



## God Praksis Håndbog

Forbedret fælles styring af stræder med sigte på beskyttelse af biodiversitet og fælles naturarv

[www.nostraproject.eu](http://www.nostraproject.eu)





Credits :  
NOSTRA partners,  
Mark Neelemans,  
Ronald den Dekker,  
Bonnenfant and Mirko Ugo

|  |           |
|--|-----------|
| ■ Indholdsfortegnelse  | 2         |
| ■ Forord   | 3         |
| <b>Om NOSTRA</b>   | <b>4</b>  |
| ■ Hvad er INTERREG IVC?  | 6         |
| ■ Hvad er NOSTRA?  | 7         |
| ■ Metode   | 8         |
| ■ NOSTRA basisundersøgelsen  | 9         |
| ■ Hvem er de 16 NOSTRA partnere?   | 10        |
| Doverstrædet   | 13        |
| Bonifaciostrædet   | 15        |
| Messinastrædet   | 16        |
| Kvarkenstrædet   | 19        |
| Finske Bugt  | 20        |
| Otrantostrædet   | 22        |
| Femern Bælt  | 24        |
| Sicilienstrædet  | 26        |
| Donau-deltaet  | 28        |
| <b>NOSTRA God Praksis</b>  | <b>31</b> |
| <b>Opfordring til bevarelse af miljøet i strædeterritorierne ved hjælp af...</b> |           |
| ■ Fælles ledelse (governance)  | 32        |
| Kvarkenråde  | 34        |
| EGTC i Bonifacio   | 35        |
| Gulf of Finland Year 2014  | 36        |
| Fehmarnbælt Days 2014  | 37        |
| <b>Fremme af miljøbevarelse i strædeterritorier gennem...</b>                    |           |
| ■ Kyst- og havlandskaber (seascapes) og maritim fysisk planlægning               | 38        |
| Seascape Character Assessment (SCA) og Maritim Planlægning                       | 39        |
| ■ Bæredygtig turisme   | 40        |
| CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)                                   | 41        |
| Friendly Islands Route   | 42        |
| Udvikling af turismeøkonomi i Salento-området                                    | 43        |
| ■ Bæredygtig transport   | 44        |
| Femern Bælt Tunnel   | 46        |
| Nordisk Logistikkorridor   | 47        |
| Bæredygtig mobilitetsstrategi  | 48        |
| ■ Maritim sikkerhed  | 50        |
| MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)                                      | 51        |
| ■ Ansvarlig økonomisk udvikling  | 52        |
| ODISSEA projektet  | 54        |
| Scenarier for bæredygtig socioøkonomisk udvikling                                | 55        |
| ■ Direkte indsatser for det naturlige miljø                                      | 56        |
| BALTIC FLYWAY projektet  | 57        |
| En grænseoverskridende handlingsplan for bevarelsen af biodiversitet             | 58        |
| SeaGIS projektet   | 59        |
| <b>Konklusion</b>  | <b>60</b> |
| ■ Kontakter  | 61        |

## Forord

### NOSTRA, et skridt i forhold til styrkelsen af grænseoverskridende ledelse af europæiske stræder



NOSTRA-projektet (Network Of STRAits) samler 16 partnere fra 8 europæiske stræder omkring en fælles ambition: **at vise, at en koordineret og samlet ledelse og forvaltning (governance) på strædeniveau kan forbedre offentlige politikker og sikre en bæredygtig udvikling af disse områder.**

For Pas-de-Calais Amtsråd, såvel som for de andre partnere der er involverede i NOSTRA, er der en fælles konstatering: stræder er trafikområder som forbinder og deler to lande og to vande; det er steder, hvor mangeartede og indbyrdes forbundne emner er koncentreret og går på kryds og tværs. Det er årsagen til, at dette projekt er stort: det gør det muligt at udarbejde løsninger til udfordringerne.

Gennem tre år har partnerne mødtes, udvekslet og sammen tænkt over 7 store emner angående europæiske stræder: ledelse/forvaltning, maritim planlægning, turisme, transport, maritim sikkerhed, økonomisk udvikling og bevarelse af miljøet.

Denne håndbog samler 50 praksiseksempler, der er blevet identificeret af NOSTRA partnerne inden for projektets overordnede ramme om koordineret ledelse af et stræde. På trods af forskelligheder mellem områderne, der er præget af forskellige lokale og regionale udfordringer og dagsordener, er den gode praksis en kilde til gensidig berigelse og svar på almene udfordringer, som myndigheder med grænser op til europæiske stræder dagligt møder.

Med basis i det fælles "European Straits Initiative", som de fleste af NOSTRAS projektpartnere har underskrevet, har NOSTRA gjort det muligt at konsolidere partnerskabet og medvirke til anerkendelsen af de europæiske stræders særegenheder.

Denne "good practice" håndbog viser den store kompleksitet og rigdom af europæiske stræder; alle stræder er enestående områder, som vi er stolte af at hædre i dag.

På vegne af de 16 projektpartnere,

Formanden for Pas-de-Calais Amtsråd,  
**Michel DAGBERT**





# Del I | Om NOSTRA

## Hvad er INTERREG IVC?

INTERREG IVC er et af programmerne fra EUs Regional- og Samhørighedspolitik 2007-2013 og er finansieret takket være den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU). Det dækker det territoriale samarbejdsmålsætning og sigter efter at udvikle **interregionalt samarbejde** på tværs af Europa med et budget på EUR 445 millioner for 2007-2013.

Målet med INTERREG IVC programmet er at forbedre effektiviteten af regionalpolitik og redskaber gennem udveksling af erfaringer blandt partnerne.

To prioriterede områder er definerede, med underemner:

- Innovation og vidensøkonomi:
  - Innovation, forskning og teknologiudvikling
  - Iværksætteri og små og mellemstore virksomheder (SMV'er)
  - Informationssamfund
  - B beskæftigelse, humankapital og uddannelse
- Miljø og risikoen ved forebyggelse
  - Naturlige og teknologiske risici
  - Håndtering af vand
  - Håndtering af skrald
  - **Biodiversitet og bevarelse af naturarv** (NOSTRA emne)
  - Energi og bæredygtigt landskab

Der er to slags projekter under INTERREG IVC: Regionale Initiativ Projekter og Kapitaliseringsprojekter. I Regionale Initiativ Projekter (såsom NOSTRA), arbejder partnerne sammen for at udveksle erfaringer inden for et målsætningsområde inden for deres interesse og kan vælge mellem tre intensitetsniveauer for deres samarbejde, fra at netværke til at udvikle målsætningsredskaber eller etableringen af mini-programmer. Ved Kapitaliseringsprojekter, bygger partnerne videre på allerede identificeret god praksis for at overføre dem til generelle programmer inden for EU strukturfondene.





# Hvad er NOSTRA?

## Oprindelse

NOSTRA (Network Of STRAits) er et resultat af European Straits Initiative (ESI) underskrevet i november 2010 efter forslag fra både Pas-de-Calais Amtsråd og Kent Amtsråd. ESIs formål er at:

- Opnå anerkendelse inden for europæiske politikker for de europæiske stræders særlige karakteristika og at integrere disse i europæiske programmer og europæiske strukturfonde
- Arbejde henimod fremkomsten af samarbejdsprojekter som NOSTRA

---

Hjemmeside [www.europeanstraits.eu](http://www.europeanstraits.eu)

## Målsætninger

NOSTRA er et INTERREG IVC projekt hvis formål det er at fremme samarbejdet og udvekslingen af erfaringer mellem partnerne fra forskellige europæiske stræder, for at implementere mere effektive og bæredygtige politikker på strædeniveau. Projektets hovedformål er bevarelsen af biodiversitet og naturarv. Det ønsker at vise, at fælles (grænseoverskridende) forvaltning af stræder, baseret på en integreret og inklusiv tilgang kan forbedre offentlige politikker i forhold til bevarelse af biodiversitet og naturarv, og tager den bæredygtige økonomiske udvikling af et område i betragtning.

Projektaktiviteterne blev organiseret i forhold til tre hovedemner:

- Indflydelse på miljøet ved punkt-til-punkt maritim transport og logistik
- Lokale partnerskaber for bæredygtig og miljøvenlig økonomisk og turisme udvikling
- Sø- og landskabsplanlægning for at kombinere bevarelse af miljøet, forbedring af indbyggernes livskvalitet og økonomisk udvikling

## Hovedpunkter

16 partnere fra 10 forskellige lande

8 stræder og et forskningsinstitut ved Donau-deltaet

Et budget på EUR 2,36 millioner med et EFRU bidrag på EUR 1,79 millioner

2 studiebesøg, 4 workshops og 3 seminarer fra 2012 til 2014

---

Hjemmeside [www.nostraproject.eu](http://www.nostraproject.eu)



# Metode

## Oversigt

For at nå projektets målsætninger, blev det treårige NOSTRA projekt delt op i tre perioder. Den første målsætning var at vurdere de emner, der opstod med hensyn til stræder, især med henblik på spørgsmål vedrørende ledelse (governance). Den anden periode blev tilegnet at hvert stræde kunne præsentere deres praksis. Endelig blev projektets sidste år tilegnet at analysere og udvælge god praksis, i forhold til forberedelsen af denne håndbog og udviklingen af implementeringsplaner hvis formål er, at tage de gode praksis i brug.

I løbet af de tre år er hver aktivitet, som blev organiseret på partnerskabsniveau, blevet fulgt op af territoriale møder inden for hver partners område, for at udbrede den opnåede viden til lokale aktører og for at få feedback på yderligere forventninger, ved hjælp af "top-down" og "bottom-up" processer.

Med afslutningskonferencen i oktober 2014 slutter projektet. Med deltagelse af udvalgte partnerrepræsentanter medvirker konferencen til at fremme udbredelsen af håndbogens "Good Practice" eksempler og politiske anbefalinger på både regionalt, nationalt og europæisk niveau.



## 2012: Se og lær

Efter projektets åbningskonference i april 2012 i Doverstrædet, blev den første periode af projektet tilegnet til at besøge to stræder som allerede arbejder med fælles styringsredskaber:

- Besøg nr. 1, Kvarken, juni 2012: Kvarkenrådet
- Besøg nr. 2, Bonifacio, oktober 2012: European Grouping of Territorial Cooperation of the International Marine Park of the Strait of Bonifacio (EGTC-PIMBB)

I løbet af besøgene mødte partnerne lokale interessenter, der var involveret i de forskellige aspekter af strædet forvaltning (miljø, transport, osv.) for at se hvordan forvaltningen af dem er håndteret. Disse arrangementer gjorde det muligt for partnerne at stille spørgsmål vedrørende de præsenterede styringsredskaber og deres effektivitet.

Parallelt hermed blev der lanceret en såkaldt baseline analyse, som første vurdering af de aktuelle karakteristika for de forskellige stræder involveret i NOSTRA og for at opnå en forståelse for de forskellige typer af styringsredskaber.

## 2013: Analysér og undersøg

I løbet af projektets andet år, blev der organiseret 4 workshops om NOSTRA projektets fire underemner, for at identificere og analysere god praksis for den bæredygtige udvikling af stræder:

- Workshop nr. 1, Kent, januar 2013: Kyst- og Havlandskaber (Seascapes) og Maritim Fysisk Planlægning
- Workshop nr. 2, Lecce, april 2013: Turisme og Kulturarv
- Workshop nr. 3, Femern Bælt, juni 2013: Maritim Sikkerhed og Grøn Trafik
- Workshop nr. 4, Uusimaa, oktober 2013: Kyst og Baglandsøkonomi

## 2014: Tænke og handle

I løbet af projektets sidste år blev der organiseret tre sammenflettende seminarer for at understrege forbindelsen mellem alle de tidligere behandlede emner og for at hjælpe i forbindelse med udvælgelsen af de ideelle styringsredskaber for at sikre strædernes bevarelse:

- Seminar nr. 1, Reggio Calabria, februar 2014: Forbindelsen mellem kysten og baglandet
- Seminar nr. 2, Bonifacio, juni 2014: Drage fordel af europæiske projekter for at få bedre viden og forvaltning af biodiversitet i Bouches de Bonifacio og arbejde på gode praksis i forhold til implementeringsplanerne
- Seminar nr. 3, Donau-delta, september 2014: Afslutte politikanbefalinger og implementeringsplaner

Denne gode praksis håndbog er resultatet af en lang proces og viser nogle af de bedste praksis der er blevet implementeret i de europæiske stræder for at gøre noget ved de mange problemsstillinger disse exceptionelle områder står overfor.



# NOSTRA basisundersøgelsen

Der blev lanceret en baseline analyse i 2012 for at få en første vurdering af tilstanden af de forskellige stræder involveret i NOSTRA og for at opnå en forståelse for de forskellige typer af styringsredskaber.

Som resultat af undersøgelsen lavede konsulentholdet BIO Intelligence Service en generel rapport på partnerskabsniveau og en rapport på hvert strædes niveau. Hver rapport giver et overblik og fremhæver hovedproblemstillingerne strædet står overfor. Dernæst præsenterer den hovedsvarene, der er blevet brugt til at tage fat på hovedudfordringerne for det naturlige miljø (med særlig fokus på EU politikker og styringspraksis). Endeligt giver rapporten anbefalinger til fremtidige handlinger.

## Hovedresultater på partnerskabsniveau

Undersøgelsen identificerer flere faktorer som påvirker strædernes økosystemer og naturlige miljøer. Især turisme, transport, maritim sikkerhed og infrastruktur. Undersøgelsen fremhæver også betydningen af biodiversitet og det naturlige miljø i stræderne, som ofte bliver anerkendt på nationalt eller internationalt niveau ved at blive betegnet som fredede områder, med tilstedeværelsen af sjældne og truede dyrearter og forekomsten af trækruter for fugle, maritime pattedyr og fisk. Undersøgelsen skitserer hvor der forekommer mest pres på biodiversiteten og det naturlige miljø og de beslægtede indvirkninger, mens den skelner mellem to slags pres:

- **Pres som resultat af menneskelige aktiviteter** såsom forurening (pga. landbaserede aktiviteter eller for høje niveauer af maritim trafik og ulykker), eutrofiering (pga. spildevand eller brugen af gødning i landbruget) og invasive arter (introduceret ved uheld eller med vilje, de truer de hjemmehørende arter)
- **Naturligt pres** såsom klimaforandringer (en af de store trusler: indvirkning på økonomiske, sociale og miljømæssige særpræg af kystzonerne)

Basisundersøgelsen fremsætter også de svar der gør noget ved disse hovedudfordringer for det naturlige miljø, især EU politikker såsom vandrammedirektivet, direktiv 2008/56/EC om maritim strategi, rådsdirektivet 92/43/EEC & direktivet 2009/147/EC der omfatter habitater og fugle, direktivet 2011/92/EU for miljømæssig indvirkningsvurdering, og direktiv 2004/35/EC for miljøansvar.

## Anbefalinger til fremtidige indsatser på partnerskabsniveau

Basisundersøgelsen har resulteret i flere nøgleanbefalinger på partnerskabs- eller netværksniveau:

Ledelse:

- Opret en formel enhed som repræsenterer netværket med repræsentativt ansvar på europæisk og internationalt niveau, som kan samle og formidle stemmerne fra hvert enkelt stræde og alle stræder
- Strukturér denne enhed for at sikre turnus af bestyrelsen, med valg af et formandskab udpeget af et stræde hvert år (eller periode) og valg af prioriterede emner for hver periode.
- Opret en Europæisk Stræde Komité med udpegede regionale embedsmænd, der skal behandle problemstillinger, holde jævnlige møder, lave udkast til initiativer og ansøge om midler til at støtte fælles aktiviteter (forbedre forvaltningen eller projekter)
- Skriv strategier (kortsigtede, mellemlange og langsigtede) og relaterede handlingsplaner
- Identificér prioriteter for forskellige stræder – tage prioriteter op med Europa Kommissionen i et formelt dokument
- Deltag i interessentmøder og arrangementer på EU-niveau.

