.

Tiiviimpään yhteistyöhön

Venäjä on jo pitkään ollut merkittävä itämerellinen valtio: sen läsnäolo näkyy, tuntuu ja kuuluu vahvasti Itämeren alueella. Silti, ja varsin paradoksaalisesti, samaan aikaan Itämeren merkitys Venäjälle on pysynyt verrattain pienenä. Pekka Sutela onkin hyvin todennut, että Venäjällä ei ole varsinaista Itämeri-kuvaa tai -identiteettiä lainkaan. Niinpä Venäjällä ei myöskään ole selvää politiikkaa alueen varalle. Innokkaasti erilaisia strategioita ja doktriineja julkaiseva Venäjä ei ole pitänyt tarpeellisenä oman erillisen Itämeri-strategian luomista – vaikka arktisilla alueilla jo on oma

Itämeri on Venäjälle ensisijaisesti kuljetusväylä. Uusien satamien käyttöönotto lisää meriliikennettä entisestään.
© Ilkka Lastumäki



strategiansa.

Omalta osaltaan Nord Stream -putkihanke on alleviivannut ja oletettavasti pahentanut Venäjän irrallisuutta. Kahden vuosikymmenen alueellisen yhteistyön sato onkin jäänyt varsin laihaaksi: suuria voittoja Venäjän suhteen on vain vähän ja toistaiseksi kaikkein silmiinpistävintä on Venäjän jääminen syrjään Itämeren alueen taloudellisesta ja poliittisesta dynamiikasta.

Tätä erillisyyttä korostaa Venäjän rooli muutoin vilkkaassa ja alati kasvavassa Itämeren alueen verkostoitumisessa. Koska Venäjä ei ole Euroopan unionin jäsen, se on jäänyt pitkälti osattomaksi siitä taloudellisesta integraatiosta ja syvenevästä yhteistyöstä, josta Itämeri on kuluneen kahden vuosikymmenen aikana saanut nauttia. Venäjä ei ole onnistunut uimaan mukaan juuri mihinkään alueen kattavista verkostoista. Hyvä esimerkki Venäjän eristäytyneisyydestä on Pietari: viiden miljoonan asukkaan metropoli huikaisevine historioineen ja kaupunkikuvineen ei ole kehkeytynyt Luoteis-Venäjän ja laajemminkin Itämeren alueen valovoimaiseksi keskuukseksi, vaikka sillä olisi tähän kaikki edellytykset. Pietari on jäänyt Moskovan provinssiksi, joka ei ole kyennyt kehittämään omaa vahvaa alueellista ja itämerellistä identiteettiään.

Merkittävin itämerellinen Venäjä-haaste on kahtalainen: yhtäältä nykyisiä epäluottamuksen elementtejä olisi hallittava niin, että ne eivät johtaisi tarpeetomaan vastakkainasetteluun Itämeren alueella, ja toisaalta Venäjä tulisi vetää mukaan Itämeren alueelliseen yhteistyöhön. Helppoja keinoja ei ole tarjolla. Kaikesta huolimatta tulevaisuuden lähtökohdat ovat kuitenkin sangen hyvät, sillä koskaan ei Itämeren alue ole ollut niin turvallinen ja dynaaminen kuin tänään. Myös yksi Venäjän modernisaation ja menestyksen avaimista löytyy Itämeren suunnalta. Pietari voi olla muutakin kuin Derjabinin mainitsema pahainen tuuletusikkuna Venäjälle. Se voi ja sen pitää olla paraatiovvi, jonka kautta Venäjä astuu tiiviimmin mukaan, ei vain alueelliseen yhteistyöhön, vaan myös laajempaan eurooppalaiseen integraatioon.

Lisää aiheesta

Juntunen, Alpo *Itään vai länteen? Venäjän vaihtoehdot*. Helsinki: Ajatus 2003.

Sutela, Pekka (2008) *Itämeri Venäjän näkökulmasta*. Kansallinen Itämeri-foorumi, Turku, 15.-16.5.2008, saatavissa osoitteessa http://www.centrumbalticum.org/files/93/Pekka_Sutela.pdf.



Anni Sinnemäen mukaan kaikkein tehokkain tapa torjua öljyturmia on vähentää öljyn käyttöä.

© Tuulikki Holopainen

Siviilipalvelusmiehiä koulutetaan öljyntorjuntaan

Kun uusi siviilipalveluslaki otettiin käyttöön vuonna 2008, uudeksi mahdolliseksi suuntautumisvaihtoehdoksi tuli ympäristön ja kulttuuriomaisuuden suojele. Lainsäätäjien mielessä oli ollut muun muassa varautuminen öljyturmaan, jonka riski kasvoi öljykuljetusten lisääntyessä.

Uuden lain mukaan osa siviilipalvelusmiehistä saa koulutusta öljyntorjuntaan. Koulutus on enimmäkseen teoriaa, mutta jotkut ryhmät ovat saaneet myös käytännön perehdytystä öljyvahingoista kärsivien lintujen putsamiseen.



Siviilipalvelusvelvollisia koulutetaan öljyntorjuntaan Lapinjärven koulutuskuksessa.

© Eetu Kempainen

”Laki mahdollistaa sen, että siviilipalveluskeskus kutsuu siviilipalvelusmiehet öljy-onnettomuuksiin töihin”, kertoo työministeri ja Vihreiden puheenjohtaja **Anni Sinnemäki**.

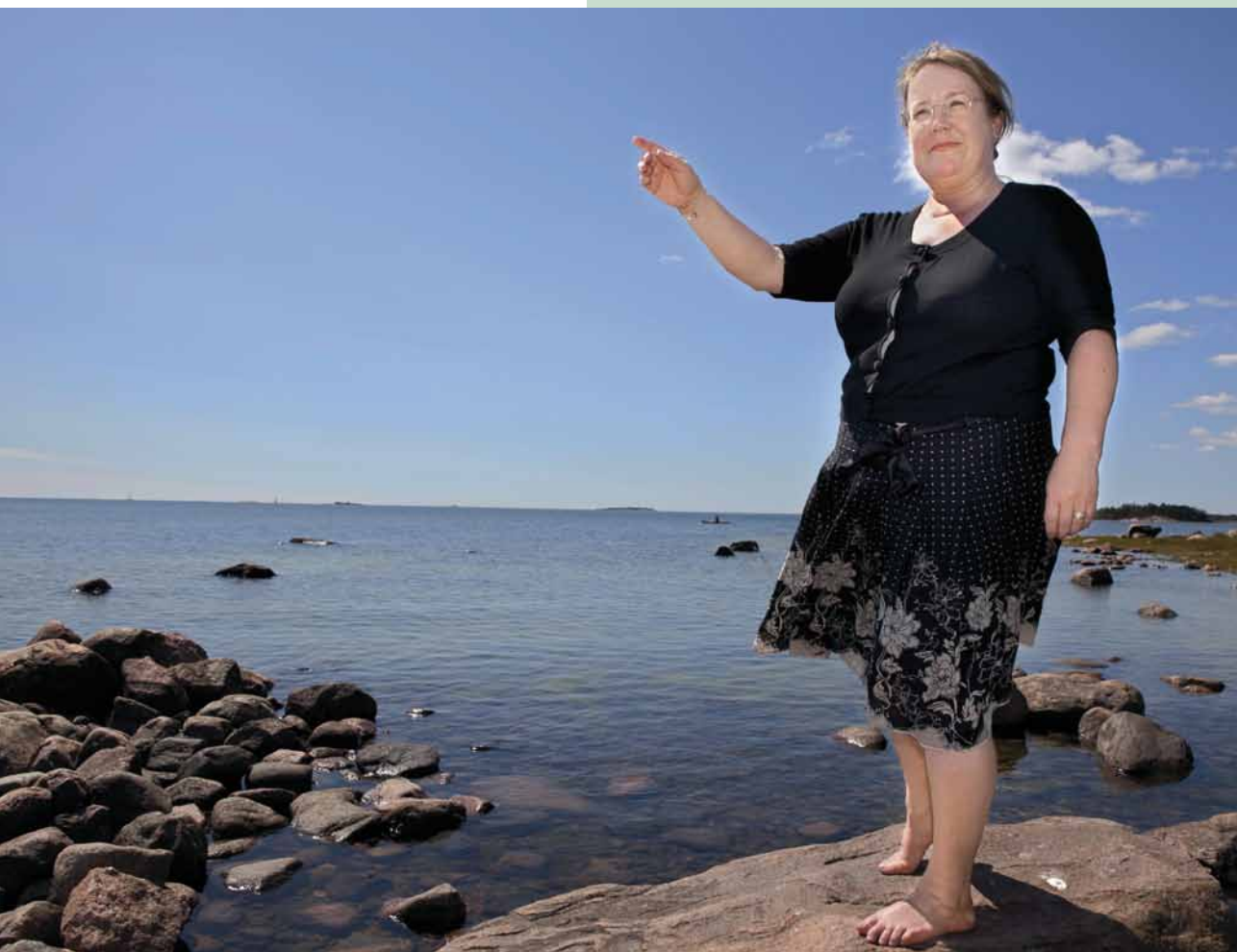
Suomessa siviilipalvelusta ohjaa työ- ja elinkeinoministeriö, jonka alaisena toimiva siviilipalveluskeskus järjestää kaikkien siviilipalveluksen valinneiden peruskoulutusjakson. Kukaan ei vielä tiedä, miten suureksi avuksi öljyntorjuntaan tutustuneet siviilipalvelusmiehet tosipaikan tullen olisivat. Taitoja ei onneksi vielä ole tarvinnut kokeilla käytännössä.

Öljyturma ei ole ainoa mahdollinen ympäristökatastrofi, jossa siviilipalvelusmiehet voisivat olla avuksi. Jos kuumat kesät jatkuvat, metsäpalot voivat yleistyä. Sinnemäen mukaan myös niiden torjumisessa ja väestön evakuoinneissa esimerkiksi teollisuusonnettomuuden vuoksi siviilipal-

velusmiesten työpanos voisi olla tarpeen.

Sinnemäki muistuttaa kaikkein tehokkaimmasta öljyturmien torjuntakonstista: vähennetään öljyn käyttöä. Mitä vähemmän öljyä käytetään, sitä vähemmän sitä täytyy pumpata ja kuljettaa ympäri maailmaa.

”Pitäisi päästä siihen, että käytettäisiin vähemmän öljyä ja korvattaisiin öljy energiatehokkuudella ja uusiutuvalla energialla. Tämä pienentäisi myös mahdollisten katastrofien riskiä.”



**"Meren kannalta suurin merkitys on typpi-
päästöillä, jotka edistävät Itämeren rehevöi-
tymistä. Tutkimusten mukaan kesäaikana
jopa 50 prosenttia ilmalaskeumasta tulevasta
typestä on peräisin aluksista", muistuttaa
Anita Mäkinen.**

© Tuulikki Holopainen

*Totta vai
tarua?*

"Tulokaslajeista myös taloudellista haittaa."

ANITA MÄKINEN
meriympäristöyksikön päällikkö,
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

**Maailmanlaajuinen lama koituu
Itämeren hyväksi, sillä se vähentää
meriliikennettä.**

Hetkellisesti totta!

– Meriliikenteen osalta lama on leikannut vain kasvua. Itämeri on edelleen yksi maailman vilkkaimmin liikennöityjä meriä.



**Alusten mukana Itämereen kulkeutuu sille outoja lajeja, jotka syövät suihin-
sa meren alkuperäislajit.**

Totta!

– Ennen rahdin ahtausta aluksilla on lastina alusta tasapainottamassa painolastivettä, ja juuri sen veden mukana tulokaslajit saapuvat. Tulokaslajit ovat Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n mukaan globaalisti yksi viidestä suurimmasta meren lajien monimuotoisuutta uhkaavista tekijöistä.

– Tulokaslajeista sata vuotta sitten saapui merirokko, kalkkikuorinen pieni ötökkä, joka kiinnittyy veneisiin. Merirokosta on myös taloudellista haittaa. Se aiheuttaa paljon hankaluuksia isoille voimalaitoksille, jotka käyttävät paljon jäähdytysvettä. Näitä ovat esimerkiksi kaikki hiili- ja ydinvoimalaitokset. Merirokko kiinnittyy putkistoihin, kasvaa ja lisääntyy. Kasvutot aiheuttavat paljon kitkaa ja voimaloissa täytyy käyttää yhä enemmän energiaa vesimäärän sisään pumppaamiseen. Ydinvoimaloiden vuosihuolloissa menee paljon aikaa puhdistamiseen.

– Petovesikirput takertuvat toisiinsa ja muodostavat vesipatsaassa omenahilloa muistuttavan massan. Kun se takertuu verkkoihin, kalat näkevät verkot eivätkä käy pyydykseen. On myös epäilty, että Itämeren silakoiden laihuminen johtuu siitä, että petovesikirput syövät samaa ravintoa kuin silakat.

Ilmastomuutoksen nimissä kannattaa suosia matkustajalaivaliikennettä Itämerellä lentoliikenteen sijaan.

*Riippuu
laskentatavasta!*

– Tähän väitteeseen ei ole ollenkaan yksinkertaista ottaa kantaa. Paljon riippuu esimerkiksi siitä, minkälaisista lentokoneista ja aluksista puhumme. Suihku-

moottori- vai propellikone? Matkustajalus vai sekä matkustajia että rahtia kuljettava alus? Ja tärkeää on huomioida myös se, mitä polttoainetta ne käyttävät. Tällä hetkellä matkustaja-aluksissa käytetään polttoöljyä ja dieselöljyä, mutta nesteytetyn kaasun käyttöä suunnitellaan jo. Ja vähän pitemmällä aikavälillä on mahdollista, että käytetään purjeita ja aurinkoenergiaa.

– Jos yksinkertaistamisen nimissä vertaamme Helsinki–Tallinna–Helsinki-lentomatkaa saman matkan taittamiseen nopealla matkustajalautalla, niin kasvi- huonekaasujen osalta se menee suurin piirtein samoihin. Tavarankuljettamisen osalta merikuljetus on hyvin ekotehokasta. Mutta pelkästään matkustajaliikenteeseen pyhitetty paatti saattaa polttoaineen valinnan vuoksi tuottaa enemmän päästöjä kuin lentoliikenne.

Toimi!

– Suosi ekologista kotimaanmatkailua ja tutustu Saaristomerен kansallispuistoon. Se on osa Pan-park-järjestelmää, johon pääsevät ainoastaan Euroopan luontomatkailukohteiden helmet.

– Katso WWF:n levittämä End of The Line elokuva ylikalastuksesta. Se auttaa ymmärtämään turskan ylikalastuksen aiheuttamia ongelmia myös Itämerellä.

Tulevaisuus



© Tomi Muukkonen/Lintukuva.fi

Alueelliseen yhteistyöhön

**BJÖRN GRÖNHOLM ja
MARKO JOAS**



© Johannes Jansson/norden.org

Vuosisatoja vanhat kaupankäynnin ja vaihdon perinteet antavat Itämeren alueelle hyvän pohjan kehittää yhteistyötään ja talouttaan. Alueen vahvuuksia on monikulttuurinen ja -kielinen identiteetti. Kylmän sodan aikaisista idän ja lännen jännitteistä vapautunut Itämeren alue on kehittymässä onnistuneen kansainvälisen yhteistyön malliesimerkiksi.

Ympäristö

Viime vuosikymmeninä meitä on yhä useammin muistutettu siitä, kuinka haavoittuva ja herkkä Itämeri on. Pitkälle teollistuneiden, tehomaataloutta harjoittavien maiden ympäröimä Itämeri on maailman saastuneimpia ja rehevöityneimpiä meriä. Rantavaltioiden lisäksi Itämeren tilaan vaikuttaa laaja, lähes 90 miljoonan ihmisen asuttama valuma-alue: myös Ukrainan ja Valko-Venäjän päästöt kuormittavat Itämerta siihen laskevien jokien ja vesistöjen kautta.

Rehevöitymisen lisäksi Itämerta ja sen ympäristöä varjostavia uhkakuvia on öljykuljetus- ja kauppараhti liikenteen kasvattama onnettomuusriski. Niiden rinnalle voi kuitenkin nostaa positiivisia näkökohtia. Pohjoismaat ovat vuosikymmenten ajan olleet ympäristökysymyksissä ja ympäristöhallinnon kehittäjinä uudistajia ja edelläkävijöitä niin kansallisella, alueellisella kuin paikallistasollakin ja niiden esimerkkiä on alettu noudattaa koko Itämeren alueella.

Politiikka

Poliittisesti Itämeren alue on kiinnostava, joskin haastava ymmärtää. Itämereen rajoittuu yhdeksän valtiota erilaisine kulttuureineen, uskontoineen, kielineen ja hallintoperinteineen. Myös muut maat ja alueet vaikuttavat Itämereen eri tavoin suoraan tai epäsuorasti. Itämeren alueen erityispiirteitä ovat geopoliittinen herkkyyks ja aktiivisuus sekä



Merimetsoyhdyskuntien lisääntyminen on herättänyt vilkasta keskustelua. Merimetsot tuhoavat pesimäympäristöään ulosteillaan.

