



Hyvien käytäntöjen opas

Salmien ylittävän yhteisen hallinnoinnin kehittäminen
biodiversiteetin ja luonnonperinnön säilyttämiseksi

www.nostraproject.eu





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

■ Sisällysluettelo	2
■ Esipuhe	3
Tietoa NOSTRAsta	4
■ Mikä on INTERREG IVC?	6
■ Mikä on NOSTRA?	7
■ Menetelmät	8
■ NOSTRAn lähtötilannekarttoitus	9
■ Keitä ovat NOSTRAn 16 osallistujaa?	10
Doverinsalmi	13
Bonifacionsalmi	15
Messinansalmi	16
Merenkurkku	19
Suomenlahti	20
Otrantonsalmi	22
Fehmarninsalmi	24
Sisiliansalmi	26
Tonavan suisto	28
NOSTRAN Hyvät käytännöt	31
Salmialueiden ympäristön suojelun edistäminen hyödyntäen...	
■ Yhteistä hallintoa	32
Merenkurkun neuvosto	34
Bonifacion EGTC	35
Suomenlahti-vuosi 2014	36
Fehmarnbelt Days 2014	37
■ Merimaisemia ja merten aluesuunnittelua	38
Merimaisemien arviointi (SCA) ja merisuunnittelu	39
■ Kestävää matkailua	40
CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)	41
Friendly Islands Route	42
Matkailutoiminnan kehittäminen Salenton alueella	43
■ Kestävää liikennepolitiikkaa	44
Fehmarninsalmen tunneli	46
Nordic Logistic Corridor	47
Kestävän liikkuvuuden strategia	48
■ Turvallisempaa merenkulkua	50
MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)	51
■ Vastuullista taloudellista kehitystä	52
ODISSEA-projekti	54
Kestävän sosioekonomisen kehityksen suunnitelmia	55
■ Suoraa toimintaa ympäristön hyväksi	56
BALTIC FLYWAY -projekti	57
Rajat ylittävä toimintasuunnitelma biodiversiteetin säilyttämiseksi	58
SeaGIS -projekti	59
Yhteenveto	60
■ Yhteystiedot	61

Esipuhe

NOSTRA - askel kohti tehokkaampaa rajat ylittävää hallintoa Euroopan salmialueilla



NOSTRA-projekti (Network Of STRAits) kokoaa 16 osallistujaa kahdeksan eurooppalaisen salmen alueelta työskentelemään yhteisen tavoitteen hyväksi. Tavoitteena on demonstroida, että yhteinen hallinto yksittäisen salmialueen mittakaavassa voi parantaa käytäntöjä ja varmistaa alueen kestävä kehityksen.

Niin Pas-de-Calais'n aluehallinto kuin muutkin NOSTRAn osallistujat ovat tehneet saman huomion: salmialueet yhdistävät ja erottavat toisistaan kaksi maa-aluetta ja kaksi merta; ne ovat alueita, joissa tiivistyvät ja törmäävät monet erilaiset ja toisiinsa liittyvät kysymykset. Juuri tämä tekee projektista tärkeän: se mahdollistaa työskentelyn näiden haasteiden ratkaisemiseksi.

Kolmen vuoden ajan osallistujat ovat järjestäneet tapaamisia, joissa on vaihdettu näkemyksiä ja keskusteltu seitsemästä keskeisestä, Euroopan salmia koskevasta aiheesta: hallinto, merialueita koskeva suunnittelu, matkailu, liikenne, merenkulun turvallisuus, taloudellinen kehitys ja ympäristönsuojelu.

Tähän oppaaseen on koottu kaikkien osallistujien yhteistyönä 50 esimerkkiä eri salmialueiden hallinnosta. Alueiden välisistä paikallisista eroista huolimatta nämä hyväksi havaitut käytännöt tarjoavat inspiraatiota yhteisten haasteiden ratkaisuun kaikille Euroopan salmien rantoja hallinnoiville viranomaisille.

European Straits Initiativen, johon suurin osa projektin osallistujista kuuluu jo vuodesta 2009, ensimmäisenä käytännön sovelluksena NOSTRA mahdollisti tämän ryhmän vahvistamisen ja edisti Euroopan salmien erityispiirteiden tunnistamista.

Tämä Hyvien käytäntöjen opas osoittaa Euroopan salmien olevan monimuotoisia ja arvokkaita alueita, joita voimme tänään ylpeinä kunnioittaa.

Projektin 16 osallistujan puolesta,

Pas-de-Calais'n aluehallinnon puheenjohtaja,

Michel DAGBERT



OSA I

Tietoa NOSTRAsta

Mikä on INTERREG IVC?

INTERREG IVC on yksi EU:n alue- ja koheesiopolitiikkaan 2007–2013 kuuluvista ohjelmista ja sen rahoittaa Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR). Sen tavoitteena on alueellisen yhteistyön parantaminen ja se pyrkii kehittämään **alueiden välistä yhteistyötä** halki Euroopan. Ohjelman budjetti vuosille 2007–2013 on 445 miljoonaa euroa.

INTERREG IVC -ohjelman tarkoituksena on parantaa alueellisten käytäntöjen ja työkalujen toimivuutta osallistujien välisen kokemustenvaihdon kautta.

Ohjelmalle on määritetty kaksi pää tavoitetta alateemoinen:

- Innovaatio ja tietotalous:
 - Innovaatio, tutkimus ja teknologian kehittäminen
 - Yrittäjyys, pienet ja keskikokoiset yritykset (pk-yritykset)
 - Tietoyhteiskunta
 - Työllisyys, inhimillinen pääoma ja koulutus
- Ympäristö ja riskien ehkäisy
 - Luonnon ja teknologian aiheuttamat riskit
 - Vesihuolto
 - Jätehuolto
 - **Biodiversiteetti ja luonnonperinnön suojelu** (NOSTRA-teema)
 - Energia ja kestävä maisema

Projekteja on kahdentyyppisiä: Alueellisia aloiteprojekteja ja Hyödyntämisprojekteja. Alueellisissa aloiteprojekteissa (kuten NOSTRA) osallistujat työskentelevät yhdessä vaihtaen kokemuksia yhteisen kiinnostuksen kohteena olevasta politiikan alasta ja voivat valita kolmesta eri osallistumistavasta: verkostoituminen, politiikan välineiden kehittäminen tai pienisohjelmien luominen. Hyödyntämisprojekteissa osallistujat kehittävät edelleen jo aiemmin tunnistettuja hyviä käytäntöjä ja pyrkivät siirtämään ne EU:n rakennerahastojen valtavirtaohjelmiksi.



Mikä on NOSTRA?

Tausta

NOSTRA (Network Of STRAits) on tulosta European Straits Initiative (ESI) -aloitteesta, joka allekirjoitettiin marraskuussa 2010 Pas-de-Calais'n ja Kentin aluehallintojen aloitteen pohjalta. ESI pyrkii:

- Hankkimaan Euroopan salmialueiden erityispiirteille tunnustusta Eurooppalaisen politiikan, Eurooppalaisten ohjelmien ja Eurooppalaisten rakennerahastojen kautta.
- Edistämään NOSTRAn kaltaisten yhteistyöprojektien syntyä

Internet-sivut www.europeanstraits.eu



Tavoitteet

NOSTRA on INTERREG IVC -projekti, joka pyrkii edistämään Euroopan eri salmialueiden välistä kokemusten vaihtoa ja yhteistyötä tehokkaampien ja kestävämpien toimintatapojen löytämiseksi salmialueiden mittakaavassa.

Projektin päätavoitteena on biodiversiteetin ja luonnonperinnön säilyttäminen. Se pyrkii osoittamaan, että yhteinen (rajat ylittävä) hallinto, joka pohjautuu yhdistävään ja integroivaan lähestymistapaan, voi parantaa yleisiä toimintatapoja biodiversiteetin ja luonnonperinnön säilyttämisen osalta, mahdollistaen alueen kestävä kehityksen.

Projektiin liittyvä toiminta keskitettiin kolmen teeman ympärille:

- Meriteitse tapahtuvien point-to-point -kuljetusten ja logistiikan ympäristövaikutukset
- Paikallinen yhteistyö kestävä ja ympäristöystävällisen talouden ja matkailun kehityksen aikaansaamiseksi
- Meri- ja maa-alueiden suunnittelu siten, että suunnittelutyössä huomioidaan ympäristönsuojelu, asukkaiden elämänlaadun parantaminen ja taloudellinen kehitys

Keskeiset tiedot

16 osallistujaa 10 eri maasta
8 salmea ja yksi Tonavan suistossa sijaitseva tutkimuskeskus
2,36 miljoonan euron budjetti, josta 1,79 milj. euroa EAKR-rahoitusta
2 opintovierailua, 4 työpajaa ja 3 seminaaria vuosina 2012–2014

Internet-sivut www.nostraproject.eu

Menetelmät

Yleiskatsaus

Tavoitteiden saavuttamiseksi kolmevuotinen NOSTRA-projekti jaettiin kolmeen jaksoon. Ensimmäinen tavoite oli arvioida salmiin liittyviä ongelmia, keskittyen erityisesti hallinnollisiin kysymyksiin. Toinen jakso omistettiin kuhunkin salmeen liittyvien käytäntöjen esittelylle. Lopuksi projektin viimeinen vuosi omistettiin hyvien käytäntöjen valinnalle ja analysoinnille, tämän oppaan valmistelulle ja hyvien käytäntöjen toteutussuunnitelmien luomiselle.

Näiden kolmen vuoden aikana jokaista osallistujatasolla järjestettyä aktiviteettia seurasivat alueelliset tapaamiset jokaisen osallistujan alueella. Tapaamisten tarkoituksena oli mahdollistaa kerätyn tiedon levittäminen paikallisille sidosryhmille ja palautteen kerääminen ylhäältä alas ja alhaalta ylös suuntautuvien prosessien kautta.

Lokakuussa 2014 pidettävä konferenssi päättää projektin. Konferenssiin osallistuvat projektin osallistujien valitsema edustajat ja sen tarkoituksena on levittää tietoa Hyvien käytäntöjen ja toimintatapojen oppaasta niin alueellisella, kansallisella kuin eurooppalaisellakin tasolla.



2012: katso ja opi

Projektin huhtikuussa 2012 Doverinsalmella pidetyn aloituskonferenssin jälkeen ensimmäinen jakso käytettiin vierailumalla kahdella salmialueella, jotka jo toimivat yhteisen hallinnon pohjalta.

- Vierailu nro 1: Merenkurkku, kesäkuu 2012: Merenkurkun neuvosto
- Vierailu nro 2, Bonifacio, lokakuu 2012: European Grouping of Territorial Cooperation of the International Marine Park of the Strait of Bonifacio (EGTC-PIMBB)

Vierailujen aikana osallistujat tapasivat paikallisia sidosryhmiä, joiden toiminta liittyi salmialueen eri aspekteihin (ympäristö, liikenne jne.) tutustuakseen siihen, kuinka alueen hallinto käsittelee näitä asioita. Näiden vierailujen avulla osallistujat pystyivät esittämään kysymyksiä liittyen hallintokäytäntöihin ja niiden toimivuuteen suhteessa projektin tavoitteisiin.

Samanaikaisesti aloitettiin alkutilanteen kartoitustutkimus, jonka tarkoituksena oli arvioida NOSTRAan kuuluvien salmien tilannetta ja saada yleiskuva olemassa olevista hallinnon työkaluista ja käytännöistä.

2013: analysoi ja tutki

Projektin toisen vuoden aikana järjestettiin neljä työryhmää, jotka käsittelivät NOSTRAn neljää alateemaa ja joissa pyrittiin tunnistamaan ja analysoimaan hyviä käytäntöjä salmialueiden kestävä kehityksen tueksi.

- Työpaja nro 1, Kent, tammikuu 2013: Merimaisemat ja merten aluesuunnittelu
- Työpaja nro 2, Lecce, huhtikuu 2013: Matkailu ja kulttuuriperintö
- Työpaja nro 3, Fehmarninsalmi, kesäkuu 2013: Merenkulun turvallisuus ja vihreä liikenne
- Työpaja nro 4, Uusimaa, lokakuu 2013: Rannikon ja sisämaan talous

2014: ajattele ja toimi

Projektin viimeisen vuoden aikana järjestettiin kolme poikkitieteellistä seminaaria korostamaan käsiteltyjen aiheiden välisiä yhteyksiä ja auttamaan ihanteellisten hallintotyökalujen valinnassa salmien suojelemiseksi:

- Seminaari nro 1, Reggio Calabria, helmikuu 2014: Rannikon ja sisämaan välinen yhteys
- Seminaari nro 2, Bonifacio, kesäkuu 2014: Eurooppalaisten projektien hyödyntäminen paremman tietämyksen ja salmen suojelun saavuttamiseksi Bouches de Bonifacion alueella ja toteutukseen liittyvien hyvien käytäntöjen työstäminen
- Seminaari nro 3, Tonavan suisto, syyskuu 2014: Käytäntösuositusten ja toteutussuunnitelmien viimeistely

Tämä Hyvien käytäntöjen opas on pitkän prosessin tulos ja esittelee Euroopan salmissa käytössä olevien toimintatapojen parhaimmistoa, tavoitteenaan näitä poikkeuksellisia alueita kohtaavien haasteiden ratkaisu.

NOSTRAn lähtötilannekartoitus

Vuonna 2012 aloitettiin lähtötilanteen kartoitustutkimus, jonka tarkoituksena oli arvioida NOSTRAan kuuluvien salmien tilannetta ja saada yleiskuva olemassa olevista hallinnon työkaluista ja käytännöistä.

Tutkimuksen tuloksena konsulttiryhmä BIO Intelligent Service tuotti yleisraportin osallistujaryhmää koskien sekä erillisen raportin jokaisen salmen osalta. Jokaisessa raportissa annetaan yleiskuvaus tilanteesta ja esitellään salmeen liittyvät keskeiset ongelmat. Lisäksi esitellään ne keskeiset toimenpiteet, joilla on pyritty ratkomaan tärkeimpiä ympäristöön kohdistuvia ongelmia (keskittyen erityisesti EU:n toimiin ja hallintokäytäntöihin). Lopuksi annetaan suosituksia tulevista toimenpiteistä.

Keskeisimmät tutkimustulokset osallistujaryhmää koskien

Tutkimuksessa tunnistettiin useita salmien ekosysteemeihin ja luonnonympäristöihin vaikuttavia tekijöitä. Keskeisiä tekijöitä olivat: matkailu, liikenne, merenkulun turvallisuus ja infrastruktuuri. Tutkimus korostaa myös biodiversiteetin ja salmien luonnollisen ympäristön merkitystä, mikä on usein tunnustettu myös kansallisella tai kansainvälisellä tasolla suojelualueiden perustamisen muodossa. Salmialueilla elää usein harvinaisia ja uhanalaisia lajeja sekä lintujen, merinisäkkäiden ja kalojen muuttoreittejä. Tutkimuksessa hahmotellaan biodiversiteettiin ja ympäristöön kohdistuvat pääasialliset paineet ja niiden seuraukset sekä erotetaan toisistaan kaksi erityyppistä painetta:

- **Ihmisen toiminnasta seuraavat paineet** kuten saasteet (maalla tapahtuvasta toiminnasta tai meriliikenteestä ja -onnettomuuksista johtuvat), rehevöityminen (jätevesistä tai maatalouden lannoitteista johtuen) ja vieraslajit (vahingossa tai tarkoituksella alueelle levitetty lajit, jotka uhkaavat kotoperäisiä lajeja)
- **Luonnolliset painetekijät** kuten ilmastonmuutos (yksin suurimmista uhkatekijöistä: vaikuttaa rannikkoalueiden talouteen, yhteiskuntaan ja ympäristöön)

Alkukartoitus tuo esiin myös tavat, joilla näihin keskeisiin luonnonympäristöä uhkaaviin haasteisiin on pyritty vastamaan, erityisesti EU:n direktiivit: vesipolitiikan puitedirektiivin, meristrategiapuitedirektiivin, luontodirektiivin ja lintudirektiivin, ympäristövaikutusten arvioinnista annetun direktiivin, strategista ympäristövaikutusten arviointia koskevan direktiivin ja ympäristövastuudirektiivin.

Suosituksia kaikkien osallistujien tasolla tapahtuvaa, tulevaa toimintaa koskien:

Alkukartoituksessa syntyi useita suosituksia osallistujaverkoston toiminnalle:

Hallinto:

- Perustetaan yksi yhteinen elin, joka edustaa salmialueita kansainvälisellä ja Euroopan tasolla, kooten ja tuoden esiin kaikkien salmien ja jokaisen salmialueen näkemykset aiheista.
- Tämä kokonaisuus tulee koostaa siten, että puheenjohtajuus kiertää, puheenjohtaja valitaan eri salmialueelta joka vuodeksi (tai kaudeksi) ja jokaiselle kaudelle valitaan tietyt korostettavat aiheet.
- Perustetaan eurooppalainen salmikomitea, johon valitaan alueelliset edustajat keskustelemaan ongelmista, järjestämään säännöllisiä tapaamisia, luonnostelemaan aloitteita ja hakemaan rahoitusta yhteiseen toimintaan (hallinnon parantaminen, projektit)
- Luodaan strategioita (lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin) ja niihin liittyviä toimintasuunnitelmia
- Tunnistetaan eri alueiden prioriteetit - tiedotetaan Euroopan komissiota näistä prioriteeteista virallisen asiakirjan muodossa
- Osallistutaan sidosryhmien konsultaatioihin ja EU-tason tapahtumiin

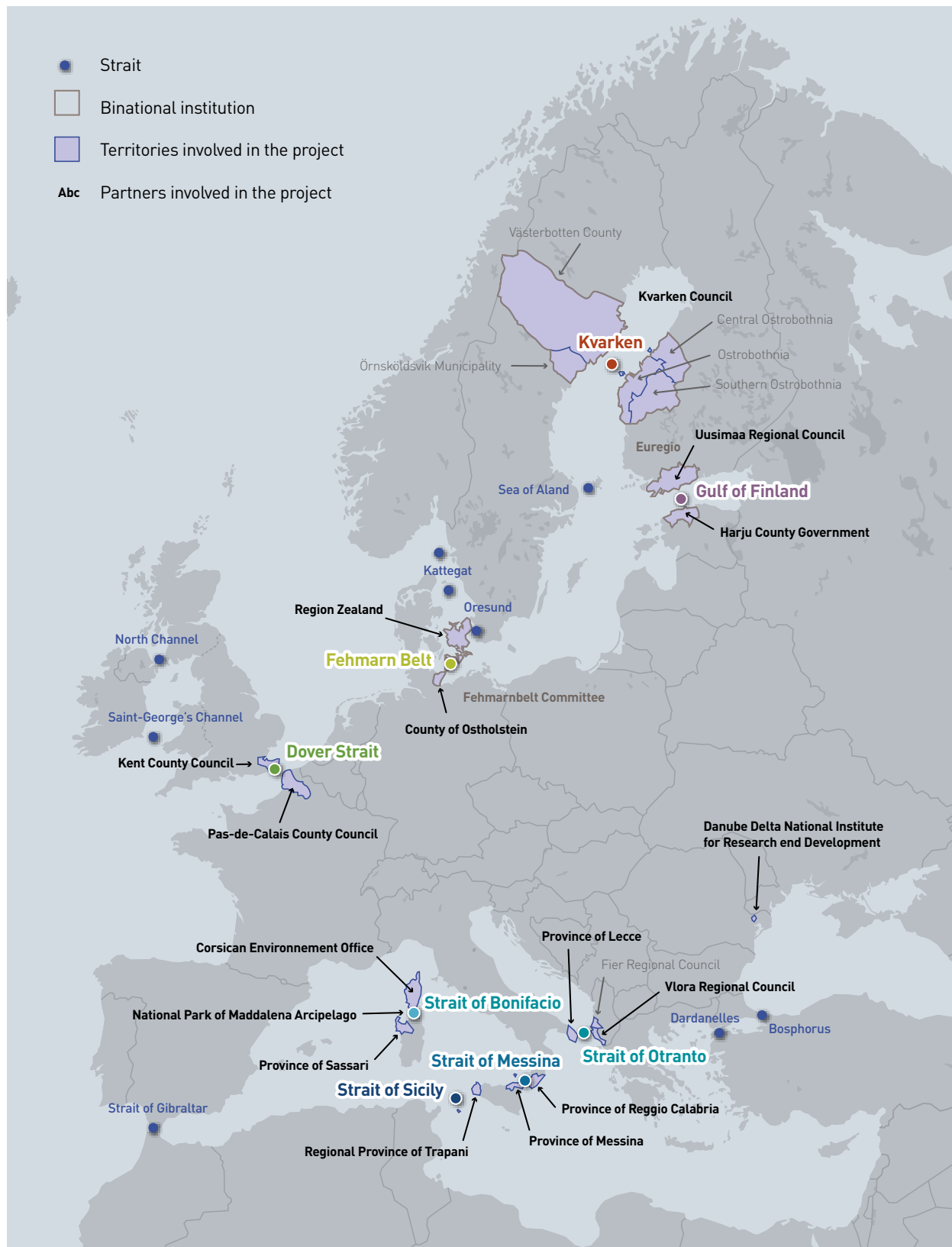
Valmiuksien rakentaminen / tiedon jakaminen:

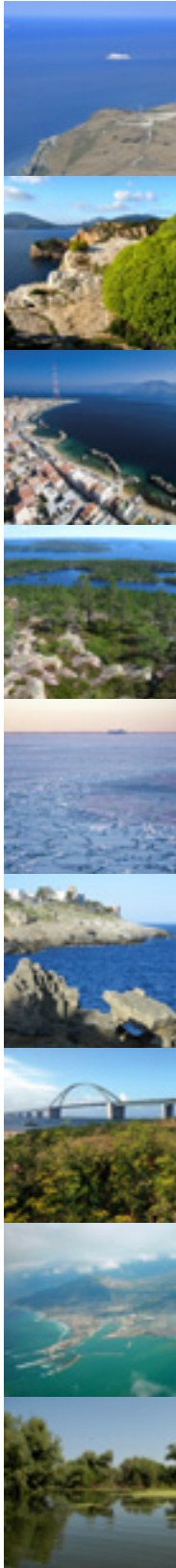
- Kootaan sosioekonomista ja tieteellistä, ympäristöä koskevaa tietoa ja dataa paikallisella, alueellisella ja rajat ylittävällä tasolla
- Rakennetaan yhteisiä tietokantoja tai yhteinen tietokanta
- Asetetaan dataa verkoston jäsenten saataville ja jaetaan tietoa datan keräämiseen käytetyistä metodeista ja välineistä
- Otetaan käyttöön työkaluja, virallisia prosesseja ja hallittuja aloitteita, joiden avulla edistetään Euroopan salmien välillä tapahtuvan tietojen ja kokemusten jakamisen jatkumista
- Rakennetaan suhteita sekä jaetaan kokemuksia ja tietoa Euroopan ulkopuolisten salmialueiden kanssa, tehdään aloitteita ja tunnustetaan yhteisiä ongelmia
- Luodaan asiantuntijaverkosto, joka koostuu salmiin ja raja-alueisiin erikoistuneista asiantuntijoista, jotka auttavat verkostoa kokoamaan tietoa yhteisistä aiheista
- Kehitetään uusia tutkimusprojekteja (olemassa olevan tiedon rajallisuuden vuoksi) koskien biodiversiteettijärjestelmiä ja paineiden vaikutusta biodiversiteettiin

Yhdessä kehitettäviä toiminta-alueita:

- Merenkulun turvallisuus liikennemäärien kasvaessa
- Tilaisuudet uusien palvelujen ja toimintojen luomiseen lisäarvon saamiseksi merikuljetuksista
- Tilaisuudet uuden luomiseen
- Sisämaassa tapahtuvan toiminnan ja rannikko- ja merialueiden kehittämisen vaikutukset

Keitä ovat NOSTRAn 16 osallistujaa?





8 salmea

- **Doverinsalmi** (Ranska/Iso-Britannia)
- **Bonifacionsalmi** (Ranska/Italia)
- **Messinansalmi** (Italia/Italia)
- **Merenkurkku** (Suomi/Ruotsi)
- **Suomenlahti** (Suomi/Viro)
- **Otrantonsalmi** (Italia/Albania)
- **Fehmarninsalmi** (Saksa/Tanska)
- **Sisiliansalmi** (Italia/Tunisia)

1 suisto

- **Tonavan suisto** (Romania)

Vaikka Tonavan suisto ei ole salmi, se on otettu projektiin itäeurooppalaisen osallistujan mukaan saamiseksi sekä siksi, että Danube Delta National Institute for Research and Development oli osa INTERREG IVC:n DELTANET-projektia; näin saatiin luotua yhteys kahden samankaltaisen projektin välille (maantieteellisesti samankaltaisten alueiden verkosto, keskeisinä aiheina biodiversiteetti ja luonnonperintö) ja luotua lisäarvoa NOSTRA-projektille.

Doverinsalmi



Doverinsalmi



Salmen ominaispiirteet

Doverinsalmeen katsotaan kuuluvaksi Englannin kanaalin kapein, sen Pohjanmereen liittävä alue, joka sijaitsee Ison-Britannian (Dover) ja Euroopan mantereiden (Calais, Ranska) välissä. Salmi on ainoastaan 32 km leveä ja varsin matala (paikoittain vain 20 m syvä).

NOSTRAa ja alkukartoitusta varten salmi on määritetty alueeksi, joka ulottuu East Sussexin ja Kentin rajalta (Dungeness) Berckiin, pohjoisrajan ulottuessa North Forelandista (Margaten lähellä) Ranskan ja Belgian rajalle.

Doverinsalmi on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä vesireiteistä. Salmen kummallakin rannalla satamat ovat tärkeässä asemassa: Doverin ja Calais'n satamat ovat Euroopan vilkkaimmin liikennöityjä lauttasatamia, vuonna 1994 avatusta Kanaalitunnelista huolimatta. Tämä vahvistaa käsitystä kanaalin poikki kulkevan liikenteen tärkeydestä ja lähes jatkuvasta kasvusta. Doverin satamalla on yhtä tärkeä asema myös tavaraliikenteessä - sen RORO-liikenne on Euroopan suurinta ja 90 % Ison-Britannian rahdista kulkee salmen kautta. Ilmansaasteet, kasvavat liikennemäärät ja rikkioksidipäästöjä koskeva lainsäädäntö tekevät kuljetuksista merkittävän haasteen. Salmen satamat ja Kanaalitunneli ovat taloudellisen kehityksen kannalta äärimmäisen tärkeitä. Boulogne-sur-mer'n ja Calais'n satamat ovat puolestaan Ranskan tärkein merikalastussatama ja neljänneksi tärkein kaupallisen liikenteen satama. Salmen tärkeyttä kasvattavat myös biodiversiteetti, kalastus, maisemallinen arvo, kulttuurinen merkitys ja turismi. Merenpohjassa on useita hylkyjä, joista osa on peräisin pronssikaudelta.

Suojellut maisemat, kuten 2 Caps ja Kent Downs AONB kalkkikivijyrkänteineen ja -rantoineen ovat tärkeä osa salmen identiteettiä ja kulttuuriperintöä sekä historiallisia tapahtumia.

Nämä maisemat, joilta on näkymä Doverinsalmelle, ovat tärkeitä sekä matkailun että elämänlaadun kannalta; näiden alueiden ja koko salmen saama kansainvälinen tunnus on tärkeää sekä Kentin aluehallinnolle että Pas-de-Calais'n aluehallinnolle. Doverinsalmen identiteetin rakentaminen jaettuna merialueena, matkailuun keskittyen ja sopivia alueita luoden, on asia, jota molemmat osallistajat haluavat kehittää.

Osallistujat

■ Vetäjä: Pas-de-Calais'n aluehallinto – Ranska

Pas-de-Calais'n aluehallinto on ranskalainen paikallinen viranomainen Doverinsalmen rannalla. Sen tehtävänä on kehittää sosiaaliseen osallisuuteen, paikalliseen liikenteeseen, aluesuunnitteluun ja ympäristöön liittyviä asioita. Valtuusto tukee salmen biodiversiteetin suojelua erityisesti Great Site -operaation kautta Great Site des Deux-Caps'n alueella, jolle on annettu nimeksi Grand Site de France.

Internet-sivut www.pasdecalais.fr

■ Kentin aluehallinto (KCC) – Yhdistynyt kuningaskunta

KCC on Kentin keskeinen viranomainen rannikkoon liittyvien asioiden suhteen, Kentin rannikolla on myös 8 piirikuntaa, joista kolmella on rantaviivaa Doverinsalmella. KCC työskentelee rannikoihin ja mereen liittyvien kansallisen tason kysymysten parissa, yhdessä useiden järjestöjen ja erityisesti Marine Management Organisationin kanssa.

Internet-sivut www.kent.gov.uk

Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

Hallinto: luodaan uniikki organisaatio edustamaan salmea, selkeytetään hallintoa biodiversiteettiin liittyvien kysymysten suhteen, kehitetään sidosryhmäverkosto edustamaan julkisia organisaatioita, yksityissektoria ja keskeisiä tutkijoita.

Tieto: luodaan, päivitetään ja jaetaan yhteistä ja rajat ylittävää tietoa biodiversiteetistä, alueen luonnonympäristöstä sekä ihmisen ja luonnollisten tekijöiden aiheuttamista paineista biodiversiteettiä ja luonnonympäristöä kohtaan.

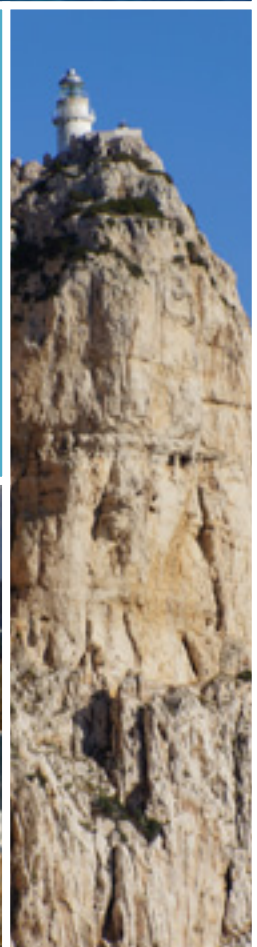
Toiminta: jaetaan kokemuksia ja parhaita käytäntöjä osallistujien välillä rajan yli, kehitetään yhteisiä ratkaisuja liikenteestä aiheutuvaan ilmansaasteongelmaan, kannustetaan biodiversiteetin huomioimiseen Kentin maataloudessa, luodaan työmahdollisuuksia ja taistellaan taloudellisen tilanteen heikkenemistä vastaan hyödyntämällä rajat ylittäviä liiketointamahdollisuuksia, luodaan yhteinen strategia kuljetusinfrastruktuurin salmeen kohdistaman paineen arvioimiseksi.



Bonifacionsalmi



Bonifacionsalmi



Salmen ominaispiirteet

Bonifacionsalmi sijaitsee Korsikan ja Sardinian välissä. Se yhtyy Sardinianmereen ja Tyrrhenanmereen. Salmea koskee laillinen "oikeus esteettömään kauttakulkuun", siitä huolimatta että Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitea (MEPC) on määritellyt salmen ja sen lähialueet erityisen herkäksi merialueeksi (PSSA). Salmessa harjoitetaan intensiivistä kaupallista liikennettä ja purjehdustoimintaa ja se tunnetaan vaarallisista tuulistaan, virtauksistaan, matalikoistaan ja riutoistaan. Salmi koostuu meri- ja maa-alueita sisältävästä kansallispuistosta sekä suojellusta merialueesta molemmilla rannoilla. Sitä hallinnoivat yhteistyössä O.E.C ja P.N.A.L.M., jotka ovat luoneet International Marine Park of Bouches de Bonifacio (GECT-PMIBB) -nimisen EGTC:n.

Osallistujat

■ Korsikan ympäristövirasto (O.E.C) – Ranska

Korsikan ympäristövirasto on teollisuuden ja kaupan alan julkinen organisaatio, jonka vastuulla on alueen luonnonperintöön liittyvä strateginen suunnittelu, suojelu ja markkinointi. OEC on Korsikan alueellisen viranomaisen ympäristövirasto.

Internet-sivut www.oec.fr

■ Sassariin maakunta – Italy

Sassarin maakunta johtaa Luoteis-Sardinian julkisten ja yksityisten sidosryhmien yhteistoimintaa alueen kestäväen kehityksen edistämiseksi.

Internet-sivut www.provincia.sassari.it

■ La Maddalenan saariston kansallispuisto – Italia

La Maddalenan saariston kansallispuisto (PNALM) on sekä meri- että maa-alueita kattava puisto, johon sisältyy myös Sardinian osuus Bonifacionsalmesta. PNALM on vastuussa alueen luonnonperinnön suojelusta ja sen tunnettuuden edistämisestä.

Internet-sivut www.lamaddalenapark.it

Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

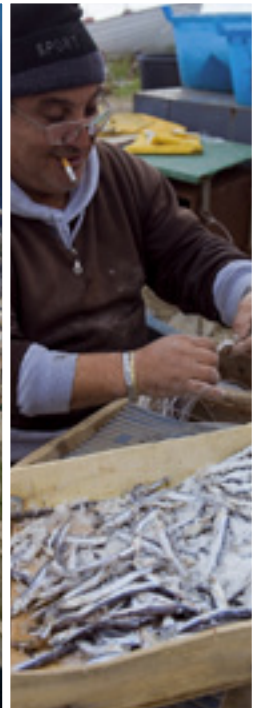
Hallinto: luodaan sidosryhmien verkko, joka edustaa julkisia viranomaisia, yksityissektoria ja keskeisiä tutkijoita.

Tieto: pyritään vaikuttamaan biodiversiteettiin ja luonnon-ympäristöön kohdistuviin paineisiin, arvioidaan haitallisten aineiden leviämisen vaikutuksia salmen luontoon (saattaa johtaa toimenpiteisiin kansainvälisellä tasolla), kehitetään tietämystä ja analysoidaan salmen kahden rannan välisiä taloudellisia ja sosiaalisia yhteyksiä sekä kehitetään työkaluja näiden yhteyksien seurantaan

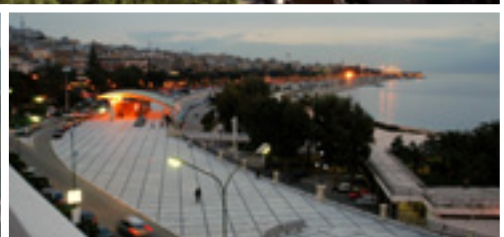
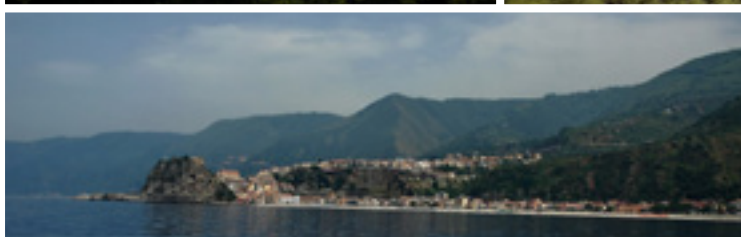
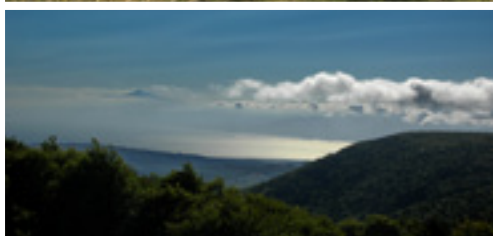
Toiminta: kehitetään työpaikkoja ja koulutusta, tunnistetaan biodiversiteetin ja alueen luonnon yhteiseen hallinnointiin ja rajat ylittäviin toimenpiteisiin liittyvät työmahdollisuudet (esim. merikuljetukset, matkailu, paikallissuunnittelu, paikallinen perinteinen kalastus ja maanviljely), korostetaan ja arvostetaan salmen kulttuuri-identiteettiä ja kehitetään uusia liiketoimintamahdollisuuksia suhteessa tähän identiteettiin, luodaan yhteisiä strategioita ja toimintatapoja kestävien kuljetustapojen kehittämiseksi (erityisesti kuormien kuljetukseen lauttasatamista tieliikenteessä), kehitetään tapoja hallinnoida purjehdustoimintaa yhdessä ja johdonmukaisesti.



Messinansalmi



Messinansalmi



Salmen ominaispiirteet

Messinansalmi, joka sijaitsee keskellä Välimerä, yhdistää Sisilian Eurooppaan ja toimii siltana kohti Pohjois-Afrikan ja Lähi-Idän maita. Historiallisesti salmi on toiminut etelän ja pohjoisen, idän ja lännen välisenä yhteytenä Välimerellä. Se on ainutlaatuinen maisemiensa ja myyttisen maineensa ansiosta. Lisäksi se on korvaamaton tieteellinen tutkimuskohde historiallisten ja luonnollisten piirteidensä ansiosta (merentutkimus, seisminen toiminta, biologinen tutkimus). Sen hydrogeologiset olot ovat ainutlaatuiset, aivan kuten sen kasvisto ja eläimistökin. Kansainvälisellä tasolla salmen strateginen sijainti on avainasemassa, kun alueesta pyritään luomaan logistiikkakeskus paikallisille ja globaaleille yhteyksille. Messinan ja Reggio Calabrian maakunnat houkuttelevat ihanteellisilla geo-ilmastollisilla olosuhteillaan alueelle paljon matkailijoita ja ovat keskeisiä eteläisen Italian matkailukohteita.

Osallistujat

■ Messinan maakunta - Italia

Messinan maakunta osallistuu alueelliseen strategiseen suunnitteluun ja ohjelmien kehittämiseen sekä ympäristönsuojeluun ja riskinhallintaan. Valitettavasti Messinan maakunta joutui jättämään NOSTRA-projektin ennen sen päättymistä.

Internet-sivut www.provincia.messina.it

■ Reggio Calabrian maakunta - Italia

Reggio Calabrian maakunta osallistuu suunnittelutoimintaan, joka liittyy ympäristönsuojeluun ja riskinhallintaan.

Internet-sivut www.provincia.rc.it

Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

Hallinto:

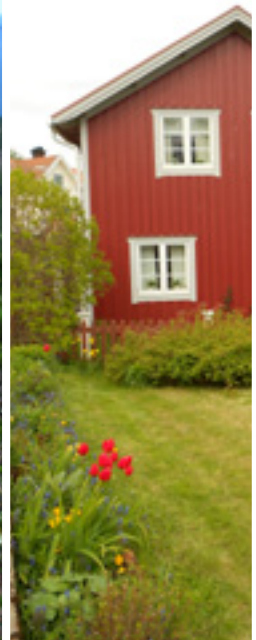
- luodaan salmelle yksi yhteinen hallintoelin (tällä hetkellä puutteita maa- ja merialueiden hallintojen yhteistyössä)
- NOSTRA-projektin avulla EU pystyy auttamaan paikallistasoon koordinoitua aloittamisessa. Aloitteissa voidaan esimerkiksi opettaa paikallisia nuoria näkemään alueen luonnon- ja kulttuuriperintö arvostettavana ja kehitettävänä asiana ja auttaa nuoria tekemään yhteistyötä paikallisviranomaisten kanssa, jolloin viranomaiset saavat uusia, tuoreita näkemyksiä.



PROVINCIA REGIONALE
DI MESSINA



Merenkurkku



Merenkurkku



Salmen ominaispiirteet

Pohjanlahden kapein osa Ruotsin ja Suomen välissä tunnetaan Merenkurkkuna. Rannikoiden välinen etäisyys on noin 80 km ja uloimpien saarten välinen etäisyys vain noin 25 km. Merenkurkku erottaa pohjoisessa sijaitsevan Perämeren etelän Selkämerestä ja muodostaa Pohjanlahdelle matalan, vedenalaisen kynnyksen. Merenkurkun alue koostuu Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnista Suomessa ja Västerbottenin maakunnasta sekä Örnsköldsvikin kunnasta Ruotsissa. Suomen puolella on laaja saaristo lukemattomine saarineen, joista monilla on pysyvää asutusta. Koska rannikko on matalaa ja maa kohoaa noin 0,8 mm vuodessa, saariston maisemat muuttuvat nopeasti. Pohjanmaan alavalla rannikkoalueella on pieniä jokia ja hedelmällistä maaperää. Ruotsin puolella saaristo on pienempi ja rannat jyrkempiä. Erityisesti Västerbottenin eteläosassa ja Örnsköldsvikissä Korkean rannikon alueella saaristo on varsin erilaista kuin Suomessa. Merenkurkun saaristo ja Korkea rannikko Ruotsissa muodostavat kahden maan alueella olevan UNESCO:n maailmanperintökohteen. UNESCO:n maailmanperintöstatus myönnettiin alueelle sen ainutlaatuisten geologisten muodostumien vuoksi. Lisäksi se on maailman paras paikka seurata maan kohoamista.

