



Heade tavade juhend

Ühise haldamise parandamine väinade elurikkuse ja looduspärandi säilitamise eesmärgil

www.nostraproject.eu





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

■ Sisukord	2
■ Eessõna	3
Teave NOSTRA kohta	4
■ Mis on INTERREG IVC?	6
■ Mis on NOSTRA?	7
■ Meetodid	8
■ NOSTRA lähteuring	9
■ Kes on 16 NOSTRA partnerit?	10
Doveri väin	13
Bonifacio väin	15
Messina väin	16
Merenkurkku	19
Soome laht	20
Otranto väin	22
Fehmarni Belt	24
Sitsiilia väin	26
Doonau delta	28
NOSTRA head tavad	31
Keskonnakaitse edendamise viisid väinade aladel...	
■ Ühine juhtimine	32
Merenkurkku nõukogu	34
Bonifacio Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus	35
Soome lahe aasta 2014	36
Fehmarni väina päevad 2014	37
■ Meremaastikud ja mereplaneerimine	38
Meremaastiku omaduste hindamine ja mereplaneerimine	39
■ Jätkusuutlik turism	40
CAST (rannikumeetmed jätkusuutliku turismi nimel)	41
Sõbralikud saarerajad	42
Turismimajanduse arendamine Salento piirkonnas	43
■ Jätkusuutlik transport	44
Fehmarni Beldi tunnel	46
Põhjamaade logistiline koridor	47
Jätkusuutliku liikuvuse strateegia	48
■ Mereohutus	50
MIRG-EU (mereõnnetuste reageerimisrühm)	51
■ Vastutustundlik majandusareng	52
ODISSEA projekt	54
Säästva sotsiaal-majandusliku arengu kavad	55
■ Otsesed meetmed looduskeskkonna heaks	56
Projekt BALTIC FLYWAY	57
Piiriülene tegevuskava elurikkuse säilitamiseks	58
Projekt SeaGIS	59
Järeldus	60
■ Kontaktisikud	61

Eessõna

NOSTRA on samm Euroopa väinade piiriülese haldamise edendamise nimel



NOSTRA (väinade võrgustiku) projektis osaleb kuusteist koostööpartnerit, kes on seotud kaheksa Euroopa väinaga ja kellel on ühine eesmärk: näidata, et väina ühine juhtimine edendab avalikku poliitikat ja tagab nende piirkondade jätkusuutliku arengu.

Pas-de-Calais' maavolikogu ja teised NOSTRA projektis osalevad partnerid on ühel meelel, et väinad on tiheda liiklusega alad, mis nii ühendavad kui ka eraldavad kahte rannikut ja merd, ning et väinades pörkuvad mitmed omavahel seotud probleemid. See projekt on oluline, kuna otsib neile probleemidele lahendusi.

Partnerid kohtusid kolme tegevusaasta jooksul, vahetasid mõtteid ja arutasid omavahel seitset Euroopa väinade põhiküsimust: juhtimine, mereplaneerimine, turism, transport, mereohutus, majandusareng ja keskkonnakaitse.

Selles juhendis tuuakse näitena 50 väinade haldamisega seotud tava kõikidelt võrgustiku partneritelt. Vaatamata kohalikust kontekstist tulenevatele erinevustele ja piirkondlikele probleemidele on need head tavad võimalus kogemuste vahetamiseks ja vastuste leidmiseks Euroopa väinadega piirnevate alade ametiasutuste igapäevastele probleemidele.

Alates 2009. aastast kuulub enamik projekti koostööpartnereid Euroopa väinade initsiatiivi, mille esimene suur algatus NOSTRA võimaldas koostööd tugevdada ja aidata kaasa Euroopa väinade eripärade tunnustamisele.

See heade tavade juhend näitab, kui keerukad ja rikkad on Euroopa väinad – need erakordsed alad, mida oskame tänasel päeval vääriliselt hinnata.

Projekti 16 koostööpartneri nimel,

Pas-de-Calais' maavolikogu esimees

Michel DAGBERT



I OSA

Teave NOSTRA kohta

Mis on INTERREG IVC?

INTERREG IVC on üks ELi 2007.–2013. aasta regionaal- ja ühtekuuluvuspoliitika programmidest, mida rahastab Euroopa Regionaalarengu Fond. Programmi tegevusala on territoriaalne koostöö ja selle raames tegeletakse **piirkondadevahelise koostöö** arendamisega kogu Euroopas. Programmi eelarve aastateks 2007–2013 oli 445 miljonit eurot.

INTERREG IVC programmi eesmärk on tõhustada piirkondlike tegevuskavu ja vahendeid kogemuste vahetamise teel partnerite vahel.

Kindlaks on määratud kaks põhivaldkonda ja allteemad.

- Innovatsioon ja teadmispõhine majandus
 - Innovatsioon, teadusuuringud ja tehnoloogiaarendus
 - Ettevõtlus ning väikese ja keskmise suurusega ettevõtted (VKEd)
 - Infoühiskond
 - Tööhõive, inimkapital ja haridus
- Keskkond ja ohtude ennetamine
 - Looduslikud ja tehnoloogilised ohud
 - Veemajandus
 - Jäätmekäitlus
 - **Elurikkus ja looduspärandi säilitamine** (NOSTRA teema)
 - Energia ja jätkusuutlik maastik

Projekte on kahte tüüpi: piirkondlikud algatusprojektid ja kapitalisatsiooniprojektid. Piirkondlike algatusprojektide (nt NOSTRA) raames teevad partnerid koostööd, et vahetada kogemusi neid huvitava valdkonna kohta, ning neil on võimalus valida kolme koostöötaseme vahel: võrgustiku loomine, poliitikavahendite arendamine või väikeprogrammide loomine. Kapitalisatsiooniprojektide puhul arendavad partnerid juba kindlaks tehtud häid tavaid, et kanda need üle ELi struktuuri-fondide põhiprogrammidesse.



Mis on NOSTRA?

Päritolu

NOSTRA on 2010. aasta novembris Pas-de-Calais' ja Kenti maavolikogu ettepanekul allkirjastatud Euroopa väinade initsiatiivi (European Straits Initiative) allprojekt. Euroopa väinade initsiatiivi eesmärk on:

- tunnustada Euroopa väinade eriomadusi Euroopa tegevuskavade raames ning loimida need Euroopa programmidesse ja struktuurifondidesse;
- töötada välja koostööprojekte, nagu NOSTRA.

Koduleht www.europeanstraits.eu



Eesmärgid

NOSTRA on piirkondadevahelise koostöö programmi INTERREG IVC projekt, mille eesmärk on koostöö ja kogemuste vahetamine erinevate Euroopa väinadega seotud partnerite vahel, et rakendada väinade tasandil tõhusaid ja jätkusuutlikke tegevuskavu.

Projekti peamine eesmärk on elurikkuse ja looduspärandi säilitamine. Selle raames soovitakse näidata, et väinade ühine (piiriülene) haldamine, mis põhineb lõimitud ja kaasaval lähenemisviisil, võib edendada elurikkuse ja looduspärandi säilitamisega seotud avalikku poliitikat ning võimaldada piirkonna jätkusuutlikku majandusarengut.

Projekti tegevusalad jaotati kolme põhiteema alla:

- punktidevahelise meretranspordi ja logistikavahendite keskkonnamõju;
- kohalik partnerlus jätkusuutliku ja keskkonnasäästliku majandus- ja turismiarenduse nimel;
- mere- ja maaplaneerimine, et tagada nii keskkonnakaitse, elanike elukvaliteet kui ka majandusareng.

Põhiteave

16 partnerit kümnest riigist

Kaheksa väina ja üks teadusasutus Doonau deltas

2,36 miljoni euro suurune eelarve, millest 1,79 miljonit eurot on Euroopa Regionaalarengu Fondi toetus

Kaks õppekülastust, neli õpikoda ja kolm seminari aastatel 2012–2014

Koduleht www.nostraproject.eu

Meetodid

Ülevaade

Dans un souci d'efficacité, les trois années du projet NOSTRA Eesmärkide saavutamiseks jaotati kolm aastat kestev NOSTRA projekt kolmeks perioodiks. Esimese perioodi eesmärk oli hinnata väinadega seotud probleeme, võttes eelkõige arvesse haldusküsimusi. Teine periood oli pühendatud iga väina tavade esitlemisele. Projekti viimane aasta oli pühendatud heade tavade analüüsimisele ja valimisele, käesoleva juhendi ettevalmistamisele ja heade tavade rakenduskavade väljatöötamisele.

Kolme aasta jooksul järgnes igale partnerluse raames korraldatud tegevusele piirkondlik kohtumine iga partneri territooriumil, et võimaldada saadud teadmisi kohalikele huvirühmadele edasi anda ning koguda nn ülevaalt alla ja alt üles suunatud protsesside abil tagasisidet edasiste ootuste kohta.

2014. aasta oktoobris toimub projekti lõppkonverents. Konverentsil osalevad partnerite valitud esindajad ning see aitab kaasa heade tavade ja poliitiliste soovitude juhendi edendamisele piirkondlikul, riiklikul ja Euroopa tasemel.



2012: vaata ja õpi

Esimesel perioodil, mis algas pärast 2012. aasta aprillis Doveri väinas toimunud avakonverentsi, külastati kahte väina, mis kasutasid juba ühise juhtimise vahendeid.

- 1. külastus, Merenkurkku, juuni 2012: Merenkurkku nõukogu
- 2. külastus, Bonifacio, oktoober 2012: Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus

Külastuste ajal kohtusid partnerid kohalike huvirühmadega, kes olid seotud väina erinevate aspektidega (keskkond, transport jne), et näha, kuidas neid aspekte hallatakse. Kohtumised võimaldasid partneritel tõstatada küsimusi asjaomaste haldusvahendite ja nende tõhususe kohta projekti eesmärke arvestades.

Paralleelselt käivitati lähteuuring, et hinnata erinevate NOSTRA projektis osalevate väinade esialgset olukorda ja teada saada, millised haldusvahendid on olemas.

2013: analüüsi ja uuri

Projekti teisel aastal korraldati NOSTRA projekti nelja allteema kohta neli õpikoda, et tuvastada ja analüüsida väinade jätkusuutliku arenguga seotud häid tavasid.

- 1. õpikoda, Kent, jaanuar 2013: meremaastikud ja mereruumi planeerimine
- 2. õpikoda, Lecce, aprill 2013: turism ja kultuuripärand
- 3. õpikoda, Fehmarni Belt, juuni 2013: mereohutus ja nn roheline liiklus
- 4. õpikoda, Uusimaa, oktoober 2013: ranniku- ja sisemaa-alade majandus

2014: mõtle ja tegutse

Projekti viimasel aastal korraldati kolm valdkondadevahelist seminari, et rõhutada varem arutatud probleemide omavahe- lisi seoseid ja aidata valida parimad haldusvahendid väinade säilimise tagamiseks.

- 1. seminar, Reggio Calabria, veebruar 2014: seos ranniku ja sisemaa vahel
- 2. seminar, Bonifacio, juuni 2014: Euroopa projektide kasutamine Bonifacio väina piirkonnas paremate teadmiste ja elurikkuse haldamise nimel ning töö heade tavadega rakenduskavade koostamise eesmärgil
- 3. seminar, Doonau delta, september 2014: poliitiliste soovitude ja rakenduskavade viimistlemine

Käesolev heade tavade juhend on pika töö tulemus ja selles esitatakse parimad tavad, mida kasutatakse Euroopa väinades nende erakordsete piirkondade paljude probleemidega tegelemiseks.

NOSTRA lähteuuring

2012. aastal käivitati lähteuuring, et hinnata erinevate NOSTRA projektis osalevate väinade esialgset olukorda ja teada saada, millised haldusvahendid on olemas.

Uuringu tulemusel esitas konsultantide meeskond BIO Intelligent Service üldaruande partnerluse tasandil ja aruande iga väina tasandil. Igas aruandes rõhutatakse väinaga seotud põhiprobleeme ja antakse neist ülevaade. Seejärel esitatakse põhilised lahendused, mida looduskeskkonna probleemide puhul kasutati (keskendudes eelkõige ELi poliitikale ja juhtimistavadele). Lõpuks antakse soovitusi tulevaseks tegevuseks.

Põhilised tulemused partnerluse tasandil

Uuringus tehakse kindlaks mitu tegurit, mis mõjutavad väinade ökosüsteemi ja looduskeskkonda. Eelkõige on need turism, transport, mereohutus ja infrastruktuur. Uuring rõhutab ka väinade elurikkuse ja looduskeskkonna tähtsust, mida riiklikul või rahvusvahelisel tasandil tunnustatakse kaitseala loomisega, kui esineb haruldasi või ohustatud liike või linnude, mereimetajate ja kalade rändeid. Uuringus tuuakse välja tegurid, mis mõjutavad elurikkust ja looduskeskkonda kõige rohkem, ning nende tagajärjed, eristades seejuures kahte tüüpi tegureid:

- **inimtegevusest tulenev surve**, näiteks (maismaategevuse, tiheda mereliikluse või suure õnnetuste arvu põhjustatud) saaste, (heitvee või põllumajanduses kasutatavate väetiste põhjustatud) eutrofeerumine ning (kogemata või tahtlikult sisse toodud ja kohalikke liike ohustavad) võõrliigid;
- **looduslikud tegurid**, näiteks kliimamuutus (üks põhilisi ohтусid, mis mõjutab rannikualade majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnavalasid omadusi).

Lähteuuringus tuuakse välja ka meetmed, mida on siiani kasutatud nende keskkonnaga seotud põhiprobleemidega tegelemiseks: eelkõige ELi tegevuskavad, näiteks vee raamdirektiiv, merestrategie raamdirektiiv, linnudirektiiv, elupaikade direktiiv, keskkonnamõju hindamise direktiiv, strateegilise keskkonnamõju hindamise direktiiv ja keskkonnavastutuse direktiiv.

Soovitused tulevaseks tegevuseks partnerluse tasandil

Lähteuuringu tulemusena sõnastati partnerluse või võrgustiku tasandil mitu soovitusi.

Juhtimine

- Luua üks ametlik asutus, mis esindaks võrgustikku muu hulgas Euroopa ja rahvusvahelisel tasandil ning koguks ja annaks edasi kõikide väinade seisukohti.
- Luua sellele asutusele struktuur, et tagada juhatuse vahetumine, mille raames valitakse eesistuja, kelle nimetab igaks aastaks (või ajavahemikuks) ametisse üks väin, ja prioriteetsed teemad igaks ajavahemikuks.
- Luua valitavate piirkondlike saadikutega Euroopa väinade komitee, et arutada probleeme, korraldata regulaarselt koosolekuid, luua algatusi ja taotleda ühistegevuste rahastamist (projektide või juhtimise parandamiseks).
- Luua (lühikese, keskmise ja pika kestusega) strateegiaid ja nendega seotud tegevuskavasid.
- Määrata kindlaks erinevate väinade prioriteedid, tutvustada neid prioriteete ametlikus dokumendis Euroopa Komisjonile.
- Osaleda huvirühmade konsultatsioonidel ja üritustel ELi tasandil.

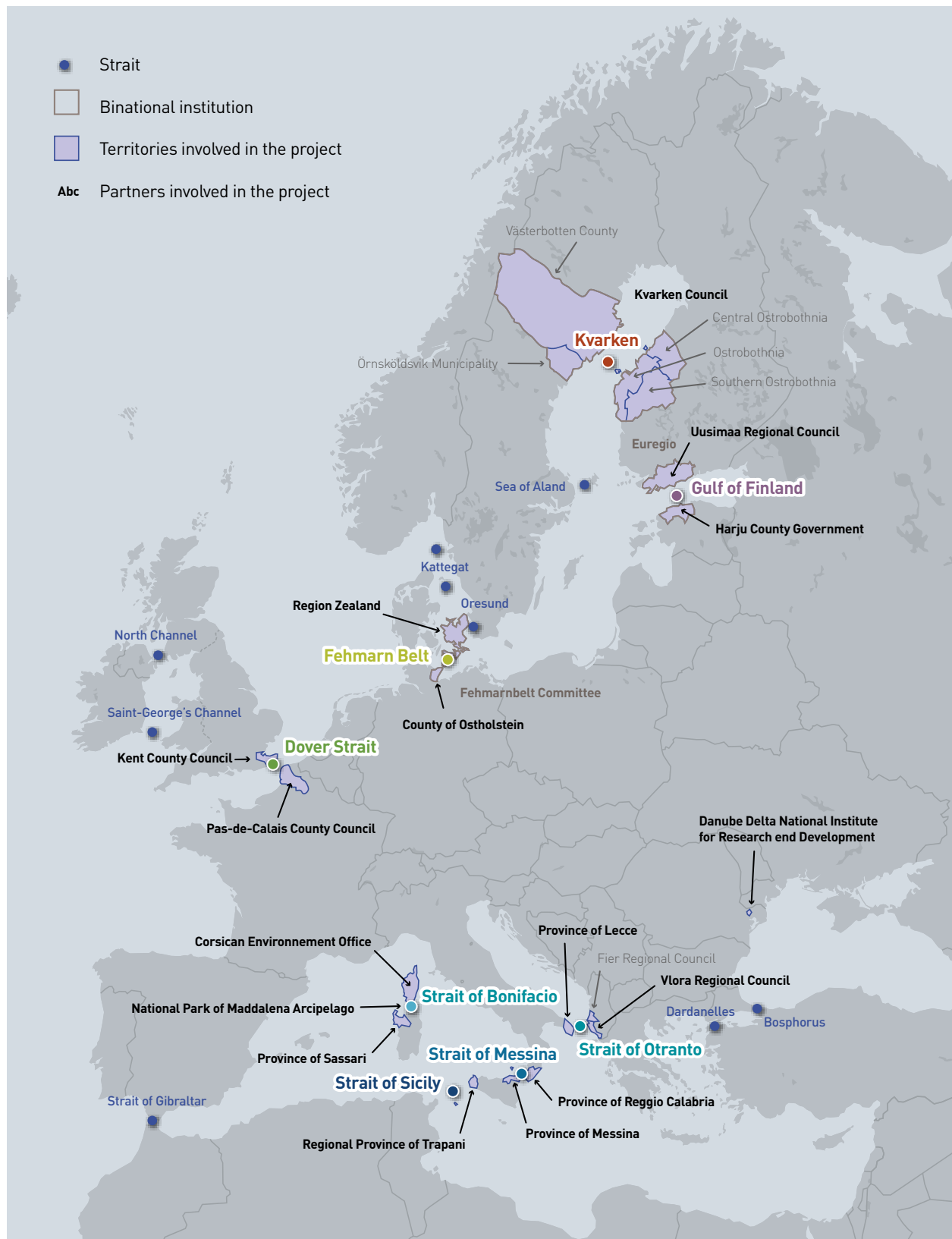
Võimekuse suurendamine ja teadmiste jagamine