© Tomi Muukkonen/Lintukuva.fi

lähihistorian jyrkät vastakkainasettelut.

Kylmän sodan päättyminen merkitsi valtioiden poliittisen yhteistyön uutta alkua Itämeren alueella. Laajaa pohjoismaista yhteistyötä – kulttuurista, poliittista ja taloudellista – oli jo tehty pitkään. Yhteistyö Baltian maiden kanssa aloitettiin jo ennen niiden uutta itsenäistymistä, ja se on kehittynyt edelleen kaikilla hallinnonaloilla. Paikallistasolla erityisesti kaupungit ovat harjoittaneet kansainvälistä yhteistyötä, ja sillä on ollut suuri merkitys Baltian maiden paikallishallinnolle ja poliittiselle kehitykselle. Puolan, Viron, Latvian ja Liettuan liittyttyä Euroopan unioniin yhteistyön ja kokemustenvaihdon tarve on kasvanut edelleen.

Talous

Itämeren kaupalla ja vaihdolla on keskiajalta juontuvat hansaliiton perinteet. Vanhoja kauppareittejä on ylläpidetty, elvytetty ja muutettu toisen maailmansodan päättymisestä asti. Voimakkaan talouskasvun, rantavaltioiden lisääntyneen kaupankäynnin ja keskinäisen taloudellisen riippuvuuden myötä Itä-

meren alue on kehittynyt ennennäkemättömästi. Kaupankäynnin ja investointien lisäksi työpaikkojen määrä on kasvanut ja työvoiman liikkuvuus maiden välillä on lisääntynyt.

Maailmanlaajuinen taantuma on kuitenkin koetellut Itämeren alueen talouksia tuntuvasti, joskin eri tavoin – erityisen haavoittuvia ovat olleet Baltian maiden taloudet. Nämä suhteellisen äsken itsenäistyneet maat ovat kehittyneet nopeasti, mutta vakaamman talouden perustuksissa niillä on kuitenkin vielä paljon kehitettävää.

Monimuotoisempaan yhteistyöhön

Yhteiskunta muuttuu yhä nopeammassa tahdissa teknologisesti ja taloudellisesti. Teknologian kehitys on mahdollistanut laueamman tiedon virran, jossa yhä harvemmat välikädet

vaikuttavat sisältöihin ja muuttavat niitä. Globaalin maailmantalouden työnjako tietopääoman ja työvoiman välillä on haastanut taloudet erikoistumaan. Tämä on puolestaan kasvattanut kaupankäyntiä ja valtioiden keskinäistä riippuvuutta.

Teknologisten ja taloudellisten muutosten lisäksi yhteiskunnan kehitykseen vaikuttaa yksilöiden arvomaailman muuttuminen. Hyvinvoinnin kasvun ja tietotason nousun myötä tämän päivän aktiivit ikäluokat ovat alkaneet arvostaa eri asioita kuin edeltäjänsä. Varsinkin läntisissä demokratioissa kansalaiset asettavat yhä selkeämmin yksilön ryhmän edelle. Yksilön asenteita ja käyttäytymistä ohjaa yhä enemmän oma etu kollektiivisten arvostusten sijaan.

Yhteiskunnallinen kehitys on tuonut aivan uudenlaisia haasteita edustukselliselle demokratialle ja sen perinteiselle hallintomallille. Yksilö tuntee yhä useammin, ettei perinteinen poliittinen menettely johda toivottuun tulokseen – ja pyrkii luomaan uusia vaikutuskanavia protestiaaniin, passiivisuuden ja ulkopuolisuuden tai kielteisen kansalaisaktiivisuuden kautta. Yhä useammin kansalaiset tahtovat vaikuttaa hallintoon suoraan, ohi puoluepoliittisten kanavien.

Kansalaisten halu vaikuttaa tärkeiksi kokemiinsa asioihin on luonut markkinat paitsi erilaisille organisaatioille myös virallisille ja epävirallisille verkostoille, jotka kanavoivat paikallista, kansallista ja kansainvälistä toimintaa.

Suvereenit kansallisvaltiot ovat vielä keskeisiä toimijoita, mutta ne eivät ohjaa kehitystä yksin. Valtiollisten toimijoiden lisäksi yhteiskunnassa vaikuttaa nykyisin monipuolinen joukko valtioiden välisiä ja paikallisia toimijoita sekä liikkeitä. Kansalaisilla ja ylivaltiollisilla organisaatioilla on käytössään erilaisia kanavia, joiden kautta ne voivat ohittaa kansallisvaltioiden perinteiset poliittiset toimintamallit.

Verkot tihtentyvät

Itämeren alueella vaikuttavat ehkä maailman tiheimmät toimijaverkostot. Niitä on luotu jo hansaliiton aikoina, ja perinteitä on jatkanut Pohjoismaiden intensiivinen yhteistyö. Kylmän sodan valtapolitiittisen kaksinapaisuuden tilalle on tullut suuri määrä toimijoita, jotka vaikuttavat varsin vapaasti alueen kehittämiseen.

Yhteistyötä on tiivistänyt myös Baltian maiden EU-jäsenyyden edellyttämä jälleenrakennustyö. Euroopan unioni on tullut vahvasti mukaan toimijaksi Itämeren alueelle, kun kaikki Itämeren valtiot Venäjää lukuun ottamatta ovat liittyneet sen jäseniksi.

Organisaatioiden määrä alueen eri tasoilla on suuri, ja kilpailu rahoituksesta ja vaikutusvallasta on kovaa.

Muutamat vanhat, ennen 1990-lukua luodut valtioidenväliset instituutiot ovat kuitenkin selviytyneet alueen poliittisista muutoksista. Esimerkiksi 1970-luvulla perustettu Itämeren suojelukomissio Helcom on edelleen tärkeä toimija ympäristöpolitiikan alalla. Järjestö on nykyisin ehkä vahvempi kuin milloinkaan aikaisemmin.

Pohjoismainen yhteistyö ja sen myötä Pohjoismaiden ministerineuvosto ovat tarjonneet perustan uudelle politiikalle, jota on luotu 1990-luvun alusta lähtien. Uusia valtioidenvälisiä organisaatioita on perustettu ohjaamaan kestävä kehitystä ja elinkeinoelämää Itämeren alueella. Näistä esimerkiksi CBSS (Itämeren valtioiden neuvosto) edustaa valtioidenvälistä yhteistyötä ja Baltic 21 (Itämeren alueen agenda 21) uusimuotoista kansainvälistä verkostoitumista.

Monet uudet toimintamuodot perustuvat valtioiden, kuntien ja ei-valtiollisten organisaatioiden yhteistyöhön. Moni verkosto on kasvanut valtioiden rajat ylittäväksi organisaatioksi. Myös alueet, kaupungit ja kunnat haluavat toimia ja vaikuttaa rajojensa ulkopuolella – jopa yli valtionrajojen.

YHTEISTYÖN MUODOT ITÄMEREN ALUEELLA		
Toimintamalli	Kansallinen taso	Kansainvälinen taso
Valtiollinen malli	Valtiolliset toimijat, kuten Itämeren valtioiden hallitukset ja ministeriöt	Ylivaltiollinen tai valtioidenvälinen yhteistyö, jonka perustana kansainvälisten organisaatioiden toiminta ja sopimukset: <i>EU, Pohjoismaiden ministerineuvosto, Helcom, CBSS</i>
Yhdistelmämalli	Valtiollisen ohjauksen perinteisistä muodoista kohti yhteistyötä painottavia instituutioita: useiden toimijoiden neuvoa-antava elin, yhteistyöprojektit, kuten <i>LA 21-verkosto</i> sekä virallisen ja yksityisen tahon yhteistyö, kuten <i>Pidä Saaristo Siistinä ry</i>	Perinteisestä valtioidenvälisestä toiminnasta kohti valtioiden jatkuvaa yhteistoimintaa: <i>EU, Helcom</i> Uusimuotoiset instituutiot, ei-valtiolliset kansainväliset toimijat ja menettelytapoja luovat verkostot: <i>Baltic 21</i>
Ei-valtiollinen/ yksityinen malli	Vaikuttaminen kansallisiin, alueellisiin ja paikallisviranomaisiin kansallisten vapaaehtoisjärjestöjen kautta (lobbaustoiminta) <i>Luontoliitto ym.</i>	Vaikuttaminen kansainvälisiin instituutioihin ei-valtiollisten organisaatioiden kautta (lobbaustoiminta ja osallistuminen) Kansainväliset organisaatiot, kuten Coalition Clean Baltic, kansainvälinen kaupunkiverkosto Union of the Baltic Cities ja alueellinen yhteistyöverkosto BSSSC (The Baltic Sea States Subregional Co-operation).
Lähde: Joas, Kern, Sandberg: Actors and Arenas in Hybrid Networks, Ambio 36 2007.		

Oheinen taulukko kuvaa Itämeren alueen yhteistyöverkkojen monimuotoisuutta.

Perinteisessä kansallisvaltiomallissa kansallisvaltio on oma tasonsa, jolla on oma autonominen, poliittinen ja hallinnollinen järjestelmänsä. Tämä järjestelmä määrittelee selkeästi toimijat, jotka päättävät menettelytavoista: valtiot sopivat keskenään puitteet yhteistyölleen, jota toteutetaan kansainvälisissä instituutioissa, kuten YK:ssa tai Euroopan unionissa.

Yhdistelmämalli verkottaa yhteen virallisia yhteiskunnallisia toimijoita ja ei-valtiollisia toimijoita, poliittista osallistumista, yhdenasianliikkeitä ja asiantuntemusta. Kansallisvaltiotasolla nämä ratkaisut muuttavat selvästi poliittisen osallistumisen edellytyksiä ja avaavat vaikutuskanavia erilaisille toimijoille ja organisaatioille.

Kansainvälisellä tasolla erilaiset yhteistyöinstituutiot ovat huomasti nostaneet niiden toimijoiden määrää, jotka voivat tulla kuulluiksi esimerkiksi EU:n päätöksenteossa. Hyvin lähelle niitä tulee myös yksityisten tahojen kansainvälinen toiminta.

Nämä uudet instituutiot, toimijat ja verkostot ovat lisänneet painetta kansainvälisten toimijoiden ja kansallisten viranomaisten suuntaan – ja kansallisvaltion rooli on muuttunut selvästi. Perinteistä kansainvälistä yhteistyötä harjoittavan kansallisvaltion lisäksi vaikutusvaltaa käyttävät myös valtioiden rajat ylittävät ja paikalliset toimijat.

Vuonna 2007 käynnistetty EU:n Itämeren alueen strategia tulee vaikuttamaan alueella tehtävään yhteistyöhön ja jossain määrin myös muuttamaan sitä. Strategia tulee luultavasti myös aktivoimaan keskustelua EU:n pohjoisesta ulottuvuudesta ja Venäjän tiiviimmästä osallistumisesta Itämeren alueen kehittämiseen. Suurin vaikutus EU:n Itämeren alueen strategialla tulee kuitenkin olemaan muihin EU:n alueisiin ja niiden yhteistyöhön.

Kaupunkien yhteistyö

Hyvä esimerkki Itämeren alueellisesta toiminnasta on kaupunkien paikallishallinnollinen yhteistyö. Kaupunkien yhteistyö ja kokemustenvaihto organisoitiin aluksi kahdenväliseksi ystävyyskaupunkitoiminnaksi. Yhteistyö laajeni toisen maailmansodan jälkeen, ja sille oli leimallista seremoniallisuus ja kulttuurivaihto.

Baltian maiden itsenäistyttyä ja geopolittisen jännitteen hellittäessä Itämeren alueella syntyi nopeasti tarve rakentaa hallintoa uusissa itsenäisissä valtioissa. Erityisesti kaupungit toimivat innovoijina ja tekivät konkreettisia yhteistyöaloitteita uusien jäsenmaiden kaupungeille.

Tähän ”uuteen” yhteistyön tarpeeseen vastattiin perustamalla erityyppisiä kansallisia ja kansainvälisiä kaupunkiverkostoja. Kansainvälistä kaupunkiverkostoa edustaa vuonna 1991 Puolan Gdańskissa perustettu Itämeren kaupunkien liitto (Union of the Baltic Cities, UBC): 32 kaupunkia aloitti yhteistyön vahvistaakseen jäsenkaupunkien ja koko Itämeren alueen integraatioita, demokraattista kehitystä ja

ympäristöpolitiikkaa.

Kaupunkiverkosto on vetänyt mukaan toimintaan monta kaupunginhallinnon tasoa. Kaupunkien poliittinen ja hallinnollinen johto toimeenpanevine tasoinen on osallistunut toimintaan vaihtamalla kokemuksia, luomalla yhteisiä kehitys- ja jatkokoulutusprojekteja sekä arvioimalla työprosesseja.

Kahdenkymmenen toimintavuoden jälkeen Itämeren kaupunkien liittoon kuuluu yli 100 jäsenkaupunkia, ja yhteistyö on kehittynyt kaupunkien tarpeiden ja vaikutusvallan kasvaessa. Jäsenkaupunkien luettelo ulottuu suurkaupunki Pietarista aina keskisuuriin ja pieniin kaupunkeihin. UBC:n kautta kaupungit ovat mukana vaikuttamassa yhteistyö- ja kehitysprojekteissa, jotka ovat usein EU:n rahoittamia. Samalla ne ovat päässeet tarkastelemaan EU:n politiikkaa ja sen vaikutuksia muustakin kuin valtio- ja hallitustason tarjoamasta näkökulmasta.

Kaupunkiverkostojen määrä on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Niitä on luotu eri teemojen ja intressien mukaan, eikä ole epätavallista, että kaupungit kuuluvat useaan eri verkostoon. Kaupungeista on tullut yhä aktiivisempia yhteistyökumppaneita myös globaalilla tasolla – ja suuntaus tulee todennäköisesti vahvistumaan.

Tulevaisuuden vaihtoehdot

Itämeren alueen kehitykseen vaikuttaa kansallisvaltioiden ja EU:n lisäksi suuri määrä toimijoita. Erityisen kiinnostava on sotilaallisen suurvallan Venäjän – valtioidenvälisen toimijan – ja EU:n – taloudellisen suurvallan – suhde, sillä alueen verkostot ovat saaneet kehittyä varsin vapaasti EU:n ja toisten kansainvälisten toimijoiden panostuksella. Eri toimijoiden pyrkimykset ovat usein samansuuntaisia, erityisesti ympäristöpolitiikan alueella.

Verkostot elävät ja kuolevat tarpeiden mukaan ja rahoituksen ehdoilla. Kaksikymmentä nopean poliittisen kehityksen



voimakkaammin. Venäjällä on riski joutua ainakin osittain jätetyksi alueen verkoston ulkopuolelle. Tämä rajoittaisi yhteistyön edellytyksiä varsinkin, jos Venäjän sisäpolitiikka polarisoituisi samalla tavoin. Tällainen kehitys ei kuitenkaan ole kovinkaan todennäköinen. Venäjän kansallisvaltion ohjausmekanismit ovat nykyisin rajallisemmat kuin ennen, minkä seurauksena paikallisten toimijoiden kiinnostus ja mahdollisuudet osallistua yhteistyöhön ovat joka tapauksessa suuremmat.

Venäjän mahdollisista valtapyrkimyksistä huolimatta EU:lla on tuskin intressiä sulkea maata ulos Itämeren yhteistyöstä tai vaikeuttaa sen osallistumista. Sanonta ”business as usual” kuvannee osuvasti alueella tehtävää yhteistyötä myös tulevaisuudessa. Arkinen yhteistyö jatkuu.

- *EU kohti vastakkainasettelua välttävää liittovaltiota*

Jos EU:n kehitys sitä vastoin kulkee kohti liittovaltiota, jossa vältetään EU:n ja Venäjän vastakkainasettelua, Itämeren alueellinen profiili vahvistuu. Näin tulee

Meriliikennettä valvovat VTS-keskukset pyrkivät lisäämään merenkulun turvallisuutta ennakoimalla vaaratilanteita.

© Ilkka Lastumäki

käymään myös ilman jäsenvaltioiden myötävaikutusta. Ylivaltiolliset yksiköt pyrkivät vaikuttamaan ohi alueellisten yksiköiden – tässä kehitysvaihtoehdossa siis ohi kansallisvaltioiden. Tämä näkyy jo nyt monissa verkostoissa ja EU-komission tarjoamissa rahoitusinstrumenteissa. Ero EU:n ja kansallisvaltioiden menettelytapojen välillä on tällä hetkellä suhteellisen pieni.

Tämän kehitysnäkymän mukaan yhteistyön merkitys alueella tulee kasvamaan, koska eri tasojen yhteistyö on ainakin aluksi todennäköisin Venäjän ja EU:n yhteistoiminnan muoto.

- *EU kohti heikkenevää integraatiota – ”avoimet markkinat”*

Viimeinen kehitysvaihtoehto lähtee ajatuksesta, että EU:n rooli pienenee tulevaisuudessa ja integraatio taantuu.