Osallistuja

■ Merenkurkun neuvosto – Suomi/Ruotsi

Merenkurkun neuvosto on kahden maan välinen, rajat ylittävä yhteistyöjärjestö, joka koostuu kunnallisista ja alueellisista viranomaisista. Merenkurkun neuvosto perustettiin 1972 ja on sen jälkeen toteuttanut yli 100 rajat ylittävää projektia matkailun, liikenteen ja ympäristönsuojelun saralla.

Internet-sivut www.kvarken.org

Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

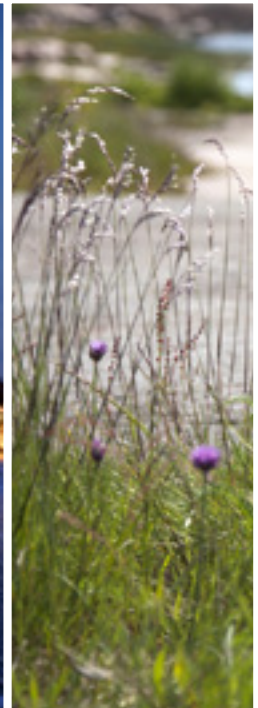
Hallinto: erilaiset hallintorakenteet (keskittäminen vs. hajauttaminen) salmen vastakkaisilla rannoilla antavat osallistujamaiden alueellisille viranomaisille mahdollisuuden oppia toisiltaan; yksityissektorin osallistumista tulisi tukea.

Tieto: tuetaan valmiuksien rakentamista (tasapainotetaan tiedon jakamista Ruotsin ja Suomen välillä, Suomen alueviranomaisille lisää teknisiä asiantuntijoita), toteutetaan alueellisia tutkimuksia, kehitetään tietojen jakamista akateemisten tutkijoiden (paikalliset yliopistot) ja paikallishallinnon viranomaisten välillä

Toiminta: tiiviimpää hallinnon sisäistä yhteistyötä Suomen puolella vastaukseksi rannikon hallinto-ongelmiin, hajauttaa päätöksentekoa Ruotsin puolella, jotta mahdollistetaan nopeampi reagointi ympäristöongelmiin, kehitetään toimintasuunnitelmia ja -ohjeita, joiden avulla yritykset voivat paremmin hahmottaa liiketoimintansa riippuvuuden merialueen biodiversiteetistä ja ekosysteemeistä, identifioidaan uusia biodiversiteettiä ja ekosysteemiin liittyviä työtilaisuuksia, rakennetaan yhteinen tietokanta merialueen biodiversiteettiin liittyen



Suomenlahti



Suomenlahti



Salmen ominaispiirteet

Suomenlahti on Itämeren itäisin osa, joka sijaitsee Suomen (pohjoisessa) ja Viron (etelässä) välissä, ulottuen Pietariin Venäjällä. Tärkeitä kaupunkeja Suomenlahden rannoilla ovat mm. Helsinki, Tallinna ja Pietari. Tallinnan satama (sis. Muugan ja Paldiskin satamat) ja Helsingin satama kuuluvat Itämeren vilkkaimmin liikennöityihin satamiin. Suomenlahden itäiset osat kuuluvat Venäjälle ja jotkin Venäjän tärkeimmistä satamista sijaitsevat lähellä Pietaria. Suomenlahti on tärkeä meriväylä ja merialue Harjun (Viro) ja Uudenmaan (Suomi) alueille niin taloudellisesta, ympäristönsuojelullisesta kuin sosiaalisestakin näkökulmasta. Vuosittain yli 7,5 miljoonaa matkustajaa ylittää Suomenlahden Helsingin ja Tallinnan välillä kulkevilla lautoilla. Lahti on yleensä jäässä marraskuun lopulta huhtikuun lopulle ja siinä elää suuri määrä erilaisia vedessä ja maalla eläviä lajeja.

Osallistujat

■ Harjun lääninhallitus – Viro

Harjun lääninhallitus (HGC) on virolainen alueviranomainen, jonka vastuulla ovat aluesuunnittelu sekä kestävä ja tasapainoinen kehitys ja yhteistyöprojektit aluetasolla.

Internet-sivut harju.maavalitsus.ee

■ Uudenmaan liitto – Suomi

Uudenmaan liitto on vastuussa alueellisista kehityssuunnitelmista ja strategisten toimenpiteiden toteutuksesta yhdessä paikallisen väestön ja yksityisten sidosryhmien kanssa.

Internet-sivut www.uudenmaanliitto.fi



Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

Hallinto: luodaan alueelle EGTC (European Grouping of Territorial Cooperation, eurooppalainen alueellisen yhteistyön ryhmä), jonka tarkoituksena on alueellisten yhteistyöprojektien hallinta ja toteutus, osittain EAKR:n (Euroopan aluekehitysrahasto) tai ESR:n (Euroopan sosiaalirahasto) rahoittamana, työryhmien luominen Suomen puolella asiantuntijoiden yhteen tuomiseksi aihealueittain, yhteiset merialueiden suunnitteluprojektit

Tieto: kehitetään Viron suojeltuja merialueita koskevia tietokantoja tutkimustyön kautta, edistetään tiedon jakamista lahden molemmiin puolin kehittämällä, päivittämällä ja jakamalla yhteistä, rajat ylittävää tietoa merialueen monimuotoisuudesta ja ympäristöstä (internet-portaali), rohkaistaan tiedon jakamista muiden Itämeren maiden kanssa

Toiminta: merialueen hallinnon kautta (kehitetään yhteinen logistiikkakäytävä) pyritään parantamaan logistiikka-alueita ja satamien infrastruktuuria, luonnonsuojelua (huomioiden erityisesti muuttolinnut), liikenteen infrastruktuuria (suositellaan erityisesti kiinteän Helsinki-Tallinna yhteyden toteutettavuuskartoitusta)

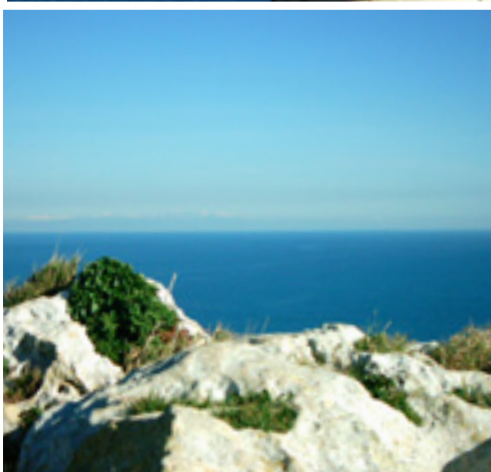


Helsinki-Uusimaa
Region

Otrantonsalmi



Otrantonsalmi



Salmen ominaispiirteet

Otrantonsalmi yhdistää Adrianmeren Joonianmereen ja erottaa Italian Albaniasta. Sen leveys välillä Kepi I Gjuhes, Karaburun, Albania – Punta Palascia, Salenton eteläpuoli, on alle 72 km. Salmi on nimetty italialaisen Otranton kaupungin mukaan. Otrantonsalmen asema on erittäin strateginen ja salmi on vuosisatojen ajan ollut avainasemassa Välimereltä Adrianmerelle kulkevan liikenteen hallitsemisessa. Sen poikki kulkee suuri määrä laillista ja laitonta laivaliikennettä. Matkailusektori on kasvanut lähivuosina tasaiseen tahtiin. Otrantonmeri, yksi Italian puhtaimmista merialueista, tarjoaa suuren valikoiman erilaisia saaliskaloja ja kalastusta harjoitetaan laajamittaisesti.

Osallistujat

■ Leccen maakunta – Italia

Leccen maakunnalla on laajaa osaamista taloudellista kehitystä, matkailua, aluesuunnittelua ja liikennettä koskien.

Internet-sivut www.provincia.le.it

■ Vloran alueneuvosto – Albania

Vloran alueneuvosto on vastuussa alueellisista taloudellisen kehityksen ja ympäristönsuojelun strategioista.

Internet-sivut www.qarkuvlore.gov.al



Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

Hallinto: luodaan uniikki hallintorakenne, joka kykenee edustamaan salmea, luoden Adrianmeren maiden yhteistyöhön pitkän aikavälin perspektiiviä, kehitetään työkaluja alueellisen ja maakuntatason yhteistyön edistämiseksi, selkeytetään hallintoa biodiversiteettiin liittyvissä kysymyksissä, kehitetään sidosryhmäverkosto yhdistämään julkisia instituutioita, yksityissektoria ja keskeisiä tutkijoita, kehitetään yhteistyötä Albanian ja Italian välillä teknisten yhteistyöprojektien puitteissa, kehitetään virallinen rakenne, jonka avulla voidaan työstää sidosryhmien vastuita kansainvälisillä vesillä biodiversiteettiin kohdistuvien vahinkojen suhteen.

Tieto: luodaan, päivitetään ja jaetaan yhteistä ja rajat ylittävää tietoa biodiversiteetistä ja luonnonympäristöstä sekä ihmisen ja luonnon aiheuttamien paineiden vaikutuksista biodiversiteettiin ja ympäristöön, selvitetään mitkä paineet vaikuttavat rannikon eroosioon sekä meriliikenteen vaikutus luonnonvaroihin ja matkailun vaikutus rannikon ja sisämaan ympäristöihin

Toiminta: jaetaan kokemuksia ja parhaita käytäntöjä osapuolten välillä rajan yli, edistetään työpaikkojen syntymistä, koulutusta ja biodiversiteetin yhteiseen maiden väliseen hallinnointiin liittyvien työtilaisuuksien (merenkulku, matkailu, paikallisuunnittelu, kalastus ja maatalous) tunnistamista, työskennellään suojelualueilla yhdessä paikallisyhteisöjen kanssa, jotta paikalliset hyötyvät, samalla parantaen biodiversiteetin suojelua



Fehmarninsalmi



Fehmarninsalmi



Salmen ominaispiirteet

Fehmarninsalmi yhdistää Kiellinlahden ja Mecklenburginlahden Itämeren länsiosassa, saksalaisen Fehmarnin saaren ja tanskalaisen Lollandin saaren välissä. Lauttayhteys yhdistää näillä saarilla sijaitsevat Puttgardenin ja Rødbyn satamat. Salmeen kuuluu noin 18 km leveä ja 20–30 m syvä vesi-alue. Virtaukset salmessa ovat heikkoja ja riippuvaisia lähinnä tuulista. Fehmarninsalmi on tärkeä reitti Skandinavian ja Pohjois-Euroopan matkustaja- ja tavaraliikenteelle. Se on myös yksi suurisävyksisten konttialusten ja öljytankkereiden tärkeimpiä rahtiliikennereittejä Itämereltä Iso-Beltin kautta Atlantille. Tanskalaiset ja saksalaiset viranomaiset suunnittelevat tunnelin rakentamista salmen poikki sekä kaupallista että yksityistä liikennettä varten. Fehmarninsalmea hallinnoi kahden maan välinen Fehmarninsalmen komitea.

Osallistujat

■ Sjællandin alue – Tanska

Sjællandin alue on tanskalainen paikallisviranomainen, jonka vastuulla on paikallisen liikenteen ja infrastruktuurin suunnittelu.

Internet-sivut www.regionsjaelland.dk

■ Ostholsteinin maakunta – Saksa

Ostholsteinin maakunta edustaa Saksaa julkisissa, rajat ylittävissä keskusteluprosesseissa, jotka koskevat Fehmarninsalmen ja sen lähialueiden asioita.

Internet-sivut www.kreis-oh.de

Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

Hallinto: perustetaan EGTC, rationalisoidaan yhteistyörakenteiden määrä (liian paljon erillisiä rajat ylittäviä yhteistyörakenteita).

Tieto: tarvetta on laajemmalle tiedon jakamiseen perustuvalla yhteistyöllä (erityisesti biodiversiteetin suhteen), erilaisia biodiversiteettiin ja alueen ekosysteemeihin vaikuttavia tekijöitä tulee tutkia systemaattisesti.

Toiminta: panostetaan kestäväan kehitykseen pitkällä tähtäimellä (biodiversiteettiresurssien kestävä käyttö) ja yhdistetään tämä alueellisiin kehityssuunnitelmiin salmen molemmin puolin, vahvistetaan biodiversiteettiä ja luonnonsuojelua molemmilla alueilla (mikä voi johtaa vihreiden työpaikkojen syntyyn ja parantaa siten paikallisten toimeentuloa).



KREIS
OSTHOLSTEIN



Sisiliansalmi



Salmen ominaispiirteet

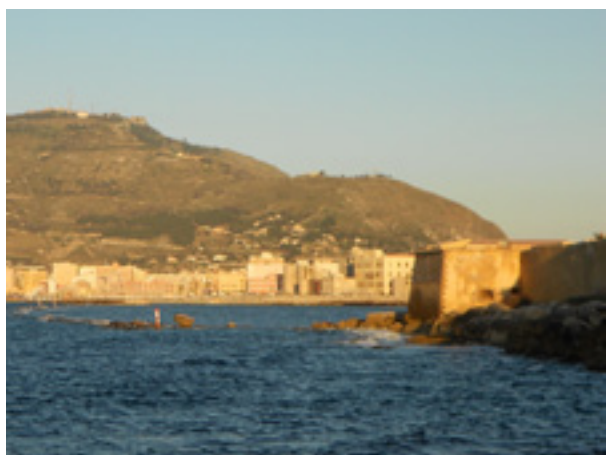
Sisiliansalmi sijaitsee Sisilian ja Tunisian välissä. Keskellä salmea sijaitsee Pantellerian saari. Kapeimmalla kohdallaan, Capo Feton (Mazara del Vallo) ja Cape Bonin (El Haouaria) välissä, sen leveys on noin 145 km ja suurin syvyys 316 m. Syvä virtaus salmessa liikkuu idästä länteen, kun taas lähellä pintaa virtaus kulkee toiseen suuntaan. Tämä erikoinen virtausjärjestelmä on herättänyt merentutkijoiden kiinnostuksen. Sisiliansalmi on yksi maailman tärkeimpiä vedenalaisia perintökohteita. Se on myös yksi Välimeren tärkeimmistä merireiteistä ja vilkkaimmista kalastusalueista. Se on Euroopan portti Maghrebin alueelle ja pohjoiseen Afrikkaan.

Osallistuja

■ Trapanin maakunta – Italia

Trapanin maakunta muodostaa Sisiliansalmen Sisilian puoleisen rajan. Se harjoittaa rajat ylittävän yhteistyön ohjelmia (tieteellinen tutkimus, ympäristö ja kulttuuri).

Internet-sivut www.provincia.trapani.it



Keskeiset suositukset NOSTRAn lähtötilannekartoituksen pohjalta

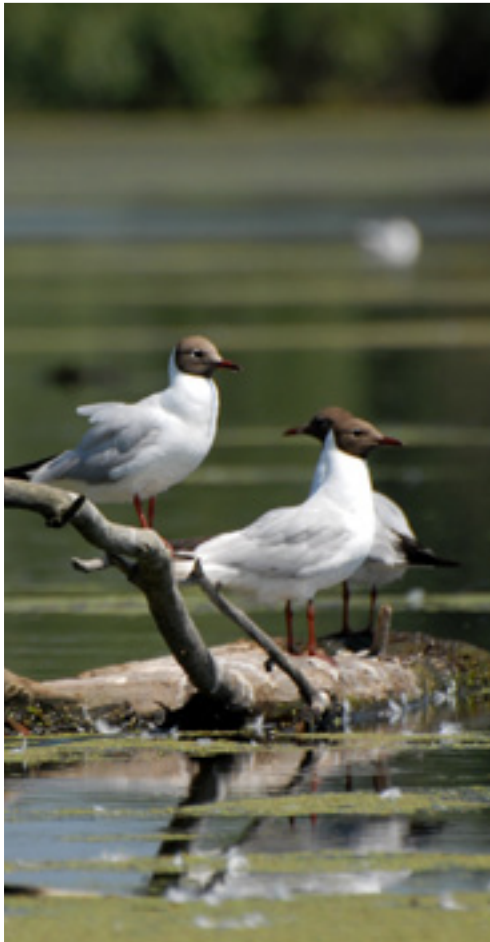
Hallinto: julkisen ja yksityisen rahoituksen käytön suunnittelussa ja koordinoinnissa on puutteita. Tässä kontekstissa salmien integroitu EU-hallinto voisi auttaa ratkaisemaan joitakin ongelmia. Keskeisinä tekijöinä on kuitenkin huomioitava salmen erityinen sijainti (Italia-Afrikka) ja vaikea suhde Tunisian viranomaisiin, jotka suhtautuvat kansallisiin merialueisiin erittäin tiukasti, erityisesti kalastuskäytäntöjen suhteen, sillä EU:n ja Tunisian lainsäädännöt suhtautuvat eri tavoin kansainvälisillä vesillä sijaitseviin kalastusalueisiin. Tilanteen ratkaisemiseksi ja yhteisen hallinnon luomiseksi tarvittaisiin kansainvälisiä sopimuksia, joita ei tällä hetkellä ole olemassa. Paikallisemmalla tasolla tarvetta olisi kalastustuotteiden ympäristösertifiointiin keskittyvälle toimijalle ja matkailua edistävälle, integroidulle verkostolle.



Tonavan suisto



Tonavan suisto



Alueen ominaispiirteet

Tonavan suisto (Delta Dunarii) on koko mantereen parhaiten säilynyt suistoalue. Se sijaitsee Euroopan kaakkoisosassa, Tonavan loppupäässä. Tonavan valuma-alue on 817 700 km² (noin 8 % mantereen pinta-alasta). Suurin osa Tonavan suistosta sijaitsee Romaniassa (Tulcean alue), mutta sen pohjoisosaa, Chilia-sivujoen vasemmalla rannalla, kuuluu Ukrainaan (Odessa Oblast). Suistoalueella Tonava jakautuu kolmeen suureen suistohaaraan: Chilia, Sulina ja Sfântul Gheorghe. Jokaisen haaran suulla muodostuu jatkuvasti uutta maata suiston laajentuessa. Tämä matala alluviaalitasanko, joka on enimmäkseen kosteikkojen ja veden peitossa, sisältää 23 luonnontilaista ekosysteemiä ja 7 ihmisen vaikutuksen alaisena olevaa ekosysteemiä.

Osallistuja

■ Danube Delta National Institute for Research and Development – Romania

The Danube Delta National Institute for Research and Development (DDNI) -järjestöllä on erittäin laaja kokemus herkkien maantieteellisten alueiden luonnonperinnön tutkimuksesta, suojelusta, säilyttämisestä ja hallinnosta.

Internet-sivut www.ddni.ro





OSA II

NOSTRAN Hyvät käytännöt

Yhteistä hallintoa

Mitä etua on rajat ylittävistä hallinnosta?

Salmilla on paljon ainutlaatuisia ominaisuuksia ja ne ovat usein myös raja-alueita. Hallinnon merkitys on suuri ratkaistaessa salmia kohtaavia ongelmatilanteita, erityisesti ympäristöön liittyviä, suuremman mittakaavan haasteita kuten biodiversiteetin suojeleminen tai luonnonperinnön säilyttäminen.

