

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Rannikkoalueiden kestävä kehitys”

(oma-aloitteinen lausunto)

(2010/C 339/02)

Esittelijä: **Stéphane BUFFETAUT**

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 26. helmikuuta 2009 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan mukaisesti antaa oma-aloitteisen lausunnon aiheesta

Rannikkoalueiden kestävä kehitys.

Asian valmistelusta vastannut ”maatalous, maaseudun kehittäminen, ympäristö” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 13. lokakuuta 2009.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 20.–21. tammikuuta 2010 pitämässään 459. täysistunnossa (tammikuun 20. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 138 ääntä puolesta 4:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK toteaa, että EU:n 136 000 kilometriä käsittävä ranta- viiva on merkittävä vahvuus. Väestön maankäyttöön keskittymisen, maatalouden, talouselämän ja matkailun aiheuttamat paineet voivat kuitenkin vaarantaa rannikkoalueiden houkuttavuuden ja niiden tulevaisuuden. Rannikkoalueiden valoisa tulevaisuus voidaan varmistaa ainoastaan kestävään kehitykseen perustuvalla talous-, sosiaali- ja ympäristöpolitiikalla.

1.2 Tässä yhteydessä ETSK suosittaa seuraavaa:

1.2.1 Ympäristönsuojelu

- Perustetaan suojeltujen merialueiden hallinnoijien verkosto ja luodaan niitä varten eurooppalainen merkintä.
- Luodaan jäsenvaltioiden yhteinen eurooppalainen tietokanta rannikkoalueiden suojeluun liittyvistä hyvistä sääntelykäytännöistä.
- Kiinnitetään huomiota rannikkoalueiden liialliseen rakentamiseen, joka on aiemmin jäänyt liian vähälle huomiolle (lukuun ottamatta luontoa, historiallista ja kulttuuriperintöä ja itse asukkaiden olemassaoloa suojelevia rakenteita) ja luodaan eurooppalainen verkosto, joka seuraa mereltä valatuilla alueilla sijaitsevien rakenteiden vaikutuksia ja joka toiminnassaan tukeutuu merialan tutkimuslaboratorioihin.
- Perustetaan merialueiden tieteellinen ja tekninen komitea, jonka tarkoituksena on suunnitella ja ehdottaa ratkaisuja merenpinnan nousun seurauksiin ja napa-alueilla jäätiköiden sulamiseen.
- Kehitetään meriympäristöä koskevaa tiedotusta ja valistusta.

1.2.2 Liikenne

ETSK vahvistaa kannattavansa Euroopan laajuista liikenneverkkoa, jonka toteuttaminen olisi tapa tukea Euroopan taloutta. Se korostaa muun muassa seuraavien hankkeiden merkitystä rannikkoalueiden kestäväälle kehitykselle: merten moottoritiet (Itämeri, Atlantin kaari, Kaakkois-Eurooppa ja läntinen Välimeri), ”Rail Baltica” sekä Joonianmeren/Adrianmeren intermodaalikäytävän rautatiereitit. Meri- ja rautatieliikenteen lisääntyminen on hyödyllistä, mutta siitä aiheutuvaa saastumista on pyrittävä hallitsemaan asianmukaisesti.

1.2.3 Rannikkoalueiden vaikeuksissa olevat elinkeinot

ETSK painottaa, että Euroopan sosiaalirahaston, Euroopan aluekehitysrahaston ja Euroopan kalatalousrahaston toimet on kohdennettava erityisissä vaikeuksissa oleville rannikkoalueille, jotta niillä voidaan helpottaa siirtymistä uusiin taloudellisen toiminnan muotoihin.

Komitea kiinnittää huomiota kustannuksiin, joita jäsenvaltioille ja Euroopan unionille aiheutuu investoinneista ja hankkeista, joilla pyritään hillitsemään odotettavissa olevaa merenpinnan nousua. Nämä kustannukset rasittavat merkittävästi talousarvioita.

Komitea korostaa, että ilmastonmuutoksen vaikutukset rannikkoalueisiin aiheuttavat todennäköisesti väestön muuttoliikkeitä, joiden sosiaaliset ja työllisyysvaikutukset olisi pyrittävä ottamaan ennakoitua huomioon.