Kansallisvaltiot eli yksittäiset jäsenvaltiot saavat suuremman roolin ja voivat ohjata kehitystä omista lähtökohdistaan. Ylivaltiollinen koordinaatio vähenee ja rahoituslähteiden määrä pienenee. EU, jolla on vähemmän yhteisiä tavoitteita ja vähemmän mielenkiintoa vaikuttaa, tulee vähentämään rahoituskanavia ja yhteistyötä. Sitä vastoin on erittäin luultavaa, että ruohonjuuritaso jatkaa toimintaansa ja näyttää toimintamalleillaan esimerkkiä muille. Erilaisia ad hoc -ryhmiä ja verkostoja voi tässä mallissa esiintyä enemmän kuin kahdessa aiemmassa kehitysvaihtoehdossa.

Yhteistyö näillä ”avoimilla markkinoilla” vaatii enemmän toimijoiden omia voimavaroja.

Euroopan mallialueeksi

On selvää, että paluu kylmän sodan aikaisiin, lähes lukkiutuneisiin asemiin ei ole alueella todennäköistä. Tällainen negatiivinen tulevaisuudenkuva vaatisi hyvin suuria poliittisia mullistuksia alueen valtakeskuksissa Venäjällä ja EU:ssa.

Itämeren alueen kehityksen kannalta tärkeitä tekijöitä ovat Venäjän mielenkiinto aluetta kohtaan sekä tuleva yhteistyö. Itämeren tila, merenkulku, energiapolitiikka, turvallisuuskysymykset ja talous ovat haasteita, joihin alueen valtioiden on vastattava yhdessä. Ongelmien ratkaisemiseksi Venäjän aktiivinen mukanaolo on välttämätön.

Kaupunkiverkostot tulevat todennäköisesti suuntautumaan enemmän myös globaaleille markkinoille, eivätkä ne tällöin enää ole yhtä herkkiä alueellisille jännitteille.

Itämeren alueen yhteistyö on aktiivista ja laaja-alaista. Useilla eri tasoilla toteutettava yhteistyö lisää vaikutusmahdollisuuksia, eikä Itämeren alueen yhteistyö ole riippuvainen yksinomaan perinteisistä kanavista. Tämä vakauttaa koko alueen kehitystä. Kansalaistoiminnan luonteen

muuttuessa tulevaisuuden yhteistyömuotoihin vaikuttavat hyvin erilaiset ilmiöt. Osaa toiminnasta ohjaavat keskitetyt kansalliset hallitukset ja EU, osaa ei.

Alueellisen kehityksen merkitys tulee kasvamaan Euroopassa. EU:n Itämeren alueen strategialla tulee olemaan keskeinen asema kilpailukykyään vahvistavan unionin kehitystyössä, ja ensimmäisenä aluestrategiana se on monen eri tahon mielenkiinnon kohde. Tonavan alue kehittää parhaillaan omaa strategiaansa, ja esimerkiksi Adrianmeren ja Joonianmeren alueet ovat aloittaneet vastaavat keskustelut. Eri alueiden kilpailu näyttäisi siis vahvistuvan Euroopassa. Itämeren alue voi nousta johtoasemaan, jos se niin tahtoo ja pystyy tämän lisäksi koordinoimaan voimavaransa.

Yhteistyö Itämeren alueella tulee toimimaan hyvänä mallina Euroopan muille alueille.

*Ruotsin kielestä suomentanut
Satu Savolainen*



Johanna Leino mielestä talouskriisi voidaan nähdä myös Itämeren alueellista yhteistyötä vahvistavana tekijänä.

© Tuulikki Holopainen

Totta vai tarua?

”Ympäristö ja talouskehitys suoraan yhteydessä toisiinsa.”

JOHANNA LEINO
projektipäällikkö,
Suomen Itämeri-instituutti

Itämeren rantavaltiot muodostavat dynaamisen talousalueen.

Totta!

– Suurin osa Itämeren maiden ulkomaankaupasta käydään Itämeren alueen sisällä, vaikka alue onkin kulttuurisesti heterogeeninen. Koulutustaso on korkealla ja alueella toimii huipputason yliopistoja ja korkeakouluja. Tutkimus-



ja koulutusyhteistyö on kuitenkin melko vähäistä, vaikka sen merkitys yhtenäisen talousalueen ja innovaatioyhteistyön kehitykselle on keskeinen. Alueen sisältä ja ulkopuolelta tulevien opiskelijoiden ja osaajien liikkuvuutta tulisikin edistää tekemällä alue houkuttelevaksi ja edistämällä yliopistojen välistä yhteistyötä.

Talouskasvu tuottaa innovaatioita myös Itämeren ympäristönsuojeluun.

Totta ja tarua!

– Talouskasvu tuottaa innovaatioita myös Itämeren ympäristönsuojeluun, mutta ei automaattisesti. Tämä vaatii vahvaa ohjausta ja tukitoimia EU:lta, muilta poliittisilta toimijoilta ja rahoittajilta. Ympäristö ja talouskehitys ovat suoraan yhteydessä toisiinsa, mutta niitä tarkastellaan vieläkin pääasiassa toisistaan irrallisina. Itämeren alueen ympäristöhaasteet ja niihin liittyvä ympäristöyhteistyö voitaisiin nähdä entistä enemmän myös ympäristöliiketoiminnan ja -teknologian kehittämismahdollisuuksina.

Puola on Itämeren pahin saastuttaja yksinkertaisesti siksi, ettei sitä kiinnosta tippaakaan yhteinen meri.

Tarua!

– Puola on Itämeren pahin saastuttaja, koska se sattuu olemaan maantieteellisesti ja väestön kannalta Venäjän jälkeen alueen isoin maa. Lisäksi suuri osa Puolan pinta-alasta on maatalousalueita. Puolaa varmasti kiinnostaa yhteinen meri, mutta se ei ole tällä hetkellä maan poliittinen painopiste. Puola on viime vuosina keskittynyt työttömyyden poistamiseen ja EU:n vaatimusten täyttämiseen useilla aloilla, myös ympäristösektorilla. EU:n tuella on esimerkiksi uudistettu pääosa maan jätevedenpuhdistamoista, mikä on auttanut myös Itämeren tilaa.

– Suurin vaikutus Itämereen on kuitenkin

kin maatalouden aiheuttamilla valumilla, eikä maatalouden suojavyöhykkeisiin ole Puolassa vielä voitu kiinnittää samalla tavalla huomiota kuin esimerkiksi Suomessa. Puola pyrkii kuitenkin nostamaan luonnonmukaista maataloustuotantoaan kilpailuvaltiksi. Uskon, että maatalouden valumiin tullaan Puolassakin kiinnittämään paremmin huomiota myöhemmin.

Toimi!

– Jos olet vielä opiskelija, valitse vaihto-opiskelupaikaksi jokin Itämeren alueen maista. Käytä tilaisuutta hyväksi ja tutustu maan kieleen, historiaan ja kulttuuriin. Itämeren alueen maiden parempi tuntemus on tehokkaan ja tuloksellisen yhteistyön edellytys niin ympäristö- kuin muillakin aloilla.

Kansalainen



© Outi Pyhäranta/HS/Lehtikuva

Meri kaipaa sitoutumista

SUSANNA NIINIVAARA



© Euroopan komissio

Kuin Tampereelle menisi. Niin helppoa on matkan taittaminen meren yli Helsingistä Tallinnaan. Kesäisin nopeita laivayhteyksiä on lähes joka tunti. Kun lautta pitää aikataulunsa, matka taittuu samassa puolessatoissa–kahdessa tunnissa kuin junamatka Helsingistä Tampereelle.

Kiitos Viron EU- ja Schengen-jäsenyyden viisumia ei tarvita, passia ei tarkasteta ja lipun voi ostaa kätevästi vain hieman ennen lautan lähtöä.

Kiihkeimmistä halvan viinan Tallinnan-matkojen ajoista meno on onneksi siistiytynyt. Tallinnan matkailusta on tullut jo niin arkista, että sinne poiketaan päiväretkelle kevein kantamuksin. Tallinna on kohtalaisen kätevä lounaspaikkakin.

Lautalla taitetaan myös työmatkaa ja se suuntaa voittopuolisesti Virosta Suomeen. Vuonna 2008 alkaneen kansainvälisen talouskriisin myötä yhä useampi kotimaassaan työttömäksi jäänyt virolainen on hakeutunut Suomeen töihin.

Arkinen Tallinnan-matkailu on nuori ilmiö. Neuvostoliiton aikaan matkailu oli vahvasti rajoitettua. M/S Georg Ots -aluksella matkattiin kylmän sodan toisen leirin satamaan. Laiva ylitti Itämeren halvan ideologisen rajan.

”Tuo sama raja näkyy kuitenkin yhä kansalaisten suhtautumisessa Itämeren suojeluun”, toteaa Liikenteen turvallisuusviraston Trafin meriympäristöyksikön päällikkö Anita Mäkinen. Hän työskenteli ennen nykyistä pestiään Suomen WWF:ssä ja on siksi hyvin perillä myös kansalaisjärjestöjen toiminnasta.

Yksinkertaistettuna: Vanhoissa sosialistileirin maissa Itämeren kohtalosta ollaan vähemmän kiinnostuneita kuin Itämeren muissa rantavaltioissa. Vahvin Itämeri-identiteetti on suomalaisilla ja ruotsalaisilla, Tanskassa ja Saksassa katsellaan enemmän Pohjanmeren suuntaan.

Mäkisen mukaan kansalaisten suhtautuminen Itämeren kohteluun on kaiken avain. Jos kansalaiset eivät vaadi, päätöksentekijät eivät toimi. Itämeri tarvitsee kansalaisten sitoutumista.

Kolmasosa Suomen uhanalaisista lajeista elää perinneympäristöissä. WWF kunnostaa Itämeren rantojen ja saaristojen perinneympäristöjä ja suojelee niiden lajistoja.

© Kristiina Tolvanen/WWF

Suomessa Itämerä on ollut pitkään agendalla muun muassa Suomen WWF, Greenpeace ja Suomen luonnonsuojeluliiton kautta. Itämerä käsitellään useissa tutkimushankkeissa, ja poliitikot pitävät ainakin puheissa Itämeren puolta. Viestimet seuraavat Itämeren tilaa.

Itämeri on saanut myös yrity maailmaa liikkeelle, mistä yhtenä esimerkkinä oli Helsingissä helmikuussa 2010 valtiovallan ja Baltic Sea Action Groupin yhdessä järjestämä Itämerihuippukokous.

Tietoa Itämerestä löytyy useilta nettisivustoilta, kuten www.itameriportaali.fi ja tietysti Itämeri on facebookissa otsikolla *Mitä Itämerelle kuuluu?*

Ruotsi, Norja ja Tanska

Ruotsissa toimii useita ajatushautomoita, joiden seminaarien kesto-tema on Itämeri. Myös poliittisten järjestöjen kansanvalistustyössä Itämeriteemat ovat tärkeitä. Suurimmat ja näkyvimmmät järjestöt ovat WWF ja liikemies Björn Carlssonin perustama järjestö Baltic 2020. Ruotsalaiset poliitikot pitävät Itämeri agendallaan, ja aktiivisesti Itämeren



puolesta toimii myös kuningashuone.

Suomesta poiketen viestimissä käsitellään paljon kalastusta. Viesti on selkeä: Itämerestä pitää saada syötävää kalaa eikä liikakalastusta hyväksyä.

Norja ei ole Itämeren rantavaltio, mutta Norjassa korostetaan Itämeren saastumisen olevan myös Norjan murhe. Skagerrakin ja Kattegatin kautta Itämeren saastuminen voi vaikuttaa esimerkiksi Oslonvuonon tilaan.

Norjalainen ympäristöjärjestö Bellona on levittänyt tietoa Venäjän suunnitelmista rakentaa kelluvia ydinvoimaloita, jotka on tarkoitus kuljettaa Pietarista Itämeren kautta Norjan rannikkoa pitkin Siperiaan. Bellonan mukaan hankkeen turvallisuusriskit ovat valtavat.

Norjan valtio puolestaan rahoittaa

Öljyä on kalliimpaa ja työläämpää poistaa rannalta kuin avomereltä. Vapaaehtoiset korjaavat virolaisen Keebun rannoilta öljyyn kuolleita lintuja.

© Raigo Pajula/AFP/Lehtikuva

hanketta, jossa Suomenlahdella sijaitsevia venäläisiä, radioaktiivisia RTG-majakoita korvataan aurinkopaneeleilla tai muilla vaihtoehtoisilla voimanlähteillä.

Saksassa Itämeri-keskusteluun vaikuttaa myös liittovaltion rakenne: sisämaassa sijaitsevan pääkaupungin Berliinin, liittohallituksen ja liittopäivien näkökulmasta Itämeri on vain yksi alue muiden joukossa. Saksan pohjoisissa osavaltioissa Itämeri on arjessa läsnä joka päivä ja siksi keskustelu siellä on vilkkaampaa.

Pohjois-Saksan osavaltiot Hampuri, Mecklenburg-Etu-Pommeri ja Schleswig-Holstein tekevät tiivistä yhteistyötä Itämeri-politiikassa. Pohjois-Saksan panostamista yhteistyöhön siivittää tavoite kehittää Itämeren alueesta taloudellisesti merkittävä vastapaino Välimeren alueelle.

Pohjois-Saksan osavaltiot ovat julkilausumissaan sitoutuneet edesauttamaan alueen luonnonvarojen kestävää suojelua ja etsimään liittolaisia Itämeren puhtauteen ja kasvavaan liikenteeseen liittyvien haasteiden ratkomiseen. Sekä Mecklenburg-Etu-Pommerille että Schleswig-Holsteinille matkailu on merkittävä taloudellinen tekijä, ja niinpä Itämeren puhtauteen ja suojeluun liittyvät kysymykset koetaan tärkeiksi jo liiketoiminnan kannalta.

Viro, Latvia ja Liettua

Viron WWF:n kumppanijärjestön Eestimaa looduse fondin (ELF) toiminnanjohtaja Jüri-Ott Salm muistuttaa, että Neuvostoliiton aika vaikutti myös virolaisten Itämeri-identiteettiin: vaikka Virolla on merenrantaa enemmän kuin maarajaa, virolaisilla ei ole vahvaa meri-identiteettiä.



Useat rannat olivat sotilaiden käytössä tai muuten turvallisuussyistä suljettu tavallisilta kansalaisilta. Saarille pääsemiseksi piti olla lupakortti, jonka rajavartijat tarkistivat. Huviajelut purjeveneillä ja suosiota kasvattava surffausharrastus ovat Neuvostoliiton hajoamisen jälkeistä aikaa.

Viron hallituksen hyvät sanat Itämeren puolesta eivät Salmin mukaan vielä ole konkretisoituneet teoiksi. Salmin mukaan suurin ongelma Itämeren ympäristönsuojelun suhteen on se, että Virosta puuttuu tutkimuksen tuomaa tietoa merestä.

Itämeri ei ole Viron hallituksen EU-politiikan prioriteettialueella. Viestimissä Itämeri näkyy harvakseltaan – ja jos näkyy, aihe liittyy useimmiten Nord Stream -kaasuputkeen tai venäläisten satamien päästöihin. Helsingissä järjestetty Itämerihuippukokous sai Viron televisiokanavilla

runsaasti näkyvyyttä.

Kansalaisten tietoisuus Itämerestä on Salmin mukaan hiljalleen kasvamassa, mutta siinä pätee sama periaate kuin ympäristöhuolissa usein muuallakin kuin Virossa: luonnonsuojelua kannatetaan, kunhan omia elintapoja ei tarvitse muuttaa.

Vuosi 2006 havahdutti virolaiset tiedostamaan vakavan öljyturman riskin Itämerellä.

Tammikuussa Viron luoteisrannikolta löytyi pari tuhatta öljyyn kuollutta ja öljyn tahrimaa lintua: alleja, sotkia, telkkiä ja kyhmyjoutsenia. Öljyläikkä oli rannikolla viidentoista kilometrin matkalla Dirhamin satamasta Kolvikun niemelle. Öljyä oli näkyvillä vain vähän, mutta ympäristöviranomaiset pelkäsivät öljyä olevan myös jään alla.

Sekä viranomaiset että ympäristöjärjestöt olivat yksimielisiä siitä, että jokin ohi ajanut alus oli laskenut öljyn veteen tahallaan. Mutta aluksen löytäminen oli vaikeaa. Öljy oli tutkimusten mukaan aluksen polttoainetta, ei lastina kuljetettua öljyä.

Maaliskuussa Viron pohjoisrannikon vesiltä löytyi taas öljyvanvoja, joita suomalaiset öljyntorjunta-aluksetkin lähetettiin keräämään talteen. Syy selvisi: Dominkanisen tasavallan lipun alla seilannut Runner 4 upposi maaliskuun 5. päivänä törmättyään jäänmurtajan avaamassa jäärännissä venäläiseen Svjatoi Apostol Andrei -rahtialukseen. Runnerin miehistö pelastui, mutta alus lepäsi meren pohjassa 50 kilometrin päässä öljyvanoista Vaindloon saaren edustalla. Alumiinilastissa kulkeneesta aluksesta valui mereen Viron ympäristöviranomaisten arvion mukaan lähes 137 tonnia öljyä.

