



Praktikat e mira udhëzuese

Përmirësimi i qeverisjes së përbashkët të ngushticave, për mbrojtjen e biodiversitetit dhe pasurive natyrore

www.nostraproject.eu





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

audace.fr - 03 21 135 600

■ Tabela e përmbatjes	2
■ Parathënie	3
Rreth NOSTRA-S	5
■ Çfarë është INTERREG IVC?	6
■ Çfarë është NOSTRA?	7
■ Metodologjia	8
■ Studimi Fillestar i NOSTRA-S	9
■ Cilët janë 16 partnerët e NOSTRA-S ?	10
Ngushtica e Doverit	13
Ngushtica e Bonifacios	15
Ngushtica e Mesinës	16
Ngushtica e Kvarkenit	19
Gjiri i Finlandës	20
Ngushtica e Otrantos	22
Brezi i Fehmarnit	24
Ngushtica e Sicilisë	26
Delta e Danubit	28
Praktikat e mira të projektit NOSTRA	31
Inkurajimi për ruajtjen e mjedisit në territoret e ngushticave detare nëpërmjet...	
■ Një qeverisjeje të përbashkët	32
Këshilli i Kvarkenit	34
EGTC në Bonifacio	35
Gjiri i Finlandës	36
Ditët e Brezit të Fehrmanit	37
■ Planifikimi detar	
Vlerësimi i panoramës detare (SCA) dhe planifikimi detar	38
■ Turizmit të qëndrueshëm	40
CAST (Veprimet Bregdetare për Turizmin e Qëndrueshëm)	41
Itinerari miqësor i ishujve	42
Zhvillimi i ekonomisë së turizmit në zonën e Salentos	43
■ Transport i qëndrueshëm	44
Tuneli i Brezit të Fehmarnit	46
Korridori Logjistik Nordik (Nordic Logistic Corridor)	47
Një strategji për një lëvizje të sigurtë	48
■ Siguria Detare	50
MIRG-EU (Përgjegjësitë për incidentet detare)	51
■ Zhvillimi ekonomik i përgjegjshëm	52
Projekti ODISSEA	54
Plane për një zhvillim socio-ekonomik të qëndrueshëm	55
■ Veprime konkrete për një ambient sa më të pastër.	56
Projekti i BALTIC FLYWAY	
(Irruga ajrore e shpendëve shtegtarë në zonën baltike)	57
Një plan veprimi ndërkufitar për ruajtjen e biodiversitetit.	58
Projekti SeaGIS	59
Përfundime	60
■ Kontakte	61

Parathënie

NOSTRA, një hap në forcimin e qeverisjes ndërkufitare brenda ngushticave evropiane



Projekti NOSTRA (Rrjeti i ngushticave) mbledh gjashtëmbëdhjetë partnerë nga tetë ngushtica evropiane rreth një ambicieje të përbashkët: **që tregojnë se qeverisja e përbashkët në shkallë të një ngushtice mund të përmirësojë politikat publike për të siguruar një zhvillim të qëndrueshëm të këtyre territoreve.**

Për Këshillin e Qarkut të Pas-de-Calais, ashtu si për partnerët e tjerë të përfshirë në NOSTRA, vëzhgimi është i ndarë: ngushticat janë zonat e trafikut që lidhin dy tokat e ndara me dy dete; janë vende ku janë të përqendruara çështje të shumta dhe të ndërthurura. Kjo është arsyeja pse ky projekt është kryefjala, ai bën të mundur që të gjejmë zgjidhje për sfidat.

Gjatë tre viteve, partnerët janë takuar, kanë shkëmbyer dhe reflektuar së bashku rreth shtatë problemeve më madhore të ngushticave evropiane: qeverisja, planifikimi detar, turizmi, transporti, siguria detare, zhvillimi ekonomik dhe ruajtja e mjedisit.

Ky udhëzues përmbledh 50 praktikat model të identifikuar nga të gjithë partnerët në kuadër të menaxhimit të situatave të një ngushtice. Pavarësisht dallimeve të mes të çdo territori për shkak të kontekstit lokal dhe çështjeve rajonale, këto praktika të mira janë një burim pasurimi i ndërsjellë dhe u përgjigjet sfidave të përbashkëta që ballafaqohen çdo ditë prej autoriteteve kufitare në ngushticat evropiane.

Ky është mishërimi i parë i madh i iniciativës së ngushticave evropiane, i cili sjell së bashku prej vitit 2009 shumicën e partnerëve të projektit me nevojën e konsolidimit të këtij partneriteti dhe kontributi në njohjen e veçorive të ngushticave evropiane.

Ky udhëzues me Praktikën e Mira tregon gjithë kompleksitetin dhe pasurinë e ngushticave evropiane, të territoreve të jashtëzakonshme të cilat jemi krenarë t'i nderojmë sot.

Në emër të 16 partnerëve të projektit,

Presidenti i Këshillit të Qarkut të Pas-de-Calais,
Michel DAGBERT



LOGPJESA I

Rreth NOSTRA

Çfarë është INTERREG IVC ?

INTERREG IVC është një nga programet rajonale të Politikave të Kohezionit 2007-2013 të BE-së i financuar falë Fondit Evropian të Zhvillimit Rajonal (ERDF). Ai i përgjigjet objektivit të bashkëpunimit territorial dhe ka për qëllim të zhvillojë bashkëpunimin ndërrajonal në Evropë me një buxhet prej 445 milionë euro për periudhën 2007-2013.