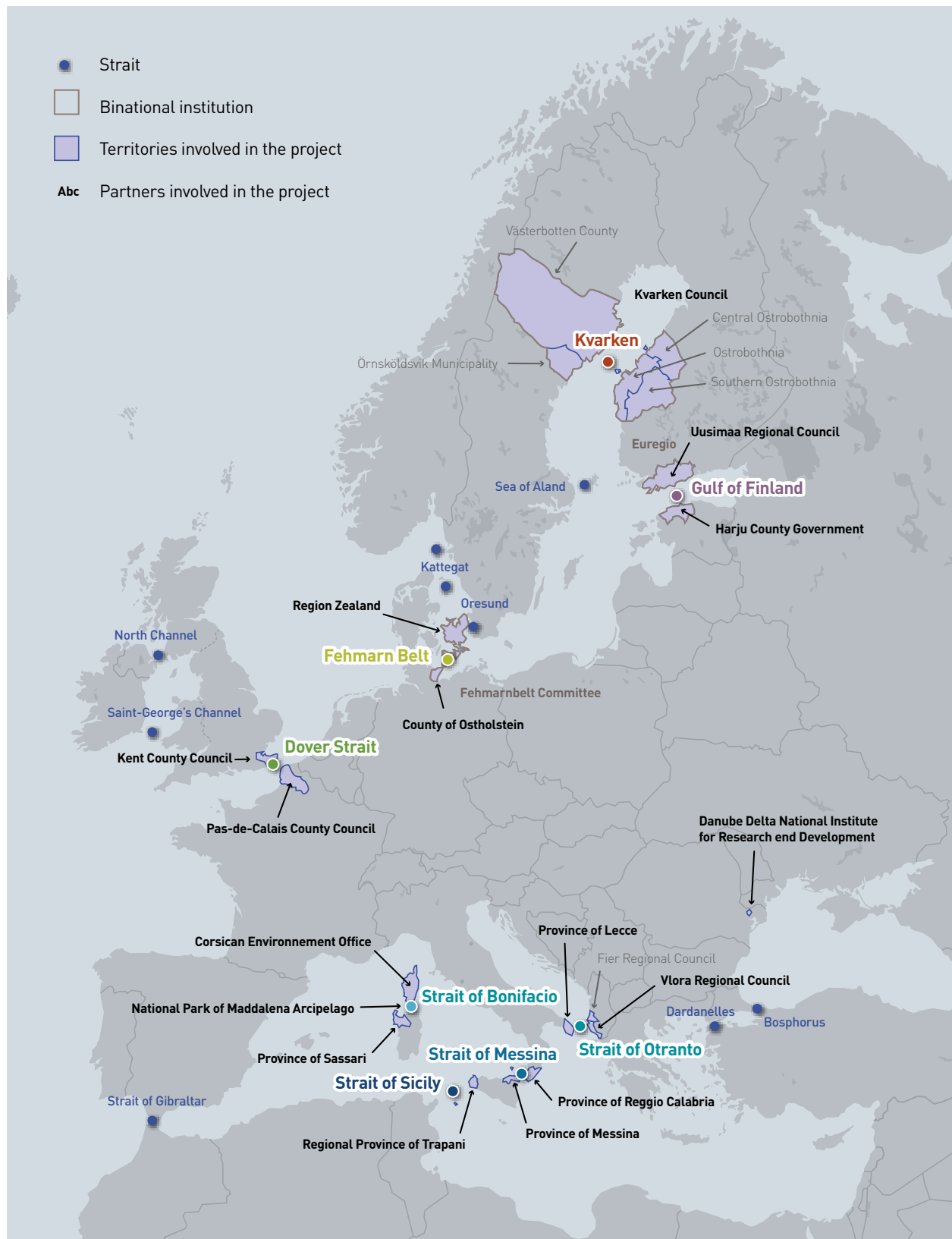
Kapacitetsopbygning/vidensdeling:

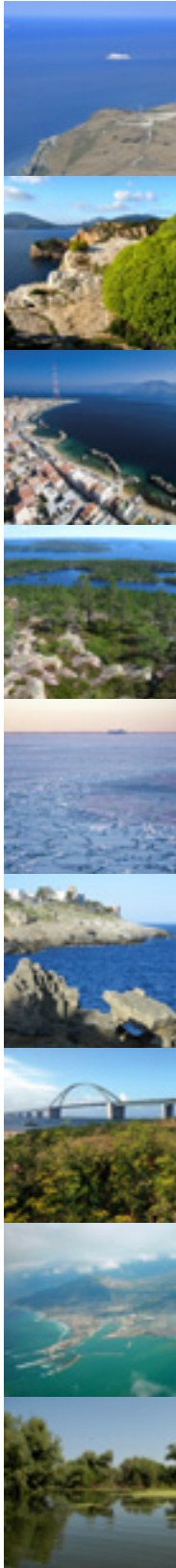
- Indsamling af socioøkonomisk og videnskabelig miljøinformation og data på forskellige niveauer: lokalt, regionalt og grænseoverskridende
- Lav fælles databaser eller en fælles database
- Gør data tilgængelig for forskellige partnere fra netværket, informér om de metodiske tilgange og redskaber brugt til at samle den slags data
- Implementér redskaber, formelle processer og strukturerede initiativer for at fortsætte delingserfaringerne og viden blandt europæiske stræder
- Opbyg forhold og del erfaringer og viden med ikke-europæiske stræder for at lave initiativer og identificere fælles emner
- Etablér et ekspertnetværk som er specialiserede i stræde-relaterede og grænseoverskridende emner som vil støtte netværket med at udvikle ekspertise på lignende områder
- Udvikl nye forskningsprojekter (pga. datamangel) om biodiversitetssystemer og indvirkningen af pres på biodiversitet

Indsatsområder der skal udvikles i fællesskab:

- Maritim sikkerhed i forhold til den stigende trafik
- Mulighed for at udvikle nye tjenesteydelser og aktiviteter for at sikre yderlige værdi fra maritim transport
- Udviklingsmuligheder
- Indvirkning og fordele af aktiviteter inde i landet og udvikling af kyst- og marineområderne

# Hvem er de 16 NOSTRA partnere?





## 8 stræder

- **Doverstrædet** (Frankrig/Storbritannien)
- **Bonifaciostrædet** (Frankrig/Italien)
- **Messinastrædet** (Italien/Italien)
- **Kvarckenstrædet** (Finland/Sverige)
- **Finske Bugt** (Finland/Estland)
- **Otrantostrædet** (Italien/Albanien)
- **Femern Bælt** (Tyskland/Danmark)
- **Sicilienstrædet** (Italien/Tunesien)

## 1 delta

- **Doanu-delta** (Rumænien)

Selvom Donau-deltaet ikke er et stræde, er det blevet associeret med projektet, da der manglede en østeuropæisk partner og Danube Delta National Institute for Research and Development var en del af INTERREG IVC projektet DELTANET; det var en mulighed for at etablere et bindeled mellem to projekter som ligner hinanden (netværk for regioner med geografisk specificitet, emner om bevarelse af biodiversitet og naturarv) og at tilføre merværdi til NOSTRA.

## Doverstrædet



## Doverstrædet





## Strædets karakteristika

Doverstrædet defineres som det område, der markerer passagen fra den Engelske Kanals havbassin til Nordsøen og grænsen mellem Storbritannien (Dover) og det europæiske kontinent (Calais, Frankrig). Strædet er kun 32km (20 mil) bredt og lavt (nogen steder kun 20 meter).

Til gavn for NOSTRA og basisundersøgelsen, er strædet blevet defineret som området der går fra grænsen mellem East Sussex og Kent (Dungeness) over til Berck med den nordlige linje løbende fra North Foreland (i nærheden af Margate) til den fransk/belgiske grænse.

Strædet er en af de travleste søveje i verden. På begge sider af strædet er havnene af særlig vigtighed: havnene i Dover og Calais er Europas travleste passagerfærgehavne, på trods af åbningen af Eurotunnelen i 1994. Dette understreger vigtigheden og den næsten uafbrudte vækst af flowet på tværs af kanalen. Dover havn er ligeså vigtig med hensyn til fragt, med det meste travle roll-on-roll-off (Ro-ro) i Europa; 90% af Storbritanniens fragt passerer strædet. Luftforurening, en tendens til stigende trafik og indvirkningen af svovltilførselgiving gør transport til et hovedemne for strædet, og havnene og Eurotunnelen er afgørende for økonomisk udvikling. Havnene i Boulogne-sur-mer og Calais er, henholdsvis, de vigtigste franske havne for fiskeri og den fjerde mest vigtige for handelstrafik. Strædet er også særlig vigtigt for dets værdi af biodiversitet, fiskeri, landskabsværdi, kulturel betydning og turisme. Der er mange steder med vrage på havbunden, med eksempler af skibe og skibsfart som går tilbage til bronzealderen.

De beskyttede landskaber omkring White Cliffs of Dover, Kent Downs og Cap Gris nær Calais er områder af særlig landskabsmæssig værdi, med kalkklipper og åbne kalkbækker. Områderne udgør en central del af strædets identitet og kulturarv og har stor betydning for de respektive nationale historiske begivenheder.

Disse landskaber, med udsigt til Doverstrædet, er vigtige for både turismen og livskvaliteten; international benævnelse for disse områder og det udvidede stræde er en forhåbning som både Kent Amtsråd og Pas-de-Calais Amtsråd nærer. At udvikle Doverstrædes identitet som et fælles maritimt område og med fokus på forbundne turismeinitiativer såsom skabelse af rum er et område begge myndigheder gerne vil udvikle.

## Involverede partnere

### ■ Hovedpartner: Pas-de-Calais Amtsråd – Frankrig

Pas-de-Calais Amtsråd er en fransk lokal myndighed ved Doverstrædet. Amtsrådet udvikler aktiviteter forbundet med social inklusion, lokal transport, territorial planlægning og miljøet. Det støtter bevarelsen af strædets biodiversitet, især gennem Grand Site aktiviteten ved Grand Site des Deux-Caps som er blevet udnævnt til Grand Site de France.

Hjemmeside [www.pasdecalais.fr](http://www.pasdecalais.fr)

### ■ Kent Amtsråd – Storbritannien

Kent Amtsråd er den strategiske myndighed for Kent i forhold til kystrelaterede emner, men der er også 8 distriktsmyndigheder i nærheden af Kents kyst, hvoraf 3 har en kystlinje langs med Doverstrædet. Kent Amtsråd arbejder sammen med disse myndigheder om kystrelaterede emner og om nationale maritime emner med flere organisationer, men især med The Marine Management Organisation.

Hjemmeside [www.kent.gov.uk](http://www.kent.gov.uk)

## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

**Styring:** implementere en unik struktur til at repræsentere strædet, præcisere styringen af biodiversitetsrelaterede emner, udvikle et netværk af interessenter som repræsenterer offentlige institutioner, den private sektor og forskere i nøglesektorer

**Viden:** udvikle, opdatere og dele fælles og grænseoverskridende viden om biodiversitet og det naturlige miljø og indvirkningen af menneskeligt og naturligt pres på biodiversiteten og det naturlige miljø.

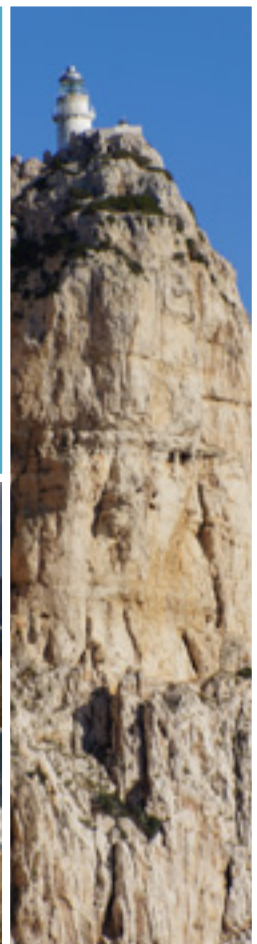
**Handling:** dele erfaringer og god praksis mellem grænseoverskridende partnere, implementere grænseoverskridende handling for at tackle en fælles udfordring som luftforurening pga. trafik, tage fat på integreringen af biodiversitetsudfordringer i landbrugssektoren i Kent, skabe jobmuligheder ved hjælp af udviklingen af grænseoverskridende erhvervs muligheder for at tage hånd om den økonomiske tilbagegang, implementere en fælles strategi for at vurdere og reducere indvirkningen af transportinfrastrukturen på strædet.



## Bonifaciostrædet



Bonifaciostrædet



## Strædets karakteristika

Bonifaciostrædet ligger mellem Korsika og Sardinien. Det forbinder det Sardinske Hav og det Tyrkiske Hav. Det bliver styret af den lovmæssige "ret til uhindret passage ved gennemrejse", selvom den Marine Environment Protection Committee (MEPC) af den International Maritime Organisation (IMO) udpegede strædet og nærliggende områder til at være et særligt udsat havområde. Strædet er påvirket af intensiv godstransport og sejlads, og det er kendt for at være farligt pga. vinde, strømme, lavvandede steder og rev. Strædet indeholder en geomaritim nationalpark og et maritimt fredet område på begge kyster og er styret i fællesskab af de nedenfor beskrevne Corsican Environment Office og National Park of Maddalene Archipelago, som sammen har dannet en såkaldt "Europæisk Gruppe for Territorielt Samarbejde (EGTS) – International Marine Park of Bouches de Bonifacio.

## Involverede partnere

### ■ Corsican Environment Office – Frankrig

Korsikas Miljøkontor er en industriel og erhvervsmæssig offentlig instans, som er ansvarlig for strategisk planlægning og bevarelse og promovering af regionens kulturarv. Corsican Environment Office er Korsikas miljømyndighed.

Hjemmeside [www.oec.fr](http://www.oec.fr)

### ■ Sassari Provinsen – Italien

Sassari Provinsen koordinerer den nordvestsardinske offentlighed og private interessenter i fælles indsatser for at udvikle området på en bæredygtig måde.

Hjemmeside [www.provincia.sassari.it](http://www.provincia.sassari.it)

### ■ National Park of Maddalena Archipelago – Italien

National Park of Maddalena Archipelago er en geomaritim park, som omfatter den sardinske del af Bonifaciostrædet. National Park of Maddalena Archipelago er ansvarlig for beskyttelsen og promoveringen af naturarven i området.

Hjemmeside [www.lamaddalenapark.it](http://www.lamaddalenapark.it)

## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

**Styring:** udvikle et netværk af interessenter der repræsenterer offentlige institutioner, den private sektor og forskere i nøglesektorer.

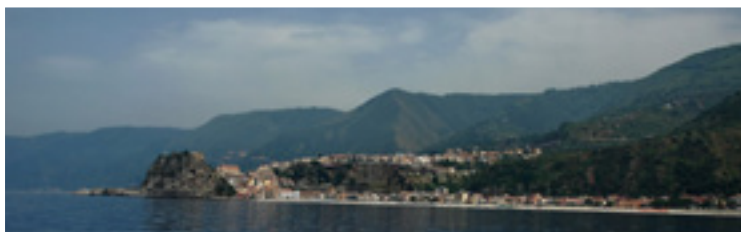
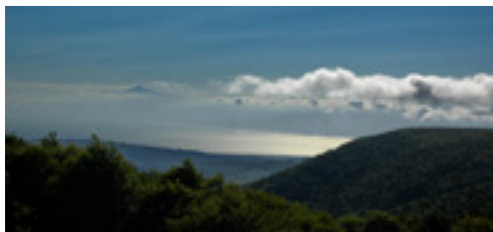
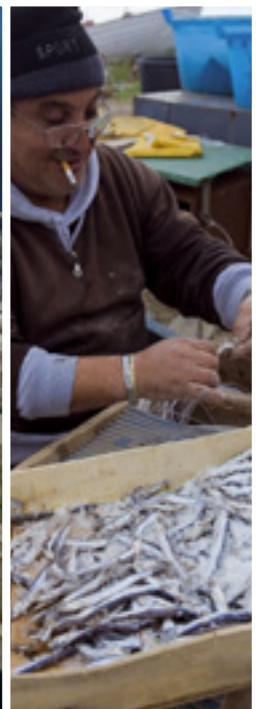
**Viden:** tage fat på pres der påvirker biodiversiteten og det naturlige miljø og relaterede indvirkninger, evaluere indvirkningerne af spredning af sundhedsfarlig væske på det naturlige miljø på strædet (det kunne føre til indsatser på internationalt niveau), udvikle viden og analysere økonomiske og sociale flow mellem de to sider af strædet, og udvikling af redskaber til at kunne føre tilsyn med sådanne flow.

**Handling:** fremme jobs og uddannelse, identificere jobmuligheder i forhold til den integrerede forvaltning af biodiversitet og det naturlige miljø med grænseoverskridende partnerskaber (for eksempel inden for maritim transport, turisme, lokal planlægning, lokalt håndværksmæssigt fiskeri og landbrug), fremhæve og værdsætte strædets kulturelle identitet og udvikling af nye erhvervsmæssige muligheder i forhold til denne identitet, udvikling af fælles strategier og handlinger for at støtte udviklingen af bæredygtig transport (især godstransport på vejene fra færgehavnene), udvikle fælles handlinger for konsekvent at styre sejladsaktivitet.





## Messinastrædet





## Strædets karakteristika

Messinastrædet, som befinder sig midt i Middelhavet, forbinder Sicilien med Europa og udgør en bro til de afroasiatiske lande i Nordafrika og Mellemøsten. Historisk set repræsenterer strædet en forbindelse mellem øst og vest, nord og syd i Middelhavet. Det er unikt, takket være formen af dets landskab, billedet af at være et mytisk land, og funktionen som uvurderligt videnskabslaboratorie pga. dets naturlige og historiske særpræg (thalassografisk, seismisk, biologisk). Dets hydrogeologiske forhold er unikke og dets fauna og flora er ligeledes usædvanlige. På internationalt niveau er strædets strategiske placering nøglen til at forandre dette område til en logistik-plattform for lokal-global forbindelse. Messina Provinsens og Reggio Calabria Provinsens territorier har identiske geoklimatiske forhold, derfor tiltrækker de en betydelig del turisttrafik og er strategiske turistområder i Syditalien.

## Involverede partnere

### ■ Messina Provinsen – Italien

Messina Provinsen deltager i den regionale strategiske planlægning, inklusiv miljøbeskyttelse og risikoforebyggelse. Desværre har Messina Provinsen været nødsaget til at forlade NOSTRA-projektet i utide.

Hjemmeside [www.provincia.messina.it](http://www.provincia.messina.it)

### ■ Reggio Calabria Provinsen – Italien

Reggio Calabria Provinsen udvikler planlægningsaktiviteter beslægtede med miljøbeskyttelse og risikoforebyggelse.

Hjemmeside [www.provincia.rc.it](http://www.provincia.rc.it)

## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

### Styring:

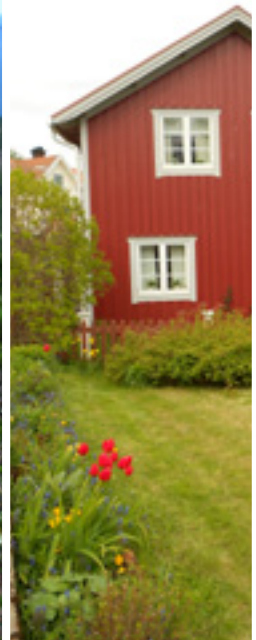
- skabelse af en samlet enhed til strædeforvaltning (mangel på integration mellem land- og maritim forvaltning)
- ved hjælp af NOSTRA-projektet kunne EU hjælpe med at starte med at koordinere på lokalt plan. Initiativer kunne indebære hjælp til at uddanne lokale unge til at genkende områdets kultur- og naturarv som noget, der skal påskønnes og udvikles, og at hjælpe unge mennesker med at alliere sig med de lokale myndigheder for at komme med nye og anderledes synspunkter.