Kuten NOSTRAn alkukartoituksessa havaittiin, virallisen hallintojärjestelmän tai yhteisen strategian puute nousee usein esiin kun paikalliset viranomaiset salmen eri osista tekevät yhteistyötä. Hallintokysymyksiä voidaan lähestyä monilta eri kannoilta:

- Kuka? rajan eri puolilla olevien viranomaisten yhteistyö, yksityisten yritysten osallistuminen tai tutkimus- ja korkeakoulutusorganisaatiot
- Mitä? virallinen hallintojärjestelmä ja epävirallinen, säännöllinen yhteistyö yhteisprojektien avulla
- Miten? yhteiset kehityssuunnitelmat, yhteiset suunnitteluasiakirjat

Kuinka lähestyä kysymystä salmien yhteishallinnosta?

NOSTRA-projektin työpajojen avulla on nostettu esiin useita hyviä, hallintoon liittyviä käytäntöjä. Ne kaikki vastaavat paikallisiin tarpeisiin, mutta voivat myös toimia inspiraationa salmialueille, joilla ei vielä ole virallista, rajat ylittävää hallintoa.

Merenkurkun neuvosto perustettiin vuonna 1972 suomalaisten ja ruotsalaisten, Merenkurkun kummallakin puolen sijaitsevien paikallisviranomaisten toimesta. Se on rajat ylittävä organisaatio, jonka hallitus ja henkilökunta tulevat kummastakin maasta.

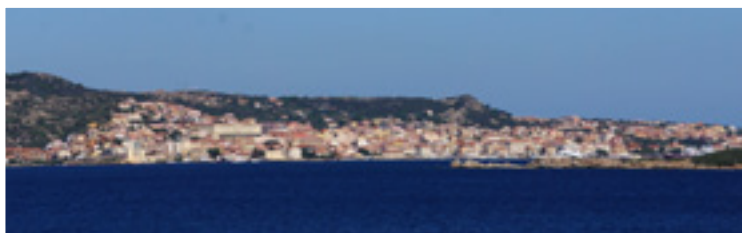
Fehmarninsalmen komitea koordinoi rajat ylittävää yhteistyötä (Tanska-Saksa) Fehmarninsalmen alueella. Komitea koostuu tanskalaisista ja saksalaisista poliitikoista, kuntien ja maakuntien edustajista sekä järjestöjen ja yhdistysten edustajista. Fehmarninsalmen komitean tarkoituksena on luoda Fehmarninsalmen alueesta määräsämaa Kööpenhaminan/Malmön ja Hampurin välisellä kehitysakselilla ja varmistaa yhtenäinen prosessi suositusten ja rajat ylittävien hankkeiden tukemisen avulla.

La Maddalenan saariston eurooppalainen alueellisen yhteistyön ryhmä (The European Grouping of Territorial Cooperation, E.G.T.C) yhdistää Korsikan ranskalaisen ympäristöviraston ja italialaisen La Maddalenan saariston kansallispuiston yhdeksi rajat ylittäväksi organisaatioksi, jonka aseman eurooppalainen lainsäädäntö tunnustaa.

Suomenlahti-vuoden järjestävät suomalaiset, virolaiset ja venäläiset paikallisviranomaiset. Tavoitteena on löytää ratkaisuja merialueen kestäväan hyödyntämiseen kolmen maan yhteistyöllä ja toimia aktiivisesti yhdessä tieteellistä työtä tekevien ja päättävien tahojen sekä yhteiskunnan kanssa erilaisten tapahtumien kautta.

Yhtyneiden kansakuntien kehitysohjelma (UNDP) on kumppanuus eurooppalaisen alueen ja ehdokasmaan alueen välillä, ja sen tarkoituksena on tukea näiden kahden alueen (kestävää) kehitystä. Se on käytössä Otrantonsalmella, Italian ja Albanian paikallisviranomaisten välillä.

Fehmarnbelt Days on tapahtuma, jonka tavoitteena on luoda yhteyksiä Fehmarninsalmen saksalaisten ja tanskalaisen rantojen välille ja tunnistaa uusia mahdollisuuksia rajat ylittävälle yhteistyölle salmen kehittämiseksi.



Merenkurkun neuvosto

- **Alue** Merenkurkku (Suomi/Ruotsi)
- **Osallistuja(t)** Merenkurkun neuvosto
- **Ajankohta** toiminta aloitettu vuonna 1972
- **Rahoitus** Pohjoismaiden ministerineuvosto, jäsenmaksut



Mistä on kyse?

Merenkurkun neuvosto on yksi Pohjoismaiden ministerineuvoston virallisista rajaorganisaatioista. Siihen kuuluu useita kunnallisia ja alueellisia viranomaisia: Örnköldsvikin kunta, Västerbottenin maakunta, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari ja Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakuntaliitot. Organisaatio on rekisteröity Suomeen, mutta siinä on henkilökuntaa sekä Suomesta että Ruotsista ja hallituksen jäseniä on 6 per maa. Neuvoston puheenjohtajuus vaihtelee Uumajan ja Vaasan välillä kahden vuoden välein. Neuvoston hallinto rahoitetaan jäsenmaksuilla ja Pohjoismaiden ministerineuvoston rahoitus käytetään lähinnä rajat ylittävien yhteistyöprojektien rahoituksen osana.

Käytännön tausta

Merenkurkun aluetta yhdistää maiden välisen kommunikaation, suhteiden, kaupankäynnin ja yhteisen kulttuuriperinnön pitkä historia. Se on yksi niistä 19 UNESCO:n maailmanperintökohteesta, jotka sijaitsevat useamman kuin yhden valtion alueella. Korkea rannikko pääsi perintökohteeksi vuonna 2000 ja Merenkurkun saaristo vuonna 2006. Tämän vuoksi on järkevää tarkastella aluetta rajat ylittävistä näkökulmasta.



Tavoitteet ja toteutus:

Merenkurkun neuvoston tavoitteena on edistää alueellista integraatiota ja julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyötä raja-aitojen madaltamiseksi ja alueellisten resurssien hyödyntämiseksi. Tällä hetkellä Merenkurkun neuvosto työskentelee kehittääkseen kansainvälistä E12 kuljetus- ja kommunikaatioväylää Merenkurkun poikki. Tämä tapahtuu TEN-T-projektissa nimeltään Midway Alignment of the Botnian Corridor. Merenkurkun neuvosto auttaa myös alueellisen infrastruktuurin kehittämisessä, alueen yritysten vahvistamisessa, korkeakoulutuksen järjestämisessä sekä matkailun ja kulttuurin kehittämisessä.

Saavuttaakseen tämän päämäärän neuvosto edistää verkostoitumis- ja lobbaustoimintaa, järjestää konferensseja, johtaa tutkimuksia, myöntää matka-apurahoja, tarjoaa käännöspalveluita ja auttaa organisaatioita alueellisten rajaprojektien käynnistämässä.

Keskeiset menestystekijät

Merenkurkun neuvostoa pidetään esimerkkinä hyvästä käytännöstä, koska siihen kuuluu sekä paikallisia että alueellisia viranomaisia salmen molemmilta puolilta ja se kannustaa rajat ylittävien kehitys- ja yhteistyöprojektien luomiseen. Se harkitsee parhaillaan EGTC-kategoriaan siirtymistä, ensimmäisenä Pohjois-Euroopassa.

Prosessia voitaisiin soveltaa myös muilla salmialueilla yhteisen hallinnon parantamiseksi ja yhteisten projektien mahdollistamiseksi.



**KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO**

Yhteystiedot Johtaja Mathias Lindström, Kvarken Council, mathias.lindstrom@kvarken.org

Internet-sivut www.kvarken.org

Bonifacion EGTC

- **Alue** Bonifacionsalmi (Ranska/Italia)
- **Osallistuja(t)** Korsikan ympäristövirasto, La Maddalenan saariston kansallispuisto
- **Ajankohta** vuodesta 2012 eteenpäin
- **Rahoitus** Jäsenmaksut (sekä alueellinen, kansallinen ja eurooppalainen rahoitus)



Mistä on kyse?

Vuodesta 2006 (EYN: o 1082/2006), eurooppalainen alueellisen yhteistyön ryhmä (EGTC) on rajat ylittävä rakenne, joka on kansainvälisen alueen hallintoa varten luotu oikeushenkilö. International Marine Park of the Strait of Bonifacio EGTC (EGTC-PMIBB) yhdistää Korsikan ranskalaisen ympäristöviraston ja Italian La Maddalenan saariston kansallispuiston yhdeksi, eurooppalaisen lainsäädännön tunnustamaksi, rajat ylittäväksi organisaatioksi. EGTC:n tavoitteena on keskittyä Bonifacionsalmen luonnon- ja kulttuuriperinnön suojeluun, ylläpitoon ja käyttöön. Tarkoituksena on kehittää yhteinen suunnitelma salmen kestävään kehitykseen.

Käytännön tausta

La Maddalenan saariston kansallispuisto (Sardiniassa) ja Bonifacionsalmen luonnonsuojelualue (Korsikalla) perustettiin vuosina 1994 ja 1999. Ajatus kansainvälisen, merellisen luonnonpuiston perustamisesta Korsikan ja Sardinian väliin sai alkunsa 1990-luvun alussa. Vuoden 1993 ranskalais-italialaisessa yhteisymmärryspöytäkirjassa ilmaistiin aito halu hankkia kansainvälistä tunnustusta salmen ainutlaatuiselle luonnolle.



Tavoitteet ja toteutus:

EGTC pyrkii lähestymään Bonifacionsalmea toiminnallisena yksikkönä ja keräämään tietoa salmesta tässä mittakaavassa. Se mahdollistaa asioiden käsittelyn laajemmassa mittakaavassa ja ratkaisujen löytämisen vaikeisiin haasteisiin (meriliikenne, turismivirrat) salmen molemmilla puolilla. Se muun muassa auttaa salmessa tapahtuvan merenkulun turvallisuuden parantamiseen tai optimointiin liittyvien toimenpiteiden toteutuksessa. EGTC myös edustaa salmea ja pyrkii saamaan paikallisille asioille huomiota Euroopan sekä kansainvälisellä tasolla. EGTC:n jäsenistö koostuu kummankin instituutin jäsenistä (8 ääntä per instituutti) ja puheenjohtajuus kiertää kolmen vuoden välein.

Keskeiset menestystekijät

EGTC-PMIBB on hyvä käytäntö, koska se kokoaa salmen eri osien organisaatioita yhdeksi oikeushenkilöksi. Se edistää salmialueen hyvää hallintoa ja asemaa.

Tätä käytäntöä voitaisiin soveltaa myös muilla salmialueilla yhteisen hallinnon tehostamiseksi ja yhteisen strategian ja visioiden luomiseksi salmelle; sen ei välttämättä tarvitse keskittyä ympäristökysymyksiin, vaan sitä voidaan soveltaa myös muihin paikallisiin kysymyksiin.



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

Internet-sivut www.pmibb.com

Suomenlahti-vuosi 2014

- **Alue** Suomenlahti (Suomi/Viro)
- **Osallistuja(t)** Harjun lääninhallitus, Uudenmaan liitto
- **Ajankohta** 2012-15
- **Rahoitus** Osallistajat sekä rahoitus valtion rahoittamien projektien kautta (Ulkoministeriö, Ympäristöministeriö jne.)



Mistä on kyse?

Suomenlahti-vuotta 2014 ovat yhteistyössä järjestämässä Suomen (vetäjä), Viron ja Venäjän ympäristöministeriöt kansainvälisten ja kansallisten ohjausryhmien kautta sekä verkosto, joka koostuu kaupungeista, tutkimuslaitoksista, kansalaisjärjestöistä, säätiöistä ja yksityisistä yrityksistä. Suomenlahti-vuoden 2014 suojelijoita ovat Suomen tasavallan, Viron tasavallan ja Venäjän federaation presidentit. Projekti kokoaa yhteen asiantuntijoita, päättäjiä ja kansalaisia Suomesta, Virossa ja Venäjältä. Tavoitteena on löytää ratkaisuja Suomenlahden kestäväan käyttöön. Se tarjoaa mahdollisuuden tarkastella Suomenlahden ekologista tilaa kolmen maan yhteistyön kautta.

Käytännön tausta

Suomenlahti-vuoden tavoitteena on kiinnittää huomiota siihen, että Suomenlahden ekologisesta tilasta tarvitaan tarkkaa, tieteellistä tietoa, jotta lahden tilan huononemisen estämiseksi voidaan järjestää kustannustehokkaita, oikein kohdistettuja toimenpiteitä. Ensimmäinen Suomenlahti-vuosi, joka oli kohdistettu enimmäkseen tutkijoille, järjestettiin vuonna 1996.



Tavoitteet ja toteutus:

Suomenlahtivuoden tavoitteena on tarkastella yksityiskohtaisesti Suomenlahden ekologista tilaa Suomen, Viron ja Venäjän yhteistyönä. Se pyrkii tuottamaan ajantasaista tutkimustietoa, joka mahdollistaa ekosysteemin tilaan pohjautuvan päätöksenteon sekä tuomaan aiheita suuren yleisön tietoisuuteen erilaisten tapahtumien ja medianäkyvyyden kautta. Tämä vaatii omistautunutta yhteistyötä ja useiden sidosryhmien osallistumista aina viranomaisista yksityisiin yrityksiin ja suureen yleisöön.

Tavoitteen saavuttamiseksi järjestetään yhteisiä projekteja sekä Tiedefoorumeita kaikissa kolmessa maassa. Julkisilla tapahtumilla haetaan asialle näkyvyyttä sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Yhtenä tavoitteena on tiedon jakaminen opiskelijoille ja koululaisille kurssien avulla, mutta myös poliitikoille ja päätöksentekijöille järjestetään räätälöityjä seminaareja.

Keskeiset menestystekijät

Suomenlahtivuosi on hyvä esimerkki rajat ylittävstä hallinnosta, koska siinä ovat paikallisen ja kansallisen hallinnon lisäksi mukana myös tutkijat, yksityissektori ja suuri yleisö. Erityisen kiinnostavaa on se, että projektin seurauksena kaikkien kolmen maan ministeriöiden on tarkoitus luoda yhteinen poliittinen sopimus tärkeimmistä lahden tilaan vaikuttavista toimenpiteistä: Suomenlahti-julistus.

Tätä käytäntöä voitaisiin soveltaa muillakin salmialueilla julkisia organisaatioita, yksityissektoria ja tutkijoita edustavan sidosryhmäverkoston luomiseksi. Se voisi mahdollistaa yhteisen vision luomisen salmelle ja salmen kestäväan kehittämiseen tähtäävät toimenpiteet.

Yhteystiedot Kai Myrberg, Suomen ympäristökeskus

Internet-sivut www.gof2014.fi

Fehmarnbelt Days 2014

- **Alue** Fehmarninsalmi (Saksa/Tanska)
- **Osallistujat** Sjællandin alue, Ostholsteinin maakunta
- **Ajankohta** 2014
- **Rahoitus** Osallistajat ja sponsorit



Mistä on kyse?

Fehmarnbelt Days on kolmipäiväinen tapahtuma, joka tarjoaa Fehmarninsalmen alueen sidosryhmille kokoontumismahdollisuuden. Fehmarnbelt Days -tapahtuman järjestävät yhteistyössä: Femern A/S (Fehmarninsalmen poikki kulkevan kiinteän linkin rakentamiseen liittyvät valmistelut, tutkimus ja suunnittelu), STRING (Skånen alue, Kööpenhaminan alue, Kööpenhaminan kaupunki, Sjællandin alue, Schleswig-Holstein, Hampuri), Fehmarninsalmen komitea, Fehmarn Belt Business Council (FBBC), Tanskan asunto- kaupunki- ja maaseutuministeriö sekä Baltian kehitysfoorumi. Fehmarnbelt Days 2014:n teemana on yhteyksien luominen ja se järjestetään Kööpenhaminassa 30.9.-2.10.2014.

Käytännön tausta

Fehmarninsalmen alue kattaa Pohjois-Saksan, Tanskan itäosat ja Etelä-Ruotsin. Aluetta kehitetään voimakkaasti. Menossa on mm. projekti, jonka tavoitteena on luoda kiinteä yhteys Fehmarninsalmen yli ja parantaa siten kontaktia alueen kaupunkien välillä ja edistää kehitystä, kasvua ja hyvinvointia alueella. Alueen väestö kannattaa voimakkaasti yhteisten työmarkkinoiden luomista kolmen maan yhteistyöllä (kyselytutkimus 2012) ja kokee Fehmarninsalmen alueen kehitystyön nostamisen esille julkisella alalla ja politikassa erittäin tärkeäksi.



Tavoitteet ja toteutus:

Fehmarnbelt Days -tapahtuman tavoite on mahdollistaa ideoiden ja kokemusten vaihto alueelta ja sen ulkopuolelta tulevien sidosryhmien kesken ja houkuttaa paikalle niin matkailun, liiketoiminnan, politiikan, kansalaisjärjestöjen kuin opiskelijoidenkin edustajia. Se on ainutlaatuinen mahdollisuus keskustella tärkeistä aiheista, kehittää rajat ylittävää yhteistyötä ja tarttua alueen kasvumahdollisuuksiin. Fehmarnbelt Days käsittelee konferensseissaan ja tapahtumissaan monia aiheita, kuten infrastruktuuria, matkailua, liiketoimintaa, kuljetusalaa ja logistiikkaa, koulutusta ja tutkimusta. Jokainen partneri on vastuussa yhdestä tapahtumasta ja kustantaa oman tapahtumansa.

Keskeiset menestystekijät

Fehmarnbelt Days on kiinnostava esimerkki rajat ylittävästä hallinnosta, koska tapahtumaan osallistuu talousalan, poliittisen maailman, tutkimuslaitosten jne. edustajia tapahtuman tarjoamissa joustavissa puitteissa. Se on tapahtuma, jonka avulla voidaan kehittää yhteenkuuluvuuden tunnetta syntyneessä olevalla, maiden rajat ylittävällä alueella.

Tätä käytäntöä voitaisiin soveltaa myös muihin salmialueisiin joilla on tarvetta luoda sidosryhmien verkosto ja edistää rajat ylittävän alueen sisäistä yhteenkuuluvuuden tunnetta.

Internet-sivut www.fehmarnbeltdays.com

Merimaisemia ja merten aluesuunnittelua



Mitä hyötyä on merimaisemista ja merten aluesuunnittelusta?

Salmet ovat alueita, joilla usein yhdistyvät suunnaton ympäristön rikkaus ja suuri ihmisen toiminnan ja liikennöinnin määrä. Keskeinen haaste on ympäristönsuojelun, asukkaiden elämänlaadun ja taloudellisen kehityksen huomiointi. Tämä on erityisen tärkeää sellaisilla raja-alueilla, joissa pieni merialue on useiden maiden vaikutuksen ja toiminnan kohteena.

Näihin ongelmiin voidaan vastata merten aluesuunnittelun kautta – joko yhdellä tai mieluummin kahdella puolen salmea. Se mahdollistaa salmen resurssien integroidun hallinnon sekä yhteisten, todellisten kehitys- ja suojelusuunnitelmien luomisen biodiversiteetin ja luonnonperinnön suojelua varten.

Myös merimaisemat ovat tärkeä huomioitava elementti. Ne eivät ole ainoastaan keskeinen resurssi matkailun kaltaisille elinkeinoille tai ainutlaatuisia elinympäristöjä, vaan myös tärkeä osa ihmisten identiteettiä heidän kokiessaan kuuluvansa tietylle alueelle. Lisäksi, kuten UNESCO:n Merenkurkun alueelle myöntämä maailmanperintöstatus osoittaa, ainutlaatuinen merimaisema voi myös vaikuttaa salmialueen kansainväliseen maineeseen.

Miten voidaan ratkoa suuren ihmisen toimintatiheyden ja ympäristönsuojelun väliset ristiriidat?

NOSTRAn työryhmien aikana on esitetty kaksi hyvää esimerkkiä merten aluesuunnittelun tärkeydestä salmialueille.

Merimaisemien arviointi ja merisuunnitteluprosessit on otettu Kentissä käyttöön merialueen ja sen resurssien kasvaneen käytön ja siitä aiheutuvan ympäristökuormituksen käsittelemiseksi. MMO:lle (Marine Management Organisation) on annettu tehtäväksi ”merisuunnitelmien” luominen. Tavoitteena on strateginen lähestymistapa, jossa yhdistyvät sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristönsuojelulliset intressit. Lisäksi Etelä-Englannin rannikkomaisemien erikoispiirteitä kirjataan parhaillaan ylös salmen ainutlaatuisen maisemiarvon turvaamiseksi ja tulevia, rannikolle ja merelle sijoituvia projekteja koskevien päätösten taustatiedoksi.