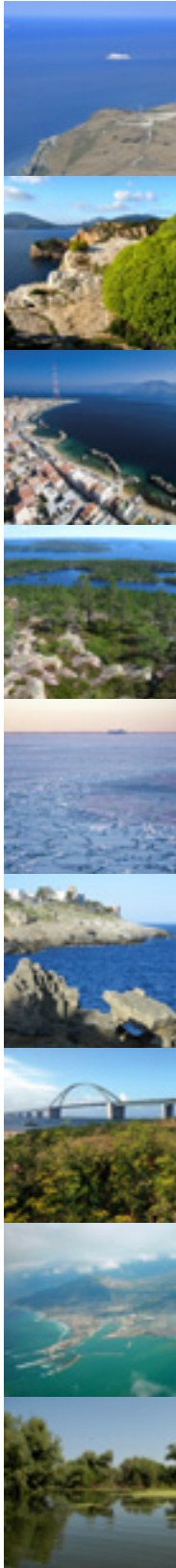
- Koguda sotsiaal-majanduslikku ja teadusuuringutel põhinevat keskkonnateavet ja andmeid mitmel tasandil: kohalikul, piirkondlikul ja piiriülel.
- Luua ühised andmebaasid või ühine andmebaas.
- Teha andmed kättesaadavaks võrgustiku partneritele, anda teavet andmete kogumise meetoditest ja vahenditest.
- Rakendada vahendeid, ametlikke protsesse ja struktureeritud algatusi, et jätkata kogemuste ja teadmiste jagamist Euroopa väinade vahel.
- Rajada suhteid ning jagada kogemusi ja teadmisi väinadega väljastpoolt Euroopat, et luua algatusi ja tuvastada ühiseid probleeme.
- Luua väinadega seotud ja piiriülestele probleemidele keskendunud ekspertide võrgustik, mis aitaks arendada ühiste probleemidega seotud kogemust.
- Arendada uusi uurimisprojekte (andmepiirangute tõttu), mis oleksid seotud elurikkuse süsteemide ja elurikkust mõjutavate tegurite tagajärgedega.

Ühiselt arendatavad tegevusvaldkonnad

- Mereohutus üha tiheneva liikluse kontekstis.
- Uute teenuste ja tegevuste arendamine, et tagada meretranspordi lisaväärtus.
- Loomisvõimalus.
- Maismaategevuse ning ranniku- ja merepiirkondade arendamise tagajärjed ja kasu.

Kes on 16 NOSTRA partnerit?





Kaheksa väina

- **Doveri väin** (Prantsusmaa/Suurbritannia)
- **Bonifacio väin** (Prantsusmaa/Itaalia)
- **Messina väin** (Itaalia/Itaalia)
- **Merenkurkku** (Soome/Rootsi)
- **Soome laht** (Soome/Eesti)
- **Otranto väin** (Itaalia/Albaania)
- **Fehmarni Belt** (Saksamaa/Taani)
- **Sitsiilia väin** (Itaalia/Tuneesia)

Üks delta

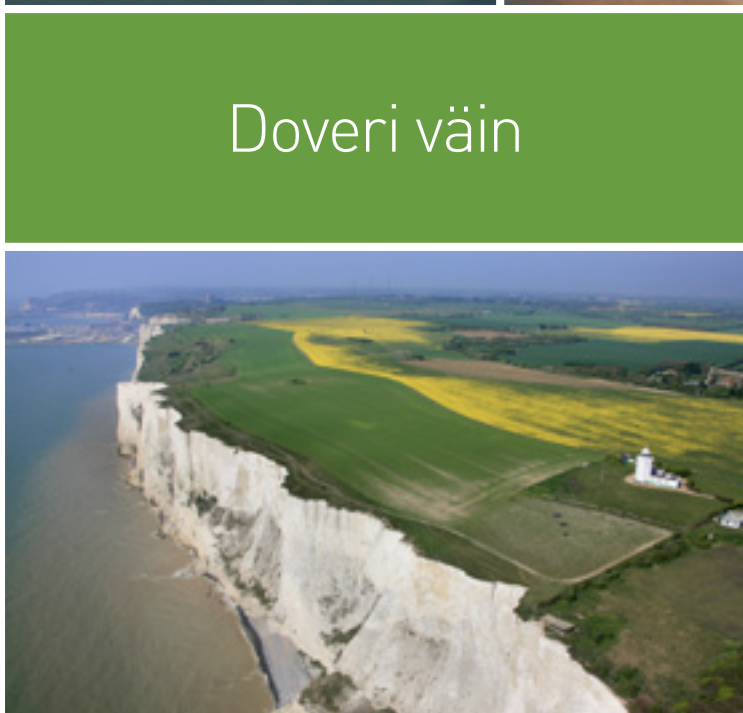
- **Doonau delta** (Rumeenia)

Ehkki Doonau delta ei ole väin, kuulub see NOSTRA projekti, kuna vajati Ida-Euroopa partnerit ning Doonau delta riiklik teadus- ja arendustöö instituut (Danube Delta National Institute for Research and Development) oli osa INTERREG IVC projektist DELTANET. Seega leiti võimalus luua seos kahe sarnase projekti vahel (geograafilise erisusega piirkondade võrgustikud, elurikkuse säilitamise ja looduspärandiga seotud probleemid) ja anda NOSTRAle lisaväärtust.

Doveri väin



Doveri väin



Väina tunnusjooned

Doveri väin on ala, kus La Manche'i väina vesikond muutub Põhjamereks ja mis märgib Suurbritannia (Dover) piiri Euroopa mandriga (Calais, Prantsusmaa). Väin on ainult 32 km (20 miili) lai ja madal (mõnikord ainult 20 meetrit).

NOSTRA projekti ja lähteuringu raames on seda väina defineeritud kui ala, mis ulatub ühelt poolt East Sussexi ja Kenti (Dungeness) vahelisest piirist Berckini ning põhjas North Forelandist (Margate'i lähedal) Prantsuse-Belgia piirini.

See väin on üks kõige elavama liiklusega mereteid maailmas. Eriti olulised on väina mõlemal kaldal asuvad sadamad. Vaatamata La Manche'i aluse tunneli avamisele 1994. aastal on Dover ja Calais Euroopa aktiivseimad reisiravlaevasadamad. See kinnitab sadamate tähtsust ja kanaliliikluse pidevat kasvu. Doveri sadam on sama oluline ka kaubaveo, eelkõige Euroopa aktiivseima ro-ro kaubaveo poolest. Väina läbib 90% Ühendkuningriigi kaubaveost. Õhusaaste, üha tihedamaks muutuva liikluse ja vääveloksiidi reguleerivate õigusaktide tõttu on transport väina põhiprobleem, ent sadamad ja tunnel on majandusarenguks üliolulised. Boulogne-sur-meri sadam on Prantsusmaa tähtsaim merekalapüügisadam ja Calais riigi tähtsuselt neljas kaubaveosadam. Väin on eriti oluline ka elurikkuse, kalanduse, maastikulise väärtuse, kultuuri ja turismi poolest. Merepõhjas on palju laevavrakke, sealhulgas pronksiajast pärinevaid paate ja laevandusobjekte.

Kriidikaljude ja kriidikõrgustikega maastikukaitsealad, näiteks 2 Caps ja Kent Downs AONB, on väina identiteedi ja kultuuripärandi põhiosa ning neil on olnud tähtis koht mõlema riigi ajaloosündmustes.

Need maastikud, kus avaneb vaade ka Doveri väinale, on olulised ühtaegu turismi ja elukvaliteedi seisukohast. Nii Kenti kui ka Pas-de-Calais' maavolikogu on seadnud eesmärgiks saada nendele aladele ja väinale üldine rahvusvaheline tunnustus. Mõlema riigi ametiasutused soovivad arendada Doveri väina kui ühise merepiirkonna identiteeti ja keskenduda sellega seotud turismialgatustele, näiteks ruumi laiendamisele.

Osalevad partnerid

■ **Juhtpartner: Pas-de-Calais' maavolikogu** – Prantsusmaa Pas-de-Calais' maavolikogu on Doveri väina haldav kohalik omavalitsus Prantsusmaal. Selle tegevusalad on sotsiaalne kaasatus, kohalik transport, ruumiplaneerimine ja keskkond. Maavolikogu toetab väina elurikkuse säilitamist, eelkõige olulise väärtusega koha (Great Site) projekti abil, mille raames anti piirkonnale Grand Site des Deux-Caps nimetus Grand Site de France.

Koduleht www.pasdecalais.fr

■ **Kenti maavolikogu** – Ühendkuningriik Kenti maavolikogu on Kenti põhiline rannikuküsimustega tegelev ametiasutus, ent Kenti rannikul on veel kaheksa piirkondlikku haldusüksust, millest kolme rannajoon kulgeb mööda Doveri väina. Kenti maavolikogu teeb kõnealuste haldusüksustega koostööd rannikuküsimustes ja mitme teise organisatsiooniga, eelkõige merelist tegevust haldava organisatsiooniga (Marine Management Organisation), riiklikes mereküsimustes.

Koduleht www.kent.gov.uk

NOSTRA lähteuringu peamised soovitus

Juhtimine: luua väina esindamiseks üks kindel üksus, selgitada elurikkusega seotud küsimuste haldamist, arendada huvirühmade võrgustikku, kus oleksid esindatud avalikud asutused, erasektor ja põhivaldkondade teadlased.

Teadmised: arendada, ajakohastada ja jagada ühiseid ja piiriüleseid teadmisi elurikkuse, looduskeskkonna ning inim- ja loodustegurite mõju kohta elurikkusele ja looduskeskkonnale.

Tegevused: jagada kogemusi ja häid tavasid piiriüleste partnerite vahel; rakendada piiriüleste meetmeid tegelemaks liiklusest tuleneva ühise õhusaasteprobleemiga; tegeleda elurikkuse probleemide lõimimisega põllumajandusvaldkonda Kentis; luua piiriüleste töövoimaluste arendamise abil uusi töökohti, et lahendada majandusliku mahajäämuse probleem; kasutada ühist strateegiat, et hinnata ja vähendada transpordinfrastruktuuri mõju väinale.



Bonifacio väin



Väina tunnusjooned

Bonifacio väin asub Korsika ja Sardiinia vahel. See ühendab Sardiinia ja Tüüreeni merd. Seal kehtib takistusteta transiidi õigus, kuigi Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee (Marine Environment Protection Committee) on väina ja ümbritsevad alad märkinud eriti tundlikuks merepiirkonnaks. Väinas toimub tihe kaubaveoaluste ja jahiliiklus ning see on tuntud ohtlike tuulte, hoovuste, madalike ja karide poolest. Väina mõlemal kaldal asub maa- ja merealasid hõlmav rahvuspark ja merekaitseala ning seda haldavad ühiselt Korsika keskkonnaamet (OEC) ja Maddalena saarestiku rahvuspark (PNALM), mis löid Bouches de Bonifacio rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmituse (GECT-PMIBB).

Osalevad partnerid

■ Korsika keskkonnaamet (OEC) – Prantsusmaa

Korsika keskkonnaamet on tööstuslik ja kaubanduslik riigiasutus, mis tegeleb piirkonna looduspärandi strateegilise planeerimise, kaitse ja edendamisega. OEC on ka Korsika piirkondlikule ametiasutusele alluv keskkonnaamet.

Koduleht www.oec.fr

■ Sassari provints – Itaalia

Sassari provints korraldab Loode-Sardiinia avalike ja eravirühmade ühismeedet piirkonna jätkusuutliku arengu heaks.

Koduleht www.provincia.sassari.it

■ Maddalena saarestiku rahvuspark – Itaalia

Maddalena saarestiku rahvuspark (PNALM) on maa- ja merealasid hõlmav park, mis asub Bonifacio väina Sardiinia osas. PNALM vastutab piirkonna looduspärandi edendamise ja kaitse eest.

Koduleht www.lamaddalenapark.it

NOSTRA lähteuringu peamised soovitused

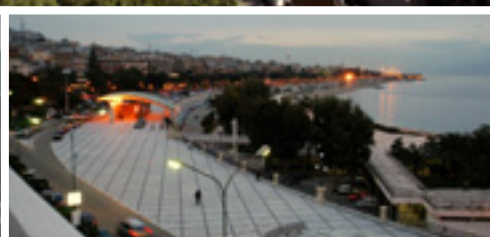
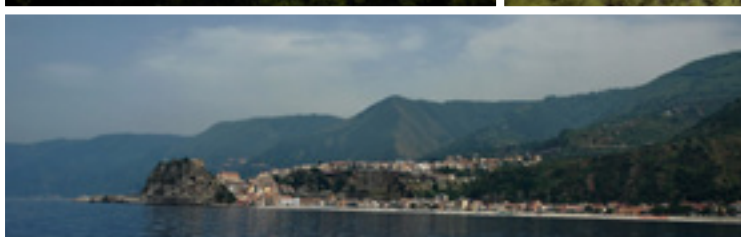
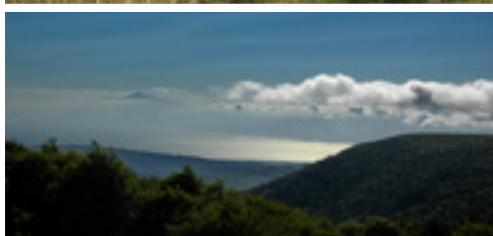
Juhtimine: luua riigiasutusi, erasektorit ja põhivaldkondade teadlasi esindavate huvirühmade võrgustik.

Teadmised: tegeleda elurikkust ja looduskeskkonda mõjutavate tegurite ja nende tagajärgedega; hinnata ohtlike ainete väina looduskeskkonda levimise tagajärgi (või viia meetmete võtmiseni rahvusvahelisel tasandil); arendada teadmisi ja analüüsida majanduslikku ja sotsiaalset rännet väina kahel kaldal ning luua vahendeid rände jälgimiseks.

Tegevused: edendada tööhõivet ja koolitusi; tuvastada elurikkuse ja looduskeskkonna ühise piirilese haldamisega seotud töövõimalusi (näiteks meretranspordi, turismi, kohaliku planeerimise, kohaliku rannalähedase püügi ja põllumajanduse valdkonnas); rõhutada ja väärtustada väina kultuurilist identiteeti ning arendada identiteediga seotud uusi äriühingusi; luua ühiseid strateegiaid ja meetmeid jätkusuutliku transpordi arengu toetamiseks (eelkõige kaupade maanteetranspordiks sadamast välja); arendada ühismeetmeid jahiliikluse järjepidevaks haldamiseks.



Messina väin



Väina tunnusjooned

Vahemere keskel asuv Messina väin ühendab Sitsiiliat Euroopaga ning on sillaks Põhja-Aafrika ja Lähis-Ida riikideni. Ajalooliselt on väin ida ja lääne ning põhja ja lõuna vaheline ühendustee Vahemeres. Väin on ainukordne oma erilise maastiku, müütilise koha kuulsuse, hindamatu teaduslaboratooriumi funktsiooni ning looduslike ja ajalooliste (mereliste, seismiliste, bioloogiliste) omaduste poolest. Väinas on ainukordsed hüdrogeoloogilised tingimused ja sama haruldased on selle taimestik ja loomastik. Rahvusvahelisel tasandil on väina strateegiline asukoht põhitegur muutmaks piirkond kohalike ja ülemaailmsete suhete logistikakeskuseks. Ühesuguste geograafiliste ja kliimatingimustega Messina ja Reggio Calabria provintsi alad köidavad turiste ja seetõttu on need Lõuna-Itaalia strateegilised turismipiirkonnad.

Osalevad partnerid

■ Messina provints – Itaalia

Messina provints osaleb piirkonna strateegilises planeerimises ja programme loomises, muu hulgas keskkonnakaitse ja riskiennetuse valdkonnas. Kahjuks pidi Messina provints NOSTRA projektist enne selle lõppu lahkuma.

Koduleht www.provincia.messina.it

■ Reggio Calabria provints – Itaalia

Reggio Calabria provints arendab keskkonnakaitse ja riskienetusega seotud planeerimistegevust.

Koduleht www.provincia.rc.it

NOSTRA lähteuringu peamised soovitus

Juhtimine:

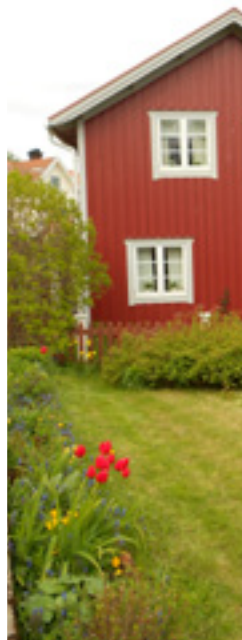
- luua väina juhtimiseks üks üksus (maismaa- ja meretegevuse juhtimine ei ole piisaval määral lõimitud);
- EL saab NOSTRA projekti kaudu aidata, alustades kooskõlastamist kohalikul tasandil; algatuste abil võib muu hulgas õpetada kohalikke noori mõistma vajadust väärtustada ja arendada piirkonna kultuuri- ja looduspärandit ning aidata noortel teha koostööd kohalike ametiasutustega, pakkudes seejuures uut ja erinevat vaatenurka.