PROVINCIA REGIONALE  
DI MESSINA



## Kvarkenstrædet



## Kvarkenstrædet



## Strædets karakteristika

Den smalleste del af den Botniske Bugt, mellem Sverige og Finland, kaldes Kvarken. Afstanden fra kyst til kyst er omkring 80km og mellem de yderste øer er der kun omkring 25km. Kvarken deler den Botniske Bugt i nord fra det Botniske Hav i syd og danner en lavvandet undervandstærskel i den Botniske Bugt. Kvarken Regionen består af amterne Ostrobothnia, Sydostrobothnia og Centralostrobothnia i Finland og Västerbotten Amt og Örnköldsvik Kommune i Sverige. På den finske side er der et stort øhav med adskillige øer: der bor faste beboere på mange af dem. Kystlinjen og bredderne er lave og da landet stiger ca. 0,8mm hvert år, ændrer landskabet i øhavet sig hurtigt. Det Ostrobotniske fastland er lavt med små floder og frugtbar jord. På den svenske side, er øhavet mindre og kysterne er stejle. Især i den sydlige del af Västerbotten og i Örnköldsvik i det høje kystområde er øhavet ret anderledes end i Finland. Kvarken Øhav i fællesskab med den høje kyst i Sverige danner et grænseoverskridende UNESCO Verdensnaturarv sted. Status som UNESCO Verdensarv blev givet på grund af de unikke geologiske formationer i området, og fordi området er det bedste sted i verden til at være vidne til 'land uplift'.

## Involverede partnere

### ■ Kvarkenrådet - Finland/Sverige

Kvarkenrådet er en grænseoverskridende bi-national samarbejds association dannet af kommunale og regionale myndigheder. Kvarkenrådet blev grundlagt i 1972 og har siden gennemført over 100 grænseoverskridende projekter inden for turisme, transport, kultur og beskyttelse af miljøet.

Hjemmeside [www.kvarken.org](http://www.kvarken.org)

## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

**Styring:** de forskelligartede styringsstrukturer (centralisering vs decentralisering) på begge sider af strædet kan måske give de to landes regionale myndigheder mulighed for at lære noget fra hinanden, inddragelse af den private sektor bør fremmes

**Viden:** forøge kapacitetsopbygning (skab balance mellem vidensdeling mellem Sverige og Finland, flere tekniske eksperter hos finske regionale myndigheder...), udføre bassin-specifikke studier, udvikle vidensudveksling mellem akademiske forskere (fra de lokale universiteter) og regionale regeringseksperter

**Handling:** stærkt regeringsinternt samarbejde på den finske side til at reagere på maritime kyststyringsemner, mere decentraliseret beslutningstagning på den svenske side for at tillade hurtigere reaktioner på miljømæssige emner, udvikling af handlingsplaner og vejledning for at hjælpe erhvervssektorer til bedre at forstå deres forretningsafhængighed af maritim biodiversitet og økosystemer, identificere nye jobmuligheder associeret med biodiversitet og økosystemer, lave en fælles database vedrørende maritim biodiversitet.





## Finske Bugt



## Finske Bugt





## Strædets karakteristika

Finske Bugt er den østligste arm af Østersøen, som strækker sig mellem Finland (i nord) og Estland (i syd) til Skt. Petersborg i Rusland. Storbyer rundt om bugten indbefatter Helsinki, Tallinn og Skt. Petersborg. Tallinn Havn (herunder havnene i Muuga og Paldiski) og Helsinki Havn er blandt de travleste i Østersøen. De østlige dele af Finske Bugt hører til Rusland, og nogle af Ruslands vigtigste havne ligger i nærheden af Skt. Petersborg. Finske Bugt er en signifikant søvej og maritimt område for Harju (Estland) og Uusimaa (Finland) regionerne, fra såvel et økonomisk, miljømæssigt og socialt perspektiv. Mere end 7,5 millioner passagerer krydser årligt søvejen mellem Helsinki og Tallinn med færge. Bugten er normalt frosset til fra sidst i november til sidst i april og har en stor mangfoldighed af dyrearter til vand og til lands.

## Involverede partnere

### ■ Harju Amtsstyre – Estland

Harju Amtsstyre er en regional estisk myndighed, som er ansvarlig for regional planlægning og bæredygtig og afbalanceret udvikling og udviklingssamarbejde på regionalt niveau.

Hjemmeside [harju.maavalitsus.ee](http://harju.maavalitsus.ee)

### ■ Uusimaa Regionalråd – Finland

Uusimaa Regionalråd er ansvarligt for regionale udviklingsplaner og implementering af strategiske aktiviteter med lokale og private interessenter.

Hjemmeside [www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi)



## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

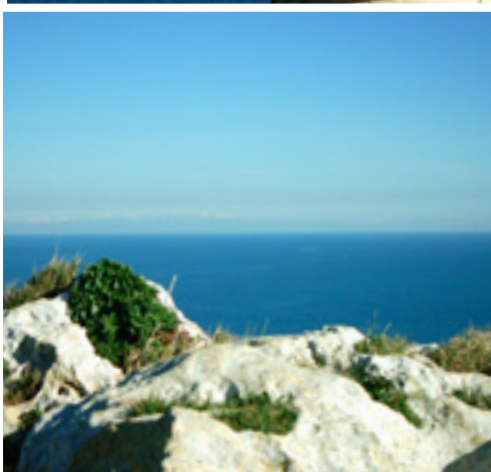
**Styring:** skabelse af et EGTC (European Grouping of Territorial Cooperation) dedikeret til forvaltningen og implementeringen af territoriale samarbejdsprojekter medfinansieret af EFRU (Europæisk Fond for Regionaludvikling) eller ESF (Europæisk Socialfond), oprettelse af arbejdsgrupper for at samle eksperter om særlige emner på den finske side, fælles projekter målrettet mod maritim fysisk planlægning

**Viden:** forbedre den estiske database om maritime beskyttede områder ved at bruge forskningsarbejde, anspore til videndeling mellem de to sider af bugten ved at udvikle, opdatere og dele en fælles og grænseoverskridende viden om maritim biodiversitet og miljøet (webportal), fremme videndeling med andre lande rundt om Østersøen

**Handling:** maritim forvaltning (udvikle en fælles logistik-korridor) til at hjælpe med at forbedre infrastrukturen af logistiske områder og havnene, naturbevarelse (især trækfugle), transportinfrastruktur (gennemførlighedsundersøgelse af en fast forbindelse mellem Helsinki/Tallinn er stærkt anbefalet)



## Otrantostrædet



## Strædets karakteristika

Otrantostrædet forbinder Adriaterhavet med det Ioniske Hav og deler Italien fra Albanien. Dets bredde fra Kepi I Gjuhes, Karaburun, Albanien til Punta Palascia, øst for Salento er mindre end 72 km (45 mil). Strædet er opkaldt efter den italienske by Otranto. Otrantostrædet har en meget strategisk position og har i århundreder været nøglen til at kontrollere al trafik-flow fra Middelhavet til Adriaterhavet. Det bliver krydset af en stor mængde legal og illegal søfartstrafik. Turismesektoren har oplevet en jævn væksttendens de seneste år. Otranto Havet, et af de reneste i Italien, tilbyder et væld af fisk og fiskeriaktiviteter er meget udbredte.

## Involverede partnere

### ■ Lecce Provinsen – Italien

Lecce Provinsen er kompetent inden for områder med økonomisk udvikling, turisme, territorial planlægning og transport.

Hjemmeside [www.provincia.le.it](http://www.provincia.le.it)

### ■ Vlora Regionalråd – Albanien

Regionalrådet i Vlora er ansvarligt for regionale strategier for økonomisk udvikling og miljøbeskyttelse.

Hjemmeside [www.qarkuvlore.gov.al](http://www.qarkuvlore.gov.al)



## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

**Styring:** implementere en unik struktur som kan repræsentere strædet, som giver det et langsigtet perspektiv for samarbejde mellem Adriaterhavets lande, udvikling af redskaber til samarbejde på regionalt eller provinsielt niveau, tydeliggøre styring til at kunne tage beslutninger om biodiversitetsrelaterede emner, udvikle et netværk af interessenter, der repræsenterer offentlige institutioner, den private sektor og forskere inden for nøglesektorer, udvikling af samarbejde mellem Albanien og Italien inden for en ramme af tekniske initiativer, udvikle en formel struktur der kan anvendes i forhold til interessenternes ansvar i forbindelse med beskyddelse af biodiversiteten i internationale farvande.

**Viden:** udvikle, opdatere og dele fælles og grænseoverskridende viden om biodiversitet og det naturlige miljø og indvirkningen af menneskeligt og naturligt pres på biodiversiteten og det naturlige miljø, klarlægge de faktorer der er ansvarlige for kysterosion og indvirkningerne af maritim trafik på naturlige resurser, fastslå de indvirkninger turisme har på kystmiljøet og miljøet inde i landet

**Handling:** dele erfaringer og god praksis mellem grænseoverskridende partnere, øge promoveringen af job og uddannelse og identifikationen af jobmuligheder i forhold til den integrerede forvaltning af biodiversitet med grænseoverskridende partnerskaber (inden for maritim transport, turisme, lokal planlægning, fiskeri og landbrug), arbejde med lokalsamfund i fredede naturområder for at udvikle lokale fordele og samtidig forbedre bevarelsen af biodiversiteten





## Femern Bælt



## Femern Bælt



## Strædets karakteristika

Femern Bælt er et stræde som forbinder Kieler Bugten og Mecklenburg Bugten i den vestlige del af Østersøen mellem den tyske ø Femern og den danske ø Lolland. Færgetransport forbinder Puttgarden og Rødby Havn på de to øer. Strædet er 18km bredt på det smalleste sted, og er op til 20–30 meter dybt. Strømmen i strædet er svag og mest afhængig af vind. Femern Bælt Strædet er en afgørende rute for passagertransport og fragt mellem Skandinavien og Nordeuropa. Det er også en af de vigtigste shippingruter fra Østersøen gennem Storebælt og ud i Atlanterhavet, hvor store containerskibe og olietankere med betydelig dybde har behov for at passere. De danske og tyske myndigheder planlægger at bygge en tunnel på tværs af strædet til både gods- og persontransport. Den bi-nationale Femern Bælt Komité repræsenterer de fælles interesser i Femern Bælt regionen.

## Involverede partnere

### ■ Region Sjælland – Danmark

Region Sjælland er en regional dansk myndighed der bl.a. arbejder med regional trafikplanlægning, bekæmpelse af jordforurening, sikring af rent drikkevand og regional udvikling. Region Sjælland spiller en central rolle i et netværk af samarbejdspartnere i Region Sjælland og de danske, tyske og svenske grænseregioner, som sammen arbejder for en dynamisk og koordineret udvikling, der styrker bæredygtig vækst og beskæftigelse.

Hjemmeside [www.regionsjaelland.dk](http://www.regionsjaelland.dk)

### ■ Kreis Ostholstein – Tyskland

Kreis Ostholstein er den tyske myndighed for de offentlige grænseoverskridende dialogprocesser i forbindelse med forvaltningen af Femern Bælt og tilstødende territorier.

Hjemmeside [www.kreis-oh.de](http://www.kreis-oh.de)

## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

**Styring:** skabelse af en "Europæisk Gruppe for Territorialt Samarbejde" (EGTS), rationalisering af antallet af samarbejdsstrukturer (for mange grænseoverskridende samarbejdsstrukturer)

**Viden:** behov for øget videndelingsbaseret samarbejde (især på området biodiversitet), behov for systematisk at undersøge forskellige faktorer, der har indvirkning på biodiversiteten og økosystemer i regionen

**Handling:** håndtering af emner relateret til langsigtet bæredygtighed (bæredygtig brug af biodiversitetsressurser), som bør blive integreret i de regionale udviklingsplaner på begge sider af strædet, behov for at styrke tiltagene inden for biodiversitet og naturbevarelse i begge regioner (som kan føre til skabelse af grønne job og forbedrede lokale levevilkår).



KREIS  
OSTHOLSTEIN





## Sicilienstrædet





## Strædets karakteristika

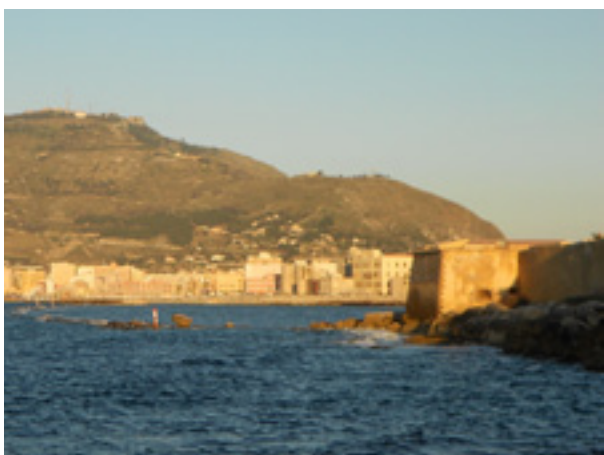
Sicilienstrædet ligger mellem Sicilien og Tunesien. Øen Pantelleria ligger midt i strædet. På strædets smalleste sted, mellem Capo Feto, i nærheden af Mazara del Vallo, Cape Bon og i nærheden af El Haouaria, er bredden omkring 145km. Det dybeste sted er 316 meter. Dybe strømme i strædet flyder fra øst til vest, hvorimod en strøm tæt på vandets overflade flyder i modsat retning. Denne usædvanlige strømning har oceanografers særlige interesse. Strædet er et af verdens vigtigste undervandsarvsteder. Det er også en af hovedsøvejene og et af de mest brugte fiskeområder i Middelhavet. Det er den europæiske passage til Maghreb-området og Nordafrika.

## Involverede partnere

### ■ Trapani Regionalprovins – Italien

Trapani Provinsen er den sicilianske grænse for Sicilienstrædet. Det udfører grænseoverskridende samarbejdsprogrammer (videnskabelig forskning, miljø og kultur).

Hjemmeside [www.provincia.trapani.it](http://www.provincia.trapani.it)



## NOSTRA undersøgelsens hovedanbefalinger til strædet

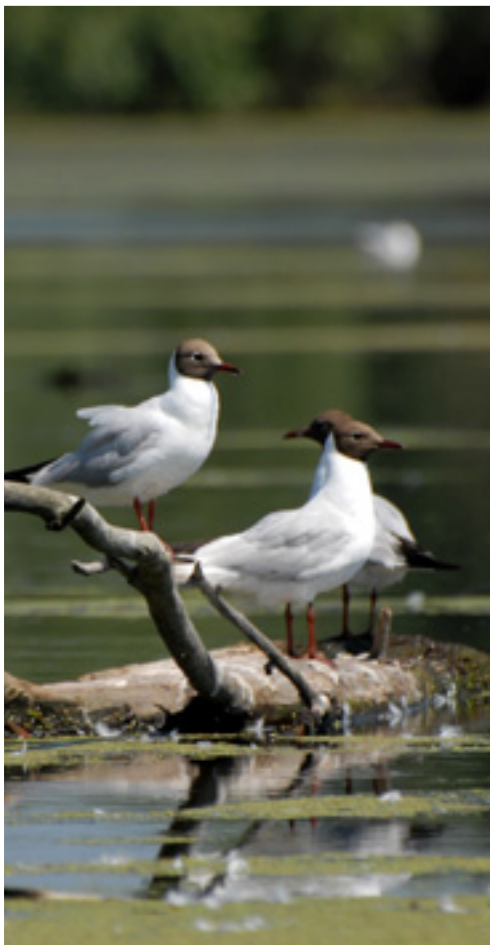
**Styring:** der er mangel på planlægnings- og koordineringstiltag, som er målrettet forvaltningen af private og offentlige støttemidler. I denne kontekst kunne et integreret EU-samarbejde mellem europæiske stræder hjælpe med at afhjælpe nogle blokeringer. Strædets specifikke position (Italien-Afrika) og det vanskelige forhold til de tunesiske myndigheder, som er meget rigide i forhold til de nationale maritime områder, gør dette til nøglemner for området. Det gælder især med hensyn til fiskeripraksis, idet EU og Tunesien ikke har samme lovgivningsmæssige tilgang til fiskeri i internationale maritime områder. For at løse situationen og kunne udvikle en integreret strædeforvaltning, er det påkrævet med internationale aftaler, som mangler i dag. På det mere lokale plan mangler der en enhed for miljømæssig certificering af fiskeriprodukter og et integreret netværk, der kan promovere turisme.



## Donau-deltaet



## Donau-deltaet



## Områdets karakteristika

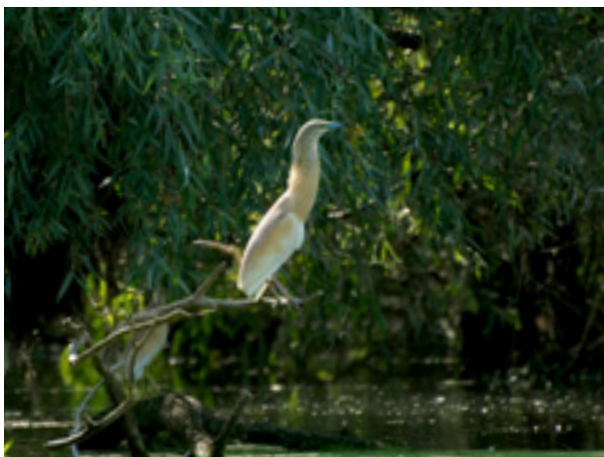
Donau-deltaet (Delta Dunarii) er det bedst bevarede delta på kontinentet. Det ligger i den sydøstlige del af Europa, for enden af Donaufloden, som har et hydrografisk bassin på 817,700 km<sup>2</sup> (det udgør 8% af kontinentet). Det meste af Donau-deltaet ligger i Rumænien (Tulcea kommune), mens dets nordlige del, på venstre bred af Chilia grenen, ligger i Ukraine (Odessa Oblast). Donau forgrener sig i tre hovedfordelere i deltaet: Chilia, Sulina og Sfântul Gheorghe. Ved munden af hver kanal finder den gradvise formation af nyt land sted, mens deltaet fortsætter med at udvide sig. Denne lave alluviale slette, hovedsageligt dækket af vådområder og vand, er vært til 23 naturlige økosystemer og 7 antropiske økosystemer.

## Involverede partnere

### ■ Danube Delta National Institute for Research and Development – Rumænien

Danube Delta National Institute for Research and Development (DDNI) er særdeles erfarne inden for forskning og varetagelse, beskyttelse og forvaltning af naturarv i sårbare geografiske områder.