Mutta syyllinen vuoden 2006 ensimmäisiin öljyn tahrimiin lintuihin jäi Salmin mukaan arvoitukseksi. ”Siksi me kutsumme tapahtunutta nimellä Mr Spill”, Salm sanoo.

ELF-järjestö on kouluttanut vapaaehtoisia öljyonnettomuuksia torjumaan samalla tavalla kuin Suomen WWF.

Viro, Latvia ja Liettua ovat osallistuneet EU:n rahoittamaan Life-projektiin ”Marine Protected Areas in the Eastern Baltic Sea”. Tuloksena syntyi runsaasti tärkeää tutkimusmateriaalia ja toimenpide-ehdotuksia. Esimerkiksi Latvian aluevesiltä löytyi seitsemän aluetta, joita ehdotettiin suojeltaviksi.

Liettuaassa toimii kymmenkunta luonnonsuojelu- ja ympäristöjärjestöä, mutta niiden aktiivisuus ja näkyvyys on vähäistä. Itämeren suojelu ei ole juurikaan esillä tiedotusvälineissä. Helsingin Itämeri-huipukokouksesta oli pieni maininta ja sekin käsitteli pääasiassa Liettuan presidentin Dalia Grybauskaiten ja Venäjän pääministerin Vladimir Putinin tapaamista.

Yksi Liettuan aktiivisimmasta järjestöistä on vuonna 1987 perustettu Atgaja (www.atgaja.lt), se on myös Liettuan Vihreän liikkeen perustajajäsen. Atgaja oli mukana järjestämästä pienimuotoista mielenosoitusta Suomen suurlähetystön edessä 15. heinäkuuta 2010 Suomen ydinvoimalapäätöksiä vastaan. Mielenosoituksessa nostettiin esiin myös ydinvoimailoiden haitallisia ympäristövaikutuksia Itämereen.

Puola

Puolan pääkaupunki Varsova sijaitsee sisämaassa, ja sillä on vaikutusta Puolan Itämeri-suhteeseen. Valtakunnallisissa viestimissä Itämeri on harvinainen aihe.

Nord Stream -kaasuputki läpäisi uutisseulan, ja tulvien yhteydessä on kirjoitettu hieman myös vesien tuomista epäpuhtauksista. Uutiskynnyksen ylitti reilusti myös vuosina 2008–2009 järjestetty Międzynarodowe Sprzątanie Bałtyku eli kansainvälinen Itämeren puhdistuskampanja, jolla keskityttiin tiedottamaan, kuinka nimenomaan sisämaassa asuvien ihmisten, yhtiöiden ja maatalouden toimet vaikuttavat valumavesien kautta jokiin ja aina Itämerelle asti.

Mereen liittyvä kansalaisjärjestöto-

minta on keskittynyt pohjoisen rantakaupunkeihin, ja tiedonlevittämisessä kansalaisjärjestöillä onkin suuri rooli. Suuret kansainväliset järjestöt kuten, WWF ja Greenpeace, toimivat Puolassa. Maassa on myös paikallisia, lähinnä luonnonsuojeluun keskittyviä järjestöjä, joiden kautta kansalaiset voivat löytää vaikuttamiskanavia.

Puolalaisista järjestöistä esimerkiksi Federacja Zielonych Gaja ja Polski Klub Ekologiczny listaavat tehtävikseen tiedonlevittämisen ja tietoisuuden kasvattamisen Itämeren nykyisestä tilanteesta ja paremmista toimintamalleista ympäristö-
rasituksen minimoimiseksi. Nettiportaali *naszbaltyk.pl* jakaa paitsi tietoa myös vinkkejä lukijoille, jotka haluavat tehdä jotain konkreettista Itämeren hyväksi.

Venäjä

Venäläisen kansalaistoiminnan hahmottamiseksi pitää ensin ymmärtää kansalaisjärjestöjen asema Venäjällä. Venäjällä kansalaisjärjestöjen suhde valtioon on erilainen kuin vaikkapa Suomessa. Venäjällä ei ole tapana, että kansalaisjärjestöt tekevät luontevasti yhteistyötä viranomaisten kanssa. Suomessa kansalaisjärjestö voi saada julkista taloudellista tukea ja käyttää sitä valtion toimien kritisoinnissa. Näin ei ole Venäjällä.

Siksi kansalaisjärjestöt voi karkeasti jakaa niihin, jotka toimivat päättäjien kanssa yhteistyössä, ja niihin, jotka kritisoivat päättäjien tekoja. Kansalaisjärjestöjen vaikutus päätöksiin on vähäistä, mutta mielipiteiden muokkaajina niillä on paikkansa.

Aktiivisimpia toimijoita ovat ihmisoikeusjärjestöt. Ympäristötietoisuus on vasta kasvamassa. Toisaalta Venäjällä on kansalaisjärjestöjä tai ryhmiä, jotka toimivat laajasti ottaen vääryyksiä vastaan. Silloin toimintakenttään mahtuvat niin ihmisoikeudet kuin ympäristönsuojelukin.

Useimmille venäläisille Itämeri sijait-

see kaukana, ja kaikille venäläisille Itämeri on vain yksi meri muiden joukossa. Itämeri ei ole Venäjällä ympäristöteemojen kärkijoukkoa.

Moskovasta katsottuna Venäjää tuskin ajatellaan ensisijaisesti Itämeren ranta-
valtiona. Kun pääkaupungista lähdetään lomailemaan merenrannalle, kone vie helpommin Intian Goan tai Turkin turistirannoille kuin Itämeren hiekoille. Kotimaan meristä Mustameri kuulostaa lomalekottelulta.

Vaikka sekä Venäjän presidentillä että pääministerillä on vankat siteet Pietariin, valtakunnan politiikassa Itämeri ei ole näkyvästi esillä. Pääkaupungin Moskovin lehdissä Itämerestä on juttuja kovin harvoin.

Vaikka meri on kaupunkilaisten arjessa Itämeren rannalla Pietarissa läsnä joka päivä, Pietarissakin Itämerestä uutisoidaan harvakseltaan. Jos ympäristönsuojelu nousee uutisaiheeksi, se tekee sen varmemmin talousuutisten yhteydessä.

Kiistelty Nord Stream -kaasuputki toi Itämerta väkisin venäläisiin viestiin, mutta hanke näyttäytyi Venäjällä enemmän poliittisena kysymyksenä kuin Itämereen sinänsä liittyvänä ajankohtaisaiheena.

Ympäristöaiheita Venäjän viestimisessä käsitellään kaiken kaikkiaan vähän, joten siinä mielessä Itämeri ei saa mitään erityiskohtelua.

Kansalaisten Itämeri-toiminta on aktiivisinta Pietarissa. Siellä toimivat muun muassa paikalliset järjestöt, kuten Baltiiski fond prirodi (bfm.org.ru) tai Zeljonyi mir (www.greenworld.org.ru), joilla molemmilla on kansainvälisiä järjestöjä yhteistyökumppaneina.

Pietarin kaupungin vesilaitoksella Vodokanalilla (www.vodokanal.spb.ru) on oma koulutuskeskus, jossa lapsille ja nuorille annetaan ympäristökasvatusta.

Kiitos: Suomen edustustot Itämeren ranta-
valtioissa osallistuivat tiedonhakuun.



Itämerellä elää tällä hetkellä arviolta 600 pyöriäistä. Pienimpiin valaslajeihin kuuluva pyöriäinen on erittäin uhanalainen.

© Antti Halkka

Meksikonlahden vaikutus

Huhtikuusena yönä 2010 Meksikonlahdella sijaitsevalla Deep Horizon -öljynporauslautalla räjähti. British Petrol -yhtiön vuokraama öljynporauslautta vajosi mereen. Satakunta työläistä pelastettiin, 11 ilmoitettiin kadonneeksi. Se oli vasta katastrofin alku.

Merenpohjan porausreistä öljyn pulppuaminen jatkui nyt suoraan mereen. Aluksi vauhdiksi ilmoitettiin 1 000 barreliä päivässä, viikko onnettomuuden jälkeen Yhdysvaltain viranomaiset kertoivat määräksi 5 000 barreliä eli lähes 800 000 litraa öljyä päivässä.

Kesti noin kolme kuukautta, ennen kuin BP onnistui tukkimaan öljylähteen tilapäisellä tulpalla. Mutta tämäkin onnistuminen herätti epäilyksiä siitä, että öljy etsii purkautumispaikkaa toisaalla ja jatkaa pulppuamistaan mereen.

Kesällä 2010 ympäristötuhon laajuudesta ei voitu vielä antaa kokonaisarviota, sillä edes öljylähteen tukkimisesta ei ollut

takuita. Varmaa on se, että tuho on mittava. Öljyn tahrimat linnut ja jo nyt kärsinyt kalastus ovat vain turman ilmeisimmät ja nopeimmin näkyvät vaikutukset ympäristölle.

Yhdysvaltain presidentille Barack Obamalle öljyturma on maksanut poliitista uskottavuutta ja BP:lle miljardeja euroja sekä maineen.

Omalla rujolla tavallaan Meksikonlahden öljyturma on herättänyt tietoisuutta ja huolta myös Itämeren mahdollisesti odottavasta öljyonnettomuudesta. Mittavaa öljyturmaa on seurattu kaikissa ranta-valtioiden viestimissä. Suomen lehdissä on kysely: Entä jos Itämerellä tapahtuisi saman mittaluokan onnettomuus? Tai vaikka pienempi?

Venäjän WWF kysyi nettisivuillaan Meksikonlahden öljyturman innoittamana: ”Tuetteko kieltoa uusien öljykenttien kehittämisestä Venäjän hallitsemilla arktisen mannerjalustan alueella niin kauan kun turvallisia öljynporausmenetelmiä ei ole keksitty?”

Suurin osa kyselyn löytäneistä lukijoista vastasi ”kyllä” ja valtaosa uskoi, että kielto edesauttaisi uusiutuvien energianlähteiden kehittämistä Venäjällä.



Carl Haglund on varma siitä, että Itämeren silakan ja muun kalan syönti kohtuudella ei ole riski vaan päinvastoin hyväksi terveydelle.

© Tuulikki Holopainen

Totta vai tarua?

"Itämeri tarvitsee lisää huomiota kotimaanpolitiikassa."

CARL HAGLUND
europarlamentaarikko (Rkp)

Itämeri on maailman saastunein meri sen vuoksi, että EU:ssa Itämerta ei arvosteta.

Tarua!

– Itämeri on tärkeä ja arvostettu alue EU:ssa. Tämä tulee ilmi ennen kaikkea siitä, että vuoden 2009 lopulla EU päätti ensimmäisen makroalueellisen strategian ja se käsittelee juuri Itämerta. Strategialla on kolme päätavoitetta:



Itämerestä tulee puhtaampi, alueesta tulee dynaamisempi ja taloudellisesti hyvinvoiva ja turvallisuus paranee. Käytännössä strategia tarkoittaa fosfaattien kieltämistä pesuaineissa leväkukintojen pienentämiseksi, ihmiskaupan vastaisesta taistelusta ja kansainvälisen kaupan esteiden vähentämistä – ja kaikkea siltä väliltä.

Itämeren ympäristöongelmien ratkaiseminen pitäisi nostaa Suomen ulkopoliitikassa nykyistä tärkeämmäksi tehtäväksi.

Osittain totta!

– Itämeren ympäristöongelmat ovat vain osittain ulkopoliittinen asia. On toki tärkeää, että työ Itämeren hyväksi ja Itämeri-strategia ovat korkealla Suomen EU-agendalla. Itämeren pitäisi lisäksi saada enemmän huomiota Suomen sisäpolitiikassa. Kansallisesti voimme tehdä vielä paljon tilanteen parantamiseksi rannikkovesillämme. Sekä kuluttajien että elinkeinoelämän pitää jatkaa päästöjen vähentämistä.

On turvallisempaa syödä norjalaisia kalapuikkoja kuin Itämeren dioksiinilakkaa.

Osittain totta!

– Suomella ja Ruotsilla on vuoden 2011 loppuun asti poikkeuslupa syödä Itämeren silakkaa. Perustelu on se, että silakasta löydetty haitalliset aineet ylittävät EU:n määräämät rajat. Tämä on tietysti huolestuttavaa. Samaan aikaan on kuitenkin hyvä muistaa, että Norjassa kasvatetussa kalassa voi myös olla vahingollisia lisäaineita ja antibiootteja. Nekään eivät välttämättä ole terveellisiä. Henkilökohtaisesti olen vakuuttunut siitä, ettei Itämeren kalan syönti kohtuudella ole terveysriski. Päinvastoin.

Nord Stream -kaasuputki on uhka EU:n turvallisuudelle.

– En pidä Nord Streamia turvallisuusuhkana, vaan mahdollisena ympäristöuhkana. Olemme nähneet, mitä tapahtui Meksikonlahdella keväällä 2010. Teoriassa kaasuputkeen liittyvällä onnettomuudella voisi olla tuhoisat vaikutukset merellemme. Siksi olen ollut kriittinen Nord Streamia kohtaan.

Toimi!

– Vaihda veneen vanha kaksitahtimoottori uuteen nelitahtimoottoriin.

– Pese ja huuhtelee matot maalla.

– Tue paikallisia järjestöjä, kuten *Pidä saaristo siistinä* -yhdistystä ja kansainvälisiä järjestöjä, kuten *Maailman luonnon säätiötä* (WWF).



Liisa Rohweder muistuttaa, että mitä parem-
massa tilassa Itämeri on, sen paremmin meri
pystyy selviytymään ilmastonmuutoksen
vaikutuksista.

© Tuulikki Holopainen

Totta vai
tarua?

"WWF:n öljytorjuntajoukot viranomaisten apuna."

LIISA ROHWEDER
WWF:n pääsihteeri

**Öljyturman sattuessa kansalaiset
eivät voi muuta kuin katsella avut-
tomina uutiskuvia öljyn tahrimista
linnuista.**

Tarua!

– WWF perusti jo vuonna 2003 vapaaeh-
toiset öljytorjuntajoukot. Joukkoihin
voi liittyä kuka tahansa yli 18-vuotias,
joka haluaa öljyonnettomuuden sattui-
ssa osallistua rantojen puhdistamiseen



tai öljyntyneiden lintujen hoitamiseen. WWF:n öljyntorjuntajoukot toimivat torjuntatöissä aina viranomaisten alaisuudessa ja apuna. Rantojen puhdistus on käsin tehtävää, raskasta ja hidasta työtä, johon tarvitaan paljon käsipareja. Myös öljyntyneet linnut pestään käsin ja pelkästään lintuhoitolan siivoustöihin tarvitaan useita henkilöitä. Öljyntorjuntajoukkoihimme kuuluu jo yli 5 600 vapaaehtoista. Heistä yli 300 on koulutettu rantatorjujiksi ja lähes 150 vapaaehtoista on osallistunut öljyntyneiden lintujen pesu- ja hoitokoulutukseen.

Öljyturma Itämerellä on suurempi turvallisuusriski kuin vieraan vallan sukellusvene.

Totta!

– Vaikka Itämeren meriliikennettä valvotaan tarkasti, vakavan alusonnnettomuuden uhka on todellinen. Itämeren talviset jääolosuhteet ja kapeat salmet lisäävät onnettomuuden riskiä. Arvioiden mukaan vuonna 2015 Itämerellä kuljetetaan jo 250 miljoonaa tonnia öljyä, ja kasvavien öljynkuljetusten lisäksi myös öljyä kuljetettavien tankkereiden koot kasvavat.

– Maailmalla sattuneet vakavat öljyonnettomuudet, kuten Prestigen onnettomuus Espanjassa vuonna 2002 ja Exxon Valdezin onnettomuus Alaskassa vuonna 1989 ovat osoittaneet, että öljyonnettomuuden jäljet voivat näkyä luonnossa jopa vuosikymmenien päästä. Öljyvuo- don ehkä näkyvin vaikutus luontoon ovat öljyntyneet linnut, mutta öljy vaikuttaa myös kalojen mätäin ja poikasiin sekä pohjaeläimiin, planktoniin ja rantakasvillisuuteen. Kylmissä ja hapettomissa olosuhteissa öljyn luontainen hajotus on hidasta, ja syysmyrskyissä tai talvella jäisissä olosuhteissa öljyn kerääminen on erittäin haasteellista.

Turha kauhata Itämeren suojelusta kun ilmastonmuutos on paljon pahempi ympäristöuhka.

Tarua!