1.2.4 Matkailu

ETSK suosittaa, että järjestetään säännöllisesti vastuullista rantamatkailua käsittelevä eurooppalainen konferenssi, jossa voitaisiin käsitellä hyviä käytäntöjä kaikkialla EU:ssa ja joka voitaisiin järjestää esimerkiksi alueiden komitean ja ETSK:n tuella.

Komitea tukee myös ympäristön laatua koskevien vaatimusten määrittämistä kaikkialla EU:n alueella sijaitseville rantalomakohteille, satamille ja huvivenesatamille.

1.2.5 Ilmastonmuutos

ETSK kehottaa käynnistämään tutkimuksen eurooppalaisen yhteistyöohjelman, jossa tarkastellaan rannikkoalueiden keinoja sopeutua merenpinnan nousuun, sekä luomaan tutkimuskeskusten välisen tiedonvaihtoverkoston. Samoin se kehottaa perustamaan eurooppalaisen tieteellisen ja teknisen komitean, jonka tehtävänä on ennakoita ja suunnitella konkreettisia ratkaisuja merenpinnan nousun aiheuttamiin haasteisiin.

1.2.6 Meriympäristöä koskevan tietoisuuden lisääminen

Komitea suositaa lisäämään tietoisuutta meriympäristöstä ja siihen liittyvistä haasteista, jotka vaikuttavat nykyisten ja tulevien sukupolvien hyvinvointiin. Tällaiset toimet olisi suunnattava etenkin kouluille ja suurelle yleisölle. Niitä voitaisiin järjestää rannikkoalueilla lomakausina.

2. Johdanto

2.1 2000-luvulla väestö siirtyy merta kohti. Kyseessä on yleinen suuntaus, johon liittyy Shanghain, Tokion, Osakan ja Hong Kongin kaltaisten metropolien kehittyminen valtameren rannoille ja etenkin matalille rannikoille. Ennusteissa arvioidaan yleisesti tämän suuntauksen jatkuvan kaikilla mantereilla.

2.2 Kyseinen ilmiö koskee myös EU:ta, eikä se voi jättää sitä huomiotta, etenkin kun EU:lla on 136 000 kilometriä rannikkoa, EU:n merialueet tuottavat noin 40 prosenttia bruttokansantuotteesta ja rannikoilla asuu 40 prosenttia väestöstä.

2.3 Rannikkoalueet ovat siis taloudellisen vaurauden lähteitä, mutta niihin liittyvät myös elämänlaatu ja sosiaalinen hyvinvointi. Rannikkoseudut ovat houkuttelevia, ja samalla niiden rajallisille alueille keskittyy lukuisia toimintoja: matkailua, kalastusta, maanviljelyä, satamia ja lentoasemia, kasvavia kaupunkeja, taloudellista toimintaa, liikenneinfrastruktuureja jne. Näiden toimien vaikutus ekosysteemeihin on toisinaan raskas. Rannikkoalueilla ihmisen toiminnan erilaiset muodot joutuvat usein vastakkain. Lisäksi matalien rannikkojen ekosysteemit ovat meriekosysteemeistä biologisesti ehdottomasti monimuotoisimpia.

2.4 Ihmisen toiminta keskittyy rannikkovyöhykkeille, jotka ovat luonnostaan ahtaita, ja lisäksi niitä uhkaa usein merenpinnan nousu ja eroosio. Se on vaaraksi elämän laadulle, luonnolle sekä maa- ja meriekosysteemeille.

EU ei voi olla puuttumatta tilanteeseen ja vastaamatta näihin taloudellisiin, yhteiskunnallisiin ja ympäristöä koskeviin haasteisiin.

2.5 Komissio julkaisi vuonna 2000 rannikkoalueiden yhdenntettyä käyttöä ja hoitoa Euroopassa koskevan tiedonannon, jota seurasi 30. toukokuuta 2002 annettu suositus Euroopan parlamentin ja neuvoston kyseisen strategian käyttöönottamisesta Euroopassa. Kesäkuussa 2007 komissio esitti rannikkoalueiden yhdenntettyä käyttöä ja hoitoa koskevan arvioinnin. Sen päätelmänä oli, että EU:n suosituksella oli ollut suotuisa vaikutus, mutta strategialle olisi kuitenkin annettava uutta pontta.