PROVINCIA REGIONALE
DI MESSINA



Merenkurkku



Merenkurkku



Väina tunnusjooned

Merenkurkku on Põhjalahe kitsaim osa Soome ja Rootsi vahel. Kaugus rannikust rannikuni on umbes 80 km ja äärepoolseimate saarte vahel vaid umbes 25 km. Merenkurkku eraldab põhjas asuvat Perämerd lõunas asuvast Selkämerest ja moodustab Põhjalahes madala veealuse künnise. Merenkurkku piirkond koosneb Pohjanmaa, Lõuna-Pohjanmaa ja Kesk-Pohjanmaa maakonnast Soomes ning Västerbotteni läänist ja Örnköldsviki vallast Rootsis. Soome poolel asub suur saarestik arvukate saartega, millest paljudel on alalised elanikud. Rannik ja kaldad on madalad ning kuna maapind kerkib igal aastal umbes 0,8 mm, muutub saarestiku maastik kiiresti. Pohjanmaa mandriala on madal, seal on palju väikeseid jõgesid ja viljakas pinnas. Rootsi poolel on saarestik väiksem ja kaldad järsemad. Saarestik erineb Soome poolest eelkõige Västerbotteni lõunaosas ja Örnköldsviki kõrge ranniku alal. Merenkurkku saarestik koos kõrge ranniku alaga Rootsis kuulub piiriülese kohana UNESCO looduspärandi nimistusse. UNESCO maailmapärandi nimistusse kanti piirkond tänu ainukordsetele geoloogilistele formatsioonidele ja sellele, et piirkond on parim koht maailmas maakerke jälgimiseks.

Osalevad partnerid

■ Merenkurkku nõukogu – Soome/Rootsi

Merenkurkku nõukogu on kahe riigi piiriülene koostööühendus, mis koosneb piirkondlikest ametiasutustest. Merenkurkku nõukogu asutati 1972. aastal ning sellest alates on ellu viidud üle 100 piiriülese projekti turismi, transpordi, kultuuri ja keskkonnakaitse valdkonnas.

Koduleht www.kvarken.org

NOSTRA lähteuringu peamised soovitused

Juhtimine: erinevad juhtimisstruktuurid (tsentraliseerimine vs. detsentraliseerimine) mõlemal pool väina võivad aidata mõlema riigi piirkondlikel ametiasutustel üksteiselt õppida; toetama peaks erasektori osalemist.

Teadmised: suurendada võimekust (tasakaalustada teadmiste vahetamist Rootsi ja Soome vahel, rohkem tehnilisi eksperte Soome piirkondlikes ametiasutustes jne); korraldada vesikonnauuringuid; arendada teadmiste vahetamist (kohalike ülikoolide) teadlaste ja piirkondlike riigiametnike vahel.

Tegevused: tugev valitsustevaheline koostöö Soome poolel mereranniku haldamisega seotud probleemide lahendamiseks; detsentraliseeritum otsuselangetamine Rootsi poolel, et võimaldada keskkonnaprobleemide korral kiiremini reageerida; luua tegevuskavu ja juhendeid, et aidata ärisektoril paremini mõista, kuidas ettevõtted sõltuvad mere elurikkusest ja ökosüsteemist; tuvastada uusi elurikkuse ja ökosüsteemidega seotud töövõimalusi; luua ühine mere elurikkuse andmebaas.



Soome laht



Soome laht



Väina tunnusjooned

Soome laht on Läänemere kõige idapoolsem osa, mis ulatub Soome (põhjast) ja Eesti (lõunast) vahelt Peterburini Venemaal. Suured linnad lahe ümber on Helsingi, Tallinn ja Peterburi. Tallinna (sealhulgas Muuga ja Paldiski) ja Helsingi sadamad on ühed tihedaima liiklusega sadamad Läänemeres. Soome lahe idaosa kuulub Venemaale ja Peterburi lähedal asuvad mõned Venemaa kõige olulisemad sadamad. Soome laht on Harju (Eesti) ja Uusimaa (Soome) maakonna jaoks majanduslikult, keskkonnavalaselt ja sotsiaalselt oluline meretee ja -ala. Aastas ületab Helsingi ja Tallinna vahelise meretee parvlaevaga rohkem kui 7,5 miljonit inimest. Laht on tavaliselt novembri lõpust aprilli lõpuni jääs ja seal on rikkalikult vee- ja maismaaliike.

Osalevad partnerid

■ Harju maavalitsus – Eesti

Harju Maavalitsus on Eesti maakondlik ametiasutus, mis vastutab regionaalse planeerimise ning jätkusuutliku ja tasakaalustatud arengu ja arengukoostöö eest piirkondlikul tasandil.

Koduleht harju.maavalitsus.ee

■ Uusimaa maakonnavalitsus – Soome

Uusimaa maakonnavalitsus vastutab piirkondlike arenguplaanide ja strateegiliste tegevuste rakendamise eest kohaliku elanikkonna ja erahuvirühmade seas.

Koduleht www.uudenmaanliitto.fi



NOSTRA lähteuringu peamised soovitus

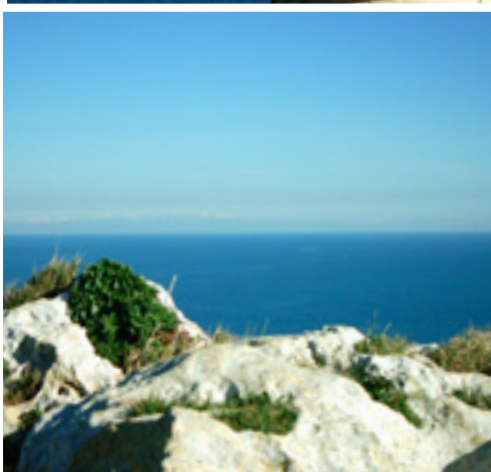
Juhtimine: luua Euroopa Regionaalarengu Fondi või Euroopa Sotsiaalfondi toetusel piirkondlike koostööprojektide haldamiseks ja rakendamiseks Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus (ETKR); luua töörühmad, et tuua Soome poolel kokku teatavate valdkondade eksperdid; korraldada mereruumi planeerimisega seotud ühisprojekte.

Teadmised: parandada teadustööle tuginedes Eesti merekaitsealade andmebaasi; edendada teadmiste vahetamist lahe kallaste vahel, arendades, ajakohastades ja jagades selleks ühiseid ja piiriüleseid teadmisi mere elurikkuse ja keskkonna kohta (internetiportaal); edendada teadmiste jagamist teiste Läänemerd ümbritsevate riikidega.

Tegevused: merehaldus (ühise logistilise koridori loomine), et parandada logistikaalade ja sadamate infrastruktuuri; looduskaitse (eelkõige rändlinnud); transpordi infrastruktuur (on soovitatav korraldada teostatavusuuring Helsingi ja Tallinna vahelise püsiühenduse loomiseks).



Otranto väin



Fehmarni Belt



Fehmarni Belt



Väina tunnusjooned

Fehmarni Belt on väin, mis ühendab Läänemere lääneosas Fehmarni (Saksamaa) ja Lollandi (Taani) saarte vahel Kieli lahte Mecklenburgi lahega. Nende kahe saare sadamate (Puttgarden ja Rødby) vahel on parvlaevaühendus. Väin hõlmab 18 km (10 meremiili) laiust ala ja see on 20–30 meetrit sügav. Väinas on nõrgad hoovused, mis sõltuvad enamasti tuulest. Fehmarni Belt on oluline tee reisijate ja kaupade transportimiseks Skandinaavia ja Põhja-Euroopa vahel. See on üks tähtsamaid laevateid Läänemerest läbi Suur-Beldi Atlandi ookeani ning seda peavad läbima ka suured ja sügavat vett nõudvad konteinerilaevad ja naftatankerid. Taani ja Saksamaa ametiasutustel on kavas ehitada väina alla tunnel kauba- ja eraliikluseks. Fehmarni Belti haldab kahe riigi ühine Fehmarni Beldi komitee.

Osalevad partnerid

■ Sjællands piirkond – Taani

Sjællands piirkond on Taani kohalik omavalitsus, mis vastutab kohaliku transpordi- ja infrastruktuuriplaneerimise eest.

Koduleht www.regionsjaelland.dk

■ Ostholsteini kreis – Saksamaa

Ostholsteini kreis on Saksamaa omavalitsus, mis vastutab Fehmarni Beldi ja külgnevate alade haldamisega seotud avalike piiriüleste dialoogide eest.

Koduleht www.kreis-oh.de

NOSTRA lähteuringu peamised soovitusd

Juhtimine: luua ETKR; vähendada koostööstruktuuride arvu (liiga palju piiriüleseid koostööststruktuure).

Teadmised: suurendada koostööd teadmiste jagamise vallas (eelkõige elurikkuse teemal); uurida süsteemselt piirkonna elurikkust ja ökosüsteeme mõjutavaid tegureid.

Tegevused: loimida pikaajalise jätkusuutlikkuse eesmärk (elurikkuse vahendite jätkusuutlik kasutamine) väina mõlema kalda piirkondlikesse arengukavadesse; tugevdada elurikkuse ja looduskaitse meetmeid mõlemas piirkonnas (tagajärjeks võib olla roheliste töökohtade tekkimine ja kohalike elatusallikate suurenemine).



KREIS
OSTHOLSTEIN

Sitsiilia väin



Sitsiilia väin



Väina tunnusjooned

Sitsiilia väin asub Sitsiilia ja Tuneesia vahel. Väina keskel asub Pantelleria saar. Väina kitsaimas kohas Mazara del Vallo lähedal asuva Capo Feto ja El Haouaria lähedal asuva Cape Boni vahel on väina laius ligikaudu 145 km. Suurim sügavus on 316 m. Väina sügavad hoovused liiguvad idast läände, veepinnalähedased hoovused aga vastassuunas. See ebatavaline veevool pakub huvi okeanograafidele. Väin on üks maailma tähtsamaid veealuse kultuuripärandi asukohti. See on ka üks Vahemere peamisi mereteid ja üks kõige tihedamini kasutatavaid kalapüügipiirkondi. See on Euroopa ühendus Magribi piirkonna ja Põhja-Aafrikaga.

Osalevad partnerid

■ Trapani provints – Itaalia

Trapani provints on Sitsiilia väina Sitsiiliapoolne piir. Korraldatakse piiriülese koostöö programme (teadusuuringud, keskkond ja kultuur).

Koduleht www.provincia.trapani.it



NOSTRA lähteuringu peamised soovitused

Juhtimine: puuduvad planeerimis- ja koostööstusmeetmed era- ja avaliku rahastamise haldamiseks. Selles kontekstis aitaks takistusi kõrvaldada see, kui EL haldaks väinasid integreeritult. Piirkonna põhiprobleem on aga väina asukoht (Itaalia ja Aafrika vahel) ja keeruline suhe Tuneesia ametivõimudega, kes on riiklike merealade suhtes väga ranged ja seda eelkõige kalandusega seoses, sest ELil ja Tuneesial on erinevad seadused kalanduse kohta rahvusvahelistes merealades. Olukorra lahendamiseks ja integreeritud haldamise saavutamiseks oleks vaja sõlmida rahvusvahelisi kokkuleppeid, mis praegu puuduvad. Kohalikul tasandil on puudu kalandustoodete keskkonnaohutuse sertifitseerimisega tegelevad asutused ja integreeritud võrgustik turismi edendamiseks.



Doonau delta



Doonau delta



Ala tunnusjooned

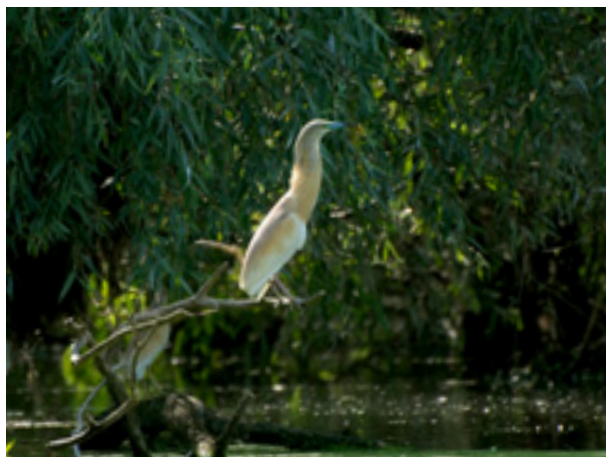
Doonau delta (Delta Dunarii) on kõige paremini säilinud delta mandril. See asub Kagu-Euroopas Doonau jõe suudmes. Jõe vesikonna suurus on 817 700 km² (8% mandrist). Suurem osa Doonau deltast asub Rumeenias (Tulcea maakonnas), ent selle põhjapoolne osa Chilia haru vasakul kaldal asub Ukrainas (Odessa oblastis). Doonau hargneb deltas kolmeks põhiharuks: Chiliaks, Sulinaks ja Sfântul Gheorgheks. Iga kanali suudmes moodustub järk-järgult uut pinnast ja delta laieneb pidevalt. See madal alluviaaltasandik, mida katab suuremas osas märgala ja vesi, on koduks 23 looduslikule ökosüsteemile ja 7 inimtegevuslikule ökosüsteemile.

Osalevad partnerid

■ **Doonau delta riiklik teadus- ja arendustegevuse instituut**
– Rumeenia

Doonau Delta riiklikul teadus- ja arendustegevuse instituudil on kõige rohkem kogemusi tundlike geograafiliste alade looduspärandi uurimise, kaitse, säilitamise ja haldamise vallas.

Koduleht www.ddni.ro





II OSA

NOSTRA head tavad

Ühine juhtimine

Miks edendada piiriülest juhtimist?

Väinadel on palju ainukordseid omadusi ja nad on tihti piiriüleseid piirkonnad. Väinadega seotud probleemide – eelkõige keskkonnaküsimuste, näiteks elurikkuse säilitamine või looduspärandi kaitse, millega tuleb tegeleda laiemas ulatuses – puhul on väga oluline halduse teema.

Nagu rõhutati ka NOSTRA lähteuringus, ilmneb ametliku juhtimisstruktuuri või väinaga seotud ühisstrateegia puudumine siis, kui kohalikud ametiasutused mõlemalt kaldalt koostööd teevad. Juhtimisküsimusi võib käsitleda mitmel viisil ja tasandil.

- Kes? Koostöö piiriüleste kohalike ametiasutuste vahel; eraettevõtete või teadus- ja kõrgharidusasutuste osalemine.
- Mis? Ametlik juhtimisstruktuur, mitteametlik regulaarne koostöö ühisalgatuste kaudu.
- Kuidas? Ühine arengukava, ühised planeerimisdokumendid.

Kuidas lahendada väinade ühise juhtimise küsimus?

NOSTRA projekti õpikodade ajal on esitletud mitut juhtimisprobleemidega seotud head tava. Need pakuvad lahendusi kohalikele probleemidele, ent võivad olla ka inspiratsiooniallikaks väinadele, kus ei ole veel ametlikku piiriülese juhtimise struktuuri.

Merenkurkku nõukogu moodustasid 1972. aastal Soome ja Rootsi kohalikud ametiasutused Merenkurkku mõlemalt kaldalt. See on piiriülene piirkondlik asutus, mille juhatus ja töötajad on pärit mõlemast riigist.

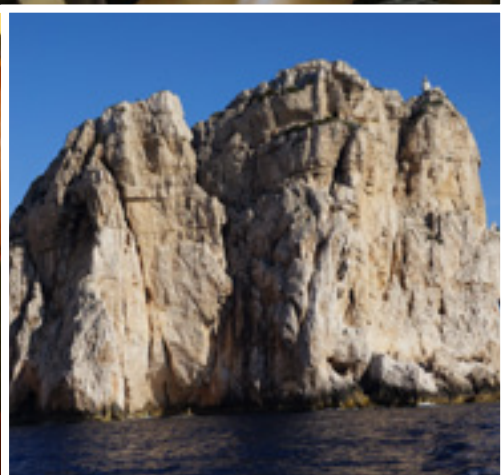
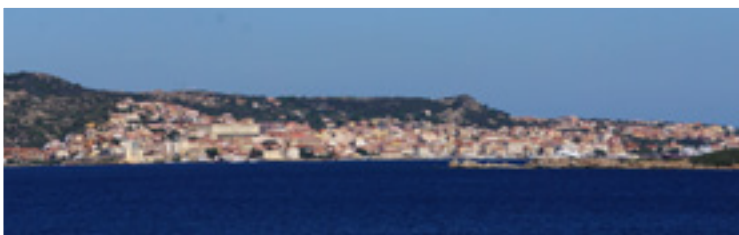
Fehmarni Beldi komitee korraldab piiriülest (Taani ja Saksamaa vahelist) koostööd Fehmarni Beldi piirkonnas. Komitee koosneb Taani ja Saksa poliitikute, kohalike omavalitsuste esindajatest ning erinevate organisatsioonide ja ühenduste esindajatest. Fehmarni Beldi komitee eesmärk on tagada Fehmarni Beldi piirkonna kuulumine Kopenhaageni/Malmö ja Hamburgi vahelisele arendusteljele ning ühine arenguprotsess tänu soovitudele ja piiriüleste tegevuste toetamisele.

Maddalena saarestiku rahvusvahelise merepargi **Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus** ühendab Prantsusmaa Korsika keskkonnaameti ja Itaalia Maddalena saarestiku rahvusparki üheks piiriüleseks organisatsiooniks, mida tunnustatakse kooskõlas Euroopa õigusega.