Hjemmeside [www.ddni.ro](http://www.ddni.ro)







Del II

## NOSTRA God Praksis

# Fælles ledelse (governance)

## Hvorfor arbejde med grænseoverskridende ledelse?

Stræderne har mange unikke særpræg og er ofte grænseoverskridende regioner. Emnet om fælles ledelse er yderst vigtigt i forhold til at adressere de udfordringer, stræder møder, især miljømæssige udfordringer såsom biodiversitetsbevarelse eller beskyttelse af naturarv, som bør håndteres i stor målestok.

Som understreget af NOSTRA basisundersøgelsen, bliver man- gel på en formel samarbejdsstruktur eller en fælles strategi for et stræde ofte synlig, når lokale myndigheder fra hver del af et stræde arbejder sammen. Et samarbejde på tværs af strædet kan overvejes på mange måder og på forskellige niveauer:

- Hvem? samarbejde mellem grænseoverskridende lokale myndigheder, involvering af private virksomheder eller forskere og højere uddannelsesorganisationer
- Hvad? formel ledelsesstruktur eller uformelt regelmæssigt samarbejde ved hjælp af fælles initiativer
- Hvordan? fælles udviklingsstrategi, fælles planlægningsdokumenter

## Hvordan skal emnet om stræders fælles ledelse håndteres?

På NOSTRA projektets workshops er der blevet præsenteret flere gode praksis sammenkædet med fælles ledelse eller samarbejde. De giver alle et svar på lokale emner, men kan også være en kilde til inspiration for stræder, som endnu ikke har en formel struktur for grænseoverskridende forvaltning.

**Kvarkenrådet** blev etableret i 1972 af finske og svenske lokale myndigheder fra hver side af Kvarkenstrædet. Det er en grænseoverskridende regional organisation med bestyrelse og medarbejdere fra hvert land.

**Femern Bælt Komiteen** koordinerer det grænseoverskridende (dansk-tyske) samarbejde i Femern Bælt regionen. Komiteen består af danske og tyske politikere og repræsentanter fra kom- munale og regionale myndigheder såvel som repræsentanter fra organisationer og foreninger. Femern Bælt Komitéens mål er at placere Femern Bælt regionen som en destination på

udviklingsaksen mellem København/Malmø og Hamborg og at sikre en integreret proces ved hjælp af anbefalinger og støtte til grænseoverskridende aktiviteter.

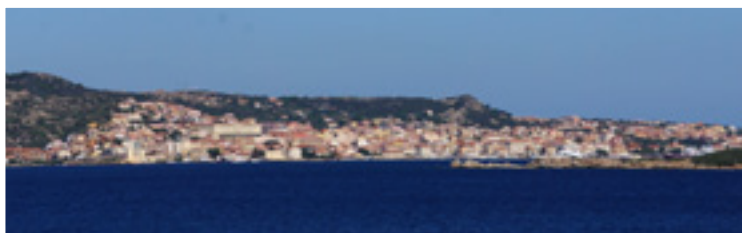
**European Grouping of Territorial Cooperation (E.G.T.C)** of the International Marine Park of the Maddalena Archipelago forener French Environment Office of Corsica og Italian National Park of the Maddalena Archipelago i én enkelt grænseoverskridende organisation, som er anerkendt af europæisk lov.

**Gulf of Finland Year** er organiseret af finske, estiske og rus- siske lokale myndigheder for at søge løsninger på bæredygtig udnyttelse af havet ved hjælp af fælles indsatser fra de tre lande såvel som et aktivt samarbejde inden for de videnskabelige og beslutningstagende organer gennem en mangfoldighed af arrangementer.

**FN's Udviklingsprogram (UNDP)** er et partnerskab mellem en europæisk region og en region af et kandidatland for at fremme (bæredygtig) udvikling af de to territorier. Det er blevet implementeret i Otrantostrædet mellem italienske og albanske lokale myndigheder.

**Fehmern Belt Days** er et arrangement, hvis sigte er at skabe forbindelser mellem den tyske og den danske side af Femern Bælt og at identificere nye muligheder for grænseoverskri- dende samarbejde for strædet.





## Kvarkenråde

- **Sted** Kvarkenstrædet (Finland/Sverige)
- **Partner(e)** Kvarkenrådet
- **Tidsskala** 1972 frem
- **Finansiering** Nordisk Ministerråd, medlemsgebyrer



### Hvad er det?

Kvarkenrådet er et af det Nordiske Ministerråds officielle grænseorganisationer. Det indbefatter flere kommunale og regionale myndigheder: Örnsköldsvik kommune, Region Västerbotten, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, Regionsråd for Ostrobothnia, Sydostrobothnia og Central Ostrobothnia. Det er en organisation som er registreret i Finland, men medarbejderne kommer både fra Finland og Sverige og der er 6 bestyrelsesmedlemmer per land. Rådets formandskab roterer mellem Umeå og Vaasa hvert andet år. Rådets administration er finansieret af medlemsgebyrer og det Nordiske Ministerråd, støtte bliver hovedsageligt brugt til at medfinansiere grænseoverskridende samarbejdsprojekter.

### Praksisoprindelse

Kvarken regionen er forbundet af dens lange historie med grænseoverskridende kommunikation, forbindelser, handel og fælles kulturarv. Det er også et af UNESCOs 19 grænseoverskridende verdensarvsteder siden 2000 (Hovedkysten) og 2006 (Kvarken Øhav). Derfor giver det mening at overveje regionens udvikling i dens grænseoverskridende dimension.



### Målsætning og implementering

Kvarkenrådets mål er at arbejde henimod regional integration og at promovere samarbejde inden for offentlige og private sektorer for at udelukke grænsehindre og at udvikle de regionale aktiver. I øjeblikket arbejder Kvarkenrådet henimod at sikre og udvikle den internationale E12 transport- og kommunikationskorridor på tværs af Kvarkenstrædet med et TEN-T-projekt kaldet "Midway Alignment of the Bothnian Corridor". Kvarkenrådet hjælper også med at udvikle den regionale infrastruktur, for at styrke regionens erhvervsliv og højere uddannelse og for at udvikle turisme og kultur.

For at gøre dette, udvikler Rådet netværks- og lobbyaktiviteter, organiserer konferencer, fører an i undersøgelser, giver rejselegater og oversættelsesservice og hjælper organisationer med at igangsætte regionale grænseprojekter.

### Nøglesuccesfaktorer

Kvarkenrådet anses for at være god praksis, da det involverer lokale og regionale myndigheder fra hver del af strædet og tilskynder grænseoverskridende udvikling og samarbejdsprojekter. På nuværende tidspunkt overvejer Kvarkenrådet at blive en "European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC)", hvilket i givet fald ville blive den første EGTC i Nordeuropa.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder for at forbedre fælles styring og fremme fælles projekter inden for et stræde.



**KVARKENRÅDET**  
**MERENKURKUN**  
**NEUVOSTO**

**Kontakt** Direktør Mathias Lindström, Kvarkenrådet, mathias.lindstrom@kvarken.org

**Hjemmeside** [www.kvarken.org](http://www.kvarken.org)

## EGTC i Bonifacio

- **Sted** Bonifaciostrædet (Frankrig/Italien)
- **Partner(e)** Corsican Environment Office, National Park of Maddalena Archipelago
- **Tidsskala** 2012 frem
- **Finansiering** Medlemsgebyrer (med regionale, nationale og europæiske bidrag)



### Hvad er det?

Siden 2006 (2006/1082/EC), er European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) en grænseoverskridende struktur af juridisk karakter, dedikeret til forvaltningen af et internationalt territorie. EGTC of the International Marine Park of the Strait of Bonifacio (EGTC-PMIBB) forener det franske Corsican Environment Office med det italienske National Park of Maddalena Archipelago i én enkelt grænseoverskridende organisation, der er anerkendt af europæisk lov. Hovedformålet med dette EGTC er at fokusere på beskyttelsen, forvaltningen og brugen af Bonifaciostrædets natur- og kulturarv, for at implementere en fælles strategi for den bæredygtige udvikling af Strædet.

### Praksisoprindelse

National Park of Maddalena Archipelago (i Sardinien) og Natural Reserve of the Strait of Bonifacio (i Korsika) blev henholdsvis grundlagt i 1994 og 1999. Idéen til at skabe en international maritim park mellem Korsika og Sardinien stammer fra begyndelsen af 1990'erne. I den fransk-italienske samarbejds aftale fra 1993, var der en reel vilje til at opnå international anerkendelse af dette Strædes unikke økologi.



### Målsætning og implementering

Formålet med EGTC er at anse Bonifaciostrædet som en funktionel enhed og at forbedre viden om Strædet i dette omfang. Det muliggør at tage fat på emner på en større skala og at hjælpe med at finde løsninger på svære problemstillinger (maritim trafik, turisme flow...) på begge sider af Strædet. Det hjælper blandt andet med implementeringen af nødvendige tiltag for at styrke eller optimere maritim sikkerhed i strædet. EGTC er også strædets stemme og forsøger at opnå anerkendelse af lokale anliggender på de europæiske og internationale scener. Forsamlingen af EGTC består af medlemmer fra begge institutioner (8 stemmer hver) og formandskabet roterer hvert 3. år.

### Nøglesuccesfaktorer

EGTC-PMIBB anses for at være god praksis, da det involverer offentlige organisationer fra hver del af Strædet i én enkelt organisation af juridisk karakter. Det bidrager med god forvaltning og promovering af Strædet.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder for at forbedre fællesstyring og fremme en fællesvision og -strategi; det behøver ikke nødvendigvis at fokusere på miljømæssige emner og kan tilpasses til andre lokale problemstillinger.



**Kontakter** [gianluigi.cancemi@oec.fr](mailto:gianluigi.cancemi@oec.fr), [g.urban@lamaddalena-park.org](mailto:g.urban@lamaddalena-park.org)

**Hjemmeside** [www.pmibb.com](http://www.pmibb.com)



## Gulf of Finland Year 2014

- **Sted** Finske Bugt (Finland/Estland)
- **Partner(e)** Harju Amtsregering, Uusimaa Regionsråd
- **Tidsskala** 2012-2015
- **Finansiering** Partner deltagelse og nogle Statsfinansierede projekter (Udenrigsministeriet og Miljøministeriet osv.)



### Hvad er det?

Gulf of Finland Year 2014 er organiseret i fællesskab af Finlands Miljøministerium (hovedpartner), Estland og Rusland, en international styrekomité og nationale styregrupper og et netværk af byer, forskningsinstitutioner, ikke-statslige organisationer, fonde og private virksomheder. Protektorerne for Gulf of Finland Year 2014 er præsidenterne for den finske republik, den russiske føderation og den estiske republik. Idéen er at finde løsninger til den bæredygtige brug af den Finske Bugt. Det er en mulighed for at analysere den Finske Bugts økologiske status ved hjælp af de tre landes fællesindsats.

### Praksisoprindelse

Gulf of Finland Year tager sig af et behov for nøjagtige videnskabelige data om den økologiske tilstand af Bugten for at implementere omkostningseffektive og målrettede handlinger for at stoppe forringelsen af Bugtens tilstand. Det første Gulf of Finland Year fandt sted i 1996 og var hovedsageligt for forskere.



### Målsætning og implementering

Målet for Gulf of Finland Year er, detaljeret at bedømme Finske Bugts økologiske tilstand ved hjælp af en fælles indsats fra Finland, Estland og Rusland. Målet er at producere opdateret forskningsinformation for at støtte økosystembaseret beslutningstagning og at øge offentlig opmærksomhed med forskellige arrangementer og mediesynlighed. Dette kræver mere omfattende internationalt samarbejde såvel som engagement fra mange interessenter, fra offentlige myndigheder til private virksomheder og offentligheden.

For at gøre dette, bliver der organiseret fælles forskningsprojekter, såvel som Videnskabs Fora i de tre lande. Offentlige arrangementer er planlagt for at opnå synlighed på de nationale og internationale scener. Et fokus er uddannelse med kurser for elever og studerende, men det henvender sig også til politikere og beslutningstagere gennem tilpassede seminarer.

### Nøglesuccesfaktorer

Gulf of Finland Year er et godt eksempel på grænseoverskridende ledelse, da det ikke kun involverer lokale og nationale myndigheder men også mennesker inden for forskning og fra den private sektor såvel som offentligheden. Det er især interessant, da det skal føre til politisk enighed mellem ministerierne fra de tre lande om de vigtigste tiltag til at forbedre Bugtens tilstand: Finske Bugt erklæringen.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder for at skabe et netværk af interessenter, der repræsenterer offentlige institutioner, den private sektor og forskere i nøglesektorer. Det kunne fremme en fælles vision for et stræde og handlinger til fordel for dens bæredygtige udvikling.

**Kontakt** Kai Myrberg, Finsk Miljøinstitut

**Hjemmeside** [www.gof2014.fi](http://www.gof2014.fi)

## Fehmarnbelt Days 2014

- **Sted** Femern Bælt (Tyskland/Danmark)
- **Partner(e)** Region Sjælland, Kreis Ostholstein
- **Tidsskala** 2014
- **Finansiering** Partneres bidrag og sponsorer



### Hvad er det?

Fehmarnbelt Days er et tredages arrangement, som leverer en platform for interessenter fra den dansk-tysk-svenske Femern Bælt region. Partnerne som i fællesskab arrangerer Fehmarnbelt Days er Femern A/S (står for forberedelse, og planlægning i forhold til etableringen af en fast forbindelse på tværs af Femern Bælt), STRING (Region Skåne, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Region Sjælland, Slesvig-Holsten og Hamborg), Femern Bælt Komiteen, Fehmarnbelt Business Council (FBBC), Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter og Baltic Development Forum. Fehmarnbelt Days fandt første gang sted i 2012 og ventes fremover at finde sted hvert andet år.

Fehmarnbelt Days 2014 fokuserer på "Creating Connections" – at skabe forbindelser, og finder sted i København den 30. september – 2. oktober 2014.

### Praksisoprindelse

Femern Bælt regionen dækker Nordtyskland, den østlige del af Danmark og Sydsverige. Det er et område, som er ved at udvikle sig til en sammenhængende region, idet det forestående byggeri af en tunnel under Femern Bælt vil forbedre adgangen mellem regionens byområder og bidrage til udvikling, vækst og fremgang i regionen. Der næres et stort ønske fra befolkningen side om at udvikle et fælles arbejdsmarked gennem en fælles



indsats fra de tre lande (meningsmåling i 2012), og der er behov for at sætte den regionale udvikling af Femern Bælt på den offentlige og politiske agenda.

### Målsætning og implementering

Fehmarnbelt Days' målsætning er at muliggøre udveksling af ideer og erfaringer mellem interessenter fra hele regionen, med repræsentanter fra industri, turisme og erhverv såvel som politikere, civilsamfundet og studerende. Det er en unik mulighed for at diskutere nøglemner, udvikle grænseoverskridende samarbejde og udnytte regionens vækstmuligheder. Fehmarnbelt Days tager fat på mange områder såsom infrastruktur, turisme, erhverv, arbejdsmarked, transport og logistik, uddannelse og forskning, med en række konferencer og arrangementer. Hver partner er ansvarlig for et arrangement og betaler alle udgifter forbundet med det.

### Nøglesuccesfaktorer

Fehmarnbelt Days er et interessant eksempel på grænseoverskridende ledelse, da arrangementet involverer erhvervslivet, forskere, politikere osv. og er organiseret i en fleksibel netværksstruktur. Det er et arrangement, som kan bidrage til en fornemmelse af at høre til en grænseoverskridende region under udvikling.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder for at skabe et netværk af interessenter og for at fremme fornemmelsen af at høre til en region under rivende udvikling.

**Hjemmeside** [www.fehmarnbeltdays.com](http://www.fehmarnbeltdays.com)

# Kyst- og havlandskaber (seascapes) og maritim fysisk planlægning



## Hvorfor arbejde med kyst- og havlandskaber (seascapes) og maritim fysisk planlægning?

Stræderne er territorier som ofte kombinerer en utrolig miljømæssig rigdom med en høj densitet af menneskelig aktivitet og trafik. Et vigtigt anliggende er at kombinere bevarelsen af miljøet, indbyggernes livskvalitet og økonomisk udvikling. Dette er særlig rigtigt i grænseoverskridende regioner hvor en lille del af havet er underlagt påvirkninger og aktiviteter fra flere lande.

For at gøre noget ved disse problemstillinger, er én løsning maritim fysisk planlægning, om på den ene side af strædet eller ideelt set på begge kyster. Dette kan muliggøre integreret forvaltning af strædets resurser, med en reel (og fælles-) udviklingsstrategi og bevarelse af biodiversitet og naturarv.

Kyst- og havlandskaber (seascapes) er også et vigtigt element at overveje. Det er ikke kun en væsentlig resurse for økonomiske aktiviteter såsom turisme eller repræsentativt for specifikke habitater, men også et nøgleelement for fornemmelsen af at høre til et bestemt område. Endeligt, som eksemplet fra UNESCOs Verdensarvsudnævnelse af Kvarkenstrædet viser, kan et unikt havlandskab også medvirke til den internationale anseelse af strædet.

## Hvordan skal problemstillingen om høj koncentration af aktiviteter og bevarelse af miljøet i strædet håndteres?

I løbet af NOSTRA projektets workshops, er der blevet givet to gode eksempler for at illustrere relevansen af maritim fysisk planlægning for strædeterritorierne.

**Seascape Character Assessment og maritime planlægningsprocesser** er blevet implementerede i Kent for at håndtere den forøgede brug af det maritime rum og dets resurser, som har indvirkning på bæredygtigheden af det maritime miljø. MMO (Marine Management Organisation) blev stillet til opgave at iværksætte "maritime planer", som inkorporerede en strategisk tilgang som integrerer sociale, økonomiske og miljømæssige målsætninger. Derudover, bliver der arbejdet på at karakterisere Sydenglands kystlandskaber med henblik på at oplyse om beslutninger om kyst- og maritime udviklingsprojekter og for at indfange strædets unikke havlandskabsværdi.

