

# Itämeren tulevaisuus - onko se keltainen, punainen vai vihreä?

13.8.2008 Kymen Sanomat

Minulla oli tilaisuus kesän aikana vaihtaa ajatuksia ruotsalaisten kollegojen kanssa Itämeren kehityksen suuntaviivoista Visbyssä. Tapahtuma liittyi Ruotsin poliittisen eliitin vuotuiseseen kesätapahtumaan "Almedalsveckan", jossa monien erilaisten tapahtumien ohella käsiteltiin myös Itämeren tulevaisuutta ja EU:n Itämeri-politiikkaa.

Tapahtumassa minulle paljastui, että ruotsalaiset kollegat ovat varsin oivallisesti rakentaneet omaa, kansallista strategiaansa yhteydessä suomalaisiin poliitikkoihin ja asiantuntijoihin, ja pitkälti näkemykset EU:n Itämeripolitiikan suuntaviivoista ovat samanlaisia.

Suomessahan on juuri nyt menossa hallitusohjelmaan liittyvä prosessi, jossa pyritään määrittelemään Suomen tahtotila meriturvallisuuden parantamiseksi Itämerellä. Työtä varten liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut valmisteluhankkeen, jonka avulla pyritään määrittelemään tarvittavia toimia ja tavoitteita.

Rakenteilla on myös Eurooppa-ministeri Astrid Thorsin johdolla suomalainen meripolitiikkakannanotto EU:lle, jossa punaisena lankana on "Puhdas Itämeri ja menestyvä talousalue". Tähän prosessiin liittyy erilaisten kuulemistilaisuuksien järjestämistä, keskusteluja ja vuoropuhelua talouselämän, liikenteen, ympäristön suojelun ja erilaisten muiden liitännäistahojen kanssa.

**Ruotsalaiset kollegani** olivat Visbyssä esittelemässä myös omaa tulevaisuuden visiotaan, jossa Itämeren kehityksen suuntaamisessa on kolme erilaista kehityssuuntaa: keltainen - punainen - vihreä.

Keltaiseksi he kutsuivat kehityssuuntaa, jossa ilmastonmuutoksen vaikutus on konkretiaa, ja jossa pääosa ihmiskunnan voimista kuluu kamppailuun energiasta, vedestä ja ruuasta. Konflikteilla ei enää olisi uskonnollisperustaisia taustoja (onkohan nykyisissä kiistoissa energia kuitenkin se pääsyy?), vaan kiistojen laukaisimina olisivat enemmän elämisen perusedellytysten turvaamiseen liittyvät tekijät.

Itämeren alueella tässä skenaariomallissa nähdään Venäjän osittainen eristäytyminen muista Itämeren maista vuoteen 2050 asti, jonka jälkeen maan arveltiin uudestaan lähentyvän EU:ta ja Itämeren ympärysvaltioita. Globaalin ilmastomuutoksen nähtäisiin avaavan pohjoiset merialueet laivaliikenteelle, joka muodostaisi uusia dynaamisia kuljetusreittejä USA:n, EU:n ja Aasian välille. Kasvanut energian hinta taannuttaisi lentoliikenteen, ja kuljetusten siirtymistä tapahtuisi erityisesti rautatieliikenteen hyväksi.

Keltaisen mallin ympäristöennuste ei lupaisi hyvää Itämeren tilalle, sillä rehevöitymisprosessien odotettaisiin voimistuvan aiheuttaen merenpohjien kuolemista, kalalajien häviämistä ja jopa meren rantoihin elimellisesti liittyvien virkistysmahdollisuuksien ja turismin voimakasta taantumista.

**Punaisessa kehitysmallissa** ruotsalaiset kollegani näkevät idän kasvavan talousmahdin aiheuttavan hajaannusta ja anarkiaa Itämeren maiden rauhallisessa rinnakkaiselossa. Maailmanlaajuisesti kamppailu vedestä, ruuasta ja energiasta kiihtyy entisestään. Venäjän asema energiantuottajana on kiistaton, ja se kykenee energiansa ja kasvavan asemahtinsa turvin dominoimaan Itämeren aluetta. EU:n asema on heikentynyt, ja Venäjän ja Kiinan politiikassa todetaan lähentymistä.