HELCOM ja VASAB ovat aloittaneet **merisuunnittelun** Suomenlahdella tavoitteenaan Itämeren alueen kestävä kehitys, jossa resurssien käyttö ja ainutlaatuisen luonnonperinnön suojelu olisivat tasapainossa. Ideana on kehittää yhdessä tapoja, joilla erilaiset toiminnot (matkailu, rannikkopuolustus, satamat, laivaliikenne, sotilaallinen toiminta, öljyn/kaasun keräys, kalastus jne.) saadaan mahtumaan yhtä aikaa pienelle merelle, jonka rannoilla sijaitsee yhdeksän eri maata.



Merimaisemien arviointi (SCA) ja merisuunnittelu

- **Alue** Doverinsalmi (Englannin puoli)
- **Osallistuja(t)** Kentin aluehallinto
- **Aikataulu** Pilottitutkimus Doverinsalmen Englannin puoleisella rannalla vuonna 2013, valmistuu Ranskan puolella vuonna 2014 NOSTRAn ansiosta
- **Rahoitus** Ison-Britannian hallitus rahoittaa strategista merimaisematyötä osana Marine Plans -projekteja ja lisäksi käytetään Doverinsalmen INTERREG-rahoitusta



Mistä on kyse?

SCA on Landscape Character Assessment (LCA) -tekniikasta Isossa-Britanniassa kehitetty maisemien arviointitekniikka. Merimaisemille tarkoitettu versio sisällytetään ensimmäisiin Marine Plans -suunnitelmiin, joiden luominen Marine & Coastal Access Act 2009 -lain pohjalta on parhaillaan käynnissä Isossa-Britanniassa. Merimaisemia voidaan hyödyntää alueen luonnon, kulttuurin ja estetiikan erityispiirteiden tunnistamisessa, mikä vuorostaan mahdollistaa laajempiin tietoihin perustuvan päätöksenteon.

Englannissa on 11 merisuunnittelualueita, ja tavoitteena on saada kaikki suunnitelmat valmiiksi vuoteen 2021 mennessä. Suunnitelmat tulevat toimimaan päätöksenteon ja lupien myöntämisen perusteena näillä alueilla.

Merimaisemia hyödyntävä lähestymistapa on tärkeä Marine Plans -suunnitelmien osa, joka toimii demokraattisena kanavana ihmisten merelliselle ympäristölleen antamalle arvolle ja heidän sitä koskeville näkemyksilleen.

Käytännön tausta

Isossa-Britanniassa Marine and Coastal Access Act (MCAA) muodostaa merialueiden suunnitteluprosessin lainsäädännöllisen pohjan. Marine Policy Statement (MPS) on runkona merialueiden suunnittelulle ja päätöksenteolle. Marine Plans (merisuunnitelmat) ovat käytännön työkaluja MPS:n muuttamiseksi yksityiskohtaisiksi, jokaisen alueen omiksi ohjeiksi. Etelä-Englannin Marine Plan -alueet ovat tärkeässä roolissa tässä merisuunnitteluprosessissa. Ne valittiin kalastussektorin (erityisesti äyriäisten osalta), satamien, laivaliikenteen, suuren suojelualueiden määrän ja matkailutoiminnan aktiivisuuden (venesatamat jne.) perusteella.

Tavoitteet ja toteutus:

Siitä lähtien kun se vuonna 2009 perustettiin, Marine Management Organisation (MMO) on muun muassa vastaanottanut uuden merisuunnittelujärjestelmän käyttöönotosta. Järjestelmän tarkoituksena on vastata merialueiden tilan ja

resurssien käytön kasvuun edistämällä meriympäristön kestävää käyttöä. Tähän prosessiin osallistuu suuri määrä sidosryhmiä eri tasoilla (paikallisella, alueellisella, kansallisella ja kansainvälisellä). Maa-alueita koskevat suunnitteludokumentit on myös otettava huomioon silloin kun niissä käsitellään merialueisiin liittyviä asioita. Marine Planning Portal on internetissä toimiva työväline, joka mahdollistaa sidosryhmien osallistumisen suunnitteluprosessiin.

Merimaisemiin liittyvä työ huomioidaan Marine Plans -suunnitelmiin sisältyvää politiikkaa muotoillessa.

MMO tulee hyödyntämään NOSTRAn SCA-tutkimusta esimerkkinä siitä, kuinka SCA:ta voidaan käyttää laajemman merimaisematyön osana sekä korostamaan rajat ylittävän työn tarkeyttä merten aluesuunnittelussa.

Keskeiset menestystekijät

Englantilaiset Marine Plan -suunnitelmat ovat hyvä esimerkki merisuunnittelustrategiasta, koska niissä huomioidaan merialueiden taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöön liittyvät piirteet. Tällaisen suunnitelman käyttöönotto yli rajojen olisi kiinnostava kokeilu. Sekä Marine Plan -suunnitelmat että Seascape Character Assessment -arviointi ovat hyviä käytäntöjä, koska ne kasvattavat saatavilla olevaa tietämystä meri- ja rannikkoalueista ja ovat sovellettavissa myös muihin salmialueisiin. SCA on erityisen kiinnostava menetelmä siksi, että se kasvattaa globaalia tietämystä rannikoista - eikä ainoastaan teknistä, vaan myös inhimillistä. Se kasvattaa Doverinsalmen luonnon- ja kulttuuriperinnön arvostusta ja on parhaillaan tulossa käyttöön myös salmen Ranskan puoleisella rannalla.

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

Internet-sivutt

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

Kestävää matkailua

Mitä etua on kestävästä matkailusta?

Salmet ovat usein houkuttelevia matkailukohteita epätavallisten maisemiensa ja monipuolisen ympäristönsä ansiosta. Haasteena on mahdollistaa alueen taloudellinen kehitys matkailun avulla ilman, että biodiversiteetti ja luonnonperintö, jotka ovat arvokkaita resursseja, vaarantuvat.

Tavoitteena ei ole estää matkailutoimintaa kokonaan herkkien alueiden vuoksi, vaan ohjata matkailijavirtoja salmissa ja rohkaista ympäristöystävällistä turismia. Vaikka tämä voikin rajoittaa turismista lyhyellä tähtäimellä saatavia tuloja, se edistää matkailijoita houkuttelevien luonnon resurssien kuten kasvien ja eläinten, meriveden laadun ja kauniiden maisemien säilymistä.

Mitä voidaan tehdä matkailun ja luonnonsuojelun yhteensovittamiseksi salmialueilla?

NOSTRA-projektin aikana on esitetty useita ympäristöystävällisiä matkailun edistämistästrategioita.

CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism) on INTERREG IVan projekti, jossa ovat osallisina Pohjois-Ranska, Belgia ja eteläinen Englanti. Se yhdistää innovatiivisia toimintatapoja edistääkseen matkailua, muuttaakseen ihmisten näkemyksiä rannikoista luomalla uusia tilaisuuksia matkailijoiden houkutteluun alueelle ja varmistakseen matkailun kestävä kehityksen.

GREET (uuden matkailukohteen luominen) on toinen rajat ylittävä projekti Doverinsalmella. Sen tavoitteena on vastata haasteisiin, jotka liittyvät matkailutalouden kehitykseen (taitojen hankkiminen, kulttuuristen vahvuuksien arvostuksen kasvattaminen, kävijöiden pitäminen alueella jne.), erityisesti markkinoimalla näitä kahta maata yhtenä kohteena sekä hyödyntämällä Lontoon vuoden 2012 olympialaisten ja paralympialaisten tarjoamia mahdollisuuksia.

Friendly Islands Route (FIR) on projekti, joka pyrkii luomaan yhteyksiä eri palveluiden välille matkailijoiden houkuttelemiseksi Suomenlahden rannikolle ja pienille saarille. Tutkimusten avulla on saatu selvitettyä matkailijoiden tarpeita ja olemassa olevien palveluiden puutteita. Lisäksi on julkaistu esite, jossa listataan kaikki kotisatamien palvelut.

Veneliikenteen ja merimatkailun yhteisvalvontaa on kehitetty Bonifacionsalmen EGTC:n avustuksella. Ankkuroinnin vaikutusta suojeltujen lajien elinympäristöihin minimoitiin useilla eri tavoilla: asettamalla ankkurointikieltoja herkille alueille, kiinnityspoiijujen asennuksella ja yhteisellä, kokeellisella merivalvontaryhmällä.

Matkailutoiminnan kontrollointi luonnonsuojelualueella oli suuri haaste Tonavan suiston luonnonsuojelualueella hallinnoiville viranomaisille (Danube Delta Biosphere Reserve Authority, DDBRA) sen jälkeen kun suistoalueelle myönnettiin suojelustatus. Yhdessä kierrosten järjestäjien kanssa DDBRA loi 24 matkailureittiä (joista 15 on vesireittejä) rajoittaakseen matkailuun käytettäviä alueita ja minimoidakseen matkailun aiheuttamia ympäristövaikutuksia.

Matkailun kehitystä Salenton alueella on kannustettu Leccen maakunnan toimien ansiosta. Se on aloittanut useita projekteja, joiden tavoitteena on kehittää matkailua ja kulttuuria sekä alueellisesta (erityisesti maaseutuun keskittyvästä) että sektorinäkökulmasta.

UNESCO:n maailmanperintöä Merenkurkun saaristossa on korostettu tarinankerronnalla matkailuresurssien (tapahtumat, oppaat jne.) niukkuuden korjaamiseksi. Korsnäs ja Maalahden kunnat käynnistivät LEADER-projektin, jossa vetäjä kävi dialogia paikallisten yritysten, viranomaisten, kansalaisjärjestöjen ja erityisesti koulujen kanssa. Projektin vetäjä käytti lähtökohtanaan hyvin vanhaa kirjaa (1894) jossa kerrotaan 1700-luvun lopussa eläneestä majakanvartijasta, joka puolustaa majakkaansa venäläisiä vastaan. Kirja toimi tarinankerronnan pohjana ja tapana avata paikallista historiaa ja kulttuuria turistirylehmille, erityisesti meren rantaan majakan pienoismallin luona johtavan polun kautta. Majakan luona matkailijoille kerrotaan romantisoitu versio majakanvartijan tarinasta. Projektin vetäjä nimitettiin Merenkurkun Maailmanperintölähettilääksi.

CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)

- **Alue** Doverinsalmi (Ranska/Iso-Britannia)
- **Osallistuja(t)** Kentin aluehallinto, Pas-de-Calais'n aluehallinto
- **Ajankohta** 2010–2014
- **Rahoitus** INTERREG IVA ja projektin osallistajat



Mistä on kyse?

CAST on INTERREG IVA 2 Seas -hankkeen alainen, rajat ylittävä projekti. Tämä projekti koostuu innovatiivisista ideoista, joilla pyritään kehittämään rannikon matkailutoimintaa. Tämä tapahtuu kehittämällä uusia tapoja houkutella vieraita alueelle ja saada heidät viipymään parantamalla tuotteita ja palveluita sekä varmistamalla, että kestävä kehitys periaatteita noudatetaan tämän tärkeän taloudellisen toiminnan kehittämisessä.

Käytännön tausta

Kent, Pas-de-Calais ja Länsi-Flanderi kohtaavat samankaltaisia haasteita rannikon matkailuun liittyen. Matkailu vähenee siitä huolimatta, että sillä on suuri merkitys niin kansainvälisellä kuin eurooppalaisellakin tasolla. Tämän vuoksi päätettiin etsiä yhteisiä ratkaisuja.

Tavoitteet ja toteutus:

CAST-projektin ensimmäinen tavoite on inspiroida uuden, innovatiivisen muutosohjelman syntyä ja vaikuttaa sitä kautta rannikon resurssien tulevaan kehitykseen analysoimalla perustason turismi-infrastruktuuria ja tuottoa raja-alueella ja estämällä tilanteen huononeminen. Toinen tavoite on parantaa ihmisten mielikuvia rannikosta imagon rakentamisen kautta ja hahmottelemalla yhdessä uusia kohderyhmiä. Näin pyritään kasvattamaan kulutusta 2 Seas -alueella ja hyödyntämään uusia teknologioita viestinnässä. Kolmas ja viimeinen tavoite on ottaa paikalliset mukaan alueen matkailutalouden kehittämiseen - erityisesti nuoret koulutuksen kautta, paikalliset asukkaat, loma-asuntojen omistajat ja yritykset. Kestävän matkailun kehittämiseksi projektin tavoitteena on parantaa tuotteiden laatua, kommunikaatiota, markkinointia sekä tutkimusta ja kehitystyötä.

Keskeiset menestystekijät

CAST -projektia voidaan pitää hyvänä käytäntönä, koska siitä on hyötyä paikallishallinnolle (paremmat tiedot taustatiedot tilanteesta - enemmän edellytyksiä tehdä hyviä päätöksiä investointeihin liittyen), matkailuyrityksille (enemmän motivatiota laatuun liittyvien haasteiden ratkomiseen), paikalliselle väestölle (parempi infrastruktuuri ja mahdollisuus osallistua alueen kehittämiseen) ja vierailijoille (parempi ympäristö ja laadukkaammat palvelut). Se edisti raja-alueen kilpailukykyä luonnonympäristön osalta.

Sitä voitaisiin soveltaa muihinkin salmiin, joilla on matkailuun liittyviä haasteita joita halutaan ratkoa salmen molemmilla rannoilla.



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

Internet-sivut

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

Friendly Islands Route

- **Alue** Suomenlahti (Suomi/Viro)
- **Osallistuja(t)** Uudenmaan liitto ja Harjun lääninhallitus
- **Ajankohta** 2008–2011
- **Rahoitus** Kansallinen rahoitus ja keskeisen itämeren INTERREG IVA



Mistä on kyse?

Friendly Islands Route -projekti syntyi tarpeesta luoda yhteys erillisten matkailupalveluiden välille alueen vetovoiman kasvattamiseksi. Projektissa huomioitiin saarten historia, yksilölliset piirteet ja luonnollinen ympäristö.

Käytännön tausta

Monella pienellä Suomenlahden satamalla oli ongelmia palveluiden saatavuuden ja laadun kanssa sekä puutteelliset kytkökset alueen matkailutoimintaan. Oli siis tarpeen yhdistää eri palvelut ketjuksi, jolla on paremmat edellytykset houkutella matkailijoita alueelle.

Tavoitteet ja toteutus:

Projektin tavoitteena oli edistää matkailua Suomenlahden rannikoilla ja pikkusaarilla sekä tehdä alueesta houkuttelevampi turisteille. FIR-projekti kasvatti matkailua rannikkoalueilla ja Viron ja Suomen pienemmillä saarilla. Analysoimalla olemassa olevia reittejä projektissa luotiin kehitysehdotuksia niiden täydentämiseksi. Olemassa olevat matkailureitit kartoitettiin ja palveluja toteutettiin. Lisäksi suoritettiin kyselyjä ja tutkimuksia sekä koskien kulkua saaristoon ja sieltä pois että kerättiin tietoa itse saaristosta ja saarista. Projektissa olivat mukana sekä julkinen että yksityinen sektori. Sen seurauksena julkaistiin erittäin informatiivinen ja edustava esite, joka sisältää karttoja, tietoa rannikon satamien sijainneista ja palveluista jne. Esitettä täydennetään vuosittain ajankohtaisella tiedolla.

Keskeiset menestystekijät

Tämä projekti on esimerkki hyvästä käytännöstä, sillä se edisti matkailutoiminnan kehittymistä Suomenlahdella (tarpeiden ja ongelmakohtien tunnistus) ja vahvisti alueen yhteistä identiteettiä. Itämeren rannikko on tiiviisti asutettu ja kautta historian se on ollut alueen ihmisille tärkeä useiden aktiviteettien kannalta (kalastus, laivaliikenne, matkailu, teollisuus jne.)



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

Internet-sivut <http://fir.viimsi.ee>

Matkailutoiminnan kehittäminen Salenton alueella

- **Alue** Otrantonsalmi (Italia)
- **Osallistuja(t)** Leccen maakunta
- **Ajankohta** toiminta aloitettu vuonna 2000
- **Rahoitus** Alueellinen, LEADER, EAKR



Mistä on kyse?

Leccen maakunta on kehittänyt strategian matkailutalouden kehittämiseksi. Strategiaa toteutetaan useiden projektien kautta. Niissä pyritään kehittämään matkailua ja kulttuuri-tarjontaa alueen identiteetin pohjalta (korostaen erityisesti maaseudun perinteitä) ja teemojen avulla (ympäristö- ja kulttuuriresurssit). Se on sisällytetty myös strategiaan asiakirjoihin kuten Leccen maakunnan paikallisiin kehityssuunnitelmiin. Niissä on päämääränä mm. ei-maanviljelyllisen toiminnan kehittäminen ja matkailutoiminnan kannustaminen.

Käytännön tausta

Alueella on monia vahvuuksia, kuten luonnon- ja kulttuuri-perintöä sekä matkailupalveluita. Viimeisen vuosikymmenen ajan sekä alueelle saapuvien turistien määrä että heidän siellä viettämiensä öiden määrä on kasvanut.

Tavoitteet ja toteutus:

Tavoitteita on useita. Keskeisenä toiveena on kehittää alueen vetovoimaa matkailijoille yhteisellä ohjelmalla, joka tuo aluetta ulkomaisten asiakkaiden tietoisuuteen ja kehittää sen imagoa. Näin saavutettaisiin sopeutumista kausittaisuuteen, ympäristövaikutusten parempi huomiointi, paremmat tulot matkailuyrityksille ja sen tuloksena taloudellista kehitystä, paikallisyhteisön osallistuminen, jne. Tämä toteutuu erilaisten strategisten projektien kuten matkailureittien rakentamisen muodossa. Siihen sisältyy myös kulttuuriperinnön vahvistaminen, julkisen ja yksityisen sektorin mukanaolo, merkintäjärjestelmä, alueellisten resurssien verkostoituminen ja elintarviketeollisuuden ja tuotantoteollisuuden kehittäminen. Kulttuuriset ja ympäristöjärjestelmät (SAC) on otettu käyttöön aluetasolla tehokkaan ja yhtenäisen hallinnon luomiseksi.

Keskeiset menestystekijät

Tämä Leccen maakunnassa kehitetty käytäntö on kiinnostava, koska se tarjoaa yleismaailmallisen menetelmän matkailun kestäväan kehittämiseen. Se korostaa useita teemoja ja alueellisia tavoitteita ja pyrkii näihin tavoitteisiin erilaisten projektien avulla.



Yhteystiedot

Tourism and Marketing office, turismo@provincia.le.it
Community Policies Office, Politiche.ue@provincia.le.it

Internet-sivut www.provincia.le.it

Kestävää liikennepolitiikkaa

Mitä etua on kestävästä liikennepolitiikasta?

Salmet ovat kapeimpia merialueita kahden maa-alueen välillä. Ne ovatkin tärkeitä kulkureittejä ja useimmilla NOSTRAan kuuluvilla salmilla on tärkeää liikennettä - maalla tai merellä - joka kasautuu pienille ja siten haavoittuville alueille. Liikenteestä aiheutuu niin veden- kuin melusaastettakin. Nämä saasteet voivat uhata biodiversiteettiä ja vaikuttaa haitallisesti ympäristöön sekä rannikkoalueiden ja sisämaan ihmisten elämänlaatuun.

Siksi on tärkeää kehittää uusia, ympäristöystävällisempiä kuljetustapoja vaarantamatta kuitenkaan salmien varrella sijaitsevien alueiden taloudellista kehitystä: vaihtoehtoisia kuljetustapoja, olemassa olevien kuljetustapojen kehittämistä, "vihreitä" logistisia käytäviä jne.

Kuinka rahtiliikenne salmissa voitaisiin järjestää kestävämmällä tavalla?

NOSTRA:n työpajoissa esitettiin useita innovatiivisia ja ympäristöystävällisempiä kuljetusratkaisuja.