**Maritim planlægning** er blevet igangsat i Finske Bugt af HELCOM og VASAB, med det formål at rykke tættere på den bæredygtige udvikling af Østersørummet, ved at afveje brugen af resurser overfor beskyttelse af en unik naturarv. Idéen er at overveje i fællesskab hvordan de forskellige aktiviteter (turisme, kystforsvar, havne, shipping, forsvarsaktiviteter, olie/gas udvinding, fiskeri osv.) kan eksistere side om side inden for et småt sted der grænser op til ni lande.





## Seascape Character Assessment (SCA) og Maritim Planlægning

- **Sted** Doverstrædet (Engelsk side)
- **Partner(e)** Kent Amdsråd
- **Tidsskala** Pilotundersøgelse for den engelske side af Doverstrædet i 2013, skal færdiggøres i 2014 på den franske side takket være NOSTRA
- **Finansiering** Britisk regering til strategisk havlandskabsarbejde som del af Maritime Planer og INTERREG støtte til Doverstrædet



### Hvad er det?

SCA (Seascape Character Assessment) er en teknik som er blevet udviklet af Landscape Character Assessment (LCA) i Storbritannien. Denne havlandskabsstilgang til forvaltning af kyst- og havområder er ved at blive inkorporeret i de første Maritime Planer nogensinde, som bliver udfærdiget i Storbritannien under Marine & Coastal Access Act 2009. Ved at bruge et bredt udvalg af data, kan vurderingerne af kyst- og havlandskaber (seascapes) hjælpe med at bestemme et områdes naturlige, kulturelle og æstetiske karakteristika og dermed understøtte en mere kvalificeret beslutningstagning og lovgivning.

Der er 11 Maritime Planlægningsområder i England, og målsætningen er at have alle planerne på plads i 2021. De vil danne grundlag for beslutningstagning og licensudstedelse i disse områder.

Havlandskabsstilgangen er et vigtigt element i de Maritime Planer, der giver et væsentligt demokratisk input om hvordan mennesker opfatter og værdsætter deres maritime miljø.

### Praksisoprindelse

I Storbritannien giver Marine & Coastal Access Act (MCAA) en lovgivningsmæssig basis for et maritimt planlægningssystem. Marine Policy Statement (MPS) er rammen for maritime planer og beslutningstagning. Maritime Planer omsætter "Marine Policy Statements" til detaljeret lovgivning og fysisk vejledning for hvert område med Maritime Planer. Områderne med Maritime Planer i Sydengland spiller en vigtig rolle i denne maritime planlægningsproces og blev udvalgt på grund af størrelsen af deres fiskerisektorer (især skaldyr), havne og shipping, det høje antal af maritime beskyttede områder og turistaktiviteter (lystbådehavne osv.).

### Målsætning og implementering

Siden den blev grundlagt i 2009, står en britiske Marine Management Organisation (MMO) blandt andet for implementeringen af et nyt maritimt planlægningssystem, der skal gøre noget ved det stigende brug af maritimt rum og resurser, der har indvirkning på bæredygtigheden af det maritime miljø. Denne proces involverer mange interessenter på forskellige

niveauer (lokalt, regionalt, nationalt og endda internationalt). Landplanlægningsdokumenter skal tages i betragtning, når de har med relevante maritime emner at gøre. Marine Planning Portal er et online redskab som gør det muligt for interessenter at interagere med planlægningsprocessen.

Havlandskabsarbejdet vil bidrage til at kunne nedfælde målsætninger inden for Maritime Planer.

NOSTRA's Seascape Character Assessment vil også blive brugt af den britiske Marine Management Organisation som et mere detaljeret eksempel på, hvordan en Seascape Character Assessment kan integreres i et bredere strategisk havlandskabs arbejde, og som eksempel på vigtigheden af grænseoverskridende samarbejde inden for Maritim Planlægning.

### Nøglesuccesfaktorer

De engelske Maritime Planer er et godt eksempel på en maritim planlægningsstrategi, da de tager hensyn til økonomiske, sociale, og miljømæssige aspekter på de maritime områder. Det ville være interessant at implementere en sådan politik på grænseoverskridende niveau. Både de Maritime Planer og Seascape Character Assessment bliver anset for at være god praksis, da de bidrager til bedre viden om hav- og kystområder og kan overføres til andre stræder. Seascape Character Assessment er især interessant for dens bidrag til den globale forståelse af kystområderne, ikke kun på et teknisk plan men også på et følsomt plan; det bidrager til anerkendelsen af Doverstrædets natur- og kulturarv og bliver i øjeblikket implementeret på den franske side af strædet.

**Kontakter** Chris Drake, KCC, [chris.drake@kent.gov.uk](mailto:chris.drake@kent.gov.uk)  
David Hutchinson, MMO, [david.hutchinson@marinemanagement.org.uk](mailto:david.hutchinson@marinemanagement.org.uk)

#### Hjemmesider

- > [planningportal.marinemanagement.org.uk](http://planningportal.marinemanagement.org.uk)
- > [www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available](http://www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available)

# Bæredygtig turisme

## Hvorfor arbejde med bæredygtig turisme?

Stræderne er ofte attraktive områder for turister på grund af deres usædvanlige landskaber og frugtbare omgivelser. Det svære ligger i at muliggøre økonomisk udvikling af området gennem turisme uden at bringe biodiversiteten og naturarven i fare, som er resurser af stor værdi.

Idéen er ikke at forhindre turisme i stræderne på grund af de sårbare områder men at kontrollere turist-flowet og at fremme miljøvenligt turistadfærd. Hvis det endda netop bare kan begrænse kortsigtet turismeoverskud, så sikrer det langsigtet bæredygtighed af turismeaktiviteter da det bidrager til bevarelsen af de naturlige resurser der tiltrækker turisterne, om det er en særlig flora eller fauna, vandkvaliteten eller de smukke kyst- og havlandskaber (seascapes).

## Hvordan skal problemstillingen om turisme og miljøbeskyttelse i stræderne håndteres?

I løbet af NOSTRA projektets workshops, er der blevet præsenteret flere eksempler på miljøvenlige turismestrategier.

**CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)** er et INTERREG IVA projekt mellem Nordfrankrig, Belgien og Sydengland. Det kombinerer innovative aktiviteter for at booste kystturisme og for at ændre synet på kystlinjerne ved at finde frem til nye muligheder der skal tiltrække og holde på gæsterne og at garantere bæredygtig turisme.

**GREET (Etablering af en ny turist destination)** er endnu et grænseoverskridende projekt ved Doverstrædet. Målsætningen er at give svar på emner om udviklingen af turistøkonomien (udvikle færdigheder, opnå anerkendelse for kulturaktiver, holde på gæster osv.), især gennem promoveringen af de to lande som en enkelt destination og en mulighed regionen blev tilbudt af Londons 2012 Olympiske og Paralympiske Lege.

**Friendly Islands Route (FIR)** er et projekt som er udsprunget af behovet for at slå forskellige attraktioner sammen for at være i stand til at kunne tiltrække turister til kysterne og de små øer af Finske Bugt. Undersøgelser har tilladt kortlægning af behov og mangler for at forbedre tilbuddet. En brochure som indeholder hele registeret af tilbudte attraktioner ved hjemstederne er blevet udgivet.

**Fælles forvaltning af bådtrafik og maritim turisme** er blevet udviklet under protektion af EGTC (European Grouping of Territorial Cooperation) of the International Marine Park of the Strait of Bonifacio. For at minimere indvirkningen af forankring på de beskyttede arters habitater, er flere handlinger blevet implementeret: et forbud mod at kaste anker i sårbare områder, installeringen af fortøjningsbøjer og et grænseoverskridende team på forsøgsbasis for maritim overvågning af området.

**Forvaltning af turisme i et biosfærereservat** var en udfordring for Danube Delta Biosphere Reserve Authority (DDBRA) efter klassificeringen af Donau-deltaet. I partnerskab med turbestyrere, etablerede DDBRA 24 turistruter (15 er vandveje) for at begrænse de områder der bruges til turisme og for at minimere den miljømæssige indvirkning af disse aktiviteter.

**Udvikling af turismeøkonomi i Salento-regionen** er blevet fremmet takket være Lecce Provinsens handlinger, som har igangsat en del projekter som stiler efter at udvikle turisme og kultur, både fra et territorielt synspunkt (især ved at udvikle den rurale arv) og et sektorielt synspunkt.

**UNESCO Verdensarv** af Kvarken Øhav er blevet fremhævet takket være storytelling for at reagere på en mangel på turistresurser (arrangementer, guider osv.). Et LEADER-projekt blev startet af Korsnäs og Malax kommuner, med en projektleder i dialog med lokale virksomheder, lokale myndigheder, NGO'er og, især, skoler. Projektlederen brugte en meget gammel bog (1894) som udgangspunkt, som fortæller historien om en fyrpasser i slutningen af det attende århundrede, som forsvarede sit fyrtårn mod russerne. Denne bog blev brugt som basis for brugen af storytelling som en metode til at lukke op for lokalhistorie og kultur for turistgrupper, især ved at have en gangsti der fører til en miniaturekopi af fyrtårnet hvor, med udsigt over havet, turister får fortalt den romantiserede historie om fyrpasseren. Projektlederen blev udnævnt til Verdensarv Ambassadør for Kvarken Øhav.

## CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)

- **Sted** Doverstrædet (Frankrig/Storbritannien)
- **Partner(e)** Kent Amtsråd, Pas-de-Calais Amtsråd
- **Tidsskala** 2010-2014
- **Finansiering** INTERREG IVA og projektpartnere



### Hvad er det?

CAST er et grænseoverskridende projekt under INTERREG IVA 2 Seas-programmet. Dette projekt består af et antal innovative aktiviteter som søger at styrke kystturisme ved at identificere nye muligheder for at tiltrække og holde på gæster og forbedre produkter og ydelser, imens garanteres bæredygtigheden af denne vigtige økonomiske aktivitet.

### Praksisoprindelse

Kent, Pas-de-Calais og Vestflandern oplever lignende problemstillinger inden for kystturisme, som er faldende på trods af dets betydelige værdi på internationalt og europæisk niveau; derfor, har de søgt fælles løsninger.

### Målsætning og implementering

CAST-projektets første målsætning er at inspirere et nyt og innovativt ændringsprogram for at påvirke den fremtidige udvikling af kystaktiver ved at identificere den basale turistinfrastruktur og produktet i det grænseoverskridende område for at forhindre dens nedgang. Den anden målsætning er at ændre opfattelsen af kysten ved at styrke omdømmet og i fællesskab udvikle nye målgrupper for at skabe øget forbrug i økonomien i de 2-haves område og kommunikere med dem på forskellige måder ved brug af nye teknologier. Endeligt, er målet også at involvere lokale mennesker til at hjælpe med at forme den fremtidige udvikling af turistøkonomien, især unge mennesker gennem oprettelse af uddannelser, lokale indbyggere, sommerhusejere og virksomheder. For at udvikle bæredygtig turisme, søger projektet forbedringer inden for produktkvalitet, kommunikation, marketing og forskningsudvikling.

### Nøglesuccesfaktorer

CAST-projektet bliver anset for at være god praksis da det tjener lokalstyrer (bedre indsigt i den nuværende situation som gør det muligt for dem at planlægge med mere specifikke investeringer), turismevirksomheder (mere motivation til at arbejde med kvalitetsemner), lokalbefolkning (nyder bedre kvalitetsinfrastruktur og er mere engagerede i udviklingen af deres region) og gæster (nyder en forbedret miljø- og kvalitetsmæssig modtagelse). Det bidrog til konkurrencedygtigheden af den grænseoverskridende region i forhold til det naturlige miljø.

Det kunne overføres til andre stræder som står overfor specifikke problemstillinger med hensyn til turisme og gerne vil udfordres på begge bredder.



**Kontakt** Visit Kent, [enquiries@visitkent.co.uk](mailto:enquiries@visitkent.co.uk), og Pas-de-Calais Tourisme, [accueil@pas-de-calais.com](mailto:accueil@pas-de-calais.com)

#### Hjemmeside

[www.visitkent.co.uk](http://www.visitkent.co.uk) og [www.pas-de-calais-tourisme.com](http://www.pas-de-calais-tourisme.com)



## Friendly Islands Route

- **Sted** Finske Bugt (Finland/Estland)
- **Partner(e)** Uusimaa Regionsråd og Harju Amtsstyre
- **Tidsskala** 2008-2011
- **Finansiering** National finansiering og Central Baltic INTERREG IVA



### Hvad er det?

Friendly Islands Route var et projekt der udsprang fra behovet om at sammenlægge forskellige turistydelser for at gøre regionen mere attraktiv. Projektet tog højde for øernes historie, særpræg og naturlige miljø.

### Praksisoprindelse

Mange af Finske Bugts små havne manglede ydelser der havde kvalitet og var velorganiserede, såvel som en kobling til turistaktiviteterne i regionen. Der var behov for at sammenkoble forskellige ydelser til en række af ydelser som kunne tiltrække turister.

### Målsætning og implementering

Projektets målsætninger var at gøre det lettere at rejse rundt i kystområderne og Finske Bugts småøer og at gøre regionen mere attraktiv for turister. FIR-projektet øgede rejseaktivitet i kystområderne og til Estland og Finlands småøer. Ved at analysere situationen vedrørende de eksisterende ruter, frembragte projektet forslag til hvordan man kunne lave forbedringer. For at gøre dette, er der blevet foretaget kortlægning af data af de eksisterende turistruter og -ydelser. Spørgeundersøgelser og forskningsundersøgelser som støtter tilgængelighed til og information om øhavet og øerne er blevet påbegyndt. Projektet involverede både offentlige og private sektorer. Som resultat, er der blevet udgivet en meget informativ og attraktiv brochure med kort, beliggenhed, ydelser osv. af gæstehavne i kystområdet. Denne brochure bliver opdateret hvert år med præcis information.

### Nøglesuccesfaktorer

Dette projekt anses for at være god praksis, da det understøttede udviklingen af turisme i den Finske Bugt (identificering af behov og huller) og bidrog til at styrke en fælles identitet i området. Østersøens kyst er meget befolket og op gennem historien har menneskene brugt havet og kysten som en resurse til forskellige aktiviteter (fiskeri, shipping, turisme, industri osv.), og "Friendly Islands Route" projektet har sat fokus på denne fælles natur- og kulturarv.



**Kontakt** Cursor Oy, P.O. Box 14, FI-48601 Kotka, Finland, info@cursor.fi

**Hjemmeside** <http://fir.viimsi.ee>

## Udvikling af turismeøkonomi i Salento-området

- **Sted** Otrantostrædet (Italien)
- **Partner(e)** Lecce Provinsen
- **Tidsskala** 2000 frem
- **Finansiering** Regional, LEADER, EFRU



### Hvad er det?

Lecce Provinsen har udviklet en strategi for udviklingen af turismeøkonomien. Det er oprettet som et antal projekter, hvis mål det er at udvikle turisme og kultur i det regionale territorium fra et territorielt perspektiv (især ved at fremhæve den rurale arv) og ud fra emne (miljømæssige og kulturelle resurser). Det er også inkorporeret i strategiske dokumenter såsom de Local Development Plans of the Province of Lecce, som indbefatter udviklingen af ikke landbrugsmæssige aktiviteter og tilskyndelsen af turistaktiviteter som målsætning.

### Praksisoprindelse

Regionen har mange turismefordele som inkluderer natur- og kulturarv og turistfaciliteter. I det forgangne årti, har der været en stigning i turister der er kommet og overnatninger i området.

### Målsætning og implementering

Der er flere målsætninger, især ønsket om at konsolidere områdets turistattraktion gennem et integreret program for at promovere og øge dets image blandt en udenlandsk kundegruppe, for at bevirke sæsonmæssig tilpasning, forbedret hensyn til miljømæssige indvirkninger, bedre overskud til turistvirksomheder, resulterende økonomisk udvikling, involvering af lokalbefolkningen osv. Dette udmunder i strategiske projekter såsom etableringen af turistruter. Det inkluderer også forbedring af kulturarv, involveringen af offentlige og private sektorer, et mærkningssystem, netværk blandt regionale resurser og udvikling af et land-maddistrikt og af fabrikation-sindustrier. Cultural and Environmental Systems (SAC) er blevet implementerede på et territorielt niveau for effektiv integreret forvaltning.

### Nøglesuccesfaktorer

Den praksis, der er udviklet i Lecce Provinsen, er interessant som en global strategi for udviklingen af turisme som en bæredygtig økonomisk styrke. Strategien fremhæver flere emner og territoriale målsætninger, og målrettede projekter bliver implementeret for at opfylde disse målsætninger.



**Kontakt** Turist of marketing kontor, [turismo@provincia.le.it](mailto:turismo@provincia.le.it)  
Samfundspolitikkontor, [Politiche.ue@provincia.le.it](mailto:Politiche.ue@provincia.le.it)

**Hjemmeside** [www.provincia.le.it](http://www.provincia.le.it)

# Bæredygtig transport

## Hvorfor arbejde med bæredygtig transport?

Stræderne er den smalleste del af havet mellem to land-områder. Derfor er de hovedpassageruter og de fleste af NOSTRA stræderne har vigtig såvel maritim som land-trafik, på kompakt koncentreret og derfor mere sårbar plads. Denne trafik genererer en række former for forurening (luft-, vand-, støj-...) som kan true biodiversiteten og være skadelig for miljøet og livskvaliteten langs kysterne og i oplandet.

Derfor, er det vigtigt at overveje nye transport muligheder som ville være mere skånsomme for miljøet uden at være til fare for den økonomiske udvikling for de regioner der grænser op til stræderne: alternative former for transport, forbedring af transportteknologier, grønne logistiske korridorer osv.

## Hvordan skal der tages hånd om transportbehovene på en mere bæredygtig måde i stræderne?

I løbet af NOSTRA projektets workshops, er der blevet præsenteret flere eksempler på innovative og mere miljøvenlige transportløsninger.