2.6 EU:n toimet eivät ole kuitenkaan rajoittuneet mainittuun näkökulmaan, ja komissio julkaisikin lokakuussa 2007 tiedonannon aiheesta "Euroopan unionin yhdenntetty meripolitiikka".

2.7 Kesäkuussa 2008 hyväksyttiin direktiivi meriympäristöpolitiikan puitteista (meristrategiadirektiivi). Sen mukaan jokaisen jäsenvaltion on yhteistyössä muiden jäsenvaltioiden ja unionin ulkopuolisten naapurimaiden kanssa kehitettävä merialueita koskevia strategioita. Tavoitteena on "varmistaa meriympäristön jatkuva suojelu ja säilyttäminen sekä sen tilan huonontumisen ehkäiseminen" ja meriympäristön hyvän kunnon saavuttaminen viimeistään vuonna 2021.

2.8 Euroopan parlamentti puolestaan antoi marraskuussa 2008 erityisen päätöslauselman aluekehityksestä ja matkailun vaikutuksista rannikkoalueilla.

2.9 Voidaan todeta, että lukuisat rannikkoalueita koskevat kysymykset ovat antaneet pontta monille unionin tason asiakirjoille ja aloitteille, joiden täytäntöönpano on jäsenvaltioiden ja asianomaisten paikallisviranomaisten vastuulla.

2.10 Tähän on lisättävä myös yhteisen kalastuspolitiikan vaikutus rannikkoalueiden talous- ja yhteiskuntaelämään.

2.11 Rannikkoalueiden kestäväan kehitykseen tähtäävissä politiikoissa on siis yhdistettävä alakohtaiset ja koordinoituidet sekä keskenään yhteensopivat strategiat (esimerkiksi yhteinen maatalouspolitiikka). Tämä ei ole helppo tehtävä, koska edut ja ensisijaisiksi katsottavat aiheet voivat usein olla keskenään ristiriidassa sekä rannikkoseutujen maa-alueille että niiden merialueilla.

2.12 EU:n rannikkoalueita koskeva politiikka perustuu viiteen välineeseen:

- 1) ICZM (*Integrated Coastal Zone Management*, rannikkoalueiden yhdenntetty käyttö ja hoito) on yhteisön väline, joka perustuu neuvoston ja parlamentin suositukseen vuodelta 2002. Se edistää kestäväan kehitystä ja kannustaa jäsenvaltioita käynnistämään kansallisia strategioita. Sen avulla myös ohjataan parhaiden käytäntöjen ja hankkeista saatujen kokemusten vaihtoa sekä kannustetaan siihen.
- 2) EU:n yhdenntetty meripolitiikka. Tämä on yksityiskohtainen väline, jossa määritellään erityisen tärkeänä pidettävät toiminta-alueet:

— esteetön eurooppalainen meriliikennealue

— eurooppalainen strategia merien tutkimusta varten

- jäsenvaltioiden yhdenmetyt meripolitiikat
 - eurooppalainen merivalvontaverkosto
 - merialueiden suunnittelun etenemissuunnitelma
 - strategia ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämiseksi rannikkoalueilla
 - meriliikenteen aiheuttaman saastumisen vähentäminen
 - laittoman kalastuksen ja kalavarojen tuhoutumisen estäminen
 - eurooppalainen merikeskusten verkosto
 - kalastusalan ja meriliikenteen eurooppalainen työläinsäädäntö.
- 3) Unionin kalastuspolitiikka, joka vaikuttaa luonnollisesti tiettyjen rannikkoalueiden talous- ja yhteiskuntaelämään.
- 4) Luontotyyppidirektiivi (Natura 2000), jota sovelletaan meriympäristöön.
- 5) Meriympäristöpolitiikan puitedirektiivi.

2.13 Joka tapauksessa on muistettava, että jokainen rannikko on erityistapaus ja että maantieteelliset ja fyysiset erityispiirteet edellyttävät erilaisia politiikkoja: esimerkiksi syvät tai matalat merialueet, voimakkaan tai heikon vuorovesivaihtelun alueet, lauhkean tai kylmän ilmastoalueen rannikot, jyrkät tai alavat rannikot sekä kallio- tai hiekkarannat. Näin ollen, vaikka onkin mahdollista määritellä yhteisiä tavoitteita, ei voida määritellä kaikille rannikkoalueille ja kaikkisiin tapauksiin soveltuvaa yhdenmukaista politiikkaa ja täytäntöönpanosäännöksiä.