– Ilmastonmuutos vaikuttaa myös Itämeren tilaan, joten ilmastonmuutoksen vastainen työ tukee Itämeren suojelua ja päinvastoin. Mitä paremmassa tilassa Itämeri on, sen paremmin se pystyy selviytymään ilmastonmuutoksen vaikutuksista. Ilmastonmuutoksen seurauksena lämpötilat nousevat ja sateet lisääntyvät Jokien lisääntynyt valuma laskee rannikkovesien suolapitoisuutta ja ennen kaikkea lisää valuma-alueelta mereen päätyvien ravinteiden määriä. Ravinteiden määrän lisääntyessä ja veden lämpötilan noustessa haitalliset leväkukinnot kasvavat. Ilmastonmuutos siis voimistaa Itämeren rehevöitymistä.

Toimi!

– Liity WWF:n vapaaehtoiisiin öljyntorjuntajoukkoihin.



Leif Johanssonilla on sama toive kuin monella kalastajalla. Hän toivoo, että EU edesauttaisi merimetso- ja hyljekantojen vähentämistä.

© Leif Weckström

Kalastaja herkuttelee paistetulla kampelalla

Kalastaja **Leif Johansson**, 62, pyytäisi mieluusti kuhaa. Mutta niitä käy verkkoon harvakseltaan. "Vielä viitisen vuotta sitten kuhaa oli paljon, nyt se on vähentynyt", Johansson kertoo. Siksi hän pyytää enimmäkseen ahvenia.

Johansson on asunut ja kalastanut ammatikseen Stora Ängesön saarella jo yli 40 vuotta – ja huomannut muutokset meressä ja varsinkin sen antimissa. Hän on yksi Suomen vajaasta 700:sta merialueiden ammattikalastajasta.



Leif Johanssolin toivesaalis on kuha (vas.), mutta ruokakalaksi kelpaavat myös kampela (kesk.) ja ahven.

© Tuulikki Holopainen



"Kalakanta huononee koko ajan. Ja meitä ammattikalastajia on aina vain vähemmän", Johansson kertoo.

Ammattikalastajan silmin lahna on ros-kakala, ja sen määrä meressä kasvaa. Ja enemmän on myös merimetsoja ja hylkeitä, joiden suihin Johansson epäilee juuri arvokkaiden kuhien päätyvän. Johanssolin mukaan olisikin hyvä, jos EU edesauttaisi merimetsä- ja hyljekantojen vähentämistä.

Itämeren silakka ja ahven ovat kaikille tuttuja eväkkäitä, mutta kampela on monelle oudompi.

Kampelalla on litteä ja leveä ruumis, ja sen silmät toljottavat hassusti ylöspäin yläkyljellä. Kampela elää pohjavesissä ja naamioituu pölläyttämällä hiekkaa päälleen. "Itämeren kampelat ovat melko pieniä, sitä en tiedä miksi ne eivät kasva. Pieniä kampeloita on vaikka kuinka paljon", Johansson miettii.

Mutta herkullisia Johanssolin mukaan ovat pikkukampelatkin.

Ja resepti on helppo:

- Kampelafleet pyöräytetään suolalla maustetussa ruisjauhossa.
- Paistetaan oikeassa voissa paistinpannussa.
- Tarjoillaan keitettyjen perunoiden kanssa.



Juha Nurmisen mielestä ”poliittisten toimijoiden tulisi uskaltaa asettaa Itämeren suojelutoimet etusijalle ja viedä ne tehokkaasti läpi tai sitten myöntää, että heidän mielestään Itämeri ei sittenkään ole prioriteetti”.

© Tuulikki Holopainen

Totta vai tarua?

”Suomalaisten on turha tuntea ylemmyyttä jätevesien puhdistamisesta.”

JUHA NURMINEN
hallituksen puheenjohtaja
John Nurmisen Säätiössä,
Nurminen Logistics Oy:ssä ja
John Nurminen Oy:ssä.

Rantavaltiot eivät yksin pysty pelastamaan Itämerta, vaan toimia tarvitaan myös Itämeren valuma-alueella, kuten Valko-Venäjällä.

Totta!

– Fosforipäästöjä Itämereen voitaisiin vähentää 1 300–1 500 tonnia pelkästään



tehostamalla jätevesien käsittelyä Valko-Venäjällä. Siksi myös John Nurmisen säätiö toimii Valko-Venäjällä.

– Itämeren kuormittaa 14 valtion alueella lähes 90 miljoonaa ihmistä. Itämeren ongelmat koskettavat kaikkia sen ranta-valtioita ja valuma-alueen kaupunkeja sekä maaseutua. Me Itämeren rannoilla ja joenvarsikaupungeissa elävät ihmiset olemme voimistaneet meren rehevöitymistä päästämällä vuosikymmenien ajan kotitalouksiemme, maatalouden ja teollisuuden jätevedet Itämereemme. Suomessa oma maataloutemme on edelleen rantavesiemme suurin pilaaja, kun taas Itämeren mittakaavassa määrällisesti suurimmat yksittäiset fosforipäästöjen lähteet ovat Kaliningradin ja muun Luoteis-Venäjän, Valko-Venäjän ja Puolan suurten kaupunkien jätevedet.

Suomalaisten on joutavanpäiväistä maksaa jätevedenpuhdistuksesta Pietarissa ja Hatsinassa. Hoitakoon Venäjä omat likavetensä.

Tarua!

– Pietarin ja Hatsinan kaltaisten kaupunkien jätevesien tehokas puhdistaminen on nopein ja kustannustehokkain keino vähentää Itämeren kuormitusta ja siten parantaa myös Itämeren rehevöityneimän altaan eli Suomenlahden tilaa. Suomessa vastaavan suuruusluokan päästövähennysten saavuttaminen on käytännössä mahdotonta ilman äärimmäisen radikaaleja päätöksiä, kuten maatalouden täydellistä lopettamista.

– Suomalaiset eivät maksa Pietarin ja Hatsinan jätevedenpuhdistuksesta kuin pienen murto-osan – venäläiset itse maksavat valtaosan sekä investointi- että käyttökuluista. Tällä katalyyttisellä tuella kaupunkeihin saadaan vietyä modernia jätevesien puhdistusteknologiaa, jota koko Neuvostoliiton alueella ei ole aiemmin tunnettu.

– Suomalaisten on turha tuntea ylem-

myyttä jätevesien puhdistamisesta. Vuoteen 1985 asti Vuosaaren jätevedenpuhdistamon vedet johdettiin Vanhan kaupunginlahteen. Vuonna 1987 alettiin johtaa jätevesiä kahdeksan kilometrin päähän avomerelle. Vieläkään Suomi ei poista tyypeä edes EU:n jätevesidirektiivin vaatimusten mukaisesti.

– Puhdistamojen tehostettua typenpoistoa pidetään Suomessa usein vaikeana ja kalliina. Kuitenkin esimerkiksi Helsinki poistaa vapaaehtoisesti ja kohtuukustannuksilla noin 90 prosenttia jätevesiä tyypestä. Monissa muissa kunnissa meidän suomalaisten on syytä hävetä. Pietarissa tyypeä poistetaan tehokkaammin kuin Suomessa.

Valtioilla ja kunnilla ei ole rahaa eikä tahtoa Itämeren pelastamiseen, siksi yksityisten yritysten on rahoitettava hankkeita.

Tarua – mutta hivenen tottakin!

– Yksityisten yritysten ja ihmisten rahoitus ei voi korvata julkisten toimijoiden rahoitusta, mutta se voi toimia katalyyttinä innovatiivisille suojelutoimille ja tuoda uudenlaisia näkökulmia.

– Vaikka valtiojohdon näkyvä sitoutuminen hankkeisiin on tärkeää, juhlapuheiden jälkeen tuntuu joskus jäävän luu käteen. Poliittiset sitoumukset ja päätökset ovat tärkeitä, mutta myös kansalaisaktivismia tarvitaan.



Ilkka Herlinin mielestä yrityksiä tarvitaan mukaan Itämeren pelastamiseen, sillä julkinen valta ei voi hoitaa hankkeita yksin.

© Tuulikki Holopainen

Totta vai tarua?

"Yritysten rahoitusta tarvitaan nopeuttamaan Itämeren pelastusta."

ILKKA HERLIN

Cargotec Oyj:n hallituksen puheenjohtaja ja Baltic Sea Action Group -säätiön (BSAG) perustaja

Itämeren suuri ongelma ovat laajat happikatoalueet meren pohjassa, eikä pulmalle ole keksitty ratkaisua.

Totta!

– Noin seitsemäsosa Itämeren pohjasta on kuollutta. Merenpohjaan on kertynyt niin suuri määrä ravinteita, että niiden aiheuttama sisäinen kuormitus



ja happikato on yksi meren suurimmista ongelmista. Kuormituksen hillitsemiseen etsitään ratkaisuja, mutta valmistusta katkaista ei vielä ole. Tässä vaiheessa kannattaa leikata kaikki mahdollinen kuormitus ulkopuolelta eli valuma-alueen maista, sekä edistää merenpohjan elvytyksen tutkimusta. Jos turskakanta olisi normaali ja sitä voitaisiin kalastaa kestäväällä tavalla, saataisiin samalla pois merkittäviä määriä ravinteita ja dioksiinia merestä.

Suomen valtiovalan yhdessä Baltic Sea Action Groupin kanssa järjestämän Itämeri-huippukokouksen lupaukset eivät tuo tuloksia, sillä suositukset Itämeren hyväksi eivät ole kansainvälisyydellisesti sitovia.

Tarua!

– Kokouksessa annettiin sitoumuksia konkreettiseen työhön. Järjestäjät halusivat tuoda mahdollisimman suuren poliittisen painoarvon jo sovituille toimille, lisätä valtioiden panostusta sekä ennen kaikkea yhdistää yksityisen ja julkisen sektorin voimat konkreettisen työn toteutumiseksi. Koko kupletin juoni oli päästä sanoista ja sopimuksista tuloksiin, ja siihen tarvitaan korkein mahdollinen poliittinen tuki, yritysten osaamista sekä kansalaisyhteiskunnan voimia.

Valtioilla ei ole rahaa eikä tahtoa Itämeren pelastamiseen, siksi yksityisten yritysten on rahoitettava hankkeita.

Tarua!

– Suuri osa hankkeista on luonteeltaan yhteiskunnallisia, eikä niitä edes muodollisesti voi siirtää yksityisen sektorin hoidettavaksi. Yksityinen sektori ei missään nimessä kykene hoitamaan hankkeita tästä ikuisuuteen, vaan päävastuulliseksi tarvitaan julkinen valta.

– Yritysten rahoitusta tarvitaan nopeuttamaan Itämeren pelastusta. Kaikkein merkittävin rahoitusmuoto on yritysten oma tutkimus- ja tuotekehittelytoiminta, jossa niiden panostus on yhteenlaskettuna huomasti suurempi kuin julkinen tuki uusien menetelmien ja sovellusten löytämiseen. Mikäli saamme yritykset kehittämään omaa toimintaansa Itämerityöhön, kampeamme valtavan suuria summia Itämeren hyväksi. Tämä yhdistettynä julkisen vallan työhön on kestävin tapa auttaa Itämerä.

Toimi!

– Itämeren suojelemaan voi virittäytyä katsomalla BSAG:n animaatiot osoitteesta www.bsag.fi. Niiden kautta voi pohtia esimerkiksi maatalouden ja jätevesien yhteyttä.

– On hyvä oivaltaa, että Itämeri tosiaan on maailman pilottialue, jonka ongelmat ja ratkaisut eivät liity ainoastaan meren pelastamiseen, vaan maapallon, ihmisen ja luonnon tulevaisuuteen laajemminkin.

Tankkeriturvahanke

Liikennemäärien kasvaessa Suomenlahdella kasvaa myös öljyonnettomuuden uhka. Öljyturman ennalta ehkäisyyn on suhtauduttava yhtä vakavasti kuin ydinonnettomuuden ennalta ehkäisyyn: tankkerionnettomuutta ei kerta kaikkiaan saa päästää tapahtumaan. On selvää, että Suomenlahden navigointikäytäntöjä on muutettava.

John Nurmisen Säätiö on yhdessä Liikenneviraston, Liikenteen turvallisuusviraston ja Neste Oilin sekä monen muun asian-
tuntijaorganisaation kanssa kehittänyt Tankkeriturva-hanketta, joka tuo lentoliikenteestä tuttuja turvallisuuskäytäntöjä meriliikenteeseen.

Tarkoitus on, että vuoteen 2013 mennessä kaikilla Suomenlahdella liikennöivillä tankkereilla olisi käytössään uusi ennakoiva ja kaksisuuntainen navigointijärjestelmä ja -palvelu, joka tekee reittisuunnitelman lähettämisen laivan komentosillalta maihin helpoksi. Näin laivalta pystytään kertomaan aiottu reittisuunnitelma reaaliaikaisesti maihin, jolloin maista käsin alusliikennepalvelussa voidaan paremmin ennakoida mahdolliset riskitilanteet ja suositella alukselle vaihtoehtoisia reitityksiä. Todennäköisin syy onnettomuudelle on juuri inhimillinen erehdys navigoinnissa ja tiedon puute aluksen komentosillalla siitä, että alus on menossa kohti karia.

Tankkeriturvahanke on esimerkki konkreettisesta projektista, jossa toteutuvat julkisen ja yksityisen sektorin sekä palvelun käyttäjien edut. Osapuolia ja toimijoita on useita: öljyntuottajat ja öljy-yhtiöt, rahtaajat, satamat ja varustamot ja laivaliikennettä ohjaavat ja liikenneturvallisuudesta vastaavat viranomaiset. Säätiön rooli tällaisissa hankkeissa on ollut toimia katalyyttinä ja sillanrakentajana.

Korppoo, Katthammarsvik, Kolka

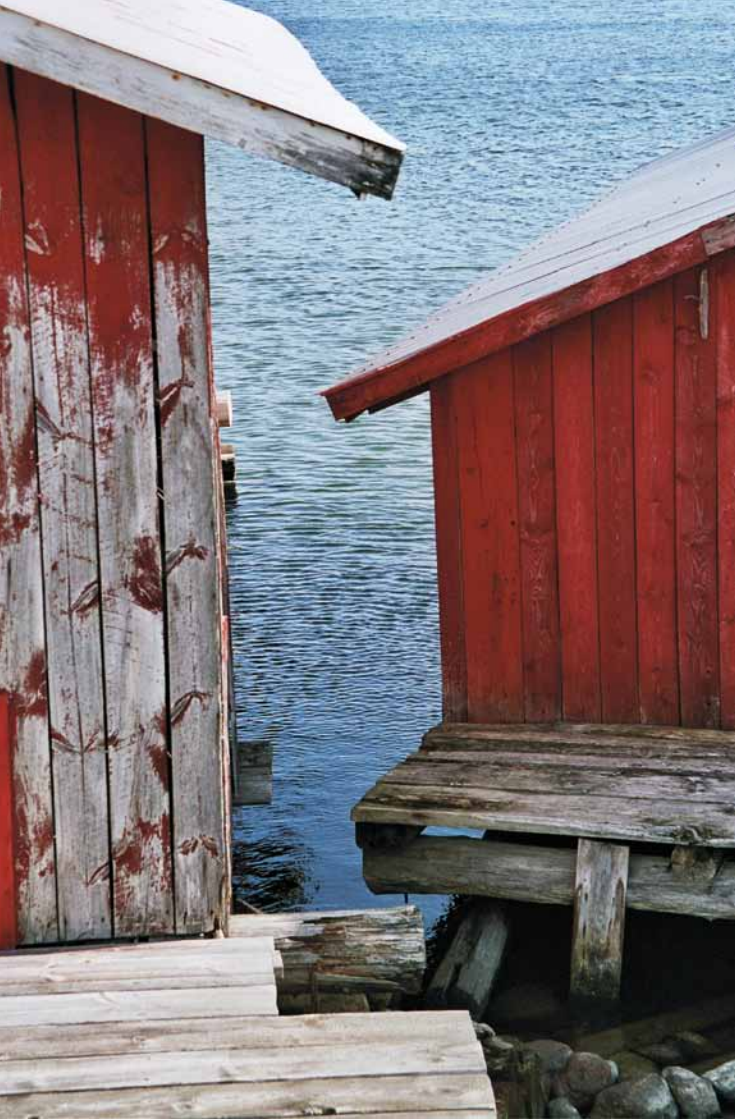
Yhdeksän lyhyttä kappaletta rakkaudesta mereen

© Tuulikki Holopainen



KJELL WESTÖ

Suomentanut Katriina Huttunen



© Janne Gröning/Baltic Sea Action Group

*Auringonlämpimät jäkälät vilisevät pikkuötököitä,
niillä on kiire kuin sekuntiviisarilla – männystä heittyy varjo,
se vaeltaa hitaasti kuin tuntiviisari – uumenissani aika seisoo,
loputtomasti aikaa, se aika, joka tarvitaan
kaikkien kielten unohtamiseen ja ikiliikkujan keksimiseen.*

Tomas Tranströmer: *Itämeriä* (1974).*

1

Ensimmäisen kalastusretkeni aikuisena tein 27. heinäkuuta 1988 Korppoossa Turunmaan saaristossa. Näin kertoo kalastuspäiväkirjani, jota tulin sitten pitäneeksi monta vuotta. Olin uusi tulokas merellä: lapsuudenkesäni olin viettänyt Järvi-Suomessa, mutta nyt olin vuokrannut vaimoni ja pienen poikamme kanssa rantamökin Galtbyn kylästä. Talo oli rappeutunut, ja vuosivuokra oli edullinen, sillä omistajat olivat tuttuja, eikä liikeajattelu ollut vielä tuolloin yltänyt Turunmaan saaristoon.