Soome lahe aastat korraldavad Soome, Eesti ja Venemaa kohalikud ametiasutused, et otsida mitmesuguste ürituste raames kolme riigi ühiste jõupingutuste ning teaduskogukonna, otsuselangetajate ja ühiskonna aktiivse koostöö abil lahendusi mere jätkusuutliku kasutamise küsimustele.

ÜRO arenguprogramm on partnerlus ühe Euroopa piirkonna ja ühe kandidaatriigi piirkonna vahel, et hõlbustada mõlema piirkonna (jätkusuutlikku) arengut. Seda on rakendatud Otranto väina puhul Itaalia ja Albaania kohalike omavalitsuste vahel.

Fehmarni Beldi päevad on üritus, mille eesmärk on luua sidemeid Fehmarni Beldi Saksamaa ja Taani kallaste vahel ning tuvastada uusi väinaga seotud piiriülese koostöö võimalusi.



Merenkurkku nõukogu

- **Asukoht** Merenkurkku (Soome/Rootsi)
- **Partner(id)** Merenkurkku nõukogu
- **Ajakava** alates 1972. aastast
- **Rahastamine** Põhjamaade Ministrite Nõukogu, liikmetasu



Mis see on?

Merenkurkku nõukogu on üks Põhjamaade Ministrite Nõukogu ametlikke allorganisatsioone. Sellesse kuulub mitu piirkondlikku ametiasutust: Örnsköldsviki vald, Västerbotteni lään, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, Pohjanmaa, Lõuna- ja Kesk-Pohjanmaa maakonnannõukogud. See on Soomes registreeritud organisatsioon, mille töötajad on aga pärit nii Soomest kui ka Rootsist ja juhatusse kuulub kuus liiget mõlemast riigist. Eesistuja koht vahetub Umeå ja Vaasa vahel iga kahe aasta tagant. Nõukogu haldamist rahastatakse liikmetasudest ja Põhjamaade Ministrite Nõukogu vahendeid kasutatakse peamiselt piiriüleste koostööprojektide kaasrahastamiseks.

Tava päritolu

Merenkurkku piirkonda ühendab pikk piiriülese suhtlemise, kaubavahetuse ja ühise kultuuripärandiga seotud ajalugu. See on ka üks 19st UNESCO maailmapärandi piiriülesest objektist: 2000. aastast kuulub UNESCO nimistusse kõrge rannik ja 2006. aastast Merenkurkku saarestik. Seetõttu on mõttekas käsitleda piirkonna arengut piiriüleses mõttes.



Eesmärgid ja rakendamine

Merenkurkku nõukogu eesmärk on töötada piirkondliku loimumise nimel ning edendada koostööd avalikus ja erasektoris, et kõrvaldada takistused ja arendada piirkondlikke eeliseid. Praegu töötatakse Merenkurkku nõukogus selle heaks, et luua TEN-T projekti „Midway Alignment of the Bothnian Corridor” raames üle Merenkurkku rahvusvaheline E12 transpordi- ja kommunikatsioonikoridor ja seda arendada. Merenkurkku nõukogu aitab arendada ka piirkondlikku infrastruktuuri, et tugevdada piirkondlikke ettevõtteid ja kõrgharidusasutusi ning arendada turismi ja kultuuri.

Selleks arendab nõukogu võrgustiku loomise ja lobitööga seotud tegevusi, korraldab konverentse ja uuringuid, annab välja reisistipendiume, pakub tõlketeenust ning aitab organisatsioonidel piirkondlike piiriüleste projektidega algust teha.

Peamised eelised

Merenkurkku nõukogu on hea tava, kuna hõlmab kohalikke ja piirkondlikke ametiasutusi väina mõlemalt kaldalt ning selle raames edendatakse piiriülest arengut ja piiriülesteid koostööprojekte. Praegu kaalutakse Euroopa territoriaalse koostöö rühmituseks saamist, mis oleks esimene selline rühmitus Põhja-Euroopas.

Teised väinad võiksid selle tava üle võtta, et parandada ühist juhtimist ja hõlbustada väinasiseseid ühiseid projekte.



**KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO**

Lisateave Merenkurkku nõukogu esimees Mathias Lindström, mathias.lindstrom@kvarken.org

Koduleht www.kvarken.org

Bonifacio Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus

- **Asukoht** Bonifacio väin (Prantsusmaa/ Itaalia)
- **Partner(id)** Korsika keskkonnaamet, Maddalena saarestiku rahvuspark
- **Ajakava** alates 2012. aastast
- **Rahastamine** liikmetasu (lisaks toetused piirkondlikul, riiklikul ja Euroopa tasandil)



Mis see on?

2006. aastal (EÜ nr 1082/2006) loodud Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus (ETKR) on piiriülene struktuur, mis on juriidiline isik ja mille raames tegeletakse rahvusvahelise ala haldamisega. Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus ühendab Prantsusmaa Korsika keskkonnaameti ja Itaalia Maddalena saarestiku rahvusparki üheks piiriüleseks organisatsiooniks, mida tunnustatakse kooskõlas Euroopa õigusega. ETKRi põhieesmärk on Bonifacio väina loodus- ja kultuuripärandi kaitsmine, haldamine ja kasutamine, et rakendada väina jätkusuutliku arengu ühist tegevuskava.

Tava päritolu

Maddalena saarestiku rahvuspark (Sardiinias) ja Bonifacio väina looduskaitseala (Korsikal) loodi vastavalt 1994. ja 1999. aastal. Mõte luua Korsika ja Sardiinia vahele rahvusvaheline merepark tekkis 1990. aastate alguses. 1993. aastal sõlmitud Prantsuse-Itaalia vastastikuse mõistmise memorandumis sätestati tugev soov saada väina ainukordsele ökoloogiale rahvusvaheline tunnustus.



Eesmärgid ja rakendamine

ETKRi eesmärk on käsitleda Bonifacio väina kui funktsionaalset üksust ja parandada teadmisi väinast sellel tasandil. See võimaldab tegeleda probleemidega laiemas ulatuses ja aidata leida vastuseid keerulistele küsimustele (mereliiklus, turismivood jne) väina mõlemal kaldal. Muu hulgas aitab see rakendada väinas mereohutuse tugevdamise või optimeerimise meetmeid. ETKR aitab ka edasi anda väina seisukohti ning saada kohalikele probleemidele tunnustus Euroopa ja rahvusvahelisel tasandil. ETKR koosneb mõlema asutuse liikmetest (kummalgi asutusel on kaheksa häält) ja eesistuja vahetub iga kolme aasta tagant.

Peamised eelised

Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus on hea tava, sest see ühendab avalikud organisatsioonid väina mõlemalt kaldalt üheks organisatsiooniks, mis on juriidiline isik. See aitab kaasa väina edukale haldamisele ja edendamisele.

Teised väinad võiksid selle tava üle võtta, et parandada ühist juhtimist ja hõlbustada väinaga seotud ühise tulevikunägemuse ja -kava tekkimist. Keskendumine ei pea tingimata keskkonnaprobleemidele, vaid tava võib kohandada muude kohalike probleemide jaoks.



Lisateaves g.cancemi@oec.fr, m.laudato@oec.fr, g.urban@lamaddalenapark.org, e.lippi@lamaddalenapark.org

Koduleht www.pmibb.com

Soome lahe aasta 2014

- **Asukoht** Soome laht (Soome/Eesti)
- **Partner(id)** Harju maavalitsus, Uusimaa maakonnanõukogu
- **Ajakava** 2012–2015
- **Rahastamine** partnerite osalus ja mõned riikide rahastatud projektid (välis- ja keskkonnaministeerium jne)



Mis see on?

Soome lahe aastat 2014 korraldavad ühiselt Soome (juhtpartner), Eesti ja Venemaa keskkonnaministeeriumid rahvusvahelise juhtkomitee, riiklike juhtühenduste, linnade võrgustiku, teadusasutuste, valitsusväliste organisatsioonide, sihtasutuste ja eraettevõtete abil. Soome lahe aasta 2014 patroonid on Soome, Venemaa ja Eesti presidendid. Soome lahe aasta hõlmab eksperte, otsuselangetajaid ja kodanikke Soomest, Eestist ja Venemaalt. Eesmärk on leida lahendusi Soome lahe jätkusuutlikuks kasutamiseks. See on võimalus kolme riigi ühiste jõupingutuste abil lahe ökoloogilist olukorda analüüsida.

Tava päritolu

Soome lahe aasta raames käsitletakse vajadust täpsete teaduslike andmete järele lahe ökoloogilise olukorra kohta, et lahe olukorra halvenemise takistamiseks oleks võimalik rakendada kulutõhusaid ja otstarbekaid meetmeid. Esimene Soome lahe aasta 1996. aastal oli suunatud põhiliselt teadlastele.



Eesmärgid ja rakendamine

Soome lahe aasta eesmärk on hinnata üksikasjalikult Soome lahe ökoloogilist olukorda, tuginedes Soome, Eesti ja Venemaa ühiste jõupingutustele. Eesmärk on saada asjakohaseid uurimistulemusi, et toetada ökosüsteemil põhinevat otsuste langetamist, ja suurendada mitmesuguste ürituste ja meedia tähelepanu abil üldsuse teadlikkust. See nõuab tihedamat rahvusvahelist koostööd ja paljude huvirühmade, näiteks avalike ametiasutuste, eraettevõtete ja laiema üldsuse osalemist.

Selleks korraldatakse kolmes riigis ühiseid uurimisprojekte ja teadusfoorumeid. Korraldatakse ka avalikke üritusi, et suurendada nähtavust riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil. Üks põhilisi valdkondi, millele keskendutakse, on haridus: korraldatakse kursuseid õpilastele ja üliõpilastele, ent ka kohandatud seminarid poliitikutele ja otsuselangetajatele.

Peamised eelised

Soome lahe aasta on hea näide piiriülesest juhtimisest, kuna see hõlmab nii kohalikke ja riiklikke ametiasutusi kui ka inimesi teadusvaldkonnast, erasektorist ja üldsuse hulgast. On eriti huvitav, et eesmärgiks on saavutada kolme riigi ministeeriumide poliitiline kokkulepe kõige olulisemate meetmete kohta lahe olukorra parandamiseks: Soome lahe deklaratsioon.

Teised väinad võiksid selle tava üle võtta, et luua huvirühmade võrgustik, kus oleksid esindatud avalikud ametiasutused, erasektor ja põhivaldkondade teadlased. See hõlbustaks ühise arusaama tekkimist väina kohta ja jätkusuutliku arenguga seotud meetmete võtmist.

Lisateave Kai Myrberg, Soome keskkonnainstituut

Koduleht www.gof2014.fi

Fehmarni väina päevad 2014

- **Asukoht** Fehmarni Belt (Saksamaa/Taani)
- **Partner(id)** Sjællandi piirkond, Ostholsteini kreis
- **Ajakava** 2014
- **Rahastamine** partnerite osalus ja sponsorid



Mis see on?

Fehmarni Beldi päevad on kolmepäevane üritus, mille käigus antakse Fehmarni Beldi piiriülese piirkonna huvirühmadele võimalus aruteluks. Fehmarni Beldi päevi korraldavad ühiselt järgmised partnerid: Femern A/S (vastutab Fehmarni Beldi ületava püsiühenduse loomise ettevalmistustööde, teadusuuringute ja planeerimise eest), STRING (Scania piirkond, Kopenhaageni piirkond, Kopenhaageni linn, Sjællandi piirkond, Schleswig Holstein, Hamburg), Fehmarni Beldi komitee, Fehmarni Beldi Ärinõukogu (Fehmarn Belt Business Council), Taani elamumajanduse, linna- ja maapiirkonna ministeerium ning Balti Arengufoorum.

Fehmarni Beldi päeval 2014 keskendutakse ühenduste loomisele. Üritus toimub 30. septembrist kuni 2. oktoobrini Kopenhaagenis.

Tava päritolu

Fehmarni Beldi piirkond hõlmab Põhja-Saksamaad, Ida-Taanit ja Lõuna-Rootsit. See on arendamisjärgus piirkond, kuhu on kavas luua püsiühendus üle Fehmarni Beldi, mis parandaks linnapiirkondadevahelist ühendust ning aitaks kaasa piirkonna arengule, kasvule ja edule. Elanikud soovivad väga, et kolme riigi ühiste jõupingutuste tulemusel loodaks ühine tööturg (2012. aasta küsitluse tulemused) ning lisaks on vaja, et Fehmarni Beldi piirkondlik areng oleks osa avalikust ja poliitilisest tegevuskavast.



Eesmärgid ja rakendamine

Fehmarni Beldi päevade eesmärk on ideede ja kogemuste vahetamine piirkonnast ja mujalt pärit huvirühmade (tööstuse, turismi ja ettevõtluse esindajad, poliitikud, kodanikuühiskonna liikmed ja üliõpilased) vahel. See on ainulaadne võimalus arutada võtmeküsimusi, arendada piiriülest koostööd ja elavdada piirkonna kasvuväljavaateid. Fehmarni Beldi päevade ajal korraldatavatel konverentsidel ja üritustel tegeletakse paljude valdkondadega, näiteks infrastruktuur, turism, ettevõtlus, tööturg, transport ja logistika, haridus ja teadus. Iga partner vastutab ja maksab ühe ürituse korraldamise eest.

Peamised eelised

Fehmarni Beldi päevad on huvitav näide piiriülesest juhtimisest, kuna ürituse paindlik struktuur hõlmab majandusvaldkonna esindajaid, teadlasi, poliitikuid jt. See on üritus, mis võib kaasa aidata arengujärgus piiriülese piirkonna ühtekuuluvustunde tekkimisele.

Teised väinad võiksid selle tava üle võtta, et luua huvirühmade võrgustik ja hõlbustada piiriülese piirkonna ühtekuuluvustunde tekkimist.

Koduleht www.fehmarnbeltdays.com

Meremaastikud ja mereplaneerimine



Miks tegeleda meremaastike ja mereplaneerimisega?

Väinad on alad, kus on väga mitmekesine looduskeskkond ning kus toimub samal ajal tihe inimtegevus ja liiklus. Oluline küsimus on, kuidas tagada ühtaegu nii keskkonnakaitse, elanike elukvaliteet kui ka majandusareng. See on eriti aktuaalne piiriülestes piirkondades, kus kitsal mereribal tegutsevad ja seda mõjutavad mitu riiki.

Üks lahendus neile küsimustele on mereruumi planeerimine kas väina ühel või, eelistatult, mõlemal kaldal. See võimaldab tänu reaalsele (ja ühisele) arengu- ning elurikkuse ja looduspärandi säilitamise kavale väinade ressursse integreeritult hallata.

Tähtis tegur on ka meremaastikud. Tegu ei ole mitte ainult olulise ressursiga majandustegevusele (näiteks turism) või konkreetsete elupaikade koduga, vaid meremaastikud on ka piirkonda kuulumise tunde põhielement. Nagu näitab Merenkurkku kuulumine UNESCO maailmapärandi nimistusse, võib ainukordne meremaastik kaasa aidata ka väina rahvusvahelise maine loomisele.

Kuidas lahendada tiheda inimtegevuse ja keskkonnakaitse küsimus väinades?

NOSTRA projekti õpikodade käigus esitati kaks head näidet väinade piirkonna mereruumi planeerimise asjakohasuse kohta.

Kentis on kasutatud **meremaastike omaduste hindamist ja mereplaneerimist**, et tegeleda mereruumi ja selle vahendite üha tihedama kasutamise probleemiga, mis mõjutab merekeskkonna jätkusuutlikkust. Merelist tegevust haldavale organisatsioonile (Marine Management Organisation) anti ülesanne koostada nn merekavad, mille strateegiline lähenemisi viis hõlmaks sotsiaalseid, majandus- ja keskkonnanäesmärgi. Lisaks hakatakse uurima Lõuna-Inglismaa rannäärsete maastike omadusi, et aidata teha ranniku ja mere arendusprojektidega seotud otsuseid ning kinnitada väina ainukordse meremaastiku väärtust.

Soome lahes on **mereplaneerimisega** algust teinud HELCOM ja VASAB, kelle eesmärk on arendada Läänemere ruumi jätkusuutlikumalt, tasakaalustades selleks ressursside kasutamist ja ainulaadse looduspärandi kaitsmist. Soovitakse arutada ühiselt, kuidas tegeleda mitmesuguste tegevustega (turism, rannikukaitse, sadamad, laevandus, sõjaline tegevus, nafta ja gaasi ammutamine, kalandus jne) kitsal alal, millega piirneb üheksa riiki.



Meremaastiku omaduste hindamine ja mereplaneerimine

- **Asukoht** Doveri väin (Inglismaa pool)
- **Partner(id)** Kenti maavolikogu
- **Ajakava** 2013. aasta juhtuuring Doveri väina Inglismaa poolel, tänu NOSTRA projektile viiakse 2014. aastal lõpule Prantsusmaa poolel
- **Rahastamine** Ühendkuningriigi valitsuse toetus strateegilisele meremaastikutööle osana merekavadest ja INTERREGi toetus Doveri väinale



Mis see on?

Meremaastiku omaduste hindamine on meetod, mis töötati Ühendkuningriigis välja maastiku omaduste hindamise meetodi põhjal. Meremaastikega seotud lähenemisviis hõlmatakse esimestesse merekavadesse, mida koostatakse Ühendkuningriigis kooskõlas 2009. aasta mere- ja rannikualade juurdepääsu seadusega (Marine & Coastal Access Act). Erinevaid andmeid kasutades võib meremaastike uurimise abil olla võimalik kindlaks teha piirkonna looduslikud, kultuurilised ja esteetilised omadused, et edaspidi teadlikumalt otsuseid teha ja poliitikat kujundada.

Inglismaal on 11 merekavadega hallatavat piirkonda ja eesmärk on rakendada kõiki kavu aastaks 2021. Nende põhjal võetakse edaspidi piirkonnas vastu otsuseid ja antakse välja lube.