3. Luonnonympäristöjen suojele maalla ja merellä

3.1 Näiden alueiden kestävä kehityksen haasteet liittyvät tiettyihin erityisen arkaluonteisiin aiheisiin:

3.2 Maankäytön aiheuttaman paineen vuoksi tietyt valtiot ovat tukeneet tai käynnistäneet aloitteita rannikkoalueiden suojelemiseksi – esimerkiksi näistä ovat *National Trust* Yhdistyneessä kuningaskunnassa tai *Conservatoire du littoral* Ranskassa – tai perustaneet luonnonpuistoja rannikkoalueille. Olisikin lisättävä tällaisia aloitteita, joiden tarkoituksena on varmistaa haavoittuvimpien ja uhattuimpien sekä merkittävimpien luonnonympäristöjen hallinta ja antaa viranomaisille mahdollisuus ostaa näitä maa-alueita yksityisiltä maanomistajilta silloin, kun yhteinen etu sitä edellyttää. Tarkoituksena on luoda tällaisista alueista eräänlainen kansallinen kulttuuriperintöön kuuluva kategoria historiallisten muistomerkkien ja museoissa sijaitsevien taideteosten tapaan.

3.3 Direktiivi 92/43/ETY, jota kutsutaan luontotyyppi-, eläimistö- ja kasvistodirektiiviksi (tai yksinkertaisesti luontotyyppidirektiiviksi), koskee luonnonympäristöjen samoin kuin luonnonvaraisten eläin- ja kasvilajien suojele. Direktiivin perusteella tiettyjen jäsenvaltioiden on laajennettava Natura 2000 -alueita meriympäristöön. On pohdittava tämän suojelevälineen asianmukaista käyttöä (ja erityisesti perusteita suojelevalueiden laajentamiseen suurille syvänmeren alueille, joiden biologista monimuotoisuutta tai riskitekijöitä ei useinkaan tunneta).

3.4 Rannikkoalueiden biologisen monimuotoisuuden ja kalavarojen säilyttäminen ovat olleet joidenkin jäsenvaltioiden kannustimena kehitettäessä suojeletujen merialueiden verkostoa (MPA, *Marine Protected Areas*). Tällaisilla aloitteilla on erityisen suotuisa vaikutus, mikäli kaikki rannikkovaltiot kannattavat niitä. Merialueiden suojele on siis koordinoitava, yhdenmukaistettava ja edistettävä. Suojelevalueiden hallinnoijien eurooppalainen verkosto ja eurooppalainen merkintä olisivat tässä yhteydessä hyödyllisiä apuvälineitä.

3.5 Rannikkoalueiden nopeasti etenevä kaupungistuminen, maatalousmaan liian voimaperäinen hyödyntäminen ja suolaisen veden nousu rannikkoalueiden pohjavesiin edellyttävät erityistoimia, jotta hyvälaatuisen makean veden saanti voidaan taata rannikkoalueiden asukkaille jatkossakin.

4. Saastumisen ehkäiseminen ja jätteiden käsittely

4.1 Ongelmana ovat perinteisesti suoraan mereen päästetyt jätteet ja jokien kuljettamat samoin kuin satama-alueiden ja meriliikenteen aiheuttamat saasteet.

4.2 Osa näistä kysymyksistä on katettu unionin lainsäädännöllä ja erityisesti vesipolitiikan puitedirektiivillä ja sen johdannaisdirektiiveillä. Vuonna 2007 komissio pahoitteli, että niiden siirtäminen osaksi jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ja kansainvälinen yhteistyö on ollut riittämätöntä. Direktiivin täytäntöönpanossa todettiin paljon viiveitä. Vuonna 2010 jäsenvaltioiden on laadittava vesistöalueiden hoitosuunnitelmat, joihin sisältyy vesistöjen suojeleuun sekä mahdollisesti myös niiden laadun palauttamiseen tähtäviä toimenpiteitä. Lisäksi yhteisiä vesialueita koskevia toimia on koordinoitava Euroopan ulkopuolisten maiden kanssa. Vesistöjen saastumisen haitallisia vaikutuksia olisi selvennettävä erottamalla yhtäältä niiden kohde (ihminen – ihmisten terveys, talous, hyvinvointi – tai meriekosysteemien lajit) ja toisaalta aika, joka kuluu elinympäristöille tai lajeille aiheutuneiden vaikutusten korjaamiseen, tai niiden peruuttamattomuus.