Olin toki kalastellut poikasena, mutta en koskaan ollut kummoinen kalamies. Aiemmin tuona kesänä olin kuitenkin seurannut moottoriveneestä, miten kaverini väsytti helteellä isoa haukea kaislikon reunassa. Hauki pääsi karkuun, mutta mieltäni jäi vaivaamaan, että Galtbyn länsipuolen vesissä saattaisi olla kalaa.

Keskikesä 1988 oli kuuma (mutta ei läheskään yhtä kuuma kuin ennätyskesä 2010 olisi 22 vuotta myöhemmin). Heinäkuun 27. päivänä oli jo alkanut sataa vettä, sateet olivat jatkuvia, mutta oli edelleen lämmintä. Appivanhempieni kesähuvila oli vain muutaman kilometrin päässä vuokramökiltämme. Ajoin sinne ja kysyin appiukoltani, saisinko lainata hänen pientä alumiinivenettä, heittovapaa, kelaa ja muutaman lusikkaustimen. Sanoin että ajattelinkin lähteä Fölisholmenin salmeen pyytämään haukea. Appiukkoni oli lopettanut heittokalastuksen kymmenen vuotta aiemmin, koska kalaa tuli niin huonosti, ja hän vastasi, että sain toki lainata kaikkea, mitä halusin, mutta minun oli viisainta varautua siihen, etten saisi saalista.

* Kjell Westön esseen runositaatit ovat Tomas Tranströmerin teoksesta *Itämeriä* (1974), suomentanut Caj Westerberg (kokoelmassa *Kootut runot 1954–2000*, Tammi 2001).

Lähdin salmeen, jossa kaverini oli karkuuttanut sen ison hauen, ja lämpimässä kesäsateessa ja lounaistuulessa sain – niin lukee kalastuspäiväkirjassani, jota aloin välittömästi pitää – kolme haukea neljässäkymmenessä minuutissa, ja näiden lisäksi minulla oli muutama muukin kiinni. Kun näytin hauet appiukolleni, hänen silmiinsä syttyi kiinnostunut pilke. ”Vai niin, ovatko ne tulleet takaisin”, hän sanoi. Muutaman päivän kuluttua hän otti yhteyttä kalastuskaveriinsa Reidariin, ja kohta he olivat elvyttäneet jo ker-
taalleen lopettamansa harrastuksen.

2

Ymmärsin sen vasta jälkeenpäin, sitten kun kaikki oli mennyt huomponpaan suuntaan, mutta seuraavasta kymmenvuotiskaudesta tuli minulle kalastuksen kulta-aikaa. Kulaiset vuodet alkoivat oppi-
poikakaudesta. Appiukkoni oli taitava ja monipuolinen kalastaja, hän hallitsi niin uistelun, onkimisen kuin verkkokalastuksenkin, ja seuraavina kesinä hän näytti minulle Galtbyn lähistön parhaat kalapaikat ja oikeat kalastustavat.

Alussa olin suorastaan kiusallisen ilmiselvä vasta-alkaja. Ensimmäisenä syksynä kalastin eräänä hiljaisen tihkusateisena lauantaina yhdestä veneestä, appiukkoni ja Reidar kalastivat toisesta. Olimme ankkurissa samalla sisäselällä, kumpikin oman luotomme kupeessa ehkä puolen merimailin päässä toisistamme. Minun luodollani oli hiljaista, mutta säännöllisin väliajoin näin, miten vedessä loiskahti, melkeinpä kuohahti heidän veneensä lähellä: näin että he väsyttivät kalan toisensa jälkeen, loiskinnasta päätellen ne olivat melkoisia vonkaleita. Nostin ankkurin, käynnistin moottorin, ajoin vajaan kilometrin päähän selän yli ja ehdotin, että saisin kalastaa hetken heidän luodollaan, niin että minäkin saisin kalaa kotiin vietäväksi. Samalla vilkaisin vaivihkaa heidän veneeseensä ja näin, että saalislaatikossa oli kolme isoa haukea, yksi pienehkö meritaimen ja joitakin ahvenia. Appiukkoni ja Reidar nyökkäsivät myöntävästi, nostivat ankkurin ja ajoivat tiehensä – suoraan luodolle, jonka kupeessa olin itse kalastanut. Tyytyväisenä aloin heittää uistinta uudella kalastuspaikallani. Mitään ei tapahtunut. Minuutit kului-
vat, heitto seurasi toistaan, mutta vesi oli hiljaa ja kuollut. Kun jonkin ajan kuluttua käänsin päätäni, näin miten vesi pärskyi toisella puolella selkää. Appiukkoni väsytti isoa haukea saman kiven luona, jonka kupeessa olin juuri heittänyt yli tunnin ajan tuloksetta.

Sittemmin opin.

Opin sen, missä hauet uivat eri vuodenaikoina ja eri tuulilla, opin sen, milloin niitä kannatti kalastaa matalassa vedessä lusikka-

uistimilla ja milloin onnistui paremmin syvänevaapuilla.

Opin sen, että ahven liikkui isoissa parvissa elokuusta lähtien, ja muutaman vuoden kuluttua löysin omin päin erään syväväylän vieressä sijainneen vedenalaisen rinte, josta sai yli kilon kokoisia ahvenia, jos käytti lipan tai lusikan sijasta jigii. Se oli ensimmäinen kerta kun sain opettaa oppimestariani: appiukkoni kuului kalastajasukupolveen, joka suhtautui jigii epäluuloisesti.

Opin laskemaan kampelaverkot pitäen suuntamerkinäni Notaholmin karia, niin että verkkorivit olisivat suoraan Kampelakuopan yllä. Kampelakuoppa oli hiekkasärkkä noin kahdeksan metrin syvyydessä keskellä Kirkkoselkää. Särkkä veti puoleensa sinisimpukoita, ja ne puolestaan vetivät puoleensa hietakampeloita ja piikkikampeloita, ja joskus tuntui, että kaikki pohjoisen Korppoon asukkaat laskivat sinne kesäverkkonsa. Silti kampelaa riitti jokaiselle.

Eräänä jääkylmänä iltana kesäkuun alussa sain kaislikkolahdesta ensimmäisen meritaimeneni. Samana syksynä sain jättiläistaimenen, yli seitsemänkiloisen, kiviriutalla vain viidenkymmenen metrin päässä syväväylältä, jota pitkin ruotsinlaivat ja rahtilaivat kulkevat. Vähitellen opin, että syksyllä taimen viihtyy kivisten niemien ja riuttojen luona, mutta keväällä sen saattaa tavata missä tahansa, missä vesi on vähän lämpimämpää kuin ympäristössä.

Ei minua riivannut pelkkä saaliin himo. Totta kai vatsassani kihelmöi odotuksesta, kun vene puksutti kotisatamasta aamun sarastaessa tai muutamaa tuntia ennen auringonlaskua. Ja tietenkin tunsin lämmintä, lähes rentoa voitonriemua palatessani iltahämärässä tai aamupäivällä saalislaatikko täynnä. Oli niin paljon muutakin. Oli venevajan tervan tuoksu ja ikuinen puolihämärä. Oli jäkälästä karheat kalliosaaret. Syyskuun syvänsiniset päivät ja puhtaat, jodinpunaiset leväpensaat, jotka huojuivat suojaisissa salmissa. Ankkurin metallisen viileä paino ja ilta-auringon ruosteen punaamat puunlatvat. Lämpikuultavat meduusat, jotka syksyn tultua ja meren jäähtyttyä pumppasivat itseään eteenpäin pintavedessä ja muuttuivat muodottomaksi hyttelöksi, kun niitä yritti nostaa vedestä. Sormenpäihini tarttunut raudanhaju, kun olin juuri teroittanut uistimen koukut. Ne harvat aamut, jolloin kala ei ollut otillaan: silloin laskin ankkurin ja kaadoin mukillisen kahvia, söin voileivän ja mietin, mitä erikoistemppeja käyttäisin saadakseni kalan liikkeelle. Marraskuun ruma ruskeankeltainen väriskaala, harmaat ja jäätvän koleat tuulet kaasusäädintä puristavien kohmeisten sormieni ympärillä, jopa huk Kareissut heti jäiden lähdettyä, ensimmäisinä jäätöminä kevätpäivinä, jolloin sekä kala että minä hytisimme haluttomina, vaikka aurinko oli jo korkealla kalpeansinisellä taivaalla.

Rakastuin yksinkertaisesti koko konseptiin. Konseptilla oli ensin vain suppea nimi, tai oikeastaan kaksi: Turunmaan saaristo, Saaristomeri. Myöhemmin, sitä mukaa kuin kokemuksia tuli lisää, rakastumiseni sai laajemman, kattavamman nimen: Itämeri.

On paradoksaalista, että siellä, missä minä näin vain puhtaita leväpensaita – pohja näytti terveeltä myös Fölisholmenin salmessa lähimpänä peltoja – ja voimakkaan vihreän ahvenruohon, syvänsinisenä heijastuvan taivaan ja läpikuultavat maneetit, puhuivat vanhemmat ihmiset, ne jotka muistivat 1950- ja 1960-luvut, jo menetetystä merestä.

Ehkä on niin, että rakastumisen on aina oltava sokeaa, kun taas menetettyä rakkautta sureva on liiankin armoton.

Oli miten oli, vanhempi väki puhui entisaikojen vesistä, niin kirkkaista, että ahvenien ja isojen haukien saattoi nähdä uivan kuuden metrin syvyydessä, he puhuivat kaislikoista, joissa ui niin paljon haukia, että vaappu osui kalaa päähän joka heitolla, he puhuivat niin valtoiminaan huojuvista levämetsistä, etten osannut edes kuvitella niitä.

Tämän siis kuulin vuosina, jolloin saatoimme edelleen saada sata kampelaa neljällä verkolla Kampelakuopasta ja jolloin kaikki Galtbyn veneenomistajat laskivat syksyllä pintaverkot pyytäkseen lohta ja taimenta. En kuunnellut ikäihmisten tarinoita. Koska olin itse päässyt apajille runsaudensarven äärelle, en voinut kuvitellaakaan muuta kuin että tilanne jatkuisi hyvänä.

3

Kirkkaassa vedessä levämetsät loistavat, ne ovat nuoria, sinne tekee mieli muuttaa kuin uuteen maahan, tekee mieli laskeutua pitkäkseen peilikuvansa päälle ja vaipua tiettyyn syvyyteen – levä, joka pitää itseään pystyssä ilmarakkojen avulla niin kuin me pidämme itseämme pystyssä ajatusrakennelmien avulla.

Tomas Tranströmer: *Itämeriä* (1974).

Kun rakastumiseni alkoi laajentua ja tavoitella uutta nimeään, se tapahtui vaiheittain.

Ensimmäinen vaihe: uusi kalapaikka. Se sijaitsi Suomenlahdella Uudellamaalla, ulkosaaristossa noin sadan kilometrin päässä

Helsingistä länteen. Sain käydä siellä lapsuudenystäväni ansiosta, hänellä oli kalastusoikeus sinne. Eivätkä ne olleet mitä tahansa vesiä. Siellä oli parhaat koskaan näkemäni meritaimenrannat. Yksi saarista vietti etelään päin, mutta sen lisäksi siinä oli kapea, yli sataviisikymmentä metriä pitkä niemi lounaaseen ja avoselälle päin. Pohja oli täydellinen. Hienoa vaaleaa hiekkaa, tiheitä leväpensaita, pienempiä kiviä lähellä rantaa, isoja kivenlohkareita ulompana usean metrin syvyydessä. Niin sanottu leopardipohja, vaaleaa ja tummaa vuorotellen, meritaimenen mieliympäristöä. Jos vesi oli tarpeeksi kylmää ja tuuli puhalsi mereltä päin, niemen rantavedessä oli aina taimen tai useampikin.

Merimailin verran kauempana, viimeisenä etuvartiona ennen avomerta, oli kourallinen sileitä kalliopaasia, Trutgrundetin karikko. Paasien etelärannoilla vesi oli kristallinkirkasta, ja viiden metrin syvyydessä huojui niin sankkoja ja jodinruskeita levämetsiä, että tajusin, ettei vanhempi väki ollut valehdellut puhuessaan siitä, miltä meri oli näyttänyt 1950-luvulla ja aiemmin.

4

Joinakin päivinä Itämeri on liikkumaton ääretön katto

*Ole silloin naiivi ja uneksi jostakin, joka ryömii katoilla ja yrittää
selvittää lippuliinat,
yrittää saada rievun
salkoon –*

*lipun, jota tuulet ovat hiertäneet ja korsteenit savuttaneet ja aurinko
haalistanut niin että se voisi kuulua kaikille.*

Mutta Liepāja on kaukana.

Tomas Tranströmer: *Itämeriä* (1974).

Erään kultaisen kalastusvuoden toukokuussa satuin matkustelemaan Latviassa. Muurit olivat vastikään kaatuneet ja rajat auenneet. Isäntämme veivät meidät Riianlahden länsipuolelle Kolkan niemelle saakka. Siellä me sitten seisoiimme kasvokkain Itämeren kanssa, seisoiimme väkevässä auringossa ja kovassa tuulessa ja jututimme joitakin liiviläisiä kalastajia. Yksi heistä oli nimeltään

Alfons Berthold. Hän oli silloin jo melkein yhdeksänkymmenen, hän ei varmaan enää elä. Berthold oli opiskellut ammattikalastajaksi Suomessa 30-luvun alussa ja puhui vieläkin aivan ymmärrettävää suomea. Kun hän aikoinaan palasi Suomesta kotiin, hän ehti harjoittaa ammattiaan vain muutaman vuoden ennen kuin sota syttyi. Sodan jälkeen hän ei vielääkään saanut kalastaa, sillä neuvosto-armeija tarvitsi rannikkoa ja merta sotilastarkoituksiin, ja liiviläiset pakotettiin pysymään maissa. Kalastajaveneiden hylkyjä oli rannalla vieläkin, yli viidenkymmenen vuoden jälkeen. Berthold ja muut Kolkan asukkaat tarjosivat savustettuja kampeloita, niin pikkuruisia ja laihoja, että minun alkoi käydä sääliksi isäntiämme. Silti ymmärsin, että liiviläiset olivat panneet pöydän koreaksi meitä varten. Omat kalavetenä olivat yhä entisenlainen runsaudensarvi, ja olin tottunut lautasen kokoiisiin hietakampeloihin ja vessanpöntön kannen suuruisiin piikkikampeloihin. Seitsemäntoista vuoden takaisissa muistiinpanoissani lukee: ”Hiekka niin vaaleaa, että se on melkein valkoista. Myös auringonvalo valkoista. Laivanhylyt harmaita, lahonneita, eivät enää edes ruumiita, luurankoja vain. Vanhan kalastajan lipputanko yhtä harmaa, kallistuu kuin Pisan torni. Tänne on Helsingistä lyhyempi matka kuin Vaasaan. Vielä muutama vuosi sitten tämä paikka oli kuin toisella planeetalla.”

5

*Mäntymetsässä tuulee. Humisee raskaasti ja kevyesti,
Itämeri humisee myös keskellä saarta, metsän syvyydessä kulkija on
keskellä aavaa merta.
Vanha nainen vihasi puitten huminaa. Hänen kasvonsa jäähmettyivät
alakuloon tuulen noustessa:
”Täytyy ajatella heitä, jotka ovat merellä.”*

Tomas Tranströmer: *Itämeriä* (1974).

Rakastumiseni sinetöityi vähän ennen vuosituuhannenvaihdetta. Silloin löysin Gotlannin, keskellä Itämerta olevan suuren saaren. Oleskelen pääkaupungissa Visbyssä. Vuodesta 1999 olen käynyt siellä joka vuosi kirjoittamassa. Minulla on tapana viipyä kahdesta neljään viikkoa, mutta ei koskaan keskikesällä, jolloin Visbytä sanotaan Ruusujen kaupungiksi ja Tukholman poliittinen eliitti saapuu sinne Almedalen-viikolle. Käyn Gotlannissa talvella. Silloin entisessä hansakaupungissa on hiljaista ja rauhallista, vain tuu-

li metelöi. Kirjailijatalossa kallion laella on kylmä, ja kietoudun huopaan tai menen tuomiokirkkoon sytyttämään kynttilän merimiehille. Syksykin on hyvää aikaa, vihreys viipyy pitkään ja meri on varastoinut lämpöä kesän aikana. Tai kevät, myöhäiset huhtikuun illat, kun Itämeri on tyyni ja japaninmagnolia kukkii paljaassa oksassa kaupunginpuutarhassa, ja taimenenkalastajat seisovat kahluuhousuissaan rantavedessä sairaalan alapuolella ja heittävät uistinta kohti jyrkänteen reunaa, jossa virtaukset ovat voimakkaita ja meri muuttuu äkkisyyväksi.