Energiapuolella Venäjän öljy- ja kaasuvalttikortti aiheuttaa siirtymistä energiatuotannossa

ydinvoimaan. Turvallisuusajattelun mukaan ei vaihtoehtoisia energiantuotantomalleja juurikaan suositeta. Itämeren tila on hälyttävä, ja se muistuttaa enemmän vihreää, kuollutta vesiallasta, kuin entisaikojen elävää merta. Asukkaat ovat yhä suuremmassa mitassa siirtyneet kaupunkeihin - Pohjoismaissa ei maaseudulla asu enää ketään. Kunnista on myös yhdistymisten kautta tullut entistä suurempia.

Tämänkin mallin ympäristöä ohjaava suurin tekijä on ilmastonmuutos, joka sallisi lähes esteettömän liikenteen pohjoisten merien aiemmin jääpeitteisten alueiden halki. Mutta uudessa tilanteessa turvallisuustekijät ja kiristynyt maailmanpoliittinen tilanne muodostaisivat esteitä vapaalle merenkululle pohjoisessa siirtäen suuren osan kuljetuksista mm. Euroopan ja Aasian väliselle rautatieyhteydelle. Mallissa nähdään myös lisääntyviä uhkia kuljetusten järjestelyissä ja kasvavaa lahjontaa. Turvallisuuden kasvava merkitys lisää kansalaisten valvontaa. Vapaata kanssakäymistä ulkomaisten kanssa rajoitetaan, ja rajoja suljetaan vapaalta liikkumiselta.

**Ruotsalaisen vihreän** kehitysmallin mukaan Itämeren pelastuminen ja Itämeren vaiheittainen parantuminen nähdään syntyvän yhteisen huolen kirvoittamasta keskustelusta ja tarpeesta tehdä jotain. Pohjoisten merien avautumisen myötä skenaariossa uskotaan Itämeren läpi kulkevan liikenteen pienenevän, ja siten Itämeren kuormituksen ja öljypäästöjen riskin pienentyvän.

Maatalouden hajakuormitukseen on kehitetty uusia keinoja, joilla kyetään minimoimaan rehevöitymistä aiheuttavaa hajakuormitusta. Jätteiden hyötykäyttö on aktiivista, ja vaihtoehtoiset biopolttoaineet liikenne- ja eri tuotantovälineissä ovat arkipäivää. Itämeren kalakannat ovat taas voimistumassa, ja koko ekosysteemi voi paremmin.

Energiatuotannon puolella Itämeren maat kehittävät enemmän vaihtoehtoisia energian tuotantotapoja. Biopolttoaineiden käyttö lisääntyy, vaikka valtaosa energiasta edelleen tuotetaan ydin- tai vesivoimalla tai kaasulla. Polttokennotekniikka ja vety ovat kaupallisesti hyödynnettäviä tekniikoita. Vaikka Aasian talouskasvusta aiheutuvat kuormituksen edelleen ovat suuria, nähdään globaalin ilmastokuormituksen taittuvan ja kääntyvän laskuun.

Tehostuneiden, uusien opetusmenetelmien ansiosta uudet sukupolvet oppivat nopeammin ja tehokkaammin uusia asioita. Itämeren maiden parasta kauppatavaraa ovat korkean teknologian tuotteet ja uudet innovatiiviset tekniikat ja sovellukset. Etätöiden osuus on kasvanut, ja yhä useampi ihminen voi asua luonnon helmassa. Edistyneen lääketieteen ansiosta myös ihmisten keskimääräisen eliniän odotusarvo lähentyy sataa vuotta.

**Edellä esitetyt** skenaariomallit eivät toki ole täydellinen kuvaus mielenkiintoisesta aiheesta "Itämeren kolme tulevaisuutta". Täydentävä raportti toisella kotimaisella löytyy esimerkiksi osoitteesta: [www.sida.se/ostersjoenheten](http://www.sida.se/ostersjoenheten).

Olen edellä pitäytynyt vain referoimaan kollegojen laatimaa ajatusmallia Itämeren tulevaisuudesta. Siinä on monta sellaista kohtaa, jotka ovat kansankodin ajatusmallille tunnusomaisia. Ratkaisun avain hyvään tulevaisuuteen piilee myös omasta mielestäni paremmassa yhteistyössä, läpinäkyvissä rakenteissa ja keskustelun kautta saavutetussa yhteisymmärryksessä.

Ainakin teoriassa. Historiasta voitaneen myös nähdä, miten valta ja voima kummasti näyttelevät ensirakastajan rooleja tosielämän foorumeilla.

JORMA RYTKÖNEN

Kirjoittaja on tutkimusjohtaja, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu sekä meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus Merikotka.

[jorma.rytkonen@merikotka.fi](mailto:jorma.rytkonen@merikotka.fi)