4.3 Meriympäristöpolitiikan puitedirektiivin tarkoituksena on vastata erityisesti tarpeeseen suojele merialueita ja parantaa niiden tilaa määrittelemällä merialueet ja niiden osa-alueet ja kehoittamalla jäsenvaltioita laatimaan yhdessä meripoliittisia strategioita ja määrittelemään ympäristötavoitteita.

4.4 Laivojen aiheuttamaan saastumiseen puututaan erilaisilla Erika-ohjelmilla.

4.5 Eräs ympäristövaikutusten muoto jää liian usein huomiotta. Kyseessä on matalien rannikkoalueiden elinympäristöjen ja ekosysteemien peruuttamaton tuhoutuminen rannikoiden liiallisen rakentamisen vuoksi syistä, jotka eivät liity millään tavalla rannikkoalueen asukkaiden turvallisuuteen tai kulttuuriperinnön suojeluun. Euroopan rannikon liiallinen rakentaminen – huvivenesatamat, satamat ja erilaiset muut rakenteet sekä keskipitkällä aikavälillä myös lukuisat rakenteet, joita tarvitaan rannikon suojelemiseksi merenpinnan nousulta – edellyttää yhteisön toimia (esimerkiksi MEDAM-seurantakeskus, joka kattaa kaikki Välimeren rannikkoalueen rakennushankkeet Ranskassa ⁽¹⁾). Rannikoiden liiallinen rakentaminen on vastoin kestävän kehityksen periaatteita. Luonnollisen rantaviivan ja matalien rannikkoalueiden luonnonympäristöjen suojelu on otettava keskeiseksi tavoitteeksi. Ongelma on jo alettu tiedostaa EU:ssa. Niinpä Camarguessa mukautuminen merenpinnan nousuun tapahtuu – silloin kun se on mahdollista – antamalla meren vallata alueita, joilta se on aiemmin vetäytynyt. Italian Maremmassa (Toscanan rannikolla) harkitaan huvivenesatamien laajentamisen hillitsemistä kehittämällä veneiden talvisäilytystä maalla ja satamapaikkojen tarkkaa hallinnointia.

5. Rannikkoalueiden liikenneyhteydet

5.1 Rannikkoalueiden tieverkosto on usein ruuhkainen. Tilanne vaarantaa liikenneturvallisuuden ja aiheuttaa hiilidioksidin ja muita päästöjä sekä taloudellisia tappioita. EU on jo kauan halunnut siirtää osan tieliikenteestä rautateille tai ns. merten moottoriteille, mutta konkreettisia tuloksia ei ole saatu aikaan. Tässä yhteydessä on syytä ottaa huomioon seuraavat seikat:

- Luonnon- ja ympäristönsuojeluliikkeet eivät ole aina johdonmukaisia ja liian usein ne vastustavat sellaisten rakenteiden toteuttamista, jotka mahdollistaisivat maantieliikenteen vähentämisen vaihtoehtoisia liikennemuotoja kehittämällä (esimerkiksi raskaiden ajoneuvojen rautatiekuljetuksille tarkoitettun Lyonin ja Torinon välisen rautatieyhteyden rakentamisen, kaikkien satamalaajennusten tavanomainen vastustaminen, kuten Le Havressa vuonna 2000 tai Rotterdamissa, Reinin–Rhônen kanavan vastustaminen).
- EU:n rautateiden tavaraliikenteen kehittämissä politiikkaa ei ole juuri toteutettu komission viimeaikaisista aloitteista huolimatta (tiedonanto ”Tavoitteena ensisijaisesti tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko” vuonna 2007, ehdotus asetukseksi kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 2009). Se johtuu sekä ”kulttuurisista” syistä ja etenkin etusijan antamisesta perinteisesti matkustajaliikenteelle että epäilemättä myös kaupallisen kulttuurin puutteesta.