Olen vuokrannut auton ja ajanut ympäri Gotlantia monta kertaa sellaisina vuodenaikoina, jolloin turisteja on harvassa ja elämä näyttää samanlaiselta kuin se on näyttänyt vuosisatoja: karulta ja köyhältä.

Yksikään kylä ei ole niin pieni, ettei siellä olisi omaa kalkkikirkkoa. Kevään voimakkaassa valossa kirkot näyttävät melkein valkoisilta. Kirkon läheisyydessä on aina sammaleisen muurin tai rapistuneen aidan ympäröimä haka, ja haassa laiduntaa lampaita. Toivon aina, että vähintään yksi lampaista olisi musta, enkä joudu koskaan pettymään.

Fårön raukit vartioivat merta kuin kuntosalilla pumpatut, työkeät Giagometti-hahmot. Ingmar Bergmanin aikaan Fårön elävät asukkaat puolestaan vartioivat häntä: kun turistit kysyivät tietä ohjaajalegendan talolle, heidät ohjattiin aina väärään suuntaan.

Palaan Fåröstä lautalla ja jatkan takaisin etelään päin saaren itärannikkoa pitkin. Ostan kalaa Katthammarsvikin savustamosta. Syön rasvaista kalaa ja katselen silmiäni siristellen merelle. Kuvitelen erottavani Liepäjän ja Ventspilsin. Se on tietenkin illuusio, välimatka on liian pitkä. Siinä kohtaa seisoessani olen kuitenkin lähempänä Baltiaa kuin Tukholmaa.

Saaren kaakkoisosassa on suosikkipaikkani, laakea ja kivinen niemimaa. Se tuntuu jatkuvan lähes peninkulman verran suoraan mereen, vaikka tosiasiassa kysymys on vain muutamasta kilometristä. Myrsky on painanut katajapensaat kyyryyn, mutta ne takeruvat itsepintaisesti maahan kiinni, ja iltahämärässä ne näyttävät ryhmyisiltä peikoilta. Niemen kärjessä on hylätty majakka, jossa on suuri majakanvartijan talo, toisella puolella poukamaa on vanha kalasatama. Niemimaa on nimeltään Närsholmen, ja viimeisimmässä romaanissani ”annoin” sen erälle henkilöahmolle, suomalaiselle nuorukaiselle, joka käytti huumeita ja salakuljetti viinaa ja oli kaikin puolin eksyksissä elämässään. Hänen nimensä oli Ariel, ja halusin antaa hänelle jotakin kaunista. Myös muut ovat huumanneet Närsholmenin lumon: venäläinen elokuvaohjaaja Andrei Tarkovski kuvasi siellä viimeisen elokuvansa *Uhri*.

Minun täytyy ensin kirjoittaa tämä:

Me olemme oikeutetusti huolissamme siitä, miten merien, järvien, jokien ja koko luonnon käy, mutta teemme usein ajatusvirheen uskoessamme, että ennen kaikki oli yksinkertaista, viatonta ja puhdasta.

Ei ole ollut ”puhdasta” hetkeä, ei ainakaan hyvin pitkään aikaan, jolloin ihmiset olisivat eläneet järkevästi ja ekologisesti kestäväällä tavalla.

Erästä Barcelonan historiaa käsittelevästä kirjasta luen, että kaupungin läpi virtasi myöhäiskeskiajalla jokia, joita kutsuttiin nimellä Cagalell ja Merdanca. Molemmat nimet merkitsevät suunnilleen ”Paskajokea”.

Lontoon läpi virtaava Thames oli todennäköisesti teollistumisen ensimmäisillä vuosikymmenillä saastuneempi kuin nyt.

Helsingissä työläisnaisia kiellettiin 1910-luvulla pesemästä pyykkiä Sörnäisten rannassa, vesi oli liian likaista. Erään lähteen mukaan rakastavaiset välttelivät 1930-luvulla kesäisillä iltakävelyilään Töölönlahtea. Siellä oli kaunista mutta löyhkäsi liikaa, luultavasti koska Kallion tehtaiden jätteet laskettiin Töölönlahteen.

Monet sukupolveni ihmiset muistavat lapsuudestaan tarinoita isoisista, jotka ratkaisivat kesämökkien jäteongelmat soutamalla keskelle ulappaa ja dumpaamalla jätteet syvimpään kohtaan. Tätä tapahtui sekä saaristossa että järvillä. Vesistöt koettiin suuriksi ja mahtaviksi, ja luultiin, että ne nielevät kaiken.

Me nykyajan ihmiset emme välttämättä käyttäydy sen huonommin kuin entisaikojenkaan ihmiset. Luultavasti tilanne on jopa päinvastainen: keskiverto länsimaalainen on tänään ympäristötoisempi kuin vanhempansa ja esi-isänsä. Monet tekevät parhaansa elääkseen vastuullisella ja ekologisesti kestäväällä tavalla.

Meitä vain on niin paljon, meitä on enemmän kuin koskaan ennen. Ja meillä on resursseja. Useimmilla meistä on varaa mukavuuksiin ja huvituksiin, jotka olivat kerran harvojen ylellisyyttä. Olemme myös varttuneet nopeassa ja dynaamisessa yhteiskunnassa ja uskomme jatkuvan kasvun ja iänikuisen maksimoinnin manttaan. Totta kai me haluaisimme, että meret voisivat hyvin, totta kai me haluaisimme pienentää ekologista jalanjälkeämme. Me vain haluamme tehdä sen ilman että meidän täytyy luopua mistään. Intiimeissä keskusteluissa me puhumme downshiftaamisesta ja elämän pelkistämisestä, mutta emme ole vielä sisäistäneet ajatusta vapaaehtoisista rajoituksista ja leikkauksista, emme sen enempää yksilön kuin yhteisönkään tasolla.

Me emme välttämättä ole sen itsekkäämpiä tai tuhoisampia kuin esivanhempammekaan, me vain satumme elämään maapallolla myöhään.

7

Nyt, sata vuotta myöhemmin. Se missä aallot tulevat on no man's water, ne lyövät kiviin. Rannalla käveleminen ei ole enää sitä mitä se oli.

On niin paljon ällisteltävää, on käytävä useita keskusteluja samanaikaisesti, meissä on ohuet seinät.

Kaikkeen on ilmaantunut uusi varjo tavallisen varjon taakse, ja laahautuminen kuuluu silloinkin kun on täysin pimeä.

Tomas Tranströmer: *Itämeriä* (1974).

En ole koskaan päässyt yli siitä, mitä tapahtui 1990-luvun jälkipuoliskolla ja heti vuosituhannen vaihtumisen jälkeen.

Joissakin tapauksissa tuntui, että kaikki tapahtui yhdessä talvessa. Toisissa tapauksissa muutokset olivat salakavalampia.

Yhtäkkiä eräänä loppukesänä ennen niin pomminvarma ahvenjyrkänne olikin tyhjä. Siellä ei ollut kalaa, eikä jigi enää pompannut puhdasta kivipohjaa vasten, vaan oli pintaan tullessaan ruskeanvihreän levämassan peitossa.

Kampelakuopasta ei enää saanut kampelaa, vain simppuja. Kuopan suhteen pystyin päättelemään, mitä siellä oli tapahtunut: kuollut levämassa oli vajonnut pohjaan ja peittänyt hiekkasärkän, sinisimpukat olivat kadonneet ja niiden mukana kampelat. Muistin Kolkan kalastajat ja heidän pienoiskampelansa. He olivat sentään pyytäneet jotakin, me emme saaneet enää lainkaan kampelaa.

Fölisholmenin salmen savipohja oli muuttunut mustaksi ja hai-sevaksi. Siellä kasvoi yhä rakkolevää, mutta se oli nyt toisten levien peitossa. Ahvenruoho ei jaksanut kasvaa pintaan asti, eivätkä hauet enää viihtyneet salmessa. Vähitellen hauet vähenivät myös muista salmista ja kaislikkolahdistä. 2000-luvulle tultaessa väheneminen alkoi näkyä myös paikallisen hauenkalastuskilpailun tuloksissa, venekunnat eivät enää saaneet kalaa.

Itämeren muutokset kävivät ilmi täydellisellä taimenrannallakin, kapealla niemellä ulkosaaristossa. Hiekka oli tallella, samoin kivet, mutta leväpensaat olivat yhä harvemmassa. Sain edelleen taimenen silloin tällöin, mutta niemi petti meidät usein. Levämetsät eivät huojuneet edes Trutgrundetilla yhtä sankkoina kuin ennen.

Muutokset saivat minut tyrmistyneeksi. Silti yritin uskotella itselleni, että kyse oli luonnollisista vaihteluista. Sellaisiahan oli esiintynyt ennenkin: appiukkoni kautta tiesin, että kalastus oli ollut heikkoa 1970-luvulla, ja olin nähnyt, miten yllättyneeksi ja iloiseksi hän tuli huomattuun, että kala oli palannut.

Appiukkoni oli lakannut kalastamasta 2000-luvun alussa, hänen terveytensä oli liian heikko. En kertonut hänelle, miten huonosti meri voi, sanoin vain, että kalaa tuli paljon vähemmän kuin loiston päivinä 90-luvun alussa, ja lisäsin, etten ehtinyt kalastaa kovin usein, minulla oli niin paljon kirjoitushommia kaupungissa.

8

Ihmisen sopeutumiskyky on merkillinen, ihailtava – ja pelottava.

Tšernobylin räjähdettyä 1986 seurasi aika, jolloin säätiedotuksissa ilmoitettiin myös radioaktiivisen säteilyn taso. Me totuimme siihen.

Otsonikerroksen ohenemisesta kertovien katastrofiraporttien jälkeen sääkartat alkoivat varoittaa meitä liian voimakkaasta UV-säteilystä. Pian varoituksista tuli osa arkeamme.

Joskus 1990-luvun jälkipuoliskolla sinilevästä tuli Itämeren jokakesäinen vitsaus. Pian emme enää muistaneet, millaista elämä oli ennen: silloin uimarantojen uintikieltoja myrkyllisten levälauttojen takia olisi pidetty ihan skifinä.

Nuorena toimittajansijaisena *Hufvudstadsbladetissa* sain tehtäväkseni kirjoittaa kesäisiä artikkeleita jäätelönkulutuksesta tai siitä, miten kaupungin puisto-osasto ponnisteli pitääkseen viheralueet kunnossa. Nykyään lehtien kesäaineistoon kuuluu merentutkijoiden haastatteluja. Kuvissa he pitelevät koeputkia, jotka ovat täynnä mustia ja haisevia pohjanäytteitä. Otsikko: ”Meri voi huonosti.”

Me olemme tottuneet. Miksi emme olisi? Pakon edessä totuimme jopa monivuotisiin sotiin.

Joskus ajattelen kaikkia niitä kiivaita ja turhia keskusteluja, joita olen kuunnellut ja joihin olen osallistunut. Niissä on yritetty etsiä syntipukkia ja määritellä roisto, joka olisi yksin syypää siihen, että Itämeri voi huonosti. Maat syyttävät toisiaan, ammattiryhmät syyttävät toisiaan, kaupunkilaiset syyttävät maanviljelijöitä ja toisinpäin. Milloin roisto on Veiksel, milloin Neva, milloin Maanviljelijä, milloin Kalanviljelijä, Milloin Purjehtijan Septitankki.

Tällainen syytösten ryöpyttäminen on hyödytöntä. Sen tiesi ruotsalainen runoilija Tomas Tranströmer julkaistessaan hienon runokokoelmansa *Östersjöar* vuonna 1974. Runoissa Tranströmer liikkuu koko Itämeren alueella ja edestakaisin ajassa. Kirjan jokai-

sesta rivistä huokuu tietämys siitä, että mennyt aika on nykyhetken osa, että tämä meri on meille yhteinen, että Itämeri on kaikkien sen äärellä asuvien meri.

Tai ei kenenkään, joku viisastelija voisi sanoa.

On silti parempi sanoa ”kaikkien”, se on ensimmäinen askel kohti vastuun kantamista.

9

Merimaalaus ja metsämaalaus tummuvat yhdessä.

Myös viisikerroksisten puitten vihreys mustuu.

”Jokainen kesä on viimeinen.” Tyhjiä sanoja

myöhäiskesän yössä

kun sirkat ompelevat koneella kuin riivatut.

ja Itämeri on lähellä

Tomas Tranströmer: *Itämeriä* (1974).

Eräänä painostavan lämpimänä heinäkuun aamupäivänä 2010 lajittelen edesmenneen appiukkoni kalastusvälineitä verannalla Korppoossa.

Heitän menemään suurimman osan verkoista. Ne ovat vanhoja, ne ovat kuivuneen levän likaamia, niiden silmät ovat jo liian hauraita.

Löydän joitakin Abu Svängstan ikivanhoja Hi-Lo-vaappuja. Ne voisivat olla keräilyharvinaisuuksia, elleivät ne olisi olleet niin ahkerassa käytössä: kiinnityskoukut ja säädettävät nokkalevyt ovat patinoituneita ja ruosteisia.

Löydän appiukkoni hienon Gary Loomis -vavan, myöhäisen lahjan, jota en usko hänen koskaan ehtineen käyttää.

Päätään käyttää sitä syksyllä kun lähden pyytämään meritaimenta. Vapa on kahdeksan jalkaa pitkää, siro ja huippuherkkä. Täysikasvuinen, hurjasti riuhtova taimen siinä siiman toisessa päässä olisi varmasti melkoinen elämys.

Ruotsin vallan aikana, 1700-luvulla, Korppoon pitäjän kalastajat toimittivat joskus silakkaa Tukholman hoviin.

Nyt Korppoon saarella ei enää ole ammattikalastajia, ja kesätorin savustetut kampelat ovat jo monena vuonna tulleet Göteborgista tai Gotlannista.

Samana päivänä kun otan talteen appiukkoni kalastusvälineitä,

Hufvudstadsbladetissa haastatellaan erästä Uudenmaan saariston ammattikalastajaa. Kalastaja kertoo uudesta työkuvastaan: hän yrittää kalastaa sisälahtien pohjat tyhjiksi lahnasta. Hän pyytää rysillään satoja ja taas satoja tonneja roskakalaa. Sitten hän jauhaa sen ja myy biodieseliä ja loput lannoitteeksi.

Minun satumainen taimenniemeni ei ole kovin kaukana siitä paikasta, jossa tämä ammattikalastaja asuu. Sivilisaatio ahdistaa monesta suunnasta niemeä, joka edustaa minulle hyvää yksinäisyyttä ja villiä luontoa äärimmillään. Venäjän ja Saksan välinen maakaasuputki aiotaan vetää siitä vain muutaman merimailin päähän. Jonkin matkaa avomerelle itään päin suunnitellaan jättäläismäistä tuulimyllypuistoa. Ja pohjoiseen, mantereen puoleiseen saaristoon, kasvaa ”ainutlaatuinen saaristoparatiisi ihmisille, jotka vaativat hyvää palvelua”.

Kalastusretkeni on ikuistettu vanhaan kalastuspäiväkirjaan. Siinä ovat myöhäiskesän syvänvihreät iltapäivät, punaiseen vivahtavat ahvenhämärät, hiljaiset aamut, marraskuun koleat ja tuuliset päivät, Houtskarilta ja Kihdiltä nousevat ukkosmyrskyt.

Niin taianomaisia kuin ne hetket olivatkin – kieltä ilman sanoja – yhtä vajailta kuvaukseni vaikuttavat nyt. Sanoja ilman kieltä: tuuli SW n. 7m/s, vaiht. pilv., ilma +8, vesi +6, taimen 4,6 kg – tämä ei kerro mitään siitä, miltä minusta tuntui tuona toukokuun iltana, ei mitään siitä, miten kannan Saaristomerta, Suomenlahtea ja koko Itämeräni.

Niin syvällä sisimmässäni kannan näitä vesiä ja näitä maisemia, että aion pysyä ohjelmallisena optimistina. Niin kauan kuin löydän salmia ja lahtia, joihin rakkolevä on palannut, niin kauan kuin kuulen, että joku on laskenut verkkonsa ahvenparven tielle, niin kauan kuin saan taimenen tai kaksi vuodessa, niin kauan kuin vesi vielä kirkastuu syksyllä ja meduusat alkavat pumpata itseään eteenpäin pintavesissä, niin kauan aion uskoa, että meri säilyy hengissä meistä ja meidän tihutöistämme huolimatta. Omalta osaltani haaveilen siitä, että saisin edes kerran lausua sanat: ”Vai niin, ovatko ne tulleet takaisin.”

English Summary



© Mikko Paartola/Vastavalo

A Bucket of Fish, a Gas Pipe and an Oil Spill

The Baltic Sea is first and foremost about trade. The numbers back this claim up: 85 percent of Finnish foreign trade is transported by sea.