Objektivi i Programit të INTERREG IVC është të përmirësojë efektivitetin e politikave dhe instrumenteve rajonale nëpërmjet shkëmbimit të përvojave mes partnerëve.

Janë përcaktuar dy prioritetet me nëntemat:

- Inovacioni dhe njohuria e ekonomisë:
 - Inovacioni, kërkimi dhe zhvillimi i teknologjisë
 - Sipërmarrja dhe Ndërmarrjet e Vogla e të Mesme (SME-të)
 - Shoqëria e informacionit
 - Punësimi i kapitalit njerëzor dhe edukimi
- Mjedisi dhe rreziku i parandalimit
 - Rreziqet natyrore dhe teknologjike
 - Menaxhimi i ujit
 - Menaxhimi i mbeturinave
 - Biodiversiteti dhe konservimi i trashëgimisë natyrore (Tema e NOSTRA-s)
 - Energjia dhe peisazhi i qëndrueshëm

Janë dy lloje projektesh: Projekte iniciative Rajonale dhe Projekte Kapitalizimi. Në Projektet Iniciative Rajonale (si NOSTRA), partnerët punojnë së bashku për të shkëmbyer përvojat në fushën e politikës së interesit të tyre duke zgjedhur midis tre niveleve të intensitetit të bashkëpunimit të tyre, prej krijimit të rrjeteve në zhvillimin e instrumenteve të politikës apo krijimin e mini-programeve. Në llojin e dytë, Kapitalizimi i Projekteve, partnerët ndërtojnë praktikatat e mira tashmë të identifikuara, dhe i transferojnë në programet e rregullta të Fondeve Strukturore të BE-së.



Çfarë është Nostra ?

Origjina

NOSTRA (Rrjeti i ngushticave) është produkt i Iniciativës së Ngushticës Evropiane (ESI) e nënshkruar në nëntor 2010 me propozim të Këshillit të Qarkut të Pas-de-Calais dhe Këshillit të Qarkut Kent.

ESI ka për qëllim të:

- Fitojë njohjen në politikat evropiane me karakteristikat e veçanta të ngushticës evropiane dhe për t'i integruar këto në kuadrin e programeve evropiane dhe në Fondet Strukturore Evropiane.
- Të shfaqë projekte të tilla të bashkëpunimit, si NOSTRA.

Faqja e internetit: www.europeanstraits.eu

Objektivat

NNOSTRA INTERREG IVC është një projekt që ka për qëllim të lehtësojë bashkëpunimin dhe shkëmbimin e përvojave midis partnerëve të ngushticave të ndryshme evropiane, me qëllim zbatimin e politikave më efikase dhe të qëndrueshme të ngushticave.

Objekti kryesor i projektit është mbrojtja e biodiversitetit dhe trashëgimisë natyrore. Ajo ka për qëllim të tregojë qeverisjen në ngushticat e përbashkëta (ndërkufitare), të bazuar në një qasje të integruar dhe përfshirëse, ku mund të përmirësojë politikat publike në lidhje me ruajtjen e biodiversitetit dhe trashëgimisë natyrore, duke lejuar zhvillimin e qëndrueshëm ekonomik të një zone.

Aktivitetet e projektit janë organizuar rreth tre temave kryesore:

- Ndikimi mjedisor i drejtpërdrejtë i transportit detar dhe logjistikës.
- Partneriteti lokal për zhvillim të qëndrueshëm të turizmit dhe mjedisit ekonomik.
- Planifikimi detar dhe tokësor për të kombinuar ruajtjen e mjedisit, përmirësimin e cilësisë së jetës dhe zhvillimin ekonomik të banorëve.

Informacion kryesor

16 partnerë nga 10 vende të ndryshme.

8 ngushtica dhe një institut hulumtimi në deltën e Danubit.

Një buxhet prej 2,36 milionë euro me një kontribut ERDF prej 1,79 milionë euro.

2 vizita studimore, 4 takime pune dhe 3 seminare 2012-2014.

Faqja e internetit: www.nostraproject.eu



Metodologjia

Përmbledhje

Në mënyrë që të përmbushte objektivat e veta, projekti NOSTRA i parashikuar për një periudhë trevjeçare ishte i ndarë në tre periudha. Objektivi i parë ishte për të vlerësuar çështjet e ngritura rreth ngushticave, sidomos duke pasur parasysh çështjet e qeverisjes. Periudha e dytë ishte e dedikuar për prezantimin e praktikave prej çdo ngushtice. Viti i fundit i projektit ishte dedikuar për analizën dhe zgjedhjen e praktikave të mira, në përgatitjen e udhëzuesit dhe zhvillimin e planeve implementuese që kanë për qëllim të vënë në zbatim praktikatat e mira.

Gjatë tre viteve, çdo aktivitet i organizuar në nivel partneriteti u pasua nga takime territoriale brenda territorit të secilit partner, për të lejuar përhapjen e njohurive të fituara për palët e interesuara lokale dhe për reagime në pritjet e mëtejshme, nëpërmjet procesit lart-poshtë dhe poshtë-lart.

Konferenca finale, në tetor 2014 finalizon projektin. Marrin pjesë përfaqësues nga partnerët të zgjedhur për të kontribuar në promovimin e Udhëzuesit të praktikave të mira dhe rekomandimet në nivel rajonal, kombëtar dhe evropian.



2012 : Shiko dhe mëso

Pas Konferencës që lançoi fillimin