Meremaastikel põhinev lähenemisviis on tähtis osa merekavadest, kuna see pakub olulist demokraatlikku teavet selle kohta, kuidas inimesed merekeskkonda tajuvad ja väärtustavad.

Tava päritolu

Mereplaneerimissüsteemi õiguslik alus Ühendkuningriigis on mere- ja rannikualade juurdepääsu seadus. Merekadade ja otsuste tegemise raamistik on merepoliitikaalne avaldus (Marine Policy Statement). Merekadad aitavad muuta merepoliitikaalse avalduse detailseks kavaks ja kõigi merekavapiirkondade ruumiliseks juhendiks. Lõuna-Inglismaa merekavapiirkondadel on oluline roll mereplaneerimisprotsessis ja need valiti kalandussektori (eelkõige koorikloomade sektori), sadamate ja laevaveo osakaalu ning merekaitsealade ja turismitegevuste (paadisadamad jne) rohkuse järgi.

Eesmärgid ja rakendamine

Alates merelist tegevust haldava organisatsiooni loomisest 2009. aastal on see muu hulgas vastutanud uue mereplaneerimissüsteemi rakendamise eest, et tegeleda mereruumi ja ressurside üha tihedama kasutamise küsimusega, mis mõjutab merekeskkonna jätkusuutlikkust. See protsess hõlmab

paljusid huvirühmi eri tasanditel (kohalikul, piirkondlikul, riiklikul ja isegi rahvusvahelisel). Asjakohaste mereküsimustega tegelemisel tuleb arvesse võtta ka maaplaneerimisdokumente. Mereplaneerimisportaal on internetipõhine vahend, mis võimaldab huvirühmadel planeerimisprotsessis osaleda.

Meremaastikega seotud töö aitab merekadade raames poliitikat luua.

Merelist tegevust haldav organisatsioon kasutab NOSTRA meremaastike omaduste hindamise uuringut kui üksikasjalikku näidet selle kohta, kuidas meremaastike omaduste hindamine võib olla osa laiemast strateegilisest meremaastikega seotud tööst, ja võimalust uurida piiriülese töö tähtsust merekadade juures.

Peamised eelised

Inglismaa merekadad on hea näide mereplaneerimisstrateegiast, kuna nende puhul võetakse arvesse merealade majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnanäppe. Oleks huvitav rakendada sellist poliitikat piiriüleses ulatuses. Merekadad ja meremaastike omaduste hindamine on head tavad, kuna aitavad mere- ja rannikualasid paremini tundma õppida ning neid tavaliselt on võimalik üle võtta ka teistel väinadel. Meremaastike omaduste hindamine on eriti huvitav, kuna see aitab tajuda rannikualasid mitte ainult tehnilisel, vaid ka emotsionaalsel tasandil. See aitab kaasa Doveri väina loodus- ja kultuuripärandi tunnustamisele ning seda tava rakendatakse praegu ka väina Prantsusmaa poolel.

Lisateaves Chris Drake, KCC, chris.drake@kent.gov.uk
David Hutchinson, MMO, david.hutchinson@marinemanagement.org.uk

Kodulehed

- > planningportal.marinemanagement.org.uk
- > www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available

Jätkusuutlik turism

Miks töötada jätkusuutliku turismi nimel?

Tänu ebatavalisele maastikule ja mitmekesisele looduskeskkonnale on väinad sageli turistide meelispiirkonnad. Probleem on aga, kuidas edendada turismi abil piirkonna majandusarengut, ohustamata seejuures väärtuslikke ressursse: elurikkust ja looduspärandit.

Eesmärk ei ole turismi vältimine väinades kui haavatavates piirkondades, vaid turistivoogude kontrollimine ja keskkonnasäästliku turismi edendamine. Isegi kui lühiajaline tulu turismist väheneb, tagatakse seeläbi turismi pikaajaline jätkusuutlikkus, kuna kaitstakse turiste köitvaid loodusvarasid: taimestikku, loomastikku, merevee kvaliteeti või maastike ilu.

Kuidas lahendada turismi ja keskkonnakaitse küsimus väinade puhul?

NOSTRA projekti õpikodade käigus on toodud mitu näidet keskkonnasäästliku turismi strateegiate kohta.

CAST (rannikumeetmed jätkusuutliku turismi nimel) on INTERREG IVA projekt Põhja-Prantsusmaa, Belgia ja Lõuna-Inglismaa vahel. See hõlmab uuenduslikke tegevusi, mille eesmärk on soodustada rannikuturismi ja muuta seda, kuidas inimesed rannaalasad tajuvad, ning selle käigus otsitakse uusi võimalusi tõmmata ligi ja hoida külastajaid ning tagada jätkusuutlik turism.

GREET (uue turismisihtkoha loomine) on teine Doveri väina piiriülene projekt. Selle eesmärk on leida lahendusi turismimajanduse arendamisega seotud küsimustele (oskuste arendamine, kultuurieeliste tunnustamine, külastajate hoidmine jne), eelkõige tehakse seda kahe riigi kujutamise kaudu ühe sihtkohana ning 2012. aasta Londoni olümpiamängude ja paraolümpiamängude loodud võimaluste kasutamisega.

FIR (sõbralikud turismirajad saartel) on projekt, mis loodi vajadusest ühendada erinevad teenused, et meelitada turiste Soome lahe rannikule ja väikesaartele. Uuringud on võimaldanud selgitada välja vajadusi ja puudujääke, et pakutavaid teenuseid parandada. Avaldati brošüür kodusadamate pakutavate teenuste kohta.

Paadiliikluse ja mereturismi ühise haldamise projekt arendati välja Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmituse heakskiidul. On võetud mitmeid meetmeid, et vähendada ankurdamise mõju kaitsealuste liikide elupaikadele: haavatavas piirkonnas ankrusse heitmise keelamine, ankrupoidede paigaldamine piirkonda ja katselise piiriülese mereseirerühma loomine.

Pärast Doonau delta klassifitseerimist oli Doonau delta biosfäärikaitseala ametile (Danube Delta Biosphere Reserve Authority) soovikiviks **turismi haldamine biosfäärikaitsealas**. Koostöös reisikorraldajatega lõi Doonau delta biosfäärikaitseala amet 24 matkamarsruuti (millest 15 on veeteed), et piirata turismiks kasutatavaid alasid ja turismitegevuse keskkonnamõju.

Salento piirkonna turismimajanduse arengule aidati kaasa Lecce maakonna tegevuskavaga, mille raames loodi mitu projekti eesmärgiga arendada turismi ja kultuuri nii territoriaalsel (eelkõige edendades maapiirkondade kultuuripärandit) kui ka valdkondlikul tasandil.

Merenkurkku saarestiku väärtust, tänu millele kuulutakse **UNESCO maailmapärandi nimistusse**, rõhutatakse jutuvestmise abil, et kompenseerida turismivahendite (üritused, teatmikud jne) puudumist. Korsnäsi ja Malaxi omavalitsus algatasid LEADERi projekti, mille raames loob projektijuht dialoogi kohalike ettevõtjate, ametiasutuste, valitsusväliste organisatsioonide ja eelkõige koolidega. Pidepunktina kasutas projektijuht väga vana raamatut (1894. aastast), mis räägib loo 18. sajandi majakavahist, kes kaitseb oma majakat venelaste eest. See raamat andis aluse jutuvestmiseks, et tutvustada turistirühmadele kohalikku ajalugu ja kultuuri. Turistidele jutustati majakavahi lugu jalutusrajal, mis viis majaka miniaturse koopiani mere ääres. Projektijuht nimetati Merenkurkku saarestiku maailma kultuuripärandi saadikuks.

CAST (rannikumeetmed jätkusuutliku turismi nimel)

- **Asukoht** Doveri väin (Prantsusmaa/Inglismaa)
- **Partner(id)** Kenti maavolikogu, Pas-de-Calais' maavolikogu
- **Ajakava** 2010–2014
- **Rahastamine** INTERREG IVA ja projekti partnerid



Mis see on?

CAST on INTERREG IVA kahe mere programmi kuuluv piiriülene projekt. Projekt koosneb mitmest uuenduslikust tegevusest, mille eesmärk on tugevdada rannikuturismi, tuvastades uusi võimalusi külastajate ligitõmbamiseks ja hoidmiseks ning toodete ja teenuste kvaliteedi parandamiseks, ning tagada samal ajal selle olulise majandustegevuse jätkusuutlikkus.

Tava päritolu

Kentil, Pas-de-Calais'l ja Lääne-Flandrial on sarnased probleemid rannikuturismiga, mis vaatamata oma märkimisväärssele väärtusele rahvusvahelisel ja Euroopa tasandil üha väheneb. Seega otsitakse ka ühiseid lahendusi.

Eesmärgid ja rakendamine

Projekti CAST esimene eesmärk on luua rannikuala eeliste edaspidise arendamise mõjutamiseks uus ja uuenduslik muudatuste programm, tehes kindlaks piiriülese piirkonna peamise turismiinfrastruktuuri ja toodangu, et vältida selle allakäiku. Teine eesmärk on muuta arusaamu rannikust, tugevdades selle mainet ja arendades ühiselt uusi sihtrühmi, et suurendada käivet kahte merd hõlmava piirkonna majanduses, ning suheldes nende sihtrühmadega uute mitmekülgsete tehnoloogiliste võimaluste abil. Viimane eesmärk on kaasata kohalikke inimesi, et kujundada turismimajanduse arengut tulevikus. Eelkõige soovitakse kaasata noori (haridusasutuste kaudu), kohalikke elanikke, suvekodu omanikke ja ettevõtjaid. Jätkusuutliku turismi arendamise eesmärgil soovitakse projekti abil parandada tootekvaliteeti, kommunikatsiooni, turundust ning teadus- ja arendustegevust.

Peamised eelised

Projekt CAST on hea tava, kuna sellest saavad kasu kohalikud omavalitsused (parem arusaamine hetkeolukorrast, mis võimaldab neil teha spetsiifilisemaid investeeringuid), turismiettevõtted (rohkem motivatsiooni kvaliteediprobleemidega tegelemisel), kohalik elanikkond (parema kvaliteediga infrastruktuur ja suurem kaasatus piirkonna arengusse) ja külastajad (parem keskkond ja vastuvõtt). See aitas kaasa piiriülese piirkonna konkurentsivõime parandamisele looduskeskkonna seisukohast.

Tava võiksid üle võtta väinad, mille mõlemal kaldal soovitakse lahendada spetsiifilisi turismiga seotud probleeme.



Lisateaves Visit Kent, enquiries@visitkent.co.uk ja Pas-de-Calais Tourisme, accueil@pas-de-calais.com

Koduleht

www.visitkent.co.uk and www.pas-de-calais-tourisme.com

Sõbralikud saarerajad

- **Asukoht** Soome laht (Soome)
- **Partner(id)** Uusimaa maakonnakoostöökoostöö ja Harju maavalitsus
- **Ajakava** 2008–2011
- **Rahastamine** riiklikud vahendid ja Kesk-Läänemere INTERREG IVA projekt



Mis see on?

Sõbralikud saarerajad oli projekt, mis loodi vajadusest ühendada erinevad turismiteenused, et muuta piirkond atraktiivsemaks. Projekti raames võeti arvesse saarte ajalugu, eripära ja looduskeskkonda.

Tava päritolu

Paljudel Soome lahe väikesadamatel ei olnud kvaliteetseid ja hästi korraldatud teenuseid ega sidet piirkonna turismitegevusega. Üksikud pakutavad teenused oli vaja ühendada turistidele atraktiivseks tervikuks.

Eesmärgid ja rakendamine

Projekti eesmärk oli hõlbustada transpordivõimalusi rannikualadel ja väikesaartel ning muuta piirkond turistide jaoks atraktiivsemaks. Saarerajade projekti raames tõhustati transpordivõimalusi Eesti ja Soome rannikualadel ja väikesaartel. Pärast olemasolevate teede olukorra analüüsimist pakuti välja võimalusi olukorra parandamiseks. Selleks kaardistati olemasolevad turismimarsruudid ja teenused. Korraldati uuringuid ja uurimusi saarestiku ja saarte ning nende juurdepääsuvõimaluste kohta. Projekti kaasati nii avalik kui ka erasektor. Selle tulemusena avaldati väga informatiivne ja köitev brošüür rannikuala külalissadamate kaartide, asukohtade, teenustega jne. Brošüüri ajakohastatakse igal aastal.

Peamised eelised

See projekt on hea tava, kuna aitas kaasa turismi arendamisele Soome lahe piirkonnas (vajaduste ja puudujääkide identifitseerimine) ja piirkonna identiteedi tugevdamisele. Läänemere rannik on tihedalt asustatud ja ajaloo jooksul on inimesed kasutanud merd ja rannikut erinevate tegevuste jaoks (kaladus, laevandus, turism, tööstus jne).



Lisateave Cursor Oy, P.O. Box 14, FI-48601 Kotka, Soome, info@cursor.fi

Koduleht <http://fir.viimsi.ee>

Turismimajanduse arendamine Salento piirkonnas

- **Asukoht** Otranto väin (Itaalia)
- **Partner(id)** Lecce provints
- **Ajakava** alates 2000. aastast
- **Rahastamine** piirkondlik rahastamine, LEADER, Euroopa Regionaalarengu Fond



Mis see on?

Lecce provints on välja töötanud turismimajanduse arengu strateegia. Strateegia koosneb mitmest projektist, mille eesmärk on arendada piirkonnas turismi ja kultuuri territoriaalsel (rõhutades eelkõige maapiirkondade kultuuripärandit) ja temaatilisel (keskkonna- ja kultuuriressursid) tasandil. See on kaasatud ka olulistesse dokumentidesse, näiteks Lecce provintsi kohalikesse arengukavadesse, mille eesmärkide hulgas on mittepõllumajanduslike tegevuste arendamine ja turismi edendamine.

Tava päritolu

Piirkonnal on palju turismieeliseid, sealhulgas loodus- ja kultuuripärand ning turismirajatised. Viimasel kümnendil on turistide ja ööbimiste arv piirkonnas kasvanud.

Eesmärgid ja rakendamine

Eesmärgid on mitu. Eelkõige soovitakse muuta piirkond integreeritud programmi abil turistidele atraktiivsemaks. Programm edendaks ja tõhustaks piirkonna mainet välisklientide seas, et soodustada kohanemist hooaegade, arvestada paremini keskkonnamõjudega, suurendada turismiettevõtete kasumit ja sellest tulenevalt majandusarengut, kohaliku kogukonna kaasatust jne. See saavutatakse strateegiliste projektide, nagu turismimarsruutide loomine, abil. Programm hõlmab ka kultuuripärandi tõhustamist, avaliku ja erasektori kaasatust, märgistamissüsteemi, piirkondlike ressursside võrgustiku loomist, põllumajanduslike toiduainete sektori ja tootmistööstuse arendamist. Tõhusa ja integreeritud haldamise eesmärgil on piirkondlikul tasemel rakendatud kultuuri- ja keskkonnasüsteeme.

Peamised eelised

Lecce provintsis väljatöötatud tava on huvitav, kuna tegu on üldise strateegiaga turismi kui jätkusuutliku majanduseelise arendamiseks. Rõhutatakse mitut teemat ja piirkondlikku eesmärki ning projekte kasutatakse nende eesmärkide saavutamiseks.



Lisateaves

turismi- ja turundusbüroo, turismo@provincia.le.it
Ühenduse poliitika büroo, Politiche.ue@provincia.le.it

Koduleht www.provincia.le.it

Jätkusuutlik transport

Miks töötada jätkusuutliku transpordi nimel?

Väinad on mere kitsaimad osad kahe maa-ala vahel. Seetõttu on väinad olulised läbipääsukohad ning suuremal osal NOSTRA projekti väinadest toimub tihe mere- ja maaliiklus, mis on surutud kitsale ja haavatavale alale. Liiklus tekitab mitmesugust reostust (õhk, vesi, müra jne), mis võib ohustada elurikkust ja olla kahjulik keskkonnale ning ranniku ja sisemaa elukvaliteedile.

Seetõttu on oluline kaaluda uusi transpordilahendusi, nagu alternatiivsed transpordiviisid, täiustatud transporditehnoloogia, rohelised logistikakoridorid jne, mis oleksid keskkonnasäästlikumad, ohustamata seejuures väinadega piirnevate piirkondade majandusarengut.

Kuidas lahendada väinade transpordiküsimused jätkusuutlikul viisil?

NOSTRA projekti õpikodade käigus on esitatud mitu näidet uuenduslike ja keskkonnahoidlike transpordilahenduste kohta.

Roheline STRING-koridor on lahendus maanteeliikluse ja selle negatiivse mõju vähendamise küsimusele, takistamata seejuures majanduskasvu. Selle INTERREG IVA projekti eesmärk on arendada Hamburgi (Saksamaa) ja Öresundi (Rootsi) vahelist raudteekoridori, et võimaldada alternatiivsete liiklusvahendite kasutamist. Lisaks on projekti eesmärk vähendada CO2 heitkoguseid uute kütuste ja saastevaba tehnoloogia kasutamise abil. Asjaomased huvirühmad soovivad luua Skandinaavia ja Mandri-Euroopa vahelisele ühendusteele tõelise logistikakeskuse, et kasutada täiel määral ära Fehmarni Beldi tunneli avamist 2021. aastal.

Turvalised ja rohelised meresõidukid on NOSTRA Rumeenia partneri esitatud lahendus. Arvestades meresõidukite toodetud saastet, kas liikumise (vee- ja õhusaaste, müra, õnnetused jne) või ringlussevõtu käigus, on eesmärk toota ökoloogilisemaid ja turvalisemaid meresõidukeid, näiteks kasutades loogikindlamat topeltpõhja. Laevade tekitatud heitkoguseid saab piirata, vähendades aluste energiakulu (kere kuju optimeerimine, uus käitursüsteem, energia taaskasutus ja taastuvate energiavarude kasutamine), kiirust ja/või suurendades nende võimekust.