Green STRING Corridor on vastaus tarpeeseen vähentää tieliikenteen kasvua ja sen negatiivisia vaikutuksia luomatta kuitenkaan esteitä talouskasvulle. Tämän INTERREG IVA -projektin tavoitteena on raidereitin luominen Hampurin (Saksa) ja Öresundin (Ruotsi) välille liikennemuutosiirtymän mahdollistamiseksi. Lisäksi projekti pyrkii CO₂-päästöjen vähentämiseen uusien polttoaineiden ja nollapäästöteknologioiden avulla. Projektissa mukana olevat sidosryhmät pyrkivät perustamaan korkeatasoisen logistiikkakeskuksen Skandinavian ja muun Euroopan yhtymäkohtaan. Tavoitteena on hyödyntää erityisesti Fehmarninsalmen tunnelin avaamista vuonna 2021.

Turvalliset, vihreät alukset ovat NOSTRA:n romanialaisen osallistujan esittämä ratkaisu. Se keskittyy saasteisiin, joita alukset tuottavat joko purjehtiessaan (veden- ja ilmansaasteet, melusaaste, onnettomuudet jne.) tai kierrätysprosessiensa aikana. Tavoitteena on suunnitella ekologisempia ja turvallisempia aluksia hyödyntäen esimerkiksi paremmin törmäyksiä kestävä kaksinkertaista runkoa. Alusten aiheuttamia päästöjä voidaan vähentää pienentämällä niiden energiankulutusta (rungon muodon optimointi, uudet käyttövoimajärjestelmät, energian talteenotto ja uusiutuvien energianlähteiden käyttö), nopeutta vähentämällä ja/tai niiden kapasiteettia kasvattamalla.

Fehmarninsalmen tunneliprojekti syntyi halusta kasvattaa kaupankäyntiä ja edistää alueen talouskasvua. 19 km pitkän vedenalaisen tunnelin rakentamisesta päätettiin vuonna 2011, tavoitteena luoda pysyvä yhteys salmen kahden rannan välille ja vähentää laivaliikenteen aiheuttamia ympäristöpaineita.

Kestävää lauttaliikennettä on ehdotettu vaihtoehdoksi tunnelille. Ehdottajana on saksalais-tanskalainen yhtiö Scandlines, joka liikennöi Itämeren yli. Se on kehittänyt pilottiohjelman, joka rahoitetaan yksityisillä sijoituksilla ja toteutetaan ennen tulevien säästöjen voimaan astumista. Ohjelman aikana yritys muuntaa lauttansa "nollapäästölautoiksi" hybriditeknologian (polttoainekulutus ja CO₂-päästöt alenevat lähes 20 %) ja savupiippuihin asennettavien suodatinten avulla.

Perämeren "vihreä logistinen käytävä" on kahden valtion yhteisprojekti, jossa on mukana suuri määrä yksityisiä ja julkisia partnereita. Projektissa pyritään kehittämään olemassa olevan logistisen käytävän infrastruktuuria ja yhteyksiä siten, että kiireisimmät kehityskohteet saataisiin kuntoon. Lisäksi etsitään ratkaisuja kestävämpään ja ympäristöystävällisempään rahtiliikenteeseen, erityisesti intermodaalisia ja raideliikennettä hyödyntäviä. Ideana on optimoida olemassa olevan infrastruktuurin käyttö sekä tunnistaa kansainvälisesti parannustarpeita infrastruktuurissa ja kaikissa Skandinavian logistiikkaketjuissa.



Kuljetusliikenne- ja kehitysskenaarioita on kehitetty Suomenlahdella tarjoamaan paikallisille ja alueellisille kehittäjille tietoa ja analyysejä. Ne pohjautuvat Helsingin ja Tallinnan väliseen yhteistyöhön liikenne- ja kaupunkisuunnittelun osalta. Yhteistyöhön kuuluu sekä yliopistotutkimusta että yksityisiä ja julkisia sidosryhmiä salmen molemmilta puolilta. Useita eri kuljetusjärjestelmien toimivuutta kuvaavia skenaarioita on luotu ja niiden vaikutuksen alueen kilpailukykyyn on laskettu. Lisäksi on luotu etenemissuunnitelma, jonka avulla saavutetaan useita yhteisiä strategisia tavoitteita. Huomiota on kiinnitetty erityisesti kestävään kehitykseen, alueellisen yhdentymisaloitteen sosio-kulttuurisiin vaikutuksiin sekä alueen kilpailukykyyn ja talouskehitykseen.

Nordic Logistic Corridor on yhteistyöprojekti itä-länsi-yhteyksien parantamiseksi Itämeren pohjoisosissa paikallisia ja alueellisia liikenteen ja logistiikan kehitysstrategioita yhdistämällä. Logistinen käytävä muodostaa intermodaalisen linkin, joka mahdollistaa rahdin ja matkustajien kuljettamisen Merenkurkun yli sen sijaan, että käytetään rautatietä tai rekkvoja, jotka kiertävät Pohjanlahden tehden reitistä satoja kilometrejä pidemmän.

Kestävän liikkuvuuden strategia on kehitetty Pas-de-Calais'n aluehallinnon toimesta alueellisen liikkuvuuden kehityssuunnitelman pohjalta. Kehityssuunnitelman tarkoituksena on ohjata kestävien kuljetus- ja liikkuvuusstrategioiden kehittämistä. Siinä painotetaan neljää aihetta: kestävä liikkuvuuden tasapuolista edistämistä, intermodaalisten ja tehokkaiden kuljetusjärjestelmien kehittämistä, vaihtoehtojen tarjoamista autojen käytölle aina kun mahdollista sekä liikkuvuuden kehittämistä Pas-de-Calais'n alueelliseksi vahvuudeksi.

Kestävän veneilyn palkitseminen on otettu käyttöön Bonifacionsalmella: veneet, jotka täyttävät tietyt vaatimukset saavat ympäristöpalkinnon. Veneiden omistajat saavat 40 % alennuksen veneilyluvastaan, jätevesisäiliöllä varustetut veneet voivat viipyä tietyillä alueilla auringonlaskun jälkeen ja pienet veneet saavat purjehtia lähellä rantaviivaa. Lisäksi International Marine Park of the Strait of Bonifacion EGTC suunnittelee järjestävänsä tapahtumia, joiden tarkoituksena on edistää tämän politiikan toteutumista sekä käynnistävänsä valistuskampanjoita, joissa rohkaistaan suosimaan ympäristöystävällisiä käyttäytymismalleja.

Fehmarninsalmen tunneli

- **Alue** Fehmarninsalmi (Saksa/Tanska)
- **Osallistuja(t)** Sjællandin alue, Ostholsteinin maakunta
- **Ajankohta** 2008–2021 ja siitä eteenpäin
- **Rahoitus** tanskalaiset, valtion takaamat lainat; saksalaiset ja tanskalaiset julkiset varat, eurooppalainen rahoitus (TEN-T)



Mistä on kyse?

Vuonna 2008 saksalaiset ja tanskalaiset viranomaiset tekivät sopimuksen, jonka pohjalta vuonna 2011 päätettiin 19 km pitkän merenalaisen tunnelin rakentamisesta pysyvän yhteyden luomiseksi salmen kahden rannan välille. Tunnelilla ei tule olemaan pysyviä vaikutuksia ympäristöön (selvitys 2008–2013) ja se edistää talouskasvua alueella, vähentäen samalla alueen ympäristölle runsaasta laivaliikenteestä aiheutuvaa painetta.

Käytännön tausta

Idea Saksan ja Sjællandin välille rakennettavasta tunnelista sai alkunsa halusta edistää alueiden välistä kaupankäyntiä ja niiden talouskasvua.

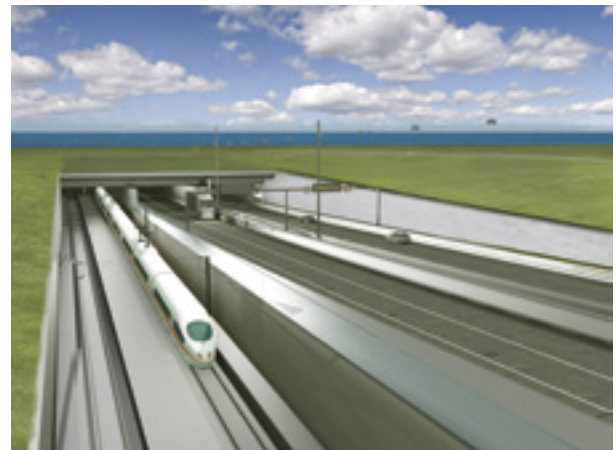
Tavoitteet ja toteutus:

Mailman pisimmän merenalaisen tunnelin rakentaminen on uskottu Femern A/S -yhtiön, 100 % Tanskan valtion omistuksessa olevan organisaation käsiin. Se tulee olemaan vastuussa tunnelin suunnittelusta, rakentamisesta (2015–2021) ja huollosta. Vuoden 2008 sopimuksen mukaisesti Tanskan viranomaiset omistavat kiinteän yhteyden, joka rahoitetaan valtion takaamilla lainoilla. Lainat maksetaan takaisin käyttäjiltä kerätyillä maksuilla 30–40 vuoden aikana tunnelin rakentamisen jälkeen. Viranomaiset keräävät tulot, joilla tunneli rahoitetaan ja määrittelevät lippujen hinnan. Ne tarjoavat myös takaukset hankkeen rahoitukselle. Rannoilla tehtävät työt (teiden parantaminen, rautatiet, yhdystiet ja rautatiesillat) maksetaan kummallakin puolen julkisesta (Tanska/Saksa) rahoituksesta. Rakennustöiden aikana turvallinen merenkulku Fehmarninsalmessa varmistetaan alusten seurantajärjestelmän (Vessel Tracking System, VTS) ja vartioalusten avulla sekä offshore-toimintaa rajoittamalla.

Keskeiset menestystekijät

Vaikkei tunnelia ole vielä rakennettu, sitä voidaan pitää hyvänä käytäntönä koska se mahdollistaa vahvemman linkin luomisen salmen yli sekä edistää alueen taloudellista integraatiota aiheuttamatta suuria ympäristövaikutuksia.

NOSTRA-projektin ansiosta Fehmarninsalmelta ja Doverinsalmelta tulevat osallistajat ovat voineet vaihtaa keskenään tietoa ja kokemuksia tällaisen infrastruktuuriprojektin vaikutuksista paikalliseen kehitykseen ja ympäristöön.



Yhteystiedot Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk tai Horst Wepler h.wepler@kreis-oh.de

Internet-sivut www.femern.com

Nordic Logistic Corridor

- **Alue** Merenkurkku (Suomi/Ruotsi)
- **Osallistuja(t)** Merenkurkun neuvosto
- **Ajankohta** 2011 ja siitä eteenpäin
- **Rahoitus** INTERREG, EAKR, Pohjoismaisen ministerineuvoston rahoitus sekä alueellinen rahoitus Suomesta, Ruotsista ja Norjasta



Mistä on kyse?

Nordic Logistic Corridor on hanke, joka yhdistää logistiikkakeskukset, satamat, rautatiet, valtatiet ja lautat ja ulottuu Suomesta Ruotsiin ja Norjaan. Menestyäkseen paikallistalouksilla tulee olla käytettävissään kustannustehokkaita ja ympäristöystävällisiä kuljetusmenetelmiä sekä yhteys suuremmille markkinoille. Nordic Logistic Corridor luo houkuttelevia kuljetusyhteyksiä ei ainoastaan Venäjälle, vaan myös Baltian maihin sekä Pohjois-Norjaan sekä Atlantin jäätömiin satamiin. Koko aluetta kehitetään dynaamisesti kuljetusreittien ja logistiikan kautta.

Käytännön tausta

Projekti sai alkunsa käynnissä olevista kuljetusalan toimintatapojen muutoksista, jotka edellyttävät uusia, multimodaalisia ratkaisuja. Tarvetta oli myös luotettavalle ja pitkäaikaiselle ratkaisulle matkustajien ja rahdin kuljettamiseksi Merenkurkun poikki sen sijaan, että kierrettäisiin pidempi reitti Pohjanlahden ympäri. Tämä lyhentäisi kuljetusreittiä 800 km:stä 100 km:iin, säästäisi useita tunteja ja pienentäisi hiilidioksidipäästöjä.

Tavoitteet ja toteutus:

Projektin tavoitteena on parantaa itä-länsi-yhteyksiä pohjoisen Itämeren alueella yhdistämällä paikalliset ja alueelliset kehitysstrategiat Helgelandissa/Nordlandissa, Västerbottenin alueella ja Vaasan/Pohjanmaan alueella. Nordic Logistic Corridor oli jo olemassa ennen projektia, mutta projekti on kehittänyt ja vahvistanut sitä ennestään - kiitos paremman partnerien välisen yhteistyön ja vakaan sekä julkisista että yksityisistä toimijoista koostuvan osallistujakunnan. Tämä strateginen yhteistyöprojekti on toiminut varsin hyvin: "Nordic Logistic Corridor" -brändi tunnetaan hyvin, yhteinen markkinointistrategia on otettu käyttöön, infrastruktuuriin on investoitu jne. Uumajan ja Vaasan kaupungit ovat jopa perustaneet yhteisen meriliikenneyhtiön suunnitelmalle keskeisen Merenkurkun yhteyden turvaamiseksi. Yhteistä satamayritystä ollaan parhaillaan käynnistämässä.

Keskeiset menestystekijät

Tätä projektia voidaan pitää hyvänä käytäntönä, koska siinä sovelletaan EU-politiikkaa yhdessä kansallisten, alueellisten ja paikallisten tahojen sekä yksityisten sidosryhmien kanssa. Käytävä perustuu EU:n Vihreät käytävät -konseptiin ja on ympäristöystävällinen, multimodaalinen vaihtoehto, joka pohjautuu suurelta osin raide- ja laivaliikenteeseen, mistä on paljon etua ympäristölle. Käytävän seurauksena on saanut alkunsa myös TEN-T:n Midway Alignment of the Bothnian Corridor -projekti, joka pyrkii vahvistamaan alueen TEN-T-verkostoa ja Merenkurkun ylittävää yhteyttä yksityisten ja julkisten sidosryhmien yhteistyön kautta. Se todistaa myös sen, että rajat ylittävä yhteistyö voi johtaa pysyviin rakenteisiin ja talouskasvuun koko alueella ja toimia hyvänä esimerkkinä muille salmille.

Yhteystiedot Mathias Lindström, Merenkurkun neuvosto, mathias.lindstrom@kvarken.org

Internet-sivut www.nordiclogisticcorridor.com

Kestävän liikkuvuuden strategia

- **Alue** Doverinsalmi (Ranska)
- **Osallistuja(t)** Pas-de-Calais'n aluehallinto
- **Ajankohta** vuodesta 2012 eteenpäin
- **Rahoitus** Pas-de-Calais'n aluehallinnon rahoitus ja EAKR



Mistä on kyse?

Alueellinen strateginen liikkuvuuden hallintomalli on asiakirja, jossa esitellään yhtenäisiä, strategioita ja toimintalinjoja, joiden avulla voidaan ratkoa paikallisia, alueellisia ja eurooppalaisia haasteita vuoteen 2020 mennessä. Liikkuvuus onkin keskeinen ja todellinen haaste alueiden suunnittelulle ja kestävälle kehitykselle: Pas-de-Calais on sitoutunut rakentamaan lähestymistapaan omien velvollisuuksiensa puitteissa.

Käytännön tausta

Tämä strategia kehitettiin vastaamaan ajankohtaisiin liikkuvuuden haasteisiin, jotka liittyvät yhteiskunnan kehitykseen (esikaupungistuminen, liikkuvuuden kasvu) sekä tarpeeseen vähentää autojen käytön kasvusta aiheutuneita saasteita.

Tavoitteet ja toteutus:

Pää tavoitteita on neljä: kestävä liikkuvuuden edistäminen kaikille tasapuolisesti; tehokkaiden intermodaalisten kuljetusjärjestelmien kehittäminen siten, että odotusaika liikkumismuotojen välillä lyhenee; vaihtoehtojen tarjoaminen autolla liikkumiselle aina kun mahdollista (esim. kimppakyydit, tilauskyydit ja vihreät liikkumismuodot kuten kävely ja pyöräily); liikkuvuuden asettaminen yhdeksi Pas-de-Calais'n vahvuuksista eurooppalaisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Suunnitelman toteuttamiseksi alueella suunniteltiin 69 toimenpidettä. Toteutustapana olivat alueelliset sopimukset paikallishallinnon (esim. kuntien) kanssa sekä avustaminen teknisissä töissä. Osa näistä toimenpiteistä on jo toteutettu: kimppakyytialueet, 1€ hintaiset bussiliput, pyöräilyreittien rakentaminen, intermodaaliset keskukset ja multimodaalisen tietöalustan perustaminen Audomarois'n.

Keskeiset menestystekijät

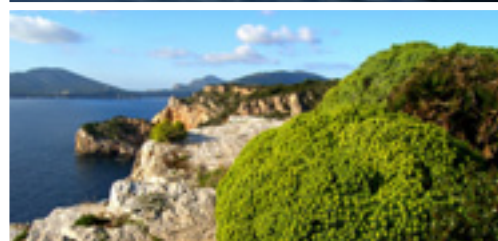
Tämä kestävä liikkuvuuden strategia on kiinnostava esimerkki paikallisviranomaisen mahdollisuuksista edistää ympäristöystävällisten kulkuvälineiden käyttöä.

Samaa käytäntöä voitaisiin soveltaa muillakin alueilla ja täydentää laajemmalla, rajat ylittävällä lähestymistavalla, joka kattaisi salmen molemmat puolet.



Yhteystiedot Desbonnets, Project officer – mobility, Pas-de-Calais County Council, desbonnets.aline@cg62.fr

Internet-sivut www.pasdecalais.fr



Turvallisempaa merenkulkua

Miksi panostaa merenkulun turvallisuuteen?

Salmien läpi kulkee erityisen paljon laivoja, pienempiä aluksia ja lauttoja. NOSTRAn salmet kuuluvat maailman vilkkaimmin liikennöityihin salmiin. Salmet ovat jo perusmääritelmältäänkin kapeita vesireittejä, jotka yhdistävät kaksi suurempaa vesialuetta: törmäysten ja navigaatiovirheiden riski on täten suurempi kuin missään muualla.

Kun vielä huomioidaan, että navigaatiovirheet ovat yleinen saastumisen ja ympäristövahinkojen syy, on ilmiselvästi tarpeen kiinnittää huomiota merenkulun turvallisuuteen salmissa, jotka ovat usein hyvin lajirikkaita, suojelua ansaitsevia elinympäristöjä.

Tämän vuoksi NOSTRA etsi innovatiivisia ratkaisuja, joiden avulla voitaisiin estää onnettomuuksia, tehdä navigoinnista turvallisempaa ja rajoittaa ympäristölle ja ihmisille aiheutuvaa vahinkoa onnettomuustilanteissa.

Mitä voidaan tehdä merenkulun turvallisuuden edistämiseksi salmissa?

NOSTRAn työryhmien aikana esitettiin useita innovatiivisia, yhteistyöhön perustuvia ratkaisuja ongelmaan.

Törmäysten määrän arviointi IWRAP-ohjelmistolla, jonka toteuttivat Tanskan merenkulkuviranomaiset, on tapa arvioida muutoksia onnettomuuksien määrässä. Vuoteen 2030 mennessä Fehmarninsalmella kulkevien alusten määrän odotetaan kasvavan puolella, mikä laskelmien mukaan kasvattaisi odotettavissa olevien törmäysten määrää 110 %. Tätä määrää on kuitenkin mahdollista pienentää uuden teknologian ja koulutusten avulla.

Vapaaehtoinen luotsin käyttö tai avomeriluotsaus on ratkaisu, jonka käyttöön kannustavat kansainväliset ja alueelliset säädökset (OMI ja HELCOM) onnettomuuksien ja törmäysten minimoimiseksi erityisesti Tanskan vaarallisissa Itämeren salmissa.

Merenkulun turvallisuus Fehmarninsalmella on merenkulku-palvelukeskuksen vastuulla (VTS – Vessel Traffic Service). Vuosina 2015–2021 salmen kahden rannan välille rakennettavan Fehmarninsalmen tunnelin projektista saadut kokemukset esiteltiin: rakennustyömaan turvallisuuden varmistamiseen tarvitaan tutkakalustoa, kaukokartoitusta, rannikkovartiostoa, luotsausta, liikennejärjestelyitä jne.