5.2 Vaikeuksista huolimatta rannikoiden tieverkoston ruuhkia voidaan helpottaa vain siirtämällä osa kuljetuksista rautateille tai merelle. Keskeisenä haasteena on taloudellisen ja yhteiskunnallisen kehityksen yhteensovittaminen ympäristönsuojelun kanssa.

6. Kestävän kehityksen periaatteiden mukainen rantamatkailu

6.1 Matkailu esitetään liian usein sopivana ratkaisuna vaikeuksissa oleville rannikkoalueille. Matkailukausi on kuitenkin usein liian lyhyt, jotta ala voisi tarjota todellisen vaihtoehdon vähenevälle taloustoiminnalle. Matkailun pitäminen ihmeratkaisuna voi johtaa rannikkoalueen liialliseen hyödyntämiseen ja peruuttamattomiin ympäristötuhoihin tuomatta kestävästä ratkaisusta talousongelmiin. Lisäksi liiallinen matkailu voi ”tappaa kultamunia munivan kanan” heikentämällä kohteiden tilaa. Onkin pyrittävä kehittämään kestävä matkailua. Sekä viranomaiset että kansalaisjärjestöt ovat jo käynnistäneet tämänsuuntaisia aloitteita.

6.2 Ranskassa vuonna 1986 annettu laki rannikkoalueiden suunnittelusta, suojelusta ja parantamisesta hyväksyttiin vastareaktiona rannikoiden ns. kivialue-ilmioille. Sen tarkoituksena on paitsi suojella biologista ja ekologista tasapainoa, luonnossa nähtävyyksiä ja maisemia, myös säilyttää ja kehittää rannikkoalueiden elinkeinoja, kuten kalastusta, vesiviljelyä ja satamatoimintaa. Laki on suunnattu rannikkoalueiden viranomaisille ja sen keskeisiin määräyksiin kuuluu aluesuunnittelusta vastaavien velvollisuus suojella merkittäviä luonnonympäristöjä ja kieltä rakentaa sataa metriä lähemmäs rantaviivaa kaupunkialueiden ulkopuolella. Lain täytäntöönpanosta on saatu jo yli 20 vuoden kokemus ja tulokset ovat olleet pääosin myönteisiä. EU:lla ei ole toimivaltaa aluesuunnittelun ja rannikkoalueiden kehittämisen alalla, mutta se voisi kuitenkin edistää hyvien säädös- ja sääntelykäytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä.

6.3 Ympäristökasvatusjärjestö *Environmental Education Foundation* perusti vuonna 1985 ns. sinilippujärjestelmän. Siitä lähtien on ollut käytössä eurooppalainen sinilippumerkintä, joka koskee rannikkoalueiden kuntia ja satamia. Se voidaan myöntää ympäristökasvatukseen, turvallisuuteen, uimarantojen puhtauteen ja niiden läheisyydessä saatavilla oleviin palveluihin, jäte- ja vesihuoltoon, uimaveden laatuun ja puhdistuslaitoksiin liittyvien kriteerien perusteella. Huvivenesatamille on omat kriteerinsä. Aloitteen tavoitteena on selkeästi matkailun kehittäminen, mutta siihen liittyy kiistatta muitakin etuja.

6.4 Ekomatkailua eli vastuullista matkailua kehitetään kaikkialla Euroopassa ja usein paikallisviranomaisten tuella. Maatilamatkailu voi tuoda rannikkoalueiden maanviljelijöille lisätuloja.

⁽¹⁾ <http://www.medam.org>

7. Unionin kalastuspolitiikka

7.1 Kalastuspolitiikka kuuluu komission toimivaltaan. Unionin kestävä kehityksen kalastuspolitiikka vaarantaa alan tietyt taloudelliset mallit, millä on raskaita taloudellisia ja yhteiskunnallisia seurauksia. Kalatalouden kestävä kehitystä on edistettävä lisäämällä tieteellistä tietoa, joka on ainoa ratkaisu kalakantojen hallintaan pitkällä aikavälillä. Samalla on erotettava kansainvälisillä ja aluevesillä tapahtuva kalastus toisistaan merialueittain ja hyödynnettävä tukia, joissa on otettava huomioon ennen kaikkea kalakantojen hallinnan parantaminen.