Fehmarni Beldi tunneli projekti aluseks oli soov edendada kaubavahetust ja soodustada piirkonna majandusarengut. 19 km pikkune veealune tunnel looks püsiühenduse väina kahe kalda vahel ja vähendaks laevanduse mõju keskkonnale. Selle ehitamise üle otsustati lõplikult 2011. aastal.

Jätkusuutlik parvlaevaliiklus on alternatiiv tunnelile ja selle pakkus välja Saksa-Taani ettevõtte Scandlines, kes korraldab parvlaevaliiklust Läänemeres. Välja on töötatud juhtprogramm, mida enne tulevaste eeskirjade jõustumist rahastavad erainvestorid. Programm seisneb laevade kohandamises saastevabadeks parvlaevadeks, selleks kasutatakse hübriidajameid (kütusekulu ja CO2 heitkogused vähenevad 20%) ja paigaldatakse väljalasketorudele filtrid.

Botnia roheline logistiline koridor on riikidevaheline projekt, mis hõlmab arvukaid avaliku ja erasektori partnereid. Eesmärk on arendada olemasoleva logistikakoridori infrastruktuuri ja ühendusi, et vastu tulla tugevale vajadusele süsteemi parandada, ning leida lahendusi jätkusuutliku ja keskkonnasäästliku kaubaveo küsimusele, eelkõige erinevate transpordiviiside ja raudteekaubaveo kasutamise abil. Soovitakse kasutada olemasolevat infrastruktuuri optimeeritult (riikidevahelise lähenemisviisiga) ning teadvustada vajadust parandada infrastruktuuri ja kõiki Skandinaavia logistikaahelaid.

Soome lahe kohta on välja töötatud **transpordi- ja arengukavad**, mille eesmärk on varustada kohalikke ja piirkondlikke arendajaid vajalike andmete ja analüüsitulemustega. Selleks teevad sõpruslinnad Helsingi ja Tallinn transpordi ja linnaplaneerimise alal koostööd, mis hõlmab ülikoolide teadusuuringuid ning avalikke ja erahuvirühmi lahe mõlemalt kaldalt. Loodud on mitu kava transpordisüsteemide teostatavuse ja mõju kohta piirkonna konkurentsivõimele ning tegevuskava mitme ühise strateegilise projekti elluviimiseks. Erilist tähelepanu pööratakse jätkusuutlikule arengule, piirkondliku lõimimisalgatuse sotsiaal-kultuurilisele mõjule, piirkonna konkurentsivõimele ja majandusarengule.

Põhjamaade logistiline koridor on koostööprojekt ida ja lääne vahelise ühenduse parandamiseks Läänemere põhjaosas. Selleks ühendatakse kohalikud ja piirkondlikud transpordi- ja logistikaalased arengustrateegiad. See logistiline koridor on erinevaid transpordiliike hõlmav ühendus, mis võimaldab vedada kaupa ja inimesi üle Merenkurku ning on alternatiiv Põhjalahe-äärsete raudteede või maanteed kasutamisele (mitusada kilomeetrit pikem tee).



Pas-de-Calais' maavolikogu töötas välja **jätksuutliku liikuvuse strateegia** tänu oma piirkondlikule liikuvusalasele arengukavale, mis oli mõeldud jätksuutliku transpordi ja liikuvuse strateegiliseks juhendiks. Rõhutatakse nelja punkti: kõikidele kättesaadava jätksuutliku liikuvuse edendamine, erinevaid transpordiliike hõlmavate tõhusate transpordisüsteemide arendamine, alternatiivide pakkumine auto kasutamisele igal võimalikul juhul ja liikuvuse kasutamine Pas-de-Calais' piirkonna edu tagamiseks.

Bonifacio väinas on rakendatud **jätksuutliku meresõidu kompenseerimise** meetodit. Meresõidukitele, mis täidavad teatavaid keskkonnanõudeid, antakse keskkonnavalasid eeliseid. Näiteks saavad jahimanikud purjetamisloale 40% allahindlust, heitvee kogumismahutitega veesõidukitel on lubatud mõnes piirkonnas pärast päikeseloojangut silduda ja väikesed veesõidukid võivad rannajoone lähedale sõita. Lisaks kavatseb Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus korraldada üritusi selle poliitika edendamiseks ja kampaaniaid teadlikkuse suurendamiseks, et soodustada keskkonnasäästlikku käitumist.

Fehmarni Beldi tunnel

- **Asukoht** Fehmarni Belt (Saksamaa/Taani)
- **Partner(id)** Sjællandi piirkond, Ostholsteini kreis
- **Ajakava** 2008–2021 ja edasi
- **Rahastamine** Taani riigi tagatud laenud, mõlema poole riiklikud vahendid, Euroopa vahendid (TEN-T)



Mis see on?

Pärast 2008. aastal Taani ja Saksa ametivõimude vahel sõlmitud lepingut tehti 2011. aastal lõplik otsus ehitada 19 km pikkune veealune tunnel, et luua püsühendus väina kahe kalda vahel. Tunnelil ei ole kehtvat mõju keskkonnale (2008.–2013. aasta uuring) ja see aitab kaasa majandusarengule, vähendades samal ajal väga tiheda liiklusega väinas laevanduse mõju keskkonnale.

Tava päritolu

Saksamaa ja Taani Sjællandi piirkonna vahele tunneli (autotee ja raudtee) ehitamise idee tekkis soovist suurendada kaubavahetust ja edendada piirkonna majandusarengut.

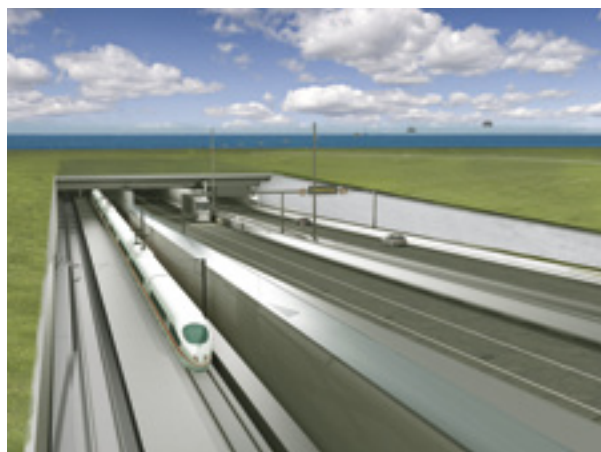
Eesmärgid ja rakendamine

Maa ilma pikima veealuse tunneli ehitamise ülesanne anti Taani riigi omandis olevale ettevõttele Femern A/S, mis vastutab planeerimise, ehitamise (2015–2021) ja tunneli hoolduse eest. 2008. aastal sõlmitud lepingu kohaselt kuulub püsühendus Taani ametiasutustele tänu riigi tagatud laenudele, mille eest tasuvad ehitamisele järgneva 30–40 aasta jooksul püsühenduse kasutajad. Taani ametiasutused koguvad tulusid projekti rahastamiseks ja määravad piletihinna. Samuti pakuvad nad tagatist projekti rahastamise eest. Maatööde (teede parandamine, raudteerööpad ja ühendavad raudtee- või maantee sillad) eest tasutakse olenevalt poolest kas Taani või Saksamaa riiklik-est vahenditest. Ehitustööde ajal tagatakse turvaline liiklus Fehmarni Beldis tänu laevade liikumistee jälgimise süsteemile (VTS), mis juhendab laevaliiklust ning jälgib veesõidukeid ja piiratud avameretegevust.

Peamised eelised

Kuigi tunnelit ei ole veel ehitatud, võib seda lugeda heaks tavaks, kuna see aitab kaasa tugevama ühenduse loomisele väina kalaste vahel ja suuremale majandusintegratsioonile piirkonnas. Peale selle on projektil väike keskkonnamõju.

Tänu NOSTRA projektile on Fehmarni Beldi ja Doveri väina partneritel olnud võimalik vahetada kogemusi sellise infrastruktuuri mõjude kohta kohalikule arengule ja keskkonnale.



Lisateave Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk ou Horst Weppler h.weppler@kreis-oh.de

Koduleht www.femern.com

Põhjamaade logistiline koridor

- **Asukoht** Merenkurkku (Soome/Rootsi)
- **Partner(id)** Merenkurkku nõukogu
- **Ajakava** 2011 ja edasi
- **Rahastamine** INTERREG, Euroopa Regionaalarengu Fond, Põhjamaade Ministrite Nõukogu toetus ning Soome, Rootsi ja Norra piirkondlikud vahendid



Mis see on?

Põhjamaade logistiline koridor on logistikakeskuste, sadamate, raudteede, kiirteede ja parvlaevade strateegiline partnerlus, mis ulatub üle Soome, Rootsi ja Norra. Kohaliku majanduse õitsenguks peab olema võimalik kasutada kulutõhusaid ja keskkonnasäästlikke transpordilahendusi ning samal ajal ka jõuda suurtele turgudele. Põhjamaade logistiline koridor loob atraktiivseid transpordiühendusi mitte ainult Venemaa, vaid ka Balti riikide ning Põhja-Norra ja Atlandi ookeani jäävabade sadamatega. Transpordi- ja logistikavaldkonna abil aidatakse kaasa kogu piirkonna dünaamilisele arengule.

Tava päritolu

Projekt loodi transpordimudelite pideva muutumise tulemusel, mistõttu oli vaja uusi, erinevaid transpordiliike hõlmavaid lahendusi. Samuti oli vaja tagada usaldusväärne ja pikaajaline lahendus kaupade ja reisijate transportimiseks üle Merenkurkku, kasutamata seejuures pikemat teed ümber Põhjalahe, et lühendada 800 km pikkust transporditeed vähem kui 100 kilomeetrini, säästa aega ja vähendada CO2 heidet.

Objectifs et mise en oeuvre

Projekti eesmärk on luua Põhja-Läänemere piirkonnas parem ühendus ida ja lääne vahel, ühendades Helgelandi ja Nordlandi, Västerbotteni lääni ning Vaasa-Pohjanmaa piirkonna kohalikud ja piirkondlikud arengustrateegiad. Põhjamaade logistilise koridori transpordikoridor oli olemas ka enne projekti, ent seda on täiustatud tänu tihedamale koostööle partnerite vahel ning tugevale avaliku ja erasektori partnerlusele. See strateegiline partnerlus toimib üsna hästi. Põhjamaade logistilise koridori nimi on tuntud, rakendatud on ühist turundusstrateegiat, investeeritud infrastruktuuri jne. Umeå omavalitsus ja Vaasa linn asutasid isegi ühise laevandusettevõtte, et tagada koridori olulise osa, Merenkurkku ühenduse toimimine. Praegu asutatakse ühist sadamaettevõtet.

Peamised eelised

See projekt on hea tava, kuna selle raames rakendatakse ELi tegevuskavu koostöös riiklike, piirkondlike ja kohalike partnerite ja erahuvirühmadega. Koridori aluseks on ELi roheliste koridoride põhimõte ja see on keskkonnasäästlik transpordialternatiiv, mis hõlmab mitut transpordiliiki ning põhineb enamjaolt raudtee- ja merekaubaveol, mistõttu on sellel selged keskkonnanäelised. Projekt on kaasa toonud ka TEN-T projekti „Midway Alignment of the Bothnian Corridor“, mille eesmärk on tugevdada piirkonna TEN-T võrgustikku ning tagada era- ja avalike huvirühmade koostöö abil parvlaevaühendus üle Merenkurkku. Samuti toetab projekt, et piiriülese koostöö tulemuseks võivad olla püsivad struktuurid ja kogu piirkonna majanduskasv, ning see võib olla heaks eeskujuks teistele väinadele.

Lisateave Mathias Lindström, Merenkurkku nõukogu, mathias.lindstrom@kvarken.org

Koduleht www.nordiclogisticcorridor.com

Jätkusuutliku liikuvuse strateegia

- **Asukoht** Doveri väin (Prantsusmaa)
- **Partner(id)** Pas-de-Calais' maavolikogu
- **Ajakava** alates 2012. aastast
- **Rahastamine** Pas-de-Calais' maavolikogu vahendid ja Euroopa Regionaalarengu Fond



Mis see on?

Liikuvuse piirkondlik strateegiline raamistik on dokument, mis esitab järjepidevad, strateegilised ja tegevusalased poliitikasuunised lahendamaks 2020. aastaks kohalikud, piirkondlikud ja Euroopa tasandi probleemid. Liikuvus on keskne ja valdkondadevaheline küsimus ning suur proovikivi piirkondade planeerimisel ja jätkusuutliku arengu tagamisel. Pas-de-Calais on nüüd otsustanud kasutada oma kohustuste raames ennetavat lähenemisviisi.

Tava päritolu

Seda strateegiat rakendati, et tegeleda ühiskonna arenguga (äärelinnade, erinevate liikuvuse vormide tekkimine jne) seotud liikuvusalaste hetkeprobleemidega ja vajadusega vähendada tiheda autokasutuse tagajärjel tekkinud reostust.

Eesmärgid ja rakendamine

Seati neli peamist eesmärki: liikuvuse edendamine ja võrdse juurdepääsu tagamine jätkusuutlikule liikuvusele; erinevaid transpordiliike hõlmavate ja tõhusate transpordisüsteemide arendamine, et hõlbustada üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele võimalikult lühikese ooteajaga; alternatiivide pakkumine autosõidule igal võimalikul juhul, näiteks jagatud autokasutus, nn transport tellimisel ja pehmed transpordiliigid (kõndimine ja jalgrattasõit); liikuvuse muutmine Pas-de-Calais' piirkonna eeliseks Euroopa, piirkondlikul ja riiklikul tasandil. Loodi 69 meetet kava piirkondlikuks rakendamiseks kohalike valitsustega (näiteks omavalitsustega) sõlmitud piirkondlike lepingute ja korralduslase abi kaudu. Mõned meetmed on juba kasutusele võetud, näiteks autode ühiskasutusosalade loomine, 1 € maksev bussipilet, jalgrattateede ja ühendveokeskuste arendamine ning mitut transpordiliiki hõlmava infoplatvormi loomine Audomarois'sse.

Peamised eelised

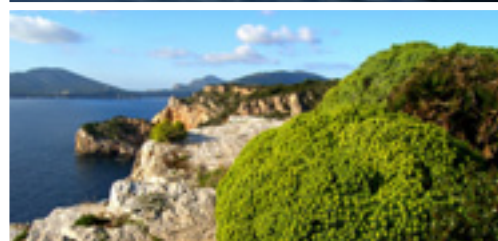
Jätkusuutliku liikuvuse strateegia on huvitav näide kohaliku ametiasutuse meetme kohta, mille eesmärk on edendada üldsuse hulgas keskkonnasäästlikumaid transpordilahendusi.

Teised piirkonnad võiksid selle tava üle võtta ja seda täiustada laiemal piiriülese vaatenurga abil, mis hõlmaks väina mõlemat kallast.



Lisateave Aline Desbonnets, projektiametnik – liikuvus, Pas-de-Calais' maavolikogu, desbonnets.aline@cg62.fr

Koduleht www.pasdecalais.fr



Mereohutus

Miks töötada mereohutuse nimel?

Väinad on erilised läbipääsuteed laevadele, meresõidukitele ja parvlaevadele. NOSTRA väinade hulgas on maailma kõige tihedama liiklusega mereteid. Kuna väinad on juba definit-siooni järgi kitsad läbipääsukohad, mis ühendavat kahte suurt veekogu, on seal suurem kokkupõrgete ja laevaõnnetuste oht kui ükskõik kus mujal.

Kuna laevaõnnetused põhjustavad tihti saastet ja keskkon-nakahjustusi, tuleb väinades, mis on sageli keskkonna poolest haruldaselt mitmekesised ja vajavad meie kaitset, arvestada mereohutuse küsimusega.

Seetõttu otsiti NOSTRA raames uuenduslikke lahendusi, et vältida õnnetusi, edendada ohutumat laevasõitu ning vähendada keskkonnakahjustusi ja inimkaotusi õnnetuste korral.

Kuidas lahendada mereliikluse ohutuse küsimus väinade puhul?

NOSTRA projekti õpikodade käigus esitati mitu näidet uuen-duslike ja koostööd hõlmavate lahenduste kohta.

Kokkupõrgete arvu hindamine Taani mereameti välja töötatud tarkvara IWRAP abil võimaldab hinnata selle arvuga toimunud muutusi. Eeldatavasti kasvab 2030. aastaks Fehmarni Beldis meresõidukite arv poole võrra, mille tulemusena tõuseb ka kokkupõrgete hinnanguline arv 110%. Seda on võimalik vähendada tehnoloogiauuenduste ja vastavate koolituste abil.

Vabatahtlik lootsimine või avamerelootsimine on lahendus, mille kasutamist soodustatakse rahvusvahelistes ja piirkon-dlikes eeskirjades (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ja HELCOM) õnnetuste ja kokkupõrgete ohu vähendamiseks. Lahendust on arendatud Läänemere eriti ohtlikes Taani väinades.

Fehmarni Beldis haldab **mereliikluse ohutust** mereliiklus-teenistus (VTS, laevaliikluse juhtimise keskus). Fehmarni Beldi kogemus esitati kahte kallast ühendava tunneli ehitamise (aas-tatel 2015–2021) kontekstis. Ehitusobjekti turvalisuse tagami-seks on vaja kasutada radarseadmeid, kaugseiret, rannavalvet, avamerelootsimist, liiklust reguleerivaid meetmeid jne.

Vabatahtlik mereotsingute ja merepääste rühm loodi Soome lahes tänu INTERREG IVA projektile, mille eesmärk on taastada merepäästetegevus väina idaosas ning luua koostöö Eesti ja Soome vabatahtlike merepäästjate süsteemide vahel. See projekt hõlmab nelja täisvarustusega päästealuse uuesti kasutusele võtmist Eestis ja Soome päästjate varustamist uute samasuguste alustega. Sellega kaasneb ka päästmis- ja esmaabivõtete koolitus vabatahtlikele.

MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups, mereõnne-tuste reageerimisrühm) on piiriülene tuletõrjajate meeskond Doveri väinas Ühendkuningriigi, Prantsusmaa, Belgia ja Madalmaade vahel. See sekkub veesõidukitega merel juhtunud õnnetuste puhul ja selle põhieesmärk on elusid päästa.

Bonifacio väina mereohutust oli vaja suurendada, et lahen-dada ohtlikke või saasteaineid transportivate laevade liiklusega seotud probleeme ja kaitsta silmapaistvat looduspärandit. Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi loomisele 1993. aastal järgnes 1998. aastal Prantsuse-Itaalia meetme vastu-võtmine, mille alusel nõuti, et mõlemad riigid keelaks teatavate laevade transiidi või piiraks seda, kasutades mereliikluse kor-raldamise süsteemi ja kohustuslikku teavitussüsteemi laevade korral, mille tonnaaz on 300 UMS või rohkem. Lisaks teevad Itaalia ja Prantsuse merepäästekoordineerimiskeskused ala jälgimisel koostööd ja 2001. aastal võeti vastu määrus, mis lubab naaberriigi riiklikes vetes patrullida ja vajaduse korral ka sekkuda.

Nafta transportimisega seotud ohtudega Soome lahes on tegeletud meetmete abil, mis võeti vähendamaks süsivesinike ja kemikaalide põhjustatud reostust väinas (kiiruse vähendamine, ümbersuunamine, modelleerimine).

MIRG-EU (mereõnnetuste reageerimisrühm)

- **Asukoht** Doveri väin (Inglismaa/ Prantsusmaa)
- **Partner(id)** Pas-de-Calais' maavalikogu, Kenti maavalikogu
- **Ajakava** 2012–2014
- **Rahastamine** INTERREG IV kahe mere programm (INTERREG IV 2 Seas programme)



Mis see on?

Mereõnnetuste reageerimisrühm (MIRG) on tuletõrjujate meeskond, kes on spetsialiseerunud veesõidukite pardal juhtunud õnnetustele, näiteks tulekahjud, keemiaõnnetused, löksus inimesed jne. MIRG-EU on INTERREG IVA kahe mere programmi projekt, mille eesmärk on luua Madalmaade, Belgia, Prantsusmaa ja Inglismaa tuletõrjemeeskondade koostööl Euroopa MIRG. Projektiga on seotud nii Kenti tuletõrje- ja päästeteenistus kui ka SDIS 62 (Pas-de-Calais' piirkondlik tuletõrje- ja päästeteenistus). Nende ülesanne on sekkuda mereõnnetuste puhul, et päästa laev, lihtsustada selle turvalist toimetamist parandustöödeks sadamasse, ilma et oleks vaja evakueerida meeskond ja reisijaid, ning piirata õnnetuse mõju looduskeskkonnale. Partnerid töötavad kahe mere piirkonna vetes: Doveri väinas, Põhjameres ja Lääne-Schelde jõel.

Tava päritolu

Doveri väin on üks kõige tihedama liiklusega mereteid maailmas. Seetõttu on laevaõnnetuste oht väga suur ja meeskonnad peavad olema valmis õnnetuste puhul reageerima.

Eesmärgid ja rakendamine

Projekti põhieesmärk on suurendada Doveri väina ning laiemalt kahe mere piirkonna võimekust ja vastupidamisvõimet, ühendades tuletõrjemeeskonnad ja rakendades kolme sammu: riskianalüüsi (oodatava laeva tüüp, MIRGi pardaleminekuga seotud ohud), tuletõrjujate ja nende varustuse valimist ning üldise tegevusjuhendi koostamist, et meeskonnad saaksid oma tegevust korraldada ühesuguse korra järgi. Optimaalse koostöö ja teadmiste ühendamise saavutamiseks korraldatakse ühtseid koolitus- ja treeningprogramme. 2014. aastal toimus DFDS Princess Seawaysi pardal suuremahuline õppus. MIRG-EU eesmärk on töötada välja ühtne töökord meeskonna turvaliseks transportimiseks.

Peamised eelised

See projekt on huvitav näide erinevatest riikidest pärit huvirühmade kooskõlastamise kohta eesmärgiga reageerida tiheda liiklusega väinas toimunud mereõnnetuste puhul tõhusamalt. Teised väinad võiksid selle tava üle võtta, kui on märkimisväärne mereõnnetuste ja keskkonnakahjustuste oht.



Koduleht www.mirg.eu

Vastutustundlik majandusareng

Miks töötada vastutustundliku majandusarengu nimel?

Väinad on läbipääsukohad ja seega, eelkõige piiriüleses kontekstis, ka ainukordsed majandusarengualad. Väinadega seotud majandustegevused (kalandus, tööstus, logistika, turism jne) tekitavad aga sageli keskkonnakahjustuste ohu, nagu saasteainete heide õhku või vette, tallamine või elurikkuse muu füüsiline kahjustamine ja kohaliku ökosüsteemi ohustamine. NOSTRA lähteuuringu kohaselt sõltuvad paljud majandustegevused väina ökosüsteemist. Seetõttu ei tohiks keskkonnakaitse olla ainult lõpptulemus vaid ka vahend, kuidas edendada kohalikku majandusarengut. Väinade majandustegevuste pikaajaliseks tagamiseks on loodusvarasid vaja kaitsta.

Seega tuleks väinades, mis on tihti keskkonna poolest erakordselt mitmekesised ja vajavad meie kaitset, arvestada jätkusuutliku majandusarengu küsimusega.

Kuidas lahendada väinade vastutustundliku majandusarengu küsimus?

NOSTRA projekti õpikodade käigus on toodud mitu näidet keskkonnasäästliku majandusarengu tavade kohta.

PNA Saline projekt on kõikidele Euroopa arhitektidele suunatud ideevõistlus, mis käivitati 2011. aastal Reggio Calabria eesmärgiga leida uuenduslikke ja jätkusuutlikke lahendusi 1970. aastatel ehitatud ja nüüdseks lagununud tööstuspiirkonna Saline Joniche renoveerimiseks. Võistlusel osales 70 meeskonda ning ekspertidest koosnenud žürii valis välja võitjad, kelle projektid avaldati ja on praegu rahastamise ootel. Võistlus oli vahend, kuidas laiendada ja uuendada ettekujutust piirkonnast.

ODISSEA projekt võimaldas taastada Türrreeni mere rannikult (Reggio Calabria provintsis) Aspromonte massiivi kõrgustikeni ulatava piirkonna looduskeskkonda (elurikkuse säilitamine jne). Selle eesmärk oli vähendada majanduslikku ja infrastruktuurialast ebaühtlust piirkonna eri osade vahel ja samal ajal vähendada ka keskkonnamõju.

Eestis on kasutatud **info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) vahendeid**, et vähendada halduskoormust ja paberi kasutamist ning hõlbustada majandusarenguprojekte. ICT Demo Centre on mittetulunduslik IKT-valdkonna ettevõtete rühm, mis tegeleb uue info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kasutamise halduseesmärgil (pangaülekanded, maksudeklaratsioonid, valimised, loendused, e-kviitungid, e-piletid jne) ja elektrooniliste ametlike dokumentide edendamisega (93%-l eestlastest on elektrooniline isikutunnistus, mis võimaldab neil digitaalallkirja autentida).

Bonifacio väinas on rakendatud **hobisukeldumise kooskõlastatud haldamist**, et arendada sukeldumist väinas ja tegeleda ohuga, mida see elurikkusele põhjustab. Korsika keskkonnaamet koostas põhikirja, millele kirjutas alla rahvuspark ja viis sukeldumiskeskust, paigaldas teatavatesse asukohtadesse juurdepääsukvootidega ankrupoid ja aitas koolitada sukeldumiskeskuse töötajaid. Kuigi esmapilgul tundub, et eeskirjad vähendavad sukeldumiskeskuste kasumit, pakuvad need tegelikult ettevõtetele võimalust pikemas perspektiivis ellu jääda ja oma äri laiendada tänu looduspärandi kaitsmisele ja tegevuskohtade edendamisele.

Projekt PATCH (muutustega kohanevad sadamad) on INTERREG IVA projekt (2009–2012), mille eesmärk on muuta sadama- ja logistikategevused vastupidavamaks muutustele, avatumaks ettevõtlusele ja innovatsioonile ning kohanemisevõimelisemaks turumuutuste suhtes. Selleks tuleb tugevdada sadama logistikatoiminguid, arvestades üha rohkem piiriülese ja ühendatud veo- ja transpordituru kontekstiga. Lühiajalises perspektiivis oli projekti eesmärk leevendada majanduslanguse probleemi, pakkudes lahendusi töökohtade säilitamiseks sadamates. Pikemas perspektiivis oli eesmärk parandada sadamatevahelise koostöö piiriülest tõhusust ja teostatavust.

Rail Baltica kasvukoridor on eksperiment, mis on seotud Euroopa Liidu Rail Baltica projektiga, mille eesmärk on luua rongiühendus Soome ja Poola vahel. Helsingi (Soome) strateegia seisneb infrastruktuuri arendamises, mitmeliigiliste transpordikeskuste loomises ja mitmetasandilise koostöö edendamises, võttes seejuures arvesse läbitavate piirkondade majandussektori (turud) ja tööhõivesektori eeliseid ning rändevooge.



Kaubaveo jätkusuutliku arendamisega tegeleb Doveri väina puhul oma keskkonnamõju vähendada sooviv ettevõtte John Shirley Ltd. Sel eesmärgil on ettevõtte kaasatud äriühingustikku Low Carbon Kent ja Euroopa projektidesse, nagu FUSION. Ettevõtte töötab välja mitmeid uuendusi vähendamaks oma ökoloogilist jalajälge ja edendab nn rohelist transporti, julgustades eelistama transpordivahendina konteinereid veoautodele. Ettevõtte on võitnud oma lähenemisviisi eest auhinda, mis muudab selle turul konkurentsivõimeliseks, kuna paljud firmad kiidavad strateegia heaks ja valivad ettevõtte just keskkonnanahuldlikkuse tõttu.

Beldi kaubandusprojektiga (rahastamine: Euroopa programmide INTERREG ja FEDER vahendid ning erarahastamine) soovitakse kiirendada piirkonna majanduskasvu ja edendada töökohtade loomist seoses Fehmarni Beldi tunneli projektiga. Eesmärk on valmistada VKEsid ette selle infrastruktuuriprojekti avamisega tekkivate uute võimaluste kasutamiseks, eelkõige edendades väina mõlema kalda VKEde suhtlust ja julgustades neid arendama näiteks keskkonnasäästliku energia tehnoloogiat.

Doonau deltas on antud **pilliroo koristamise** ainuõigus kohalikule elanikkonnale kompenseerimaks piiranguid, mis kehtestati pärast piirkonna klassifitseerimist biosfäärikaitsealaks 1990. aastal. Kõnealune klassifitseerimine tõi kaasa majandustegevuse spetsiifilise korraldamise, mille raames olid tegevused lubatud ainult puhvertsoonides (traditsioonilised tegevused) ja majandustegevustsoonides. Ainuõigus anti kohalikule elanikkonnale ja kohalikele ettevõtetele (nendele, kes elasid või asusid kaitsealal), lubades neil kasutada loodusvarasid traditsiooniliseks majandustegevuseks, sealhulgas pilliroo koristamine.

Albaanias Vlorë maakonnas on välja töötatud **jätkusuutliku sotsiaal-majandusliku arengu kavad**, mis on seotud turismi, maaelu ja põllumajandusliku toidutööstuse ning teenuste, võrgustike ja kergetööstuse arendamisega.

VASEK on piirkondlik arendusettevõtte, mis kuulub Soome Vaasa piirkonna omavalitsustele ja mille rahastamiseks läheb 14 eurot aastas elaniku kohta. Selle põhieesmärgid on nõustada ja juhendada ettevõtete omanikke, edendada piirkondlikku arengut arenguprogrammide ja -projektide abil ning edendada piirkonda. VASEKi arenguprogrammide ja -projektide eesmärk on parandada piirkonna ettevõtlustingimusi ning kooskõlastada ja rahastada peale oma projektide ka teiste organisatsioonide projekte.

Energy Vaasa on Põhjamaade liider energiatehnoloogia valdkonnas. Keskkonnaprobleeme ja Euroopa nõudeid arvestades on energiatehnoloogia lootustandev sektor ning Soome majanduse põhisektor. Vaasa piirkonnas on sellele valdkonnale spetsialiseerunud üle 120 ettevõtte, mis on väga edukad ka rahvusvahelisel tasandil (eksporti osakaal üle 70%). Nende hulgas on ka Energy Vaasa, mis pakub uuenduslikke energiatootmise ja energiatõhususe parandamisega seotud tooteid ja teenuseid.

Vuosaari sadam on uus sadam, mis ehitati Helsingi äärelinna, et teha linna keskel ruumi elamutele või vabaajategevustele, vähendada liiklusega kaasnevaid ummikuid, müra ja saastet ning luua sadam, mis on laevadele paremini juurdepääsetav. Sadama ehitamiseks oli vaja kunagine tööstuspiirkond puhastada ja pinnas stabiliseerida. Selle protsessi puhul oli kesksel kohal keskkonnakaitse. Sadama ehitamiseks oli vaja saada keskkonnaluba, mis on küll uuendatav, ent kehtib vaid viis aastat, ehitada ühendustunnelid, kahjustamata seejuures läheduses asuvaid Natura 2000 asukohti ja elamurajoone, ning ehitada müratõke. Lisaks rakendati sadama puhul mitmeid ranged reegleid mürataseme piiramiseks, laevadelt pärinevate jäätmete kohustuslikuks kogumiseks, võõrliikide kontrolliks jne.

ODISSEA projekt

- **Asukoht** Messina väin (Itaalia)
- **Partner(id)** Reggio Calabria provints
- **Ajakava** 2004–2006
- **Rahastamine** riiklikud vahendid (keskkonnaministeerium)



Mis see on?

ODISSEA projekt oli Reggio Calabria provintsi keskkonnasertifitseerimise protsess, mille eesmärk oli tagada, et kohalikud kogukonnad arvestaks rohkem majandustegevuse tagajärgedega keskkonnale ja elurikkusele.

Tava päritolu

Piirkonna eri osade vahel oli majanduslik ja infrastruktuurialane ebaühtlus. See tekitas tõsiseid tagajärgi looduskeskkonnale ja vähendas elurikkust.

Eesmärgid ja rakendamine

Projekti eesmärk oli taastada Türrreeni mere rannikult (Reggio Calabria provintsis) Aspromonte massiivi kõrgustikele ulatuva piirkonna looduskeskkonda (elurikkuse säilitamine jne). Üks eesmärgi oli vähendada majanduslikku ja infrastruktuurialast ebaühtlust piirkonna eri osade vahel ning samal ajal vähendada ka keskkonnamõju. Samuti arutati, kuidas parandada alaväärtustatud turismi- ja kultuurieeliste kasutamist. Tänu sellele projektile rahastas keskkonnanäitajatel põhinenud keskkonnanalüüsi Itaalia valitsus. Pärast konkreetseid looduskeskkonna seisundi uuringuid teatavatel aladel anti Aspromonte Santo Stefano ja Sitsiilia omavalitsusele EMAS-sertifikaat (keskkonnajuhtimis- ja -auditeerimissüsteem).

Peamised eelised

ODISSEA projekt on huvitav tava, kuna see aitab kaasa kohalike kogukondade keskkonnateadlikkuse suurendamisele.

Teised väinad võiksid keskkonnasertifitseerimise protsessi üle võtta ja lisada sellele piiriülese mõõtme.



Lisateave Dott. G. Postorino, g.postorino@provincia.rc.it

Säästva sotsiaal-majandusliku arengu kavad

- **Asukoht** Otranto väin (Albaania)
- **Partner(id)** Vlorë maakonnakoostöökoostöö



Mis see on?

Vlorë piirkondlikul arengukaval olid järgmised eesmärgid: jätkusuutliku turismi, maaelu ja põllumajandusettevõtjate, vesiviljeluse, energia, tööstuse ja teenuste arendamine, sooline võrdõiguslikkus ning sotsiaalne kaasatus. Sooviti saavutada piirkonna jätkusuutlik sotsiaal-majanduslik areng. Võttes arvesse rakendatud kavade praegust olukorda, esitatakse kolm strateegiat, et näidata eeliste ja põhiliste majandussektorite alusel piirkonna edasist potentsiaalset arengut.

Tava päritolu

Vlorë maakonnal on palju eeliseid, mis teevad sellest olulise turismi sihtkoha (kultuuripärand, väga ilus loodus, käsitöö, külalishotellid jne), aga on ka palju aspekte, mis piiravad selle majandusarengut (turismiteenuste kehv kvaliteet, info ja hariduse puudumine, mereveekvaliteet, jäätmekäitlus ja maanteeühendused).

Eesmärgid ja rakendamine

Hetkeolukorra ja rakendatud kavade suundumuste alusel esitati piirkonna kohta kolm võimalikku tulevikusuunda. Esimene suund käsitleb majandatud turismi arengut koos töhuse mullaharimise ja ruumiplaneerimise, jäätmekäitluse, ranniku ja maismaa loimise ning keskkonnakaitsega. Teine suund käsitleb maaelu arendamisel ja põllumajanduslikul ettevõtlusel põhinevat arengut koos tüüpiliste kohalike toodete (maine loomine), tootjate ühenduste, maa kaitsmise, mahepõllumajandusega jne. Viimane suund käsitleb teenuste, võrgustike ja kergetööstuse arendamist koos saastekontrolli, taastuenergia tootmise ja ettevõtlusinnovatsiooniga ning rohelise majanduse arendamisega.