Vapaaehtoista meripelastustoimintaa on kehitetty Suomenlahdella kiitos INTERREG IVA -projektin, jonka tavoitteena on käynnistää uudelleen meripelastustoiminta salmen itäosissa sekä käynnistää yhteistyö Viron ja Suomen vapaaehtoisen meripelastustoiminnan harjoittajien välillä. Tähän projektiin sisältyy neljän virolaisen pelastusaluksen takaisin käyttöön ottaminen ja vastaavien alusten hankinta suomalaisille meripelastajille. Lisäksi koulutetaan vapaaehtoisia toimimaan pelastus- ja hätätilanteissa.

MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups, merionnettomuuksien vastaryhmä) on rajat ylittävä palomiesjoukko, joka toimii Doverinsalmella, Ison-Britannian, Ranskan, Belgian ja Alankomaiden välillä. Sen tavoitteena on luoda merellä olevista aluksista koostuva vaste, jonka ensisijainen tavoite on pelastaa henkiä.

Merenkulun turvallisuuden parantaminen Bonifacionsalmella oli tarpeen alueella liikkuvien, vaarallisia tai saastuttavia aineita kuljettavien laivojen vuoksi sekä alueen luonnonperinnön suojelemiseksi. Sen jälkeen kun Bonifacionsalmen kansainvälinen merellinen suojelualue oli perustettu vuonna 1993, annettiin vuonna 1998 ranskalais-italialainen määräys, jonka mukaan kummankin valtion tulee rajoittaa tiettytyyppisten alusten liikennöintiä alueella sekä perustaa meriliikenteen organisaatiojärjestelmä ja pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä kaikille aluksille joiden bruttovetoisuus on yli 300 tonnia. Lisäksi italialaiset ja ranskalaiset meripelastuskeskukset valvovat aluetta yhdessä. Vuonna 2001 lisättiin säädös, joka mahdollistaa pelastusaluksen partioinnin ja toiminnan naapurivaltion aluevesillä.

Suomenlahdella tapahtuvien öljykuljetusten riskeihin on reagoitu toimenpiteillä, jotka vähentävät hiilivety- ja kemikaalionnettomuuksien riskejä salmassa (nopeuden laskeminen, reittien muuttaminen, mallinnus).

MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)

- **Alue** Doverinsalmi (Iso-Britannia / Ranska)
- **Osallistuja(t)** Pas-de-Calais'n aluehallinto, Kentin aluehallinto
- **Ajankohta** 2012–2014
- **Rahoitus** INTERREG IV 2 Seas -ohjelma



Mistä on kyse?

Merionnettomuuksien vastaryhmä (Maritime Incident Response Group, MIRG) on ryhmä palomiehiä, jotka ovat erikoistuneet laivoilla tapahtuvien onnettomuuksien kuten tulipalojen ja kemikaalionnettomuuksien hoitamiseen sekä ansaan jääneiden ihmisten pelastamiseen. MIRG-EU on INTERREG IVA 2 Seas -projekti, jossa pyritään luomaan eurooppalainen MIRG johon kuuluu hollantilaisia, belgialaisia, ranskalaisia ja englantilaisia palokuntia. Sekä Kent Fire & Rescue Service että SDIS 62 (Pas-de-Calais'n paikallinen palo- ja pelastuspalvelu) ovat mukana projektissa. Heidän tehtävänä on puuttua tilanteeseen kun merellä sattuu onnettomuus. Tavoitteena on pelastaa laiva ja siirtää se turvallisesti satamaan korjattavaksi, jotta matkustajia ja miehistöä ei tarvitsisi evakoida ja jotta tapauksen vaikutukset ympäristöön saataisiin minimoitua. Osallistujat työskentelevät 2 Seas -alueen vesillä: Doverinsalmessa, Pohjanmerellä ja läntisellä Scheldt-joella.

Käytännön tausta

Doverinsalmi on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä vesireiteistä. Tämän vuoksi onnettomuuksien riski on erittäin suuri ja onnettomuuden tapahtuessa tiimien tulee olla valmiina.

Tavoitteet ja toteutus:

Projektin päätavoitteena on kehittää Doverinsalmen ja laajemmin 2 Seas -alueen kapasiteettia ja kestävyyttä yhdistämällä palokuntia sekä toteuttamalla seuraavat kolme askelta: riskianalyysi (odotettavissa olevat alustyyppit, alukseen nousun MIRGille aiheuttamat riskit), vapaaehtoisten palomiesten ja heidän varusteidensa valikointi sekä Standardoidun toimintaohjeen luominen, jotta jokainen ryhmä osaa toimia samalla tavoin. Yhteisiä koulutus- ja harjoitusohjelmia järjestetään yhteistyön hiomiseksi ja tiedon jakamisen varmistamiseksi. Vuonna 2014 järjestettiin suuri harjoitus DFDS Princess Seaways -aluksella. MIRG-EU pyrkii kehittämään vakioituja toimintaohjeita miehistöjen turvalliseen kuljettamiseen.

Keskeiset menestystekijät

Tämä projekti on kiintoisa esimerkki eri maiden sidosryhmien yhteistyöstä merellä tapahtuvien onnettomuuksien tehokkaamaksi hoitamiseksi vilkkaasti liikennöidyllä salmella.

Käytäntöä voitaisiin soveltaa muillakin sellaisilla salmilla, jotka ovat alttiita merenkulkuonnettomuuksille ja ympäristövahingoille.



Internet-sivut www.mirg.eu

Vastuullista taloudellista kehitystä

Mitä hyötyä on vastuullisesta taloudellisesta kehityksestä?

Salmet ovat paljon käytettyjä kulkureittejä ja siten erityisen otollisia alueita taloudellista kehitystä ajatellen. Ongelmana on, että salmeen liittyvä liiketoiminta (kalastus, teollisuus, kuljetus, matkailu jne.) aiheuttaa usein vahinkoa ympäristölle: saastepäästöjä ilmaan tai veteen, tallautumista tai muuta fyysistä vahinkoa eliöstölle ja uhkia paikalliselle ekosysteemille. Monet liiketoiminnan muodot ovat myös riippuvaisia salmen ekosysteemeistä, kuten NOSTRAn alkukartoituksessa todettiin. Ympäristönsuojelua ei täten pitäisi nähdä pelkkänä tavoitteena vaan myös tapana edistää paikallisen talouden kehitystä: luonnonvaroja on suojeltava, jotta liiketoiminta salmissa voi jatkua myös tulevaisuudessa.

Tässä suhteessa onkin erityisen tärkeää panostaa salmien, jotka ovat usein ympäristöltään poikkeuksellisen rikkaita ja arvokkaita, kestävään taloudelliseen kehitykseen.

Kuinka salmialueiden taloudellista kasvua voidaan toteuttaa vastuullisesti?

NOSTRAn työpajoissa esitettiin useita esimerkkejä käytännöstä, joiden tavoitteena on alueen talouselämän kehittäminen ympäristöystävällisellä tavalla.

PNA Saline -projekti on kaikille eurooppalaisille arkkitehteille avoin kilpailu, joka järjestettiin vuonna 2011 Reggio Calabriassa. Sen tavoitteena oli löytää innovatiivisia ja kestäviä ratkaisuja huonokuntoisen, 1970-luvulla rakennetun Saline Jonichen teollisuusalueen kunnostukseen. Kilpailuun osallistui 70 joukkuetta, joiden joukosta asiantuntijatuomaristo valitsi voittajat. Voittajien projektisuunnitelmat on julkaistu ja ne odottavat nyt toteutukseen tarvittavaa rahoitusta. Kilpailun avulla saatiin laajennettua ja uudistettua aluetta koskevia tulevaisuudensuunnitelmia.

ODISSEA-projekti mahdollisti alueen ympäristön ennallistamisen Tyrrhenan rannikolta Reggio Calabrian maakunnassa aina Aspromonte-vuorelle asti (biodiversiteetin suojelu, yms.). Sen tavoitteena oli vähentää alueen eri osien välisiä liiketoiminnan ja infrastruktuurin aukkoja ja pienentää samalla ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia.

Informaatioteknologiaa on Virossa käytetty hallinnon tehostamiseen sekä paperin käytön vähentämiseen ja taloudellisten kehitysprojektien toteuttamiseen. ICT Demo Centre on voittoa tavoittelematon ryhmä IT-alan yrityksiä. Ryhmä pyrkii hyödyntämään uutta kommunikaatio- ja informaatioteknologiaa hallintotarkoituksiin (pankkisiirrot, veronpalautukset, vaalit, väestönlaskennat, e-reseptit ja e-liput jne.) ja edistämään virallisten dokumenttien siirtoa elektroniseen muotoon (93 %:lla virolaisista on elektroninen henkilökortti, jonka avulla he voivat vahvistaa sähköisen allekirjoituksen).

Harrastussukeltamisen koordinointi on otettu Bonifacionsalmella käyttöön harrastussukeltamisen ja siitä aiheutuvien biodiversiteettiin kohdistuvien paineiden yleistyttyä salmella. Korsikan ympäristövirasto on luonut peruskirjan, jonka luonnonpuisto ja sukelluskeskukset ovat allekirjoittaneet, asentanut ankkuripoijuja tietyille paikoille ja määrittänyt niille käyttökiintiöt sekä osallistunut sukelluskeskusten henkilökunnan kouluttamiseen. Vaikka nämä rajoitukset vaikuttavat ensi silmäyksellä rajoittavan sukelluskeskusten lyhyen aikavälin voittoja, ne turvaavat keskusten pitkän aikavälin toiminta- ja laajennusmahdollisuudet, kiitos luonnonperinnön suojelun ja alueen saaman julkisuuden.

PATCH-projekti (Ports Adapting To Change) on INTERREG IVAn projekti (2009–2012), jonka tavoitteena on satama- ja logistiikka-toiminnan muokkaaminen paremmin muutoksiin sopeutuvaksi, avoimemmin yritys- ja innovaatiotoimintaan suhtautuviksi ja paremmin markkinoiden muutoksiin mukautuvaksi. Tavoitteen saavuttamiseksi pyritään vahvistamaan sataman logistiikan toimintaa yhä kansainvälisemmällä ja yhtenäisemmällä rahti- ja kuljetusmarkkinoilla. Lyhyellä aikavälillä pyrkimyksenä on tarkoitus tunnistaa mahdollisuudet turvata työpaikkoja satamissa talouden laman aikana. Pitkällä aikavälillä tavoitteena on rajat ylittävän toiminnan tehostaminen ja satamien välisen yhteistyön toimivuuden kehittäminen.

Rail Baltica Growth Corridor on Euroopan Unionin Rail Baltica -projektiin liittyvä koe, jossa pyritään luomaan raideyhteys Puolan ja Suomen välille. Helsinki on valinnut strategiakseen infrastruktuurin kehittämisen tukemisen, multimodaalisten keskusten luomisen, monitasoisen yhteistyön kannustamisen, ylitettävien alueiden resurssien (markkinoiden), työvoiman sekä muuttovirtojen kartoittamisen.



Rahtikuljetusten kestävää taloudellista kehitystä harjoittaa Doverinsalmella John Shirley Ltd. Yritys pyrkii vähentämään vaikutustaan ympäristöön, erityisesti olemalla mukana Low Carbon Kent Business -verkostossa ja eurooppalaisissa projekteissa kuten FUSION. Yritys kehittää parhaillaan useita innovaatioita pienentääkseen hiilijalanjälkeään ja edistää ”vihreää kuljetusta” kehittämällä suosimaan kuljetusvälineenä kontteja rekkojen sijaan. Se on palkittu toiminnastaan useita kertoja, mikä parantaa myös yrityksen kilpailukykyä markkinoilla – monet yritykset arvostavat ympäristöystävällisyyttä ja valitsevat tämän yrityksen palvelut juuri sen vuoksi.

Belt Trade -projekti (jota rahoittavat eurooppalaiset INTERREG- ja FEDER-rahastot sekä yksityinen rahoitus) pyrkii edistämään alueen talouskasvua ja työpaikkojen syntymistä Fehmarninsalmen tunneliprojektiin liittyen. Tavoitteena on valmistella pk-yritykset tarttumaan uusiin mahdollisuuksiin joita tämä infrastruktuuriprojekti synnyttää. Tämä on tarkoitus toteuttaa erityisesti luomalla yhteyksiä salmen vastakkaisilla rannoilla sijaitsevien pk-yritysten välille ja kannustamalla niitä kehittämään esimerkiksi puhtaan energian teknologiaa.

Ruokojen kerääminen ainoastaan paikalliselle väestölle varatuin erikoisoikeuksin otettiin käyttöön Tonavan suistossa rajoitusten lievittämiseksi sen jälkeen, kun alueesta tuli luonnonsuojelualue vuonna 1990. Alueen perustamisen jälkeen taloudellinen toiminta alueella organisoitiin uudelleen: toiminta sallittiin vain puskurialueilla (perinteinen toiminta) ja taloudelliseen toimintaan osoitetuilla alueilla: paikalliselle (ennestään alueella asuville tai sijaitseville) asukkaille ja yrityksille myönnettiin yksinoikeus hyödyntää luonnonvaroja perinteisen taloudellisen toiminnan kautta, mihin katsottiin kuuluvaksi mm. ruokojen keruu.

Kestävän sosioekonomisen kehityksen skenaarioita on kehitetty Albaniassa Vloran alueella. Ne keskittyvät matkailun kehittämiseen, maaseudun ja elintarviketeollisuuden kehittämiseen sekä palveluiden, verkostojen ja kevyen teollisuuden kehittämiseen.

VASEK on alueellinen kehitysyhtiö, jonka omistavat Vaasan seudun kunnat ja jota rahoitetaan noin 14 eurolla asukasta kohden vuodessa. Sen pääasiallinen tavoite on opastaa yrittäjiä alueellisen kehityksen edistämiseksi erilaisten kehitysohjelmien ja -projektien avulla sekä markkinoida aluetta. VASEKin kehittämisohjelmien ja -projektien tavoitteena on parantaa yritystoiminnan edellytyksiä alueella sekä koordinoita ja rahoittaa muiden järjestöjen tukemia projekteja omien projektien lisäksi.

Energy Vaasa on pohjoismainen johtaja energiateknologian alalla; ympäristön asettamien haasteiden ja eurooppalaisten vaatimusten valossa energiateknologia vaikuttaa lupaavalta talouden osa-alueelta, joka on keskeinen Suomen taloudelle. Vaasan alueella yli 120 yritystä erikoistuu juuri tähän alaan ja menestyy kansainvälisesti (viennin osuus yli 70 %). Näistä Energy Vaasa tarjoaa innovatiivisia tuotteita ja palveluita energiantuotantoon ja energiatehokkuuden parantamiseen.

Vuosaaren satama on uusi, Helsingin raja-alueelle rakennettu satama. Sataman sijainti on valittu siten, että keskustassa vapautuu tilaa asumis- tai virkistyskäyttöön, liikenteen aiheuttamat ruuhkat, melu ja saaste vähenevät ja satama on laivoille helppopääsyisempi. Sataman rakentaminen tälle entiselle teollisuusalueelle on edellyttänyt puhdistustyötä ja maaperän tukemista. Ympäristönsuojelu on koko prosessin keskipisteessä – sataman on haettava ympäristölupaa, jonka voi uusia mutta joka on voimassa vain 5 vuotta, sataman huoltoteiksi on rakennettava tunneleita häiritsemättä läheisiä Natura 2000-suojelualueita ja asuinalueita ja alueelle on rakennettava meluvalli. Satama on lisäksi asettanut tiukkoja rajoitteita melutasolle, jätteen keräämiselle laivoista, vieraiden lajien hallinnalle jne.

ODISSEA-projekti

- **Alue** Messinansalmi (Italia)
- **Osallistuja(t)** Reggio Calabrian maakunta
- **Ajankohta** 2004–2006
- **Rahoitus** Kansallinen rahoitus (Ympäristöministeriö)



Mistä on kyse?

ODISSEA-projektissa käynnistettiin ympäristösertifiointiprosessi Reggio Calabrian maakunnassa. Tavoitteena oli saada paikalliset yhteisöt huomioimaan taloudellisen toimintansa vaikutukset ympäristöön ja biodiversiteettiin paremmin.

Käytännön tausta

Alueen eri osien välillä oli talouden ja infrastruktuurin katkos. Se aiheutti vakavia seuraamuksia alueen luonnolle ja biodiversiteetin köyhtymistä.

Tavoitteet ja toteutus:

Projekti pyrki palauttamaan alueen ympäristöä entiseen tilaansa ja suojelemaan biodiversiteettiä aina Reggio Calabrian maakunnassa sijaitsevalta Tyrrhenan rannikolta Aspromonten vuorelle asti. Yhtenä tavoitteena oli alueen eri osien välisten infrastruktuurin ja talouden katkosten vähentäminen, pyrkien samalla vähentämään ympäristöön kohdistuvia vaikutuksia. Pyrkimyksenä oli myös kehittää alueen aliarvostettuja matkailuun ja kulttuuriin liittyviä resursseja. Projektin ansiosta Italian hallitus rahoitti (ympäristöindikaattoreita hyödyntäneen) ympäristöanalyysin. Eri alueiden ympäristön tilaa koskevien tarkkojen tutkimusten jälkeen Santo Stefano in Aspromonten kunnalle Scillassa myönnettiin EMAS-sertifikaatti (Eco-Management & Audit Scheme).

Keskeiset menestystekijät

ODISSEA-projektia voidaan pitää kiinnostavana käytäntönä, koska se kohottaa paikallisten yhteisöjen tietoisuutta ympäristöasioista.

Tällaista ympäristösertifiointiprosessia voitaisiin soveltaa muihinkin salmiin ja se voitaisiin yhdistää rajat ylittäviin visioihin.



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

Kestävän sosioekonomisen kehityksen suunnitelmia

- **Alue** Otrantonsalmi (Albania)
- **Osallistuja(t)** Vloran alueneuvosto



Mistä on kyse?

Vloran aluekehityssuunnitelmassa asetettiin seuraavat tavoitteet: kestävän turismin kehittäminen, maaseudun ja maatalouden kehittäminen, vesiviljelyn, energiatuotannon, teollisuuden ja palvelujen kehittäminen, sukupuolten tasa-arvon ja sosiaalisen osallisuuden edistäminen. Tavoitteena on toteuttaa alueen sosioekonomista kehitystä kestäväällä tavalla. Nykyinen politiikka huomioiden esitetään kolme eri strategiaa alueen kehitysmahdollisuuksien havainnollistamiseksi, pohjautuen sen vahvuuksiin ja keskeisiin talouden sektoreihin.

Käytännön tausta

Vloran alueella on hyvät lähtökohdat kehittyä tärkeäksi matkailukohteeksi (kulttuuriperintö, upea luonto, käsityöt, vieraanvaraisuus jne.), mutta monet tekijät estävät sen taloudellista kehitystä (huono matkailupalveluiden taso, tiedon ja koulutuksen puute, vedenlaatu rannikoilla, jätehuolto ja teiden kunto).

Tavoitteet ja toteutus:

Tämänhetkisen tilanteen ja käytössä olevien toimintatapojen pohjalta hahmoteltiin kolme vaihtoehtoista suuntaa, joihin alue voi kehittyä. Ensimmäisessä skenaariossa visioidaan hallitun matkailutoiminnan kehitystä, johon kuuluvat mm. tehokas maankäyttö ja aluesuunnittelu, toimiva jätehuolto, rannikon ja sisämaan välinen yhteistyö sekä ympäristönsuojelu. Toisessa skenaariossa tarkastellaan erityisesti maaseudun ja maatalouden kehitystä, keskittyen paikallisiin tuotteisiin (brändäys) ja yhteyksien luomiseen tuottajien, maaperän suojelun, luomuviljelyn jne. välille. Kolmannessa skenaariossa keskitytään palveluiden kehittämiseen, verkostoitumiseen, kevyeen teollisuuteen, saasteiden vähentämiseen, uusiutuvan energian tuottamiseen, yritysinnovaatioon ja vihreän talouden kehittämiseen.