However, an ever increasing part of that trade is energy. And it is difficult to imagine a category of merchandise more political than natural fossil fuels. As a result, the underwater Nord Stream pipeline from Russia to Germany served to drastically divide opinions in the nations that make up the Baltic Sea coastline.

According to numerous experts, the most significant threat to the Baltic is that of an oil spill. This risk is growing as the amount of oil transport traffic increases. The harsh winter conditions and narrow fjords of the Baltic serve to increase this risk. Many experts feel that an oil spill will happen – it is merely a question of when.

In Finland the national oil spill response effort is coordinated by the Environmental Administration. The Administration considers the possibility of a 30,000-ton spill resulting from an oil transport hull breach to be quite realistic. In this event the resources of the Finnish oil spill response team would be inadequate.

Jari Luoto

The Baltic Sea and the European Union

For centuries the Baltic Sea has served as a travel route for people, culture, ideas and goods. For some countries in the region, the sea is the main gate to the world outside. Around 85 percent of Finland's foreign trade passes through the Baltic Sea. The figure is high for some other states, too, including Russia, which has

sharply increased her port capacity on the Gulf of Finland.

Secondly, the total number of ship passengers on the Baltic Sea routes is over 90 million per year. Thirdly, the Baltic is an important route for transporting or transferring energy, and increasingly also for producing it. The transportation of energy – oil and gas – forms a major factor when calculating environmental load and risks in the marine environment.

Nowadays the Baltic Sea holds a prominent place in the joint agenda of the heads of state and government of the region, and with good reason. It is a sad fact that the Baltic Sea is one of the most polluted seas in the world. The bad state of the marine environment is partly due to the fact that the sea is exceptionally sensitive to external load: It is brackish (a mixture of salty and fresh water) and it is shallow (average depth only 55 metres, whereas the Mediterranean Sea has an average depth of 1,500 meters). To these specific features you would have to add the overall environmental impact of the approximately 90 million inhabitants living in the Baltic Sea catchment area.

This combination of large catchment area, plentiful human activity and small body of water makes the sea very sensitive to nutrient enrichment and eutrophication. Other serious problems include hazardous substances that have accumulated in the sea bed.

Crude oil shipments have grown from 45 million tonnes annually some ten years ago to 175 million tonnes in 2010. New Russian oil terminals will allow for annual shipments of 250 million tonnes by 2015. Although maritime safety has improved, the risk of accidents is a serious concern.

The bad state of the marine environment and the growing risks have not gone unnoticed. The Helsinki Commission for the protection of the Baltic Sea was created back in the 1970s to serve as a joint platform for the coastal states. Because of slow progress in the recovery on one

hand and growing environmental consciousness on the other, there has been increased attention during the last three or four years from leading politicians, private actors and ordinary citizens willing to support the aim of regaining a good ecological situation for the Baltic Sea. All of the coastal states made a political commitment in 2007 as part of the Helsinki Commission's Baltic Sea Action Plan to restore the sea to a good ecological situation by 2021. This political commitment needs to be supported with many legislative and practical measures.

The Baltic Sea requires joint international action and new kinds of partnerships. This is manifested in the European Union's first ever macroregional strategy, the EU Strategy for the Baltic Sea Region, adopted in late 2009. With much focus on environmental and maritime affairs, the action plan of the strategy is based on practical projects coordinated by the countries in the region and by the European Commission. Implementation of the action plan could provide a significant boost for the protection of the Baltic Sea.

And finally, eleven states – eight of them represented by their heads of state or government, including Russian Prime Minister Putin – demonstrated a new willingness to act for the sea by gathering in Helsinki in February 2010 for the Baltic Sea Action Summit. The Summit launched some 140 projects, most of them commitments by private entities, and started a new era of public-private partnerships for the benefit of the Baltic Sea.

Eeva-Liisa Poutanen

The Vulnerable Ecosystem of The Baltic Sea

The specific features of the Baltic Sea – its semi-enclosed nature, brackish water, salinity stratification, partial ice cover in winter and large drainage area – make the

Baltic ecosystem particularly vulnerable to various environmental stresses. The sea itself consists of several different sub-basins, which are divided by sills. Therefore, the sea is not uniform. It is unique, and one of the most fascinating sea areas in the world.

The Baltic Sea receives considerable amounts of pollution from the countries around it, and the pressure generated by human activities is intense. In spite of measures already taken, environmental degradation is still severe. Pollution has been going on for such a long time that the sea will recover very slowly.

The most important and urgent challenges we are facing today are related to eutrophication; risks arising from fast-growing maritime traffic and oil transport; the occurrence of persistent harmful substances; and the loss of biodiversity.

No one country can alone be responsible for the condition of the sea or for solving its problems. Joint solutions and good cooperation are needed. Safe shipping, sustainably managed fisheries and recreational opportunities benefit everyone living on the shores of the Baltic.

The ecosystem approach is the current basis for the marine protection. It requires promoting understanding and acceptance by all stakeholders, as well as collaboration in implementing the approach. Marine protection requires a strong knowledge base, sound financial systems and well-functioning administrative structures.

There is a great number of organizations, enterprises and private stakeholders involved in the Baltic Sea related issues, and a great number of important decisions and actions have been made already. There are still many shortcomings and further efforts are needed. Actions to improve the situation are costly but there is a great risk that non-action will result in even higher costs.

This magnificent body of water should motivate us all to continue our work for

the Baltic Sea and the people living on its shores.

Jouni Lind

Agriculture and the Baltic Sea

The Baltic Sea region will be one of the key farming regions in Europe and also globally in view of the developments caused by climate change. The nine countries of the region have somewhat different background historically, for instance in land owning. However, economic integration is a driving force to the stronger cooperation in the region, including agribusiness.

Intensive farming is a threat to the environment, especially big farms, if manure processing is not done. Climate change is increasing rainfall, causing supplementary eutrophication. Therefore it is extremely important for farms to start using new methods of manure processing and environmental activities.

The Helcom process has set targets for maximum output of phosphorus and nitrogen for each country. The aim is to achieve good water quality by 2020. The ministerial conference in Moscow in May 2010 pointed out that there is already some positive progress in implementation but a lot of work still remains to be done. Farms classified as hot spots should be among the first to take part.

The Finnish government considers the EU Baltic Sea action plan an important program to be implemented. At the Baltic Sea Action Summit in February 2010, the Finnish government declared its aim to make southwestern Finland a model region with regard to the circulation of phosphorous and nitrogen.

The Ministry of Agriculture and Forestry is a coordinator for Priority Area 9 (PR9) in the Baltic Sea action plan. PR9 is a forum for closer cooperation in rural development, agriculture, forestry and

fishery. In the first meetings the eight countries have already planned several projects and some of them have got funding from Nordic Council or Interreg, including a supervisory project for farmers in environmental matters and a technology forum in manure processing. The following meeting is in Helsinki in autumn 2010.

The essential level for action is the farm level. Therefore we need more local technology for manure processing, and more development of new products and marketing. Economic profitability at the farm level is a key area where progress should be sought, and the agri-environmental programme should provide incentives for sustainable development.

Björn Grönholm and Marko Joas

Networks and Cooperation in the Baltic Sea Region

The article focuses on the history and development of the Baltic Sea Region, in particular on issues that explain the high level of networks and cooperation that are significant for the Baltic Sea Region. Furthermore, the article discusses the future of the Baltic Sea Region and how cooperation can take shape. Three scenarios are presented, based mainly on the political development in the Baltic Sea Region, focusing on cooperation between Russia and the EU.

The Baltic Sea Region has been one of the most rapidly developing regions in the world since the end of the Cold War. The new independence in the Baltic States led to a rapid increase in cooperation on different levels of society, both within the countries and between countries. Globalisation and existing new technologies also influence and change individual behavioural habits and activities, thereby also influencing the forms of and reasons for cooperation.

After about 20 years of cooperation, the Baltic Sea Region is in a new phase of development. Most of the countries around the Baltic Sea are EU members and cooperation is also much more institutionalised than before. A new initiative or process is the EU strategy for the Baltic Sea Region. The intention of this strategy is to further develop the Baltic Sea Region and improve the competitiveness of this European macroregion, as well as the whole of Europe.

The financial crises have struck the region hard and therefore the future looks, for the moment, less secure. An important element for fruitful development and cooperation in the Baltic Sea Region is the relationship between Russia and the EU. Good relations between the two will influence cooperation in the Baltic Sea Region greatly, though not as much as during the Cold War.

Hiski Haukkala

The Baltic Sea and Russia

The article discusses the role of Russia in the context of the Baltic Sea. The main argument is that the essential problem faced by the region stems from a certain disconnect on Russia's part from the wider positive economic and political dynamics in the Baltic Sea: Russia is not a member of the EU or Nato.

The article also argues that the situation is further complicated by differing perceptions between Russia and the rest of the region concerning the Baltic Sea: For Russia, the Baltic Sea is a geopolitical issue, whereas for the rest of the Baltic Sea area the main concern is soft security. As a consequence, the Baltic Sea is faced with a situation where potential exists for both deeper cooperation and mutual suspicion, as well as distrust. The challenge for the Baltic Sea region, Russia included, is to overcome these sentiments and seek to re-

alise the promise of the early 1990s in full: A Baltic Sea where Russia is fully included and where everyone feels secure.

Susanna Niinivaara

Domestic Sea Needs the Attention of its People

Old Cold War divisions among the countries along the Baltic Sea are still visible in national attitudes towards protecting the marine environment.

To put it simply: In the ex-socialist states of the Warsaw Pact, concern for the fate of the Baltic is less prevalent than in the rest of the countries bordering the common sea. The "Baltic identity" is at its strongest in Finland and Sweden. In Denmark and Germany the view is more towards the North Sea.

"The general attitude of the population towards protecting the Baltic is key", says Anita Mäkinen, head of Trafi, the Finnish national traffic authority. Before taking up her current position, Mäkinen worked for WWF in Finland, and is consequently well aware of NGO programs concerning the Baltic.

"If people don't make demands, policymakers won't take action", she says.

Kjell Westö

Korpo, Katthammarsvik, Kuolka

In his essay, Kjell Westö remembers his late father-in-law, a devoted fisherman who loved the Finnish archipelago dearly. Westö, who spent his childhood summers in the Finnish lake district and was a total stranger to the vast expanses of the seas and oceans, recalls his own first encounters with places such as Korpo (southwestern Finland), Katthammarsvik (on the island of Gotland in Sweden) and Kuolka (Latvia), encounters that gradually

made him fall in love with the barren and battered Baltic Sea.

Westö argues that today's citizens of the countries surrounding the Baltic Sea are probably more environmentally conscious than their ancestors ever were. But there are so many of us now and we're more affluent than ever before, and when national or other special interests clash, we react all too selfishly. Westö has seen the condition of the waters and shores of the Finnish Archipelago worsen during the last 22 years, but he obstinately persists in believing in both the good will of man and in miracles.

Kiitos: Englanninkieliset tiivistelmät on tarkistanut thisisFINLAND.fi -sivuston toimittaja Peter Marten ulkoministeriöstä.

Kirjoittajat



© Rauno Pelkonen/Vastavalo

Björn Grönholm on valtiotieteiden maisteri ja Itämeren kaupunkien liiton (Union of Baltic Cities) ympäristökomission johtaja. Grönholm on työskennellyt Itämeren ympäristöasioiden parissa eri organisaatioissa.

Hiski Haukkala on valtiotieteiden tohtori ja kansainvälisen politiikan lehtori Tampereen yliopistossa. Aiemmin hän on toiminut erikoistutkijana ulkoasiainministeriössä sekä tutkijana Ulkopoliittisessa instituutissa ja Turun yliopistossa.

Marko Joas on julkishallinnon professori ja Åbo Akademin Valtiotieteiden laitoksen johtaja. Tutkimuksissaan Joas on keskittynyt Suomen, Itämeren alueen ja Euroopan ympäristöpolitiikkaan ja yhteistyöhön sekä paikallishallintoon.

Jouni Lind on valtiotieteiden maisteri, ja hän on toiminut maa- ja metsätalousministeriössä ministerin erityisavustajana ja valtiosihteerinä vuosina 2004–2010. Hän on johtanut EU:n Itämeri-strategian painopistealue 9:ää, jonka keskeisenä tehtäväalueena on maa- ja metsätalouden ravinnekuormien vähentäminen, ja osallistunut valtiosihteerinä Itämeren suojelukomission (Helcom) kokouksiin.

Jari Luoto on yhteiskuntatieteiden maisteri, ulkoasiainneuvos ja suurlähettiläs, ja hän toimi Suomen ulkoministeriön Itämeri-suurlähettiläänä ja Baltic Sea Action Summit -huippukokouksen pääsihteerinä vuosina 2008–2010.

Susanna Niinivaara on yhteiskuntatieteiden maisteri ja Venäjään erikoistunut toimittaja. Niinivaara työskenteli *Helsingin Sanomissa* vuosina 1998–2009, joista viimeiset neljä vuotta Moskovan-kirjeenvaihtajana. Maaliskuusta 2010 Niinivaara on työskennellyt toimittajana omassa yrityksessään. Hän kirjoittaa säännöllisesti Venäjästä *Suomen Kuvalehteen* kolumneja, uutisia, analyyssejä ja reportaaseja.

Juha Nurminen on kauppatieteiden maisteri ja hallituksen puheenjohtaja John Nurmisen Säätiössä, joka keskittyy merellisen kulttuuriperinnön vaalimiseen ja Puhdas Itämeri -ympäristöhankkeisiin

Eeva-Liisa Poutanen on filosofian tohtori ja mertensuojeluryhmän päällikkö ympäristöministeriön luontoympäristöosastossa. Hän on toiminut muun muassa Helsingin yliopiston dosenttina ja mertensuojelun asiantuntijatehtävissä Itämeren suojelukomission (Helcom) kansainvälisessä sihteeristössä sekä Marentutkimuslaitoksen ylivohtajana.

Kjell Westö (s. 1961) on helsinkiläinen kirjailija. Hänen esikoisrunokokoelmansa ilmestyi vuonna 1986, ja sen jälkeen hän on julkaissut runo- ja novellikokoelmia sekä viisi romaaia.

Vuonna 2006 Westö sai Finlandia-palkinnon romaanista *Där vi en gång gått* (*Missä kuljimme kerran*). Hänen uusin romaaninsa *Gå inte ensam ut i natten* (*Älä käy yöhön yksin*) ilmestyi vuonna 2009.

Westö on luonnoltaan maakrapu. Kun hän on ollut gastina ystäviensä veneillä, häntä on alkanut pelottaa heti kun tuuli on yltynyt. Siitä huolimatta hän rakastaa merta ja erityisesti Itämerta (hän rakastaa myös järviä, jokia, puroja ja muita vesistöjä). Westön henkilökohtaisia ennätyksiä heittouistimella ovat: hauki 9,0 kg, ahven 1,4 kg, meritaimen 7,5 kg.



- Matala ja vähäsuolainen Itämeri on herkkä ja haavoittuva. Se on tukehtua ravinnekuormitukseen, ja öljyturma on sille kohtalokas.

- Paitsi ympäristökysymys Itämeri on rantavaltioilleen myös turvallisuuspolitiikan pelikenttä sekä kaupan ja liikenteen väylä, jolla kulkee noin 15 prosenttia koko maailman rahtiliikenteestä.

- Kahdeksan EU-maan ja Venäjän ympäröimän Itämeren suojeleminen vaatii kansainvälistä yhteistyötä ja sitovia sopimuksia. Tahtoa ongelmien ratkaisemiseksi on – mutta riittävätkö teot?

- Suojelutyöhön on sitoutettava koko laaja, lähes 90 miljoonan ihmisen asuttama valuma-alue, jonka joet laskevat Itämereen maatalouden ja teollisuuden päästöjä.

Etukannen kuva: © Tuulikki Holopainen
Takakannen kuva: © Tomi Muukkonen/Lintukuva.fi
Taustakuva: © TerriEri – Satu/Vastavalo

50.13

ISBN 978-951-37-5801-1

PDF ISBN 978-951-724-867-9



“Niin syvällä sisimmässäni kannan näitä vesiä ja näitä maisemia, että aion pysyä ohjelmallisena optimistina. Niin kauan kuin löydän salmia ja lahtia, joihin rakkolevä on palanut, niin kauan kuin kuulen, että joku on laskenut verkkonsa ahven-

parven tielle, niin kauan kuin saan taimenen tai kaksi vuodessa, niin kauan kuin vesi vielä kirkastuu syksyllä ja meduusat alkavat pumpata itseään eteenpäin pintavesissä, niin kauan aion uskoa, että meri säilyy hengissä meistä ja meidän tihutöistämme huolimatta.”

Kjell Westö



Eurooppatiedotus
Ulkoasiainministeriö
PL 482, 00023 VALTIONEUVOSTO
Puh. (90) 1605 5905
Faksi (09) 1605 6477
Asiakaspalvelut maakunnissa
Puh. 010 3456 700