7.2 On myös erotettava pienimuotoinen ja laajamittainen kalastus. Pienimuotoisen kalastuksen osalta suojeltujen merialueiden eurooppalaisen verkoston perustaminen mahdollistaisi rannikkoalueiden kalalajien hallinnan parantamisen varmistamalla kalastukselta suojatuilla alueilla luonnollisen runsaan lajimäärät ja kaloille normaalit lisääntymisolosuhteet, jotka ovat edellytyksenä kalanpoikasten tehokkaalle leviämismelle. Lisäksi olisi hyödyllistä edistää kalastusalan yhteisyritysten perustamista (esimerkiksi joissakin maissa jo toimivien osuuskuntien, liittojen, kalastustuomioistuinten ja alueellisten neuvo-antavien toimikuntien tapaan). Tieteellisten neuvoantajien aktiivinen osallistuminen olisi tarpeen, jotta nykyisin käytössä olevien rannikkokalastusvyöhykkeiden (satamaympäristö, tietyn kunnan rannikko tai muu hallinnollinen tai historiallinen peruste) hallintaa voitaisiin parantaa ja jotta voitaisiin kattaa ekologisesti yhtenäisiä alueita. Tällaisten kalastusalan yhteisyritysten verkoston avulla voitaisiin edistää myös kokemusten ja hyvien käytäntöjen vaihtoa.

7.3 Myös virkistyskalastusta on pohdittava, koska mikäli sitä ei rajoiteta säännöin (harrastuskalastusta koskeva sääntely on useimmissa maissa vähäistä) eikä taloudellisin rajoittein (joidenkin harrastajakalastajien resurssit ovat suhteettomia saaliin arvoon nähden), sen laajuudella on haitallisia vaikutuksia tietyille lajeille.

8. Rannikkoalueiden elinkeinot

8.1 Kaikkialla Euroopassa rannikkoalueille on jo vuosisatojen ajan kehittynyt erilaista taloudellista toimintaa: satamia, telakoita ja kalastusta. Vaikka jotkut maailman tärkeimmistä satamista sijaitsevat EU:n alueella, laivanrakennuksella ja kalastuksella on raskaita rakenteellisia ongelmia.

8.2 Toisen maailmansodan jälkeen aasialaiset telakat ovat kilpailleet eurooppalaisten kanssa. Kilpailu on pakottanut eurooppalaiset telakat ryhtymään rakennemuutoksiin ja erikoistumaan. Puolalaisten Gdańskin, Gdynian ja Szczecinien kaltaiset telakat ovat kuitenkin vakavissa vaikeuksissa. Tilanne edellyttää huomattavia ponnistuksia työntekijöiden uudelleensijoittamiseksi ja -kouluttamiseksi myös muualla kuin Puolassa.

8.3 Eurooppa on yksi maailman johtavista alueista myös vapaa-aikateollisuudessa. Ennen talouskriisiä alalla oli yli 37 000 yritystä, ja se työllisti yli 270 000 työntekijää. Kriisillä on ollut vakava vaikutus sen toimintaan. Myös tällä alalla työntekijöiden tilanne on vaikea. Työntekijöiden uudelleensijoittaminen ja -koulutus ovat välttämättömiä samoin kuin tämän keskeisen eurooppalaisen teollisuudenalan säilyttäminen.

8.4 Kuten edellä on todettu, kalakantojen ehtyminen, tiettyjen kalastusmenetelmien kieltäminen EU:ssa (muttei välttämättä EU:n ulkopuolisissa maissa) ja liikakalastus ovat johtaneet siihen, että eurooppalaisella kalastuspolitiikalla on ankara vaikutus alalla, jolla tarvitaan myös työntekijöiden uudelleensijoittamis- ja kouluttamisstrategioita.

8.5 Vesiviljely on uusi toimintamuoto, jonka tarkoituksena on vastata kasvavaan kalankysyntään. Ei pidä unohtaa, että kyseessä on kalastuksesta suuresti eroava elinkeino, joka muistuttaa pikemminkin karjankasvatusta. Lisäksi kyseinen toiminta vaatii terveyteen ja ympäristöön liittyviä varotoimia.