**Green STRING Corridor** er et svar på behovet for at reducere den øgede vejtrafik og dens negative indvirkninger uden at skabe forhindringer i den økonomiske vækst. Målet med dette INTERREG IVA projekt er at skabe et jernbanekorridor mellem Hamborg (Tyskland) og Øresund (Sverige) for at muliggøre et skift af transportform især fra lastbil til godstog. Derudover er det projektets mål at reducere CO<sub>2</sub> udledningerne ved brug af nye brændstoffer og nul-udledningsteknologier. De involverede interessenter tilsligter at skabe et logistisk knudepunkt ved forbindelsen mellem Skandinavien og fastlands Europa, særligt med henblik på at opnå flest muligt fordele og minimere ulemper ved den planlagte Femern Bælt Tunnel, der skal åbne i 2021.

**Sikre og grønne skibe** er endnu en løsning, som er blevet præsenteret af den rumænske NOSTRA partner. Tager man forureningen genereret af skibe i betragtning, enten når de sejler (vand- og luftforurening, støjforurening, ulykker osv.) eller i løbet af deres genanvendelsesproces, er idéen at designe mere økologiske og sikre fartøjer, for eksempel ved at lave dobbelte

skibsskrog som er mere kollisionsbestandige. Mindskning af de skibsgenererede udledninger kan opnås ved at reducere deres energiforbrug (optimering af skibsskrogform, nyt drivmiddel, energigenindvinding og brugen af vedvarende energier), sænke farten og/eller øge deres kapacitet.

**Femern Bælt Tunnel** projektet opstod ud fra et ønske om at øge økonomisk udveksling og at fremme regionens økonomiske udvikling. Opførelsen af den 19km lange undervandstunnel blev besluttet i 2011, for at etablere en fast forbindelse mellem strædets to bredder og for at reducere det miljømæssige pres forbundet med shipping.

**Bæredygtig færgefart** er et alternativ til tunnelen som er blevet fremlagt af det tysk-danske firma Scandlines, som driver overfart i Østersøen. Det har udviklet en pilotplan, som er finansieret af private investeringer forud for forestående regulativer. Denne plan består af at omdanne deres skibe til "nul-udlednings" færger ved brug af hybrid fremdrift (næsten 20% reduktion af brændstof-forbrug og CO<sub>2</sub> udledninger) og installeringen af filtre i udstødningskorstenene.

**Den botniske "Grønne Logistikkorridor"** er et transnationalt projekt som involverer et stort antal offentlige og private partnere. Målet er at udvikle infrastrukturen og forbindelserne af den eksisterende logistiske korridor for at imødekomme stærke behov for forbedring af systemet og for at finde løsninger på mere bæredygtig og miljømæssig ansvarlig godstransport, især gennem brug af kombineret trafik og udviklingen af banegods. Idéen er at opnå optimeret brug af den eksisterende infrastruktur (med en transnational tilgang) og at identificere behov for forbedringen af infrastrukturen og alle de skandinaviske logistikled.

**Der er blevet udviklet transport og udviklingsscenarier** i Finske Bugt for at forsyne lokale og regionale entreprenører med data og analyser i form af alment arbejde med transport- og byudvikling for de sammenknyttede byer Helsinki og Tallinn, involverende universitetsforskning og offentlige og private interessenter på begge sider af Bugten. Der er blevet produceret en del scenarier angående gennemførligheden af transportsystemerne og deres indvirkning på regionens konkurrencedygtighed, sammen med en køreplan der fører til flere fælles strategiske projekter. Der er blevet rettet særlig opmærksomhed på emner om bæredygtig udvikling, de sociokulturelle indvirkninger af det regionale integrationsinitiativ og regionens konkurrencedygtighed og økonomiske udvikling.





**Den "Nordiske Logistikkorridor"** er et samarbejdsprojekt der skal forbedre øst-vest forbindelser i den nordlige del af Østersøregionen ved at kombinere lokale og regionale udviklingsstrategier på transport- og logistikområdet. Denne logistikkorridor danner en kombineret trafikforbindelse og tillader transporten af gods og mennesker over Kvarkenstrædet, som alternativ til at bruge jernbanen eller vejen som løber langs den Botniske Bugt (som er længere med flere hundrede kilometer).

**En strategi for at opnå bæredygtig mobilitet** er blevet udviklet af Pas-de-Calais Amtsråd takket været dens Regionale Udviklingsplan for Mobilitet, der havde til hensigt at skulle tjene som strategisk manual for bæredygtig transport og mobilitet. Fire punkter er fremhævet: at promovere bæredygtig mobilitet for alle, at udvikle kombineret trafik og effektive

transportsystemer, at tilbyde alternativer til brugen af bil hvor muligt og at få mobilitet til at bidrage til en styrket regional udvikling af Pas-de-Calais.

**Belønninger for bæredygtig bådsejlad** er blevet implementeret i Bonifaciostrædet: miljømæssige belønninger bliver givet til både som opfylder et bestemt antal miljøkrav. Derfor får bådejere 40% rabat på deres sejletilladelse, både der er udstyret med spildevandsbeholdere kan fortsætte med at være fortøjede efter solnedgang i nogen områder og små både kan sejle tæt på kystlinjen. Derudover, planlægger EGTC of the International Marine Park of Bonifacio at organisere arrangementer for at promovere denne politik og at lave kampagner for at fremme miljøansvarlig opførsel.

## Femern Bælt Tunnel

- **Sted** Femern Bælt (Tyskland/Danmark)
- **Partner(e)** Region Sjælland, Kreis Ostholstein
- **Tidsskala** 2008-2021 og frem
- **Finansiering** Danske statsgaranterede lån, tyske og danske offentlige fonde på hver side, europæisk støtte (TEN-T)



### Hvad er det?

Efter aftale mellem de danske og tyske myndigheder i 2008, blev opførelsen af den 19km lange sænketunnel besluttet i 2011, for at etablere en fast forbindelse mellem strædets to bredder. Tunnellen vil ikke få nogen vedvarende indvirkning på miljøet (undersøgelse 2008-2013) og vil bidrage til økonomisk udvikling og samtidig reducere det miljømæssige pres forbundet med shipping i dette meget travle stræde.

### Praksisoprindelse

Idéen om at anlægge en tunnel (motorvej og jernbane) mellem Tyskland og Sjælland i Danmark opstod ud fra et ønske om at øge økonomiske udvekslinger og at fremme regionernes økonomiske udvikling.

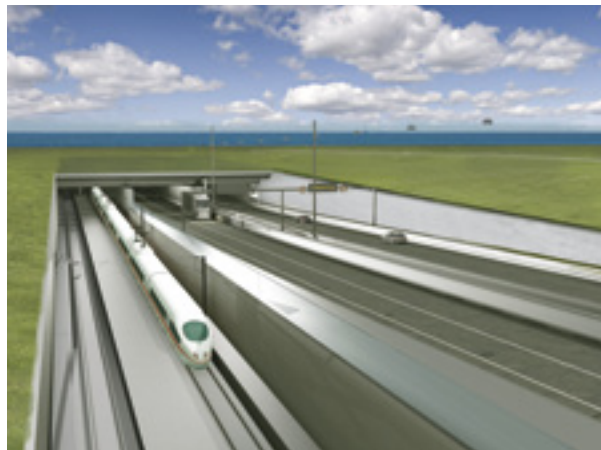
### Objectifs et mise en oeuvre

Udfordringen om at bygge verdens længste sænketunnel er blevet betroet til Femern A/S, en 100 % dansk statsejet organisation, der vil stå for planlægningen, konstruktionen (2015-2021) og vedligeholdelse af tunnelen. Ifølge 2008-aftalen vil den danske stat være ejer af den faste forbindelse, som er finansieret af danske statsgaranterede lån. Lånene vil blive tilbagebetalt af brugerne af den faste forbindelse i løbet af de første 30-40 år efter opførelsen gennem statsligt fastsatte billetpriser. Den danske stat yder også garantier for finansieringen af projektet. Arbejdet på land (forbedrede veje, togskiner og forbindelsesveje/jernbanebroer) bliver betalt af henholdsvis danske og tyske myndigheder på hver side. Under tunnelens byggefase vil der være særligt fokus på sikker navigation i Femern Bælt gennem anvendelse af et såkaldt "Vessel Tracking System" (VTS), der udnytter de nyeste teknologier til at guide shipping, beskytte fartøjer og begrænse effekten af offshore aktiviteter.

### Nøglesuccesfaktorer

Selvom tunnelen ikke er opført endnu, kan vi anse den for god praksis da den vil bidrage til en stærkere forbindelse mellem de to sider af strædet og større regional økonomisk integration med lille miljømæssig indvirkning.

Takket være NOSTRA projektet har det været muligt med en udveksling af erfaringer mellem Femern Bælt og Doverstrædet partnerne med hensyn til konsekvensen af sådan en infrastruktur for lokal udvikling og miljøet.



**Kontakter** Mette H. Bonde, [mhbo@regionsjaelland.dk](mailto:mhbo@regionsjaelland.dk) eller Horst Weppler [h.weppler@kreis-oh.de](mailto:h.weppler@kreis-oh.de)

**Hjemmeside** [www.femern.com](http://www.femern.com)

## Nordisk Logistikkorridor

- **Sted** Kvarkenstrædet (Finland/Sverige)
- **Partner(e)** Kvarkenrådet
- **Tidsskala** 2011 og frem
- **Finansiering** INTERREG, EFRU, støtte fra/finansieret af Nordisk Ministerråd og regionale midler fra Finland, Sverige og Norge



### Hvad er det?

Nordisk Logistikkorridor er et strategisk partnerskab af logistikcentre, havne, jernbaner, motorveje og færger, der strækker sig over Finland, Sverige og Norge. For at have fremgang, skal regionale økonomier netop have adgang til omkostningseffektive og miljøvenlige transportløsninger men samtidig også kunne nå større markeder. Nordisk Logistikkorridor skaber attraktive transportforbindelser ikke kun til Rusland men også til de baltiske lande og endnu længere væk og til Nordnorge og de isfri havne på den atlantiske kyst. Den dynamiske udvikling af hele regionen bliver skabt ved hjælp af transport og logistik.

### Praksisoprindelse

Projektet udsprang af fortløbende ændringer i transportmønstre som krævede nye multimodale løsninger. Der var også et behov for at sikre en pålidelig og langsigtet transportløsning for gods og passagerer over Kvarkenstrædet i stedet for at tage den længere vej rundt om den Botniske Bugt, for at reducere transportruten fra 800 til mindre end 100 km, spare flere timer og reducere CO<sub>2</sub> udledninger.

### Objectifs et mise en oeuvre

Formålet med projektet er at skabe bedre øst-vest forbindelser i den Nordisk Baltiske Region ved at kombinere de lokale og regionale udviklingsstrategier i Helgeland/Nordland, Region Västerbotten og Vaasa-Ostrobothnia. Nordisk Logistikkorridor var en eksisterende transportkorridor før projektet men takket være styrket samarbejde mellem partnerne og et sikret offentligt-privat partnerskab er den blevet yderligere styrket. Dette strategiske partnerskab fungerer godt indtil videre: brandet "Nordisk Logistikkorridor" er kendt, en fælles marketingstrategi er endda blevet lavet af Umeå Kommune og Vaasa By for at sikre Kvarken forbindelsen, som er en vigtig del af korridoren. På nuværende tidspunkt er en fælles havnevirksomhed ved at blive implementeret.

### Nøglesuccesfaktorer

Dette projekt kan anses for at være god praksis, da det implementerer EU politik i samarbejde med nationalt, regionalt og lokalt engagement, sammen med private interessenter. Korridoren er baseret på EU's Grønne Korridorer koncept og er et miljøvenligt multimodalt transportalternativ, som i det store hele er baseret på bane og sø fragt, som derved giver mange miljømæssige fordele. Det har også resulteret i TEN-T projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor, hvis formål det er at styrke regionens TEN-T netværk og sikre Kvarken færgeforbindelsen gennem samarbejde mellem private og offentlige interessenter. Det beviser også at grænseoverskridende samarbejde kan resultere i permanente strukturer og økonomisk vækst for hele regionen og være et godt eksempel for andre stræder.

**Kontakt** Mathias Lindström, Kvarken Council  
mathias.lindstrom@kvarken.org

**Hjemmeside** [www.nordiclogisticcorridor.com](http://www.nordiclogisticcorridor.com)



## Bæredygtig mobilitetsstrategi

- **Sted** Doverstrædet (Frankrig)
- **Partner(e)** Pas-de-Calais Amtsråd
- **Tidsskala** 2012 frem
- **Finansiering** Pas-de-Calais Amtsrådsmidler og EFRU



### Hvad er det?

Regional Strategic Framework for Mobility er et dokument som præsenterer forenelige strategiske og operationelle politik-retningslinjer for at imødekomme lokale, regionale og europæiske problemstillinger i 2020. Netop mobilitet er et centralt og sammenflettende emne og en stor udfordring for planlægning og bæredygtig udvikling af territorierne: Pas-de-Calais har nu forpligtet sig til en proaktiv tilgang inden for rammerne af egne myndighedsområder.

### Praksisoprindelse

Denne strategi blev implementeret for at håndtere de nuværende udfordringer inden for mobilitet i forhold til samfundsudviklingen (urbanisering, stigning i typer af mobilitet mv.) og behovet for at reducere forurening på grund af det store antal biler.

### Målsætninger og implementering

Der er fire hovedmålsætninger: 1. mobilitetspromovering for alle og ens adgang til bæredygtig mobilitet; 2. udvikling af kombineret trafik og effektive transportsystemer for at gøre overgangen fra en transportform til en anden lettere ved at mindske ventetid; 3. foreslå alternativer til bilbrug hvor muligt, såsom samkørsel, "transportation on demand" og bløde transportformer (gå og cykle); 4. Anskue mobilitet som et aktiv for den regionale udvikling af Pas-de-Calais på europæisk, regionalt og nationalt niveau. 69 indsatser var planlagt for at implementere planen i området gennem regionale kontrakter med lokalstyrrer (fx kommuner) og bistand i ingeniørarbejde. Nogle indsatser er allerede blevet implementeret, såsom oprettelse af samkørselsområder, 1€ prissætning for bustransport, udviklingen af cykelstier, intermodale trafikknudepunkter og implementeringen af en multimodal informationsplatform i Audomarois.

### Nøglesuccesfaktorer

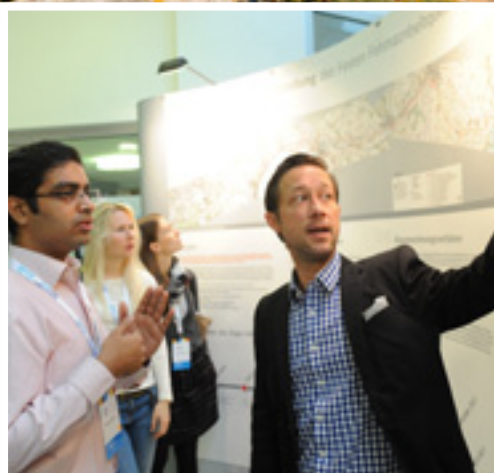
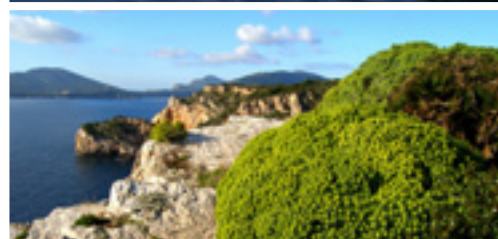
Denne strategi for bæredygtig mobilitet er et interessant eksempel på lokale myndigheders handlinger for at promovere mere miljøvenlige transportløsninger for offentligheden.

Denne praksis kunne overføres til andre regioner og forbedres med en bredere grænseoverskridende vision, som ville involvere begge sider af strædet.



**Kontakt** Aline Desbonnets, Projektleder – mobilitet, Pas-de-Calais Amtsråd, [desbonnets.aline@cg62.fr](mailto:desbonnets.aline@cg62.fr)

**Hjemmeside** [www.pasdecalais.fr](http://www.pasdecalais.fr)



# Maritim sikkerhed

## Hvorfor arbejde med maritim sikkerhed?

Stræderne er særlige passageruter for skibe, fartøjer og færger. Inden for NOSTRA stræderne findes nogle af de mest travle søveje i verden. Stræder er dog, per definition, en smal passage af vand der forbinder to store farvande: risikoen for kollisioner og navigationsulykker er derfor større end alle andre steder.

I denne henseende og hvis man tager med i overvejelserne at navigationsulykker er stor årsag til forurening og miljøbelastning, så er det nødvendigt at tage emnet om maritim sikkerhed i stræderne med i betragtning, da disse ofte har en miljømæssig rigdom som det er vores pligt at beskytte.

Derfor har NOSTRA søgt at finde innovative løsninger der kan forhindre ulykker, at fremme mere sikker navigation og at mindske miljøbelastning og menneskeligt tab når ulykker sker.

## Hvordan skal emnet om sikkerhed for den maritime trafik i stræderne håndteres?

I løbet af NOSTRA projektets workshops er der blevet præsenteret flere eksempler på innovative og samarbejds-mæssige løsninger.

**Ved at estimere antallet af kollisioner med IWRAP software,** udviklet af Søfartsstyrelsen, giver det en måde at estimere ændringer i dette antal. I 2030 forventes antallet af både i Femern Bælt at stige med halvdelen, hvilket genererer en 110% stigning i det estimerede antal kollisioner, som kunne reduceres med teknologisk fremgang og træning.

**Frivillig brug af lods** eller offshore pilotering er en løsning som bliver anbefalet af internationale og regionale regulativer (OMI og HELCOM) for at minimere risikoen for ulykker og kollisioner som er blevet udviklet i de særligt farlige danske stræder i Østersøen.

**Maritim trafiksikkerhed** i Femern Bælt bliver forvaltet af et maritimt trafikservice center (VTS – Vessel Traffic Service). Femern Bælts erfaringer blev præsenteret inden for konteksten af 2015-2021-opførelsen af tunnelen som forbinder de to bredder: brug af radarudstyr, fjernsporing, brug af kystvagt, offshore pilotering, trafikreguleringsforanstaltninger osv. er der brug for, for at sikre byggepladsen.

