Suomenlahden ympäristöuhat

Ympäristövaliokunnan avoin kokous 7.11.2017

Öljy- ja kemikaalikuljetukset

Jorma Rytkönen, SYKE

Suomen merialueiden ympäristöuhkiin liittyy oleellisesti laajan öljy- tai kemikaalipäästön mahdollisuus. Erityisesti Suomenlahden alueen vilkas meriliikenne ja merialuetta halkova säiliöalusliikenne voi luoda tilanteen, jossa onnettomuuden seurauksena mereen voi päästä merkittäviä määriä öljytuotteita. Suomen oma varautumisen tavoitetaso on 30 000 tonnin öljypäästö, joka kuvaa onnettomuutta, missä tyypilliseen säiliöalukseen törmää alus, ja osuessaan rikkoo kahden lastitankin välisen laipion. Onnettomuuden seurauksena mereen voi pahimmillaan päästä noin 30 000 tonnia öljyä. Määrä on oleellisesti suurempi kuin jos perusteena käytettäisiin tilastollista tarkastelua, mutta se on täysin mahdollinen uhkakuva.

Varautumisstrategiaan liittyy myös merellisen öljypäästön kerääminen ja rannikon suojaus nopeasti, sillä pienten merialueiden vuoksi öljyn kulkeutuminen rantaan kestää heikoimmillakin tuulilla vain muutaman päivän. Tästä syystä Suomi on rakentanut viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana Itämeren voimakkaimman öljyntorjuntalaivaston, johon tällä hetkellä kuuluu 19 monitoimialusta. Suomalaisen öljyntorjuntalaivaston nerokkuus piilee siinä, että jokainen aluksista on täysin omissa toimissaan aina siihen asti, kun onnettomuus tapahtuu, ja Suomen ympäristökeskuksen päivystäjä hälyttää torjuntatoimiin. Merellisen varautumisen ja operatiivisen toiminnan lisäksi Suomi on kyennyt varustamaan pelastusviranomaiset merkittävällä vene- ja puomikalustolla, pitkälti nk. öljysuojarahaston ansiosta. Tärkeintä kotimaisessa varautumisessa on kutienkin jatkuva ja laadukas harjoittelu, myös naapurivaltioiden kanssa.

Kotimainen öljyntorjuntateknologia on myös monessa mielessä uraauurtavaa – se perustuu pitkälti mekaaniseen öljyntorjuntaan, missä kaikki mereen joutunut öljy pyritään sieltä poistamaan. Öljynkeräyslaitteet ovat korkeatasoisia, ja ne toimivat myös arktisissa olosuhteissa. Meillä ei käytetä muualla maailmassa yleisesti käytettyjä dispersantteja torjuntatöissä, koska kemikaaleja käyttämällä öljy jää vesifaasiin ja vaikuttaa siten koko ekosysteemiin ja ravintoketjuihin. Itämeri on jo muutoinkin vahvasti kuormitettu merialue.

Pohdittaessa varautumista ja tarpeita tulevaisuutta varten, on pääpaino onnettomuuksien estämisessä, missä työssä liikenneviranomaiset kantavat päävastuun: VTS ja GOFREP ovat hyviä esimerkkejä meriliikenteen turvallisuuden parantamisessa. Suomenlahtea pitkin kulkee kuitenkin edelleen noin 160 miljoonaa tonnia öljyä, joka edelleen lähitulevaisuudessa muodostaa varautumisen painopisteen. Uusia muutoksia on rikkidirektiivin myötä tullut meridieselin käyttö alusten polttoaineena, jolloin torjunnassa dieselvuotojen kasvu esimerkiksi karilleajoissa voi nousta. Rikittömät uudet polttoaineet ja biopolttoaineet käyttäytyvät eri tavoin meressä kuin aiemmat polttoaineet ja raakaöljy, mikä pakottaa panostusta tutkimukseen ja muutoksiin laitekannassa. Matalien rannikoiden suojaukseen tulee myös lähitulevaisuudessa panostaa ja selvittää tarkoituksenmukaisia torjuntatoimia eri virka-apuviranomaisten ja vapaaehtoisten kanssa.