8.6 Rannikkoalueiden kestävä kehitys edellyttää maantieteelliseen sijaintiin liittyvien elinkeinojen säilyttämistä. Rannikkoalueiden ympäristöä kunnioittavan maanviljelyn jatkaminen myötävaikuttaa osaltaan niiden säilymiseen. Matkailulla puolestaan ei voida kaikissa tapauksissa ratkaista uusien työpaikkojen tarvetta, varsinkin koska eräät matkailuun liittyvät infrastruktuurihankkeet voivat vaarantaa rannikoilla vielä olemassa olevat rakentamattomat alueet. EU:n on kiinnitettävä erityistä huomiota rannikkoalueiden kaltaisessa erityislaatuudessa ja haavoittuvassa ympäristössä noudatettavien politiikkojen taloudellisiin ja yhteiskunnallisiin seurauksiin.

9. Meriympäristöä koskevan tietoisuuden lisääminen

9.1 Euroopan väestöstä 40 prosenttia keskittyy 136 000 kilometrin pituiselle rannikkoalueelle, joka houkuttaa myös suurinta osaa matkailijoista. Meriympäristö on rikas mutta väestön keskittymisen vuoksi myös haavoittuvainen, ja siitä tarvitaan lisää tietoa. Meriympäristöä koskevan tietoisuuden lisäämiseen tähtäävässä ohjelmassa voitaisiin ottaa huomioon merialueiden erilaiset olosuhteet ja se voisi perustua esimerkiksi meriympäristöä koskevan strategian toteuttamiseksi määriteltyihin alueisiin tai osa-alueisiin tai ainakin EU:n alueella sijaitseviin viiteen mereen tai valtameriin (Itämeri, Pohjanmeri, Atlantti, Välimeri, Mustameri). Sen avulla voitaisiin lisätä tietoisuutta meriympäristön suojelun edellyttämistä toimenpiteistä ja esittää niille asianmukaiset perusteet saastumisen, liikakalastuksen ja rakentamisesta johtuvan rannikkoalueiden tilan heikkenemisen torjumiseksi. Näin ollen on erittäin tärkeää suunnata tiedotusta kouluille ja rannikkoalueiden hallinnoinnista vastaaville viranomaisille.

10. **Maailmanlaajuinen ilmastonmuutos ja merenpinnan nousu**

10.1 Ilmaston lämpeneminen johtaa yhtäältä merenpinnan yleiseen nousuun ja toisaalta poikkeuksellisten sääilmiöiden kuten myrskyjen, hurrikaanien ja pyörremyrskyjen lisääntymiseen. Sen seuraukset eli rannikoiden eroosio, hiekkarantojen häviäminen ja rannikoiden suojarakenteiden vahvistaminen voidaan jo havaita eräissä maissa. Tämä ongelma vaikuttaa Euroopan eri maihin ja alueisiin hyvin eri tavoin, mutta yleisesti se koskee kaikkia rakennettuja rannikkoalueita ja etenkin satamarakenteita ja rantamatkailukohteita. Tietyt jäsenvaltiot ovat jo käynnistäneet laaja-alaisia

toimenpiteitä, kuten Alankomaissa vuoden 1953 katastrofaalisten tulvien jälkeen käynnistetty Delta-suunnitelma tai italialainen Moses-ohjelma Venetsian pelastamiseksi. On laadittava yhteisön suuntaviivat, jotta voidaan vastata mahdollisimman hyvin tuleviin ja peruuttamattomiin muutoksiin. Samalla on otettava huomioon sekä talous- että ympäristönäkökohdat.

10.2 Ilmastonmuutokseen ja sen seurauksiin vastatakseen EU:n ei tule rajoittaa ainoastaan torjuntatoimiin, vaan sen tulee käynnistää jäsenvaltioiden kanssa laaja tutkimus- ja kehitysohjelma, joka perustuu tutkimuskeskusten yhteistyöhön ja tulosten yhdistämiseen. Tällainen aloite osoittaisi tiiviin eurooppalaisen yhteistyön hyödyllisyyden ja tarpeellisuuden kyseisellä alalla.

Bryssel 20. tammikuuta 2010

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Mario SEPI*