Keskeiset menestystekijät

Tämä käytäntö on kiinnostava, koska siinä lähestytään alueen sosioekonomista kehitystä kestävästä kehityksen näkökulmasta. Jokainen skenaario sisältää ympäristöön liittyviä tavoitteita.

Vastaavia strategioita voitaisiin kehittää muilla salmien rannalla olevilla alueilla ja soveltaa paikallisen tilanteen mukaan.



Suoraa toimintaa ympäristön hyväksi

Mitä hyötyä on suorasta toiminnasta ympäristön hyväksi?

Kuten NOSTRAn tutkimuksessa painotetaan, salmialueiden ekosysteemit ovat monipuolisia. Salmialueilla elää usein uhanalaisia lajeja ja monet lintujen, merinisäkkäiden ja kalojen muuttoreitit kulkevat Euroopan salmien kautta. Ihmisen ja luonnon aiheuttamat paineet (saasteet, vieraslajit, ilmastonmuutos) uhkaavat tätä arvokasta ja monipuolista luonnollista ympäristöä. Kuten tässä Hyvien käytäntöjen oppaassa kuvataan, on mahdollista pyrkiä vaikuttamaan niihin tekijöihin, jotka vuorostaan vaikuttavat ekosysteemiin (merikuljetukset, taloudelliset aktiviteetit, matkailu jne.), jotta niiden vaikutus vähenisi. On kuitenkin tarpeen harkita myös suoraan biodiversiteetin suojeluun ja kasvattamiseen ja salmien luonnon suojeluun tähtääviä toimenpiteitä.

Kuinka salmien luontoon voidaan vaikuttaa suoraan?

NOSTRA-projektin työpajoissa on noussut esiin useita esimerkkejä käytännöistä, jotka tähtäävät suoraan biodiversiteetin tai luonnollisen ympäristön suojeluun.

Sopeutumista ilmastonmuutokseen rannikkoalueilla on ennakoitu Leccen maakunnassa Euro-Mediterranean Centre on Climate Change -keskuksen avulla. Keskus on käynnistänyt "Ocean-Lab" -projektin, joka pyrkii kehittämään ja tuottamaan lyhyen aikavälin valtameriennusteita: rannikoiden mallinnusta, merenkulun turvallisuuteen liittyvien sovellusten kehittämistä, ilmastonmuutoksen rannikkoon kohdistuvien vaikutusten arviointia. Esimerkiksi Sea Conditions -portaali tarjoaa internetissä ilmaisia sää- ja merisäätiedotuksia koko Välimeren alueelle.

Merellisten ja siirtymäekosysteemien arviointiprosessi on otettu käyttöön Otrantonsalmella. Prosessin tarkoituksena on kehittää kartoitus- ja tiedonjakovälineitä Adrian- ja Joonianmeren alueelle informaatioteknologian keinoin; luomalla tietopalustoja, arvioimalla ihmisen aiheuttamia paineita ja ekosysteemin tarjoamia palveluita sekä tukemalla merellisten suojelualueiden suunnittelua.

BALTIC FLYWAY -projekti on otettu käyttöön Fehmarninsalmessa, joka sijaitsee lintujen muuttoreitillä, "Baltian lentotiellä". Projektin tavoitteena on ratkaista kielelliset vaikeudet rajan molemmin puolin ja mahdollistaa siten yhdessä työskentely luonnon hyväksi. Tanskalaiselle ja saksalaiselle väestölle tarjotaan tietoa linnuista ja luonnonvaraisista alueista sekä kasvatetaan heidän tietämystään tavoista, joilla luonnollinen ympäristö täyttää ihmisten tarpeita niin terveyden, virkistyskäytön kuin matkailunkin kannalta.

HEALFISH-projekti pyrkii levittämään hyviä käytäntöjä jokien valuma-alueiden hallintaan ja jokien restaurointiin Suomenlahden eri puolilla sijaitsevilla maissa toteuttamalla lohien muuttota edistäviä muutoksia muutamissa pilottijoissa. Terve lohikalakanta (lohet ja taimenet) on itse asiassa erittäin hyvä indikaattori jokiympäristön tilasta.

International Marine Park of the Strait of Bonifacio EGTC kehitti vuonna 2012 **rajat ylittävän toimintasuunnitelman biodiversiteetin suojelemiseksi**, ollen samalla ensimmäinen ympäristönsuojelulle omistautunut EGTC. Sen tavoitteena on luoda yhteinen toimintasuunnitelma Bonifacionsalmelle, huomioiden ympäristötekijät myös laajemmassa mittakaavassa. Siten voidaan kehittää yhteisiä ratkaisuja keskeisiin kysymyksiin: laivaliikenne, kalastus, matkailu jne.

SeaGIS-projekti pyrkii tuottamaan lisää tietoa Merenkurkusta ja tekemään alueesta helpommin lähestyttävän yhteisen alustan kautta. Näin luodaan paremmat mahdollisuudet merten aluesuunnittelun toteuttamiseksi aluetasolla, EU:n tuleva merialueiden kehittämistä ja rannikkoalueiden yhtenäistä käyttöä ja hallintoa koskeva direktiivi huomioiden.



BALTIC FLYWAY -projekti

- **Alue** Fehmarninsalmi (Saksa/Tanska)
- **Osallistujat** Sjællandin alue, Ostholsteinin maakunta
- **Ajankohta** 2010–2013
- **Rahoitus** INTERREG ja osallistajat



Mistä on kyse?

BALTIC FLYWAY -projekti on INTERREG IVA:n hanke, jonka tavoitteena on ratkaista kielelliset vaikeudet rajan molemmin puolin ja mahdollistaa siten yhdessä työskentely luonnon hyväksi. Tanskalaiselle ja saksalaiselle väestölle jaetaan tietoa linnuista ja luonnonvaraisista alueista sekä kasvatetaan heidän tietämystään tavoista, joilla luonnollinen ympäristö täyttää ihmisten tarpeita niin terveyden, virkistyskäytön kuin matkailunkin kannalta. Projekti on pilotti vieläkin kunnianhimoisemmalle hankkeelle, jonka on tarkoitus kattaa useita maita ja osallistujia.

Käytännön tausta

Fehmarninsalmi sijaitsee lintujen muuttoreitillä, "Baltian len-totielä". Nämä luonnolliset alueet ovat tärkeitä turvapaikkoja pesiville linnuille, mutta ne ovat myös haavoittuvia ja tarvitsevat suojelua. Tämän vuoksi on tärkeää katsoa maiden rajojen yli, koska linnuille rajoja ei ole olemassa.

Tavoitteet ja toteutus:

Projektin tavoitteena oli varmistaa luonnonsuojelun, lintujen suojelun ja kommunikaation toimivuus salmen molemmin puolin. Projekti toteutettiin osana lintujen lisääntymiseen, Natura 2000 -ystävälliseen maanviljelyyn ja luonnonsuojeluun, laadukkaiden paikallisten tuotteiden kehittämiseen ja läestön terveyden ja ulkoilumahdollisuuksien parantamiseen liittyvää visiota. Tämän mahdollistamiseksi tanskalaiset ja saksalaiset projektin osallistajat jakoivat keskenään asiantuntijoiden kokemuksia luonnonsuojelusta, lintujen suojelusta, tiedon levittämisestä ja markkinoinnista. Tätä useita aloja kattavaa taitoa ja osaamista käytettiin maiden yhteisten, hyvin koordinoitujen kehityssuunnitelmien luomiseen alueelle ja erilaisten tiedon leviämistä edistävien aktiviteettien kehittämiseen matkailijoille ja paikallisille asukkaille.

Keskeiset menestystekijät

Tämä projekti on kiinnostava, koska se osoittaa, että on mahdol-lista toimia kansallisten järjestelmien asettamien rajoitteiden ulkopuolella salmen molemmin puolin ja luoda hedelmällinen yhteistyöprojekti yhteisten päämäärien saavuttamiseksi. On myös tärkeää huomata, että luonnonsuojelu voidaan on-nistuneesti yhdistää matkailuun luonnollisen ympäristön puitteissa.

Tätä menetelmää voitaisiin soveltaa muillakin salmialueilla, joilla on lintujen muuttoreitteihin liittyviä haasteita ja jotka haluavat ratkoa näitä haasteita maiden välisessä yhteistyössä.



Yhteystiedot Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

Internet-sivut www.balticflyway.dk

Rajat ylittävä toimintasuunnitelma biodiversiteetin säilyttämiseksi

- **Alue** Bonifacionsalmi (Ranska/Italia)
- **Osallistuja(t)** Korsikan ympäristövirasto ja La Maddalenen saariston kansallispuisto
- **Ajankohta** vuodesta 2012 eteenpäin
- **Rahoitus** Jäsenmaksut (sekä alueellinen, kansallinen ja eurooppalainen rahoitus)



Mistä on kyse?

Vuonna 2012 perustettu International Marine Park of the Strait of Bonifacio EGTC on ensimmäinen ympäristönsuojelulle omistautunut EGTC. Sen avulla kahdelle suojellulle meri-alueelle on luotu yhteinen toimintasuunnitelma. Tavoitteena on luoda yhteinen hallintojärjestelmä Bonifacionsalmelle, huomioiden ympäristötekijät myös laajemmassa mittakaavassa. Siten voidaan kehittää yhteisiä ratkaisuja keskeisiin kysymyksiin: laivaliikenne, kalastus, matkailu jne.

Käytännön tausta

Yhteisen toimintasuunnitelman keskeiset aiheet löytyvät salmen rantojen jakamista erityispiirteistä: kulttuuri-identiteetistä (perinteet) ja biodiversiteetistä (lajien ja maisemien rikkaus). Ajatus kansainvälisen merellisen suojelualueen perustamisesta Korsikan ja Sardinian välille syntyi 1990-luvun alussa. Taustalla oli aito pyrkimys hankkia salmen luonnon erityispiirteille kansainvälistä tunnustusta ja suojella sen ekologista rikkautta.

Tavoitteet ja toteutus:

Tämä rajat ylittävä toimintasuunnitelma tähtää salmea koskevan tieteellisen tiedon ja yhteisen hallinnon kehittämiseen. Yhteinen tietokanta, joka sisältää listauksen suojelualueen lajeista, elinympäristöistä ja taksoneista on jo luotu: sen tavoitteena on dokumentoida ja seurata biodiversiteetin kehitystä salmessa käyttäen menetelmää, joka on standardoitu ja käytössä kaikilla merellisillä suojelualueilla. Toimintasuunnitelmaan kuuluu myös kaksi pilottiprojektia: yhteinen vartijaryhmä sekä yhteinen PMIBB (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio) -brändi. Toimintasuunnitelmassa esitetään lisäksi myös jaettu malli uudistuvan energian käytölle. Toimintasuunnitelmasta on saanut alkunsa myös ranskalais-italialainen UNESCO maailmanperintöstatuksen hakemus.

Keskeiset menestystekijät

Tämä rajat ylittävä toimintasuunnitelma on kiinnostava, koska sen tavoitteena on suojella biodiversiteettiä suorilla, rajan molemmin puolin vaikuttavilla toimenpiteillä.

Tätä käytäntöä voitaisiin soveltaa muihinkin biodiversiteetin suojelun kanssa kamppaileviin salmiin, mutta sen edellytyksenä on, että yhteinen hallinto on alueella jo kehittynyt korkealle tasolle (tässä tapauksessa yhteisenä hallintomuotona toimi EGTC).



Yhteystiedot GianLuigi.Cancemi@oec.fr,
y.donno@lamaddalենapark.org

SeaGIS -projekti

- **Alue** Merenkurkku (Ruotsi/Suomi)
- **Osallistuja(t)** Merenkurkun neuvosto
- **Ajankohta** 2011–2014 ja siitä eteenpäin
- **Rahoitus** INTERREG ja kansallinen rahoitus



Mistä on kyse?

SeaGIS on INTERREG IVAn projekti, joka pyrkii tarjoamaan kehittäjille ja päättäjille työkaluja ja tietoa, koska kolmiulotteinen meriympäristö aiheuttaa suunnittelutyössä ylimääräisiä haasteita. Projektin tavoitteena on myös jakaa tätä tietoa suurelle yleisölle.

Käytännön tausta

SeaGIS-projekti ennakoii EU:n Merten aluesuunnittelua ja rannikkoalueiden yhdenmukaista käyttöä ja hoitoa koskevaa direktiiviä: alueen ympäristö- ja suunnitteluvirastot halusivat valmistautua rajat ylittävien merialuesuunnitelmien käyttöönottoon alueella.

Tavoitteet ja toteutus:

SeaGIS-projektin tavoite on kasvattaa tietämystä Merenkurkun alueesta ja parantaa mahdollisuuksia merialuesuunnittelun toteuttamiseen alueellisella tasolla. Suurella yleisöllä tulee olemaan pääsy monikieliselle internet-sivustolle, jolla saatavilla oleva ympäristöä, infrastruktuuria ja sosioekonomista tilannetta koskeva data esitetään. Kaikki vastuussa olevat ympäristö- ja suunnitteluviranomaiset Merenkurkun molemmilta rannoilta ovat mukana projektissa. Kunnat ovat mukana pilottitutkimuksissa ja niiden avulla kerätään dataa alustalle syötettäväksi. Merenkurkun molemmiin puoliin sijaitsevat yliopistot ovat tutkineet olemassa olevaa (merenkulkuun, ympäristöön ja suunnitteluun liittyvää) kansallista lainsäädäntöä, selvittäneet kuinka nykyinen suunnittelujärjestelmä toimii ja kuinka ekosysteemiin perustuvaa suunnittelua tulisi tulevaisuudessa toteuttaa Merenkurkun alueella.

Keskeiset menestystekijät

SeaGIS-projekti on kiinnostava käytäntö, koska siinä ennakoidaan merten aluesuunnittelua ja rannikkoekosysteemien suojelua koskevia EU-direktiivejä kansainvälisellä tasolla. Se johtaa syvempään, jaettuun ymmärrykseen salmen luonnollisesta ympäristöstä, mitä ei aina ole helppoa saavuttaa koska joidenkin viranomaisten on vaikeaa jakaa tietoa ilmaiseksi.

Vastaavia tutkimuksia ja senhetkisen suunnittelujärjestelmän kehittämistä voitaisiin soveltaa muihinkin salmiin niiden valmiuksien parantamiseksi ja NOSTRAN alkukartoituksen esiin nostamien ongelmakohtien ratkomiseksi.



Internet-sivut <http://seagis.org/>



OSA III

Yhteenveto

NOSTRA-projektin päätavoitteena on biodiversiteetin ja luonnonperinnön säilyttäminen. Kuten tästä oppaasta selviää, kyseessä on poikkitieteellinen aihe, joka saattaa vaatia vaikuttamista hyvin erilaisiin asioihin, kuten hallintoon, merten aluesuunnitteluun, matkailuun, liikenteeseen, merenkulun turvallisuuteen ja taloudelliseen kehitykseen. NOSTRAn 16 osallistujaa ovat 3 vuoden ajan vaihtaneet kokemuksia kaikista näistä aiheista mahdollistaakseen toimivampien ja kestävämpien strategioiden käyttöönoton salmialueiden tasolla.

2014, NOSTRAn päätös ja uusi alkua

NOSTRA on päättymässä, mutta se ei merkitse Euroopan salmien biodiversiteetin ja luonnonperinnön suojelua edistävän työskentelyn päättymistä. Itse asiassa, tämän Hyvien käytäntöjen oppaan lisäksi, jokainen osallistujaryhmä on luonut toimintasuunnitelman, jonka avulla he aikovat soveltaa joitakin yllä kuvatuista hyvistä käytännöistä omaan salmeensa. NOSTRA-projektin loppu ei myöskään merkitse osallistujien kumppanuuden loppua: suurin osa NOSTRAn osallistujista on jäsenenä myös Eurooppalaisessa salmialoitteessa (European Strait Initiative, ESI), jonka yhteisymmärryspöytäkirja tullaan todennäköisesti uusimaan lähitulevaisuudessa, jolloin tulevina vuosina syntyy uusia yhteistyöprojekteja.

Kontaktisikud

Conseil général du Pas-de-Calais (Vetäjä)

Rue Ferdinand Buisson
62000 Arras - FRANCE

Yhteystiedot: Antoine Surget,
surget.antoine@cg62.fr

Kentin aluehallinto

Invicta House, County Hall
ME14 1XX, Maidstone, Kent
- UNITED-KINGDOM

Yhteystiedot: Chris Drake,
chris.drake@kent.gov.uk

Provincia di Messina

Corso Cavour 87
98122 Messina - ITALY

Yhteystiedot: Dr. Paolina Emanuele,
p.emanuele@provincia.messina.it

Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia
89125 Reggio Calabria - ITALY

Yhteystiedot: Giorgio Panuccio,
politichecomunitarie@provincia.rc.it

Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6
65100 Vasa - FINLAND

Yhteystiedot: Mathias Lindstrom,
info@kvarken.org

Provincia regionale di Trapani

Piazza Vittorio Veneto, n°2
91100 Trapani - ITALY

Yhteystiedot: Deborah Aureli,
daureli@provincia.trapani.it

Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street
820112 Tulcea - ROMANIA

Yhteystiedot: Marian Tudor,
mtudor@ddni.ro

Harju Maavalitsus

Rosikrantsi 12
15077 Tallinn - ESTONIA

Yhteystiedot: Kaarel Kose,
kaarel.kose@mv.harju.ee

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B
FI-00240 Helsinki - FINLAND

Yhteystiedot: Heli Halla-aho, heli.
halla-aho@uudenmaanliitto.fi

Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13
73100 Lecce - ITALY

Yhteystiedot: Carmelo Calamia,
ccalamia@provincia.le.it

Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte
094 Vlore - ALBANIA

Yhteystiedot: info@qarkuvlore.gov.al

Region Sjælland

Alleen 15
DK - 4180 Sorø - DENMARK

Yhteystiedot: Mette Høstgaard Bonde,
mhbo@regionsjaelland.dk

Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41
D 23701 Eutin - GERMANY

Yhteystiedot: Horst Weppler,
h.weppler@kreis-oh.de

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

Avenue Jean Nicoli
20250 Corte - FRANCE

Yhteystiedot: Gianluigi Cancemi,
GianLuigi.Cancemi@oec.fr

Provincia di Sassari

Piazza d'Italia, 7
07100 Sassari - ITALY

Yhteystiedot: Dr. Salvatore Masia,
s.masia@provincia.sassari.it

Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7
07024 La Maddalena - ITALY

Yhteystiedot: Giovannella Urban,
g.urban@lamaddalena-park.org

	Doverinsalmi		Messina nsalmi	Meren kurkku	Sisilian salmi	Tonavan suisto	Suomen lahti
Teemat	Pas-de-Calais'n aluehallinto	Kentin aluehallinto	Reggio Calabrian maakunta	Merenkurkun neuvosto	Trapanin maakunta	Danube Delta National Institute	Harjun lääninhallitus
Yhteinen hallinto							
Merenkurkun neuvosto				X			
Bonifacion EGTC							
Suomenlahti-vuosi 2014							X
Fehmarn Belt Days							
Merimaisemat ja merten aluesuunnittelu							
Merimaisemien arviointi ja merialueiden suunnittelu		X					
Kestävä matkailu							
CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)	X	X					
Friendly Islands Route							X
Matkailutoiminnan kehittäminen Salenton alueella							
Kestävää liikennepolitiikkaa							
Fehmarninsalmen tunneli							
Nordic Logistic Corridor				X			
Kestävän liikkuvuuden strategia	X						
Merenkulun turvallisuus							
MIRG-UE	X	X					
Vastuullinen taloudellinen kehitys							
ODISSEA-projekti			X				
Kestävän sosioekonomisen kehityksen suunnitelma							
Suorat toimenpiteet luonnon ja ympäristön hyväksi							
BALTIC FLYWAY -projekti							
Rajat ylittävä toimintasuunnitelma							
SeaGIS -projekti				X			

Suomen lahti	Otrantonsalmi		Fehmarninsalmi		Bonifacionsalmi		
Uudenmaan liitto	Leccen maakunta	Vloran alueneuvosto	Sjællandin alue	Ostholsteinin piirikunta	Korsikan ympäristövirasto	Sassarin maakunta	La Maddalenan saariston kansallispuisto
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