Peamised eelised

See on huvitav tava, kuna piirkonna sotsiaal-majanduslikku arengut käsitletakse jätkusuutlikust vaatepunktist. Igal kaval on keskkonnameesmärgid.

Teised väinadega piirnevad alad võiksid selliseid kavu välja töötada kohalike eeliste alusel.



Otsesed meetmed looduskeskkonna heaks

Miks edendada otseseid meetmeid looduskeskkonna heaks?

Nagu on rõhutatud NOSTRA uuringus, on väinadel rikas ökosüsteem. Nad on tihti koduks haruldastele või ohustatud liikidele ning Euroopa väinade piirkondades on palju lindude, mereimetajate ja kalade rändeid. Mitmekesist looduskeskkonda ohustavad aga inim- ja looduslikud tegurid (reostus, invasiivsed võõrliigid, kliimamuutus jne). Nagu selgitatakse käesolevas heade tavade juhendis, saab ökosüsteemi mõjutavate tegurite (meretransport, majandustegevus, turism jne) suhtes kasutusele võtta meetmeid, et nende mõju vähendada. Elurikkuse ja väinade looduskeskkonna kaitsmiseks on siiski vaja kaaluda ka otseseid meetmeid.

Kuidas võtta otseseid meetmeid väinade looduskeskkonna kaitseks?

NOSTRA projekti õpikodade käigus on toodud mitu näidet tavade kohta, mille eesmärk on elurikkuse ja looduskeskkonna otsene kaitsmine.

Lecce provintsis on Euroopa-Vahemere piirkonna kliimamuutuste keskus (Euro-Mediterranean Centre on Climate Change) valmistanud **kliimamuutustega kohanemiseks rannikualadel** ja loonud missiooni Ocean-Lab, mille eesmärk on välja töötada ja koostada lühiajalisi prognoose ookeani kohta: modelleerida rannikut, töötada välja mereohutuse rakendusi, hinnata kliimamuutuste mõjusid rannikualadel jne. Näiteks võimaldab mereolude portaal internetis tasuta juurdepääsu meteoroloogilistele ja ookeanipõhistele prognoosidele kogu Vahemere kohta.

Otranto väina puhul on kasutatud **mere- ja üleminekuökosüsteemide keskkonnatingimuste** hindamist. Selle eesmärk on arendada Aadria ja Joonia piirkonna elupaikade ja liikide kaardistamise ja levitamise vahendeid, kasutades infotehnoloogiat andmeplatvormide loomiseks, inimtegurite ja ökosüsteemiteenuste hindamiseks ning merekaitsealade planeerimiseks.

Projekti BALTIC FLYWAY on rakendatud Fehmarni Beldis, mis asub lindude Balti rändeteel (Baltic Flyway). Projekti eesmärk on ületada keelebarjäär väina kallastel, et kaitsta ühtaegu loodust, anda teavet lindude ja loodusalade kohta nii Saksamaa kui ka Taani elanikele ning suurendada teadlikkust looduskeskkonna teenustest kui lahendusest tervise, vaba aja veetmise ja turismiga seotud inimvajadustele.

Projekti HEALFISH eesmärk on hea tava jagamine Soome lahe kahel kaldal asuvate riikide vahel jõgikondade majandamise ja jõgede taastamise kohta. Selleks võetakse mõnes proovijões meetmeid lõhilaste rände hõlbustamiseks. Tervete lõhilaste (forell ja lõhe) olemasolu jões näitab jõe häid keskkonnatingimusi.

2012. aastal loodud Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus, mis on esimene selline keskkonnakaitsele pühendunud rühmitus, on välja töötanud **elurikkuse säilitamise piiriülese tegevuskava**. Selle eesmärk on rakendada ühist tegevuskava ja hallata ühiselt Bonifacio väina, võttes arvesse keskkonnanäppeskte laiemas ulatuses. Seega saab välja töötada ühiseid meetmeid tegelemaks põhiliste probleemidega, nagu laevandus, kalandus, turism jne.

Projekti SeaGIS eesmärk on laiendada teadmisi Merenkurku kohta ja muuta see ühise platvormi abil kergemini juurdepääsetavaks, et edendada merepiirkondade planeerimise potentsiaali piirkondlikul tasandil, pidades silmas ka tulevast Euroopa direktiivi merealase arengu ja rannikualade integreeritud haldamise kohta.



Projekt BALTIC FLYWAY

- **Asukoht** Fehmarni Belt (Saksamaa/Taani)
- **Partner(id)** Sjællandi piirkond, Ostholsteini maakond
- **Ajakava** 2010–2013
- **Rahastamine** INTERREG ja partnerid



Mis see on?

Projekt BALTIC FLYWAY on INTERREG IVA projekt, mille eemärk on ületada keelebarjäär väina kallastel, et kaitsta ühtaegu loodust, anda teavet lindude ja loodusala kohta nii Saksamaa kui ka Taani elanikele ning suurendada teadlikkust looduskeskonna teenustest kui lahendusest tervise, vaba aja veetmise ja turismiga seotud inimvajadustele. See projekt on juhtprojekt suuremale projektile, mis hõlmab eeldatavasti rohkem riike ja partnereid.

Tava päritolu

Fehmarni Belt asub lindude Balti rändeteel (Baltic Flyway). Need loodusala on olulised pelgupaigad pesitsevatele lindudele, ent ka väga haavatavad alad, mida tuleb kaitsta. Selleks on vaja vaadata piiridest kaugemale, sest lindude jaoks neid ju ei eksisteeri.

Eesmärgid ja rakendamine

Projekti eesmärk oli tagada väina mõlemal kaldal looduskaitse, linnukaitse ja arutelu nendel teemadel. Partnerid kasutasid projekti kui võimalust panustada levikeskuste rajamisse nn sirgjoonele, keskendudes pesitsuslindudele, Natura 2000 põhimõtetele vastavale põllumajandusele ja looduskaitsele, kohapeal toodetud kvaliteettoodete arendamisele ning tervishoiu ja vabas õhus vaba aja veetmise võimaluste edendamisele. Selleks jagasid Saksa ja Taani koostööpartnerid teadmisi ja kogemusi looduskaitse, linnukaitse, teabe levitamise ja turunduse kohta. Neid valdkonnaüleseid oskusi ja pädevusi kasutati, et luua piirkondade kohta riikideüleselt kooskõlastatud arenguplaanid ning teavitamistegevused turistidele ja kohalikele kodanikele.

Peamised eelised

See projekt on huvitav tava, sest see näitab, et hoolimata riiklike süsteemide piirangutest on võimalik tegutseda väina mõlemal poolel ja teha viljakat koostööd ühiste eesmärkideni jõudmise nimel. Samuti on tähtis rõhutada, et looduskaitsega seotud eesmärgid saab looduskeskonnas edukalt ühendada turismindusega.

Selle tava võiksid üle võtta väinad, millel on samasugused lindude rändega seotud probleemid ja mis soovivad neid lahendada piiriülesel viisil.



Lisateave Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

Koduleht www.balticflyway.dk

Piiriülene tegevuskava elurikkuse säilitamiseks

- **Asukoht** Bonifacio väin (Korsika/Itaalia)
- **Partner(id)** Korsika keskkonnaamet ja Maddalena saarestiku rahvuspark
- **Ajakava** alates 2012. aastast
- **Rahastamine** liikmetasu (lisaks toetused piirkondlikul, riiklikul ja Euroopa tasandil)



Mis see on?

2012. aastal loodud Bonifacio väina rahvusvahelise merepargi Euroopa territoriaalse koostöö rühmitus on esimene selline rühmitus, mis on pühendunud keskkonnakaitsele. Kahel merekaitsealal rakendatakse ühist tegevuskava. Selle eesmärk on Bonifacio väina integreeritud haldamine, võttes arvesse keskkonnaaspekte laiemas ulatuses. Välja saab seega töötada ühiseid meetmeid tegelemaks põhiliste probleemidega, nagu laevandus, kalandus, turism jne.

Tava päritolu

See piiriülene tegevuskava põhineb eelkõige väina kallaste erisustel: kultuuriidentiteedil (traditsioonid) ja elurikkusel (liikide ja maastike mitmekesisus). Mõte luua Korsika ja Sardiinia ühine rahvusvaheline merepark tekkis 1990. aastate alguses soovist saada väina ökoloogilisele eripärale rahvusvaheline tunnustus ja kaitsta selle mitmekesisust.

Eesmärgid ja rakendamine

Piiriülese tegevuskava eesmärk on parandada väina kooskõlastatud majandamist ja teaduslikke andmeid väina kohta. Loodi ühine andmebaas rahvusvahelise merepargi liikidest, elupaikadest ja taksonitest. Selle eesmärk oli iseloomustada ja jälgida väina elurikkuse arengut, kasutades iga merekaitseala puhul ühtlustatud teaduslikku meetodit. Tegevuskavaga on seotud kaks juhtprojekti: piiriülene valvemeeskond ja ühine PMIBB (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio) kaubamärk. Lisaks annab tegevuskava ühise mudeli taastuenergia kasutamiseks. Teine

tegevuskavast tulenev projekt on Prantsuse-Itaalia taotlus UNESCO maailmapärandi nimistusse kandmiseks.

Peamised eelised

See piiriülene tegevuskava on huvitav, kuna selle eesmärk on väina elurikkuse otsene kaitsmine piiriülese tegevuse kaudu. Selle tava võiksid üle võtta väinad, millel on elurikkuse kaitsmisega seotud probleeme, ent tava eeldab kõrgetasemelist ühist juhtimist (siin ETKR).



Lisateaves GianLuigi.Cancemi@oec.fr,
y.donno@lamaddalenapark.org

Projekt SeaGIS

- **Asukoht** Merenkurkku (Rootsi/Soome)
- **Partner(id)** Merenkurkku nõukogu
- **Ajakava** 2011–2014 ja edasi
- **Rahastamine** INTERREG ja riiklikud vahendid



Mis see on?

Projekt SeaGIS on INTERREG IVA projekt, mille eesmärk on varustada arendajaid ja otsustajaid vahendite ja andmetega, arvestades lisaraskustega, mis kaasnevad ruumiplaneerimisega kolmemõõtmelises merekeskkonnas. Projekti lisaeesmärk on selle teabe edastamine üldsusele.

Tava päritolu

Projekt SeaGIS aitab valmistuda Euroopa Liidu direktiiviks mereala ruumilise planeerimise ja rannikualade integreeritud haldamise kohta. Piirkondlikud keskkonna- ja planeerimisasutused soovisid olla valmis piiriüleste mereruumiplaneeringute rakendamiseks piirkonnas.

Eesmärgid ja rakendamine

Projekti SeaGIS eesmärk on laiendada teadmisi Merenkurkku väina kohta ja muuta merealade planeerimise võimaluste edendamine piirkondlikul tasandil lihtsamaks. Üldsusele antakse juurdepääs mitmekeelsele internetipõhisele teadmiste platvormile, kust on võimalik saada teavet keskkonna, infrastruktuuri ja sotsiaal-majandusvaldkonna kohta. Projektis osalevad kõik vastutavad keskkonna- ja planeerimisasutused Merenkurkku mõlemalt kaldalt. Kohalikud omavalitsused osalevad juhturingutes ja tagavad, et platvormile lisatakse asjakohaseid andmeid. Ülikoolid Merenkurkku mõlemalt kaldalt on uurinud olemasolevaid (mere-, keskkonna- ja planeerimisalaseid) riiklikke õigusakte ning seda, kuidas töötab praegune planeerimissüsteem ja kuidas käsitleda tulevast ökosüsteemil põhinevat planeerimist Merenkurkku piirkonnas.

Peamised eelised

Projekt SeaGIS on huvitav tava, sest see valmistub piiriülesel tasandil ELi direktiiviks mereala ruumilise planeerimise ja rannikualade integreeritud haldamise kohta. See viib põhjalikumate ja jagatud teadmiseni väina loodusesekskonna kohta, mida ei ole alati lihtne saavutada, arvestades, et paljudel ametiasutustel on raskusi andmete tasuta jagamisega.

Sarnaseid uuringuid ja arutelu praeguse planeerimissüsteemi kohta võiksid korraldada ka teised väinad, et parandada oma võimekust ja tegeleda NOSTRA lähteuuringus tuvastatud vajadustega.



Koduleht <http://seagis.org/>



III OSA

Järeldus

NOSTRA projekti põhieesmärk on elurikkuse ja looduspärandi säilitamine. Nagu näitab käesolev juhend, on see valdkondadeülene teema, mis nõuab mitmesuguste mõjuritega, sealhulgas juhtimise, mereruumi planeerimise, turismi, transpordi, mereohutuse ja majandusarenguga seotud meetmeid. 16 NOSTRA partnerit on kolm aastat nende teemadega seotud kogemusi vahetanud, et rakendada väinade tasandil tõhusaid ja jätkusuutlikke tegevuskavu.

2014. aasta on NOSTRA projekti lõpuaasta, ent ühtlasi uus algus

NOSTRA projekt on lõppemas, kuid see ei ole Euroopa väinade elurikkuse ja looduspärandi säilitamisega seotud arutelude lõpp. Peale selle heade tavade juhendi on iga partner koostanud ka rakenduskava, mille eesmärk on võtta oma väina puhul üle mõni eespool esitletud hea tava. Samuti ei tähenda NOSTRA projekti lõpp partnerluse lõppu. Enamik NOSTRAGA seotud partnereid on esindatud ka Euroopa väinade initsiatiivis, mille vastastikuse mõistmise memorandumit uuendatakse eeldatavasti varsti, mistõttu on lähiaastatel ilmselt oodata uusi koostööprojekte.

Kontaktisikud

Conseil Général du Pas-de-Calais (juhtpartner)

Rue Ferdinand Buisson
62000 Arras – PRANTSUSMAA
Kontaktisik: Antoine Surget,
surget.antoine@cg62.fr

Kent County Council

Invicta House, County Hall
ME14 1XX, Maidstone, Kent
– ÜHENDKUNINGRIIK
Kontaktisik: Chris Drake,
chris.drake@kent.gov.uk

Provincia di Messina

Corso Cavour 87
98122 Messina – ITAALIA
Kontaktisik: dr Paolina Emanuele,
p.emanuele@provincia.messina.it

Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia
89125 Reggio Calabria – ITAALIA
Kontaktisik: Giorgio Panuccio,
politichecomunitarie@provincia.rc.it

Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6
65100 Vaasa – SOOME
Kontaktisik: Mathias Lindstrom,
info@kvarken.org

Provincia regionale di Trapani Piazza Vittorio Veneto, n°2

91100 Trapani – ITAALIA
Kontaktisik: Deborah Aureli,
daureli@provincia.trapani.it

Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street
820112 Tulcea – RUMEENIA
Kontaktisik: Marian Tudor,
office@indd.tim.ro

Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12
15077 Tallinn – EESTI
Kontaktisik: Kaarel Kose,
kaarel.kose@mv.harju.ee

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B
FIN-00240 Helsinki – SOOME
Kontaktisik: Heli Halla-Aho,
heli.halla-aho@uudenmaanliitto.fi

Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13
73100 Lecce – ITAALIA
Kontaktisik: Carmelo Calamia,
ccalamia@provincia.le.it

Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte
094 Vlore – ALBAANIA
Kontaktisik: Rezarta Agalliu, qarkuvl@
yahoo.it

Region Sjælland

Alleen 15
DK – 4180 Sorø – TAANI
Kontaktisik: Mette Høstgaard Bonde,
mhbo@regionsjaelland.dk

Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41
D 23701 Eutin – SAKSAMAA
Kontaktisik: Horst Weppler,
h.weppler@kreis-oh.de

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

Avenue Jean Nicoli
20250 Corte – PRANTSUSMAA
Kontaktisik: GianLuigi Cancemi,
GianLuigi.Cancemi@oec.fr

Provincia di Sassari

Piazza d'Italia, 7
07100 Sassari – ITAALIA
Kontaktisik: dr Salvatore Masia,
s.masia@provincia.sassari.it

Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7
07024 La Maddalena – ITAALIA
Kontaktisik: Giovanna Urban,
g.urban@lamaddalena-park.org

	Doveri väin		Messina väin	Meren kurkku	Sitsiilia väin	Doonau delta	Soome laht
Teemad	Pas-de-Calais' maavolikogu	Kenti maavolikogu	Reggio Calabria provints	Merenkurkku nõukogu	Trapani provints	Doonau delta riiklik instituut	Harju Maavalitsus
Ühine juhtimine							
Merenkurkku nõukogu				X			
Bonifacio ETKR							
Soome lahe aasta 2014							X
Fehmarni Beldi päevad							
Meremaastikud ja mereruumi planeerimine							
Meremaastike hindamine ja mereplaneerimine		X					
Jätkusuutlik turism							
CAST (ran- nikumeetmed jätkusuutliku turismi nimel)	X	X					
Sõbralikud saarerajad							X
Turismimajanduse arendamine Salento piirkonnas							
Jätkusuutlik transport							
Fehmarni Beldi tunnel							
Põhjamaade logistiline koridor				X			
Jätkusuutliku liikuvuse strateegia	X						
Mereohutus							
MIRG-UE	X	X					
Jätkusuutlik majandusareng							
ODISSEA projekt			X				
Jätkusuutliku sotsiaal-majan- dusliku arengu kavad							
Otsesed meetmed looduskeskkonna heaks							
Projekt BALTIC FLYWAY							
Piiriülene tegevuskava							
SeaGIS projekt				X			

Soome laht	Otranto väin		Fehmarni Belt		Bonifacio väin		
Uusimaa maakonnaavalitsus	Lecce provints	Vlorë maakonnakohtu	Sjælland piirkond	Ostholsteini kreis	Korsika keskkonnaamet	Sassari provints	Maddalena saar-estiku rahvuspark
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