**Frivillig maritim eftersøgnings- og redningstjeneste** er blevet udviklet i Finske Bugt takket være et INTERREG IVA projekt hvis mål det er at reetablere maritime redningsaktiviteter i den østlige del af strædet og at etablere samarbejde mellem de estiske og finske frivillige maritime redningsmænds systemer. Dette projekt involverer relancering af fire udstyrede redningsfartøjer i Estland og at bidrage med nye lignende fartøjer for finske redningsmænd. Dette involverer også træning af de frivillige i rednings- og nødteknikker.

**MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)** er et grænseoverskridende team af brandmænd i Doverstrædet, mellem Storbritannien, Frankrig, Belgien og Holland. Målet er at levere tilbagemelding på hændelser der involverer både til søs, hvor hovedformålet er at redde liv.

**Der var brug for forbedring af den maritime sikkerhed i Bonifacio** for at løse problemer relateret til skibstrafikken som bar farlige og forurenende materialer og for at beskytte den enestående naturarv. Etableringen af International Marine Park of the Strait of Bonifacio i 1993 blev efterfulgt i 1998 af indførelse af en fransk-italiensk forholdsregel som krævede at begge stater skulle forbyde eller begrænse gennemrejse af bestemte både, med et maritimt trafikorganisationssystem og et påkrævet rapporteringssystem for skibe med en tonnage på eller lig med 300 UMS. Derudover arbejder begge italienske og franske maritime redningskoordineringscentre sammen om at monitorere området, og et regulativ blev indført i 2001, som autoriserer dem til at måtte patruljere og intervenere i nabolandets nationale farvand.

**Der er blevet gjort noget ved risici for olietransport i Finske Bugt** med foranstaltninger der er indført for at reducere risici ved kulbrinte og også kemisk forurening i strædet (fartreducing, omdirigering, modellering).



## MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)

- **Sted** Doverstrædet (Storbritannien/  
Frankrig)
- **Partner(e)** Pas-de-Calais Amtsråd, Kent  
Amtsråd
- **Tidsskala** 2012-2014
- **Finansiering** INTERREG IV 2 Seas  
programme



### Hvad er det?

En "Maritime Incident Response Group" (MIRG) er et team af brandmænd, der er specialiserede i at løse problemer ombord såsom ildebrande, kemiske hændelser og fastklemte personer. MIRG-EU er et INTERREG IV 2 Seas projekt der sigter efter at skabe et europæisk MIRG med hollandske, belgiske, franske og engelske brandvæsner. Både Kent Fire & Rescue Service og SDIS 62 (Pas-de-Calais' regionale brand- og redningstjeneste) er involverede i projektet. Deres mission er at gribe ind ved tilfælde af maritime ulykker for at redde skibet og at muliggøre sikker transport til en havn til reparation, for at gøre evakuering af besætningen og passagerer unødvendig og at minimere følgerne fra hændelsen på det naturlige miljø. Partnerne arbejder på vandet i 2 Seas-området: Doverstrædet, Nordsøen og Westerschelde Floden.

### Praksisoprindelse

Doverstrædet er en af de mest travle søveje i verden. Derfor er risikoen for maritime hændelser meget stor, og der er behov for, at der er teams klar til at gribe ind, når ulykkerne sker.

### Målsætning og implementering

Projektets hovedformål er et opbygge kapacitet og robusthed i Doverstrædet, og mere udbredt i 2 Seas-området, ved at forene brandvæsner og implementering af tre trin: risikoanalyser (forventede skibstyper, risici for MIRG ved at gå ombord), valg af villige brandmænd og deres udstyr, og udarbejdelse af en standard aktionsmanual således at hvert team kan udføre deres handlinger ud fra de samme procedurer. Ensartet træning og træningsprogrammer bliver også arrangeret for at opnå optimalt samarbejde og fælles viden. I 2014 fandt en omfattende øvelse sted ombord på DFDS Princess Seaways. MIRG-EU sigter efter at udvikle Standard Operating Procedures (SOPs) for sikker transport af besætninger.

### Nøglesuccesfaktorer

Dette projekt er et interessant eksempel på koordinering af interessenter fra forskellige lande henimod en mere effektiv tilbagemelding på maritime hændelser i et travlt stræde.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder hvor der er risiko for maritime hændelser og miljøbelastning.



Hjemmeside [www.mirg.eu](http://www.mirg.eu)

# Ansvarlig økonomisk udvikling

## Hvorfor arbejde med ansvarlig økonomisk udvikling?

Stræderne er passageruter og derfor særlige områder for økonomisk udvikling, især i en grænseoverskridende kontekst. Økonomiske aktiviteter forbundet med strædet (fiskeri, industrier, logistik, turisme osv.) skaber dog ofte en risiko for miljøbelastning: udledning af forurenende materialer i luften eller vandet, nedtrampning eller fysisk skade på biodiversiteten og trusler for de lokale økosystemer. Mange af de økonomiske aktiviteter er afhængige af strædernes økosystemer, som vist i NOSTRA undersøgelsen. Derfor skal miljøbevarelse ikke kun anses som målet men også en måde hvorpå lokal økonomisk udvikling kan promoveres: beskyttelsen af naturressurser er nødvendig for at sikre den langsigtede overlevelse af økonomiske aktiviteter i stræderne.

I denne henseende er det nødvendigt at tage emnet om ansvarlig økonomisk udvikling i stræderne med i betragtning, da disse ofte har en sjælden miljømæssig rigdom som vi bør beskytte.

## Hvordan skal emnet om ansvarlig økonomisk udvikling i stræderne håndteres?

I løbet af NOSTRA projektets workshops, er der blevet præsenteret flere eksempler på praksis der sigter efter miljøvenlig økonomisk udvikling.

**PNA Saline projektet** er en idékonkurrence der er tilgængelig for alle europæiske arkitekter, som blev lanceret i 2011 i Reggio Calabria, med det formål at finde innovative og bæredygtige løsninger til at renovere det nedslidte industrikvarter Saline Joniche, som blev bygget i 1970'erne. Halvfjerds hold deltog i konkurrencen og ekspertjuryen valgte vinderne, hvis projekter er blevet udgivet og afventer finansiering til implementering. Denne konkurrence gav en måde hvorpå visionen for dette territorie kunne udvides og fornyes.

**ODISSEA projektet** muliggjorde restaureringen af regionens miljø, fra den Tyrrenske kyst i Reggio Calabria Provinsen til højderne af Aspromonte Massivet (bevarelse af biodiversitet osv.) Målet var at reducere de økonomiske og infrastrukturelle mangler mellem de forskellige dele af territoriet, mens indvirkningerne på miljøet samtidigt reduceredes.

**Brugen af ICT** er blevet implementeret i Estland for at reducere administrative byrder og brugen af papir og at muliggøre økonomiske udviklingsprojekter. ICT Demo Center er en non-profit gruppe af organisationer som arbejder på ICT-området og forsøger at udnytte nye kommunikations- og informations teknologier til administrativt brug (bankoverførsler, selvangivelser, valg, folketælling, e-kvitteringer og e-billetter osv.) og for at promovere elektroniske officielle dokumenter (93% af esterne har et elektronisk identitetskort, som tillader dem at legalisere en elektronisk signatur).

**Koordineret forvaltning af fritidsdykning** er blevet implementeret i Bonifaciostrædet for at se dykkeudviklingen i strædet i øjnene og risikoen det udgør for biodiversiteten. Corsican Environment Office har præsenteret et charter som Naturparken og dykkecentrene har tilmeldt sig, har installeret fortøjningsbøjer ved særlige steder med adgangskvoter og har bidraget til træningen af dykkecentermedarbejdere. Selvom disse regulativer ved første øjekast virker til at begrænse dykkecentrenes umiddelbare indtjening, så tilbyder den dem muligheden for at sikre den langsigtede overlevelse af deres forretning og for at udvide på sigt takket være bevarelsen af naturarven og promoveringen af deres arbejdssteder.

**PATCH projektet** (Ports Adapting To CHange) er et INTERREG IVA projekt (2009-2012) som sigter efter at gøre havne- og logistikaktiviteter mere fleksible i forhold til forandringer, mere åbne overfor virksomhedsånden og innovation og mere omstillingsparate i forhold til forandringer. For at opnå dette, er idéen at styrke havnens logistikaktiviteter i en kontekst af det stigende grænseoverskridende og indbyrdes forbundne fragt- og transportmarked. På kort sigt var projektets mål at give et svar på den økonomiske recession ved at identificere mulighederne for at sikre jobbene i havnene. På lang sigt er idéen at styrke grænseoverskridende effektivitet og muligheden for samarbejde mellem havnene.

**Rail Baltica Growth Corridor** er et eksperiment forbundet til Eus Rail Baltica projekt, hvis ambition det er at forbinde Finland med Polen via jernbane. Strategien som Helsinki By (Finland) stræber efter, er at promovere infrastrukturudviklingen, at skabe multi-modale midtpunkter og at fremme samarbejde på flere niveauer, hvor aktiverne af de krydsede territorier med hensyn til økonomisk sektor (markeder) og arbejde og også migration flows bliver taget med i betragtning.



**Bæredygtig økonomisk udvikling af fragt** er udviklet i Doverstrædet af John Shirley Ltd., som er et firma som forsøger at reducere deres miljømæssige indvirkning, især i forhold til deres engagement i Low Carbon Kent Business netværk og europæiske projekter såsom FUSION. Firmaet udvikler en del nyskabelser for at reducere deres CO<sub>2</sub> balance og promoverer "grøn transport" ved at opfordre til modal transfer fra lastbiler til containere. Det har vundet priser for deres tilgang som også gør det konkurrencedygtigt på markedet, da mange firmaer billiger denne strategi og vælger firmaet netop for dets miljømæssige tilgang.

**BeltTrade projektet** (finansieret af de europæiske INTERREG og FEDER midler og privat finansiering) sigter efter at booste regionens økonomiske vækst og promovere jobskabelse i forbindelse med tunnelprojektet i Femern Bælt. Målsætningen er at forberede de små og mellemstore virksomheder på at gribe de nye muligheder der opstår ved at åbne for dette infrastrukturprojekt, især ved at promovere forbindelser mellem små og mellemstore virksomheder på begge sider af strædet og ved at ansøre dem til, for eksempel at udvikle rene energiteknologier.

**Høstning af siv** med eksklusive rettigheder for lokalbefolkningerne er blevet implementeret i Donau-deltaet for at kompensere for de restriktioner der er kommet efter dets klassificering som biosfærereservat i 1990. Denne klassificering pålagde en særlig tilrettelægning af økonomiske aktiviteter, med aktiviteter som kun blev autoriserede i afgrænsede zoner (traditionelle aktiviteter) og i økonomiske aktivitetszoner: en eksklusiv rettighed blev tildelt lokalbefolkningerne og virksomheder (dem der boede i eller var etablerede inde i reservatet) hvilket tillod dem at udnytte naturressurserne gennem traditionelle økonomiske aktiviteter, hvoriblandt indsamling af siv tilhører.

**Der er blevet udviklet scenarier for bæredygtig socioøkonomisk udvikling** i Albaniens Vlora region, med hensyn til turismeudvikling, landbrugs- og fødevarerudvikling og udviklingen af ydelser, netværk og let industri.

**VASEK** er en regional udviklingsvirksomhed, som er ejet af kommunerne i Vaasa regionen, i Finland, og de er finansierede for ikke mindre end €14 per år per indbygger. Hovedmålsætningerne er at rådgive og vejlede virksomheds ejere, at promovere regional udvikling gennem udviklingsprogrammer og -projekter og at promovere regionen. Idéen med udviklingsprogrammerne og -projekterne drevet af VASEK er at forbedre forholdene for iværksætteri i regionen og at koordinere og finansiere projekter støttet af andre organisationer ud over dens egne projekter.

**Energy Vaasa** er førende inden for energiteknologi i Norden; i lyset af miljømæssige udfordringer og europæiske krav, er energiteknologier en lovende sektor og en nøglesektor for den finske økonomi. I Vaasa regionen, er der over 120 virksomheder som er specialiserede inden for dette område og nyder stor international succes (eksportsats over 70%). Blandt disse, tilbyder Energy Vaasa innovative produkter og ydelser til energigenerering og forbedring af energieffektivitet.

**Vuosaari havn** er en ny havn, som er blevet bygget i udkanten af Helsinki for at frigøre plads i bymidten til boliger eller fritids aktiviteter, mindske køer, støj og forurening forbundet med trafik og levere en havn der er mere tilgængelig for skibe. I forbindelse med konstruktionen af denne havn har det været nødvendigt med oprensningsarbejde og jordbundsstabilisering i det der tidligere var et industriområde. Miljøbeskyttelse var meget vigtig i denne proces, med kravet om at havnen skulle få fat i en miljøtilladelse som er fornyelig men kun gyldig i fem år, konstruktionen af tunnelerne til havnen måtte ikke have indvirkning på de nærliggende Natura 2000 steder og boligområder, og der skulle opføres en støjafskærmning. Derudover har havnen implementeret et antal strenge regler for at begrænse støjniveauet, pålagt at alt skrald fra skibe skal indsamles, kontrol af eksotiske arter osv.



## ODISSEA projektet

- **Sted** Messinastrædet (Italien)
- **Partner(e)** Reggio Calabria Provinsen
- **Tidsskala** 2004-2006
- **Finansiering** Nationale midler (Miljøministeriet)



### Hvad er det?

ODISSEA projektet var en miljømæssig certificeringsproces i Reggio Calabria Provinsen, der sigtede efter at sikre bedre hensyntagen til indvirkningen af økonomiske aktiviteter på miljøet og biodiversiteten af lokalsamfundene.

### Praksisoprindelse

Der var et økonomisk og infrastrukturelt hul mellem regionens forskellige områder. Det skabte alvorlige følger for det naturlige miljø og en udtømmning af biodiversiteten.

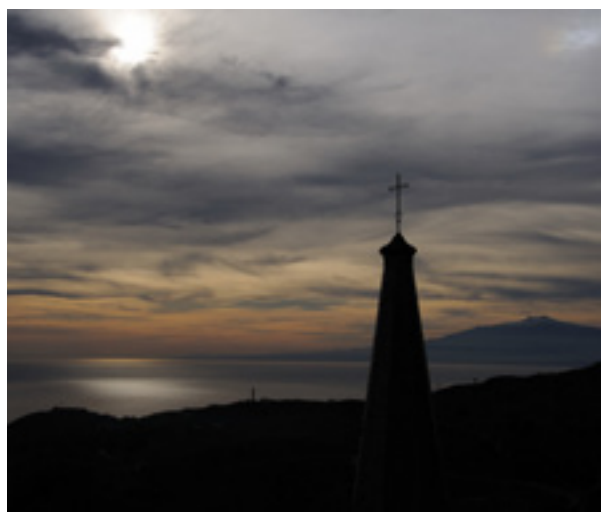
### Målsætning og implementering

Projektet sigtede efter at genoprette regionens miljø, fra den Tyrrenske kyst i Reggio Calabria Provinsen til højderne af Aspromonte Massivet (bevarelse af biodiversiteten osv.). En af målsætningerne var at reducere de økonomiske og infrastrukturelle huller mellem de forskellige dele af territoriet, mens indvirkningen på miljøet samtidigt reduceredes. Der blev også overvejet hvordan brugen af undervurderet turisme og kulturaktiver kunne forbedres. En miljømæssig analyse (hvor man brugte miljøindikatorer) blev finansieret af den italienske regering takket være dette projekt. Efter flere specifikke undersøgelser om tilstanden af det naturlige miljø i særlige områder, blev en EMAS (Eco-Management & Audit Scheme) certificering givet til kommunerne Santo Stefano i Aspromonte og Scilla.

### Nøglesuccesfaktorer

ODISSEA projektet kan anses for at være en interessant praksis da det bidrager til lokalsamfundenes forbedrede miljøbevidsthed.

Sådan en miljømæssig certificeringsproces kunne overføres til andre stræder og beriges med en grænseoverskridende vision.



**Kontakt** Dott. G. Postorino, [g.postorino@provincia.rc.it](mailto:g.postorino@provincia.rc.it)

## Scenarier for bæredygtig socioøkonomisk udvikling

■ **Sted** Otrantostrædet (Albanien)

■ **Partner(e)** Vlora Regionsråd



### Hvad er det?

Vloras regionale udviklingsplan fremlagde følgende strategiske mål: udviklingen af bæredygtig turisme, landbrugs- og fødevarerhvervsudvikling, udviklingen af vandkultur, energi, industrier og ydelser, kønsligestilling og social inklusion. Målet er at opnå regionens bæredygtige socioøkonomiske udvikling. I lyset af den nuværende tilstand af de implementerede politikker, præsenteres tre strategier for at demonstrere den potentielle fremtidsudvikling af regionen, baseret på dens aktiver og prioriterede økonomiske sektorer.

### Praksisoprindelse

Vlora regionen har mange aktiver der kan bakke op om den som vigtig turistdestination (kulturarv, storslået naturlig skønhed, kunsthåndværk, stor gæstfrihed osv.) men der er mange aspekter som hindrer dens økonomiske udvikling (lavkvalitets turistydelse, mangel på information og uddannelse, vandkvaliteten langs kysten, forvaltning af skrald og vejforbindelser).

### Målsætning og implementering

Der blev udpeget tre mulige fremtidsretninger for regionen, baseret på de nuværende forhold og tendenserne opridset af løbene målsætninger. Det første scenarie forestiller sig udviklingen af forvaltet turisme, med effektiv forvaltning af grunde og territorial planlægning, effektiv forvaltning af skrald, kyst-opland integrering og beskyttelse af miljøet. Det andet scenarie tager udvikling baseret på landbrugsudvikling og fødevarerhverv med fokus på de typiske lokale produkter (branding), samarbejde mellem producenter, jordbeskyttelse, økologisk landbrug osv. i betragtning. Det sidste scenarie forestiller sig udviklingen af ydelser, netværk og let industri, med kontrol af forurening og vedvarende energiproduktion, virksomhedsinnovation og udvikling af grøn økonomi.

### Nøglesuccesfaktorer

Denne praksis er interessant fordi den tager regionens socioøkonomiske udvikling i betragtning med en bæredygtig tilgang. Hvert scenarie indeholder miljømæssige målsætninger.

Lignende strategier kunne udvikles i andre regioner der grænser op til stræder og kunne tilpasses til det lokale potentiale.



# Direkte indsatser for det naturlige miljø

## Hvorfor arbejde med direkte indsatser for det naturlige miljø?

Som fremhævet i NOSTRAs baseline undersøgelse, har stræder økosystemer med stor diversitet. De er ofte hjemsted for sjældne eller truede arter, og der er mange fugle, havpattedyr og fisk der har deres migrationsruter i og omkring de europæiske stræder. Dette rige naturlige miljø er truet af menneskeligt- og naturligt pres (forurening, invasive arter, klimaændringer...). Som nærværende Håndbog illustrerer, kan der handles i forhold til de faktorer, der har indvirkning på økosystemerne (maritim transport, økonomiske aktiviteter, turisme osv.) for at reducere indvirkningen. Men det er også nødvendigt at gennemføre direkte og konkrete indsatser for at beskytte og forbedre biodiversiteten og de naturlige miljøer i stræderne.

## Hvordan skal der handles direkte for strædernes naturlige miljø?

I løbet af NOSTRA projektets workshops er der blevet præsenteret flere eksempler på praksis som sigter efter at beskytte biodiversiteten eller de naturlige miljøer direkte.

**Tilpasning til klimaændringer i kystområdet** er blevet forudset i Lecce Provinsen af Euro-Mediterranean Centre on Climate Change, som har igangsat en "Ocean-Lab" mission med det sigte at udvikle og producere kortsigtet havvarsling: kyst modellering, udvikling af applikationer for maritim sikkerhed, estimering af indvirkningen af klimaændringer i kystområdet... Sea Conditions-portal, for eksempel, tilbyder gratis online adgang til meteorologiske og havvejrudsigter for hele Middelhavet.

**Evaluering af de miljømæssige forhold for marine økosystemer og økosystemer i forandring** er blevet implementeret i Otrantostrædet. Det sigter efter at udvikle kortlægnings- og udbredelsesredskaber for habitater og arter i Adriaterhavet og den Ioniske region ved at bruge informationsteknologi til at skabe dataplatforme, evaluere menneskeskabt pres og mulighederne økosystemer giver samfundet og at hjælpe til med planlægningen af beskyttede maritime områder.

**BALTIC FLYWAY projekt** er blevet implementeret i Femern Bælt området, som er en del af en vigtig trækfuglroute, "Baltic Flyway". Idéen med projektet er at samarbejde på tværs af Femern Bælt om beskyttelse af naturen, at informere den tyske og danske offentlighed om fuglene og de naturlige områder og at øge opmærksomheden om de ydelser, det naturlige miljø bidrager med for menneskelige behov, i form af sundhed, fritid og turisme.

**HEALFISH** projektet sigter efter at dele god praksis i forbindelse med forvaltningen af flodlejer og genetablering af floder i de to lande på hver side af Finske Bugt, ved hjælp af handlinger i et par pilot floder for at fremme migrationen af laksefisk. Det er faktisk således, at en bestand af sunde laksefisk (ørred og laks) er en god indikator for flodens miljømæssige tilstand.

**En grænseoverskridende handlingsplan for bevarelsen af biodiversiteten** er blevet udviklet af European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) of the International Marine Park of the Strait of Bonifacio, skabt i 2012, som er det første EGTC der bliver tilegnet miljøbeskyttelse. Målet er at muliggøre en fælles handlingsplan og integreret forvaltning af Bonifaciostrædet, hvor der bliver taget hensyn til miljømæssige aspekter på et højere plan. Fælles handlinger kan dermed blive udviklet for at tage hånd om de store emner: shipping, fiskeri, turisme osv.

**SeaGIS projektet** sigter efter at udbrede viden om Kvarkenstrædet og gøre det mere tilgængeligt ved hjælp af en fælles platform for at øge potentialet for at planlægge maritime områder på regionalt niveau, med henblik på at lave et fremtidigt europæisk direktiv om maritim udvikling og den integrerede forvaltning af kystområder.





## BALTIC FLYWAY projektet

- **Sted** Femern Bælt (Tyskland/Danmark)
- **Partner(e)** Region Sjælland, Kreis Ostholstein
- **Tidsskala** 2010-2013
- **Finansiering** INTERREG og partnere



### Hvad er det?

BALTIC FLYWAY projektet er et INTERREG IVA projekt som sigter efter at overvinde sproglige vanskeligheder på begge sider af grænsen for at kunne arbejde sammen om beskyttelsen af naturen, at informere den tyske og danske offentlighed om fuglene og de naturlige områder og at øge opmærksomheden om de ydelser, det naturlige miljø bidrager med for menneskelige behov, i form af sundhed, fritid og turisme. Det er et pilotprojekt for et mere ambitiøst projekt, der forventes at involvere flere lande og partnere.

### Praksisoprindelse

Femern Bælt er placeret på en trækfuglroute, "Baltic Flyway". Disse naturlige områder er bl.a. vigtige fristeder for redebyggende fugle, men de er meget sårbare og skal beskyttes. For at gøre dette, er det nødvendigt at se henover grænser, som ikke eksisterer for fuglene.

### Målsætning og implementering

Projektets målsætninger var at sikre naturbevarelse, fuglebeskyttelse og kommunikation om emnerne på begge bredder af strædet. Partnerne brugte projektet som bidrag til implementeringen af en vision om videresendelsescentre på den "lige linje" med fokus på at yngle fugle, Natura 2000-venligt landbrug og naturbevarelse, udvikling af lokalproducerede kvalitetsprodukter såvel som forbedret sundhed af offentligheden og muligheder for udendørsaktiviteter. For at gøre dette, delte de tyske og danske projektpartnere viden og erfaring i forhold til naturbevarelse, fuglebeskyttelse, udbredelse og marketing. Disse tvær-professionelle evner og kompetencer blev brugt til at opbygge tvær-nationalt koordinerede udviklingsplaner for områderne og til at skabe udbredelsesaktiviteter for turister og lokale borgere.

### Nøglesuccesfaktorer

Dette projekt er en interessant praksis, da det viser, at det er muligt at handle udover begrænsningerne af nationale systemer på hver side af strædet og at skabe et frugtbart samarbejde for at opnå fælles mål. Projektet er også vigtigt i forhold til at illustrere, at naturbevarelse og turisme succesfuldt kan kombineres inden for det naturlige miljø.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder som står overfor lignende emner i forhold til trækfugle og som ønsker at håndtere disse emner på en grænseoverskridende måde.



**Kontakt** Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

**Hjemmeside** [www.balticflyway.dk](http://www.balticflyway.dk)

## En grænseoverskridende handlingsplan for bevarelsen af biodiversitet

- **Sted** Bonifaciostrædet (Frankrig/Italien)
- **Partner(e)** Corsican Environment Office og National Park of Maddalena Archipelago
- **Tidsskala** 2012 frem
- **Finansiering** Medlemskontingent (med regionale, nationale og europæiske bidrag)



### Hvad er det?

European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC) of the International National Park of the Strait of Bonifacio, skabt i 2012, er det første EGTC der er dedikeret til miljøbeskyttelse. En fælles handlingsplan for de to maritime beskyttede områder er blevet implementeret. Det sigter efter at integrere forvaltningen af Bonifaciostrædet, ved at tage hensyn til de miljømæssige aspekter på et højere plan. Fælles handlinger kan derfor udvikles for at tage hånd om de store emner: shipping, fiskeri, turisme osv.

### Praksisoprindelse

Hovedkendetegnene ved den grænseoverskridende handlingsplan ligger i de delte særpræg som hver side har: kulturel identitet (traditioner) og biodiversitet (rigdom af arter og landskab). Idéen om at skabe en international maritim park mellem Korsika og Sardinien stammer tilbage fra begyndelsen af 1990'erne, hvor der var en stærk vilje til at ville opnå international anerkendelse af dette strædes miljømæssige særpræg og at beskytte dets rigdom.

### Målsætning og implementering

Den grænseoverskridende handlingsplan sigter efter at forbedre den koordinerede forvaltning og den videnskabelige viden om strædet. Der er blevet lavet en fælles database, med en liste over arter, habitater og taksionomisk gruppe i den Internationale Maritime Park: målsætningen er at karakterisere og at følge biodiversitetens udvikling i strædet, med en afstemt videnskabelig metode i hvert Marine Protected Area. Der er to pilotprojekter forbundet med handlingsplanen: et grænseoverskridende vagthold og et fælles PMIBB (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio) brand. Derudover giver handlingsplanen en fælles model til brug af vedvarende energi.

Et andet projekt som er opstået ud fra handlingsplanen er den fransk/italienske ansøgning om UNESCO Verdensarv status.

### Nøglesuccesfaktorer

Denne grænseoverskridende handlingsplan er interessant, da den sigter direkte efter at beskytte biodiversiteten i strædet ved at handle på et grænseoverskridende niveau.

Denne praksis kunne overføres til andre stræder, som står overfor emner vedrørende beskyttelse af biodiversiteten, men det kræver et eksisterende højt niveau af fælles ledelse (her, EGTC).



**Kontakter** GianLuigi.Cancemi@doec.fr,  
y.donno@lamaddalenapark.org

## SeaGIS projektet

- **Sted** Kvarken (Sverige/Finland)
- **Partner(e)** Kvarkenrådet
- **Tidsskala** 2011-2014 frem
- **Finansiering** INTERREG og nationale midler



### Hvad er det?

SeaGIS projektet er et INTERREG IVA projekt som sigter efter at give entreprenører og beslutningstagere redskaber og data, på grund af de særlige vanskeligheder der er involverede i at lave fysisk planlægning i et tredimensionelt maritimt miljø. Projektet har yderligere det formål at kommunikere denne information ud til den generelle befolkning.

### Praksisoprindelse

SeaGIS projektet afventer EU direktivet om Maritime Spatial Planning & Integrated Coastal Management: regionale miljø- og planlægningsagenturer ville være klar til implementeringen af grænseoverskridende maritime fysiske planer i regionen.

### Målsætning og implementering

SeaGIS projektets målsætning er at udbrede viden om Kvarkenstrædet og at gøre det mere tilgængeligt at øge mulighederne for at planlægge maritime områder på et regionalt niveau. Den generelle offentlighed vil have adgang til en internetbaseret flersproget viden platform, hvori de tilgængelige data vedrørende miljø, infrastruktur og socioøkonomi vil være repræsenteret. Alle ansvarlige miljø- og planlægningsmyndigheder på begge sider af Kvarkenstrædet er involverede i projektet. Kommuner er involverede i pilotundersøgelser og giver relevante data der skal uploades på platformen. Universiteter på begge sider af Kvarken har set nærmere på eksisterende (maritim, miljø og planlægning) national lovgivning og har forsket hvordan det nuværende planlægningssystem virker og hvordan tilgangen til forestående økosystembaseret planlægning i Kvarken området skal være.

### Nøglesuccesfaktorer

SeaGIS projektet er en interessant praksis fordi det imødeser EU direktiverne om maritim fysisk planlægning og bevarelse af kystøkosystemer på et grænseoverskridende niveau. Det fører til en dybere og delt viden af strædets naturlige miljø, som ikke altid er let hvis man tager vanskelighederne nogle myndigheder har ved at dele data gratis i betragtning.

Lignende undersøgelser og overvejelser om det nuværende planlægningssystem kunne overføres til andre stræder for at forbedre deres kapacitetsopbygning og for at tage hånd om de behov, NOSTRA basisundersøgelsen har identificeret.



Hjemmeside <http://seagis.org/>



## Del III

## Konklusion

NOSTRA projektets hovedmålsætning er bevarelsen af biodiversitet og naturarv. Som denne håndbog viser, er det et vidtforgrenet emne, som kan kræve handling ud fra flere forskellige vinkler, heriblandt ledelse, maritim fysisk planlægning, turisme, transport, maritim sikkerhed og økonomisk udvikling. De 16 NOSTRA partnere har udvekslet erfaringer i 3 år i forhold til alle disse emner, for at implementere mere effektive og bæredygtige politikker på strædeniveau.

### 2014, afslutningen af NOSTRA men en ny begyndelse

NOSTRA projektet slutter, men dette er ikke slutningen på overvejelserne om biodiversitet og bevarelse af naturarv omkring de europæiske stræder. Udover denne Gode Praksis Håndbog har hver partner netop skrevet en implementeringsplan, som sigter efter at overføre nogle af de gode praksiseksempler, der er blevet præsenteret i denne håndbog til deres eget stræde. Derudover, betyder afslutningen af NOSTRA projektet ikke at partnerskabet er slut: de fleste partnere, der er involverede i NOSTRA projektet, er også repræsenteret i European Straits Initiative (ESI), hvis samarbejdsaftale forventes at blive fornyet og føre til nye samarbejdsprojekter i de kommende år.



# Kontakter

## Conseil général du Pas-de-Calais (Chef de file)

Rue Ferdinand Buisson  
62000 Arras - FRANCE  
**Contact** : Antoine Surget,  
surget.antoine@cg62.fr

## Kent County Council

Invicta House, County Hall  
ME14 1XX, Maidstone, Kent  
- ROYAUME-UNI  
**Contact** : Chris Drake,  
chris.drake@kent.gov.uk

## Provincia di Messina

Corso Cavour 87  
98122 Messina - ITALIE  
**Contact** : Dr. Paolina Emanuele,  
p.emanuele@provincia.messina.it

## Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia  
89125 Reggio Calabria - ITALIE  
**Contact** : Giorgio Panuccio,  
politichecomunitarie@provincia.rc.it

## Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6  
65100 Vasa - FINLANDE  
**Contact** : Mathias Lindstrom,  
info@kvarken.org

## Provincia regionale di Trapani

Piazza Vittorio Veneto, n°2  
91100 Trapani - ITALIE  
**Contact** : Deborah Aureli,  
daureli@provincia.trapani.it

## Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street  
820112 Tulcea - ROMANIE  
**Contact** : Marian Tudor,  
mtudor@ddni.ro

## Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12  
15077 Tallinn - ESTONIE  
**Contact** : Kaarel Kose,  
kaarel.kose@mv.harju.ee

## Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B  
FIN-00240 Helsinki - FINLANDE  
**Contact** : Heli Halla-Aho,  
heli.halla-aho@uudenmaanliitto.fi

## Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13  
73100 Lecce - ITALIE  
**Contact** : Carmelo Calamia,  
ccalamia@provincia.le.it

## Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte  
094 Vlore - ALBANIE  
**Contact** : info@qarkuvlore.gov.al

## Region Sjælland

Alleen 15  
DK - 4180 Sorø - DANEMARK  
**Contact** : Mette Høstgaard Bonde,  
mhbo@regionsjaelland.dk

## Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41  
D 23701 Eutin - ALLEMAGNE  
**Contact** : Horst Wepler,  
h.wepler@kreis-oh.de

## Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C.)

Avenue Jean Nicoli  
20250 Corte - FRANCE  
**Contact** : Gianluigi Cancemi,  
GianLuigi.Cancemi@oec.fr

## Provincia di Sassari

Piazza d'Italia, 7  
07100 Sassari - ITALIE  
**Contact** : Dr. Salvatore Masia,  
s.masia@provincia.sassari.it

## Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7  
07024 La Maddalena - ITALIE  
**Contact** : Giovannella Urban,  
g.urban@lamaddalena-park.org

|   | Doverstrædet          |              | Messina strædet             | Kvarken      | Sicilien strædet         | Donau-Deltaet                 | Finske Bugt     |
|---|-----------------------|--------------|-----------------------------|--------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------|
| Emner   | Pas-de-Calais Amtsråd | Kent Amtsråd | Province of Reggio Calabria | Kvarkenrådet | Trapani Regional Provins | Donau- Delta Nationalinstitut | Harju Amtsstyre |
| Fælles ledelse (governance)   |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Kvarkenrådet  |                       |              |                             | X            |                          |                               |                 |
| EGTC i Bonifacio  |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Gulf of Finland Year 2014   |                       |              |                             |              |                          |                               | X               |
| Fehmarn Belt Days   |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Kyst- og havlandskaber (seascapes) og maritim fysisk planlægning    |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Kyst- og havlandskaber (seascapes) vurdering og maritim planlægning |                       | X            |                             |              |                          |                               |                 |
| Bæredygtig turisme  |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)                      | X                     | X            |                             |              |                          |                               |                 |
| Friendly Islands Route  |                       |              |                             |              |                          |                               | X               |
| Udvikling af turismeøkonomi i Salento-området                       |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Bæredygtig transport  |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Femern Bælt Tunnel  |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Nordisk Logistikkorridor  |                       |              |                             | X            |                          |                               |                 |
| Strategi for bæredygtig mobilitet                                   | X                     |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Maritim sikkerhed   |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| MIRG-UE   | X                     | X            |                             |              |                          |                               |                 |
| Bæredygtig økonomisk udvikling                                      |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| ODISSEA projektet   |                       |              | X                           |              |                          |                               |                 |
| Scenarie for bæredygtig socioøkonomisk udvikling                    |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Kontante handlinger til fordel for det naturlige miljø              |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| BALTIC FLYWAY projektet   |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| Grænseoverskridende handlingsplan                                   |                       |              |                             |              |                          |                               |                 |
| SeaGIS projektet  |                       |              |                             | X            |                          |                               |                 |

| Finske Bugt            | Otrantostrædet  |                   | Femern Bælt     |                   | Bonifaciostrædet                  |                   |  |
|------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------|--|
| Uusimaa<br>Regionalråd | Lecce Provinsen | Vlora Regionalråd | Region Sjælland | Kreis Ostholstein | Corsican<br>Environment<br>Office | Sassari Provinsen | National Park<br>of Maddalena<br>Archipelago |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   | X                                 |                   | X  |
| X                      |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   | X               | X                 |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
| X                      |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        | X               |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   | X               | X                 |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 | X                 |                 |                   |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   | X               | X                 |                                   |                   |  |
|                        |                 |                   |                 |                   | X                                 |                   | X  |
|                        |                 |                   |                 |                   |                                   |                   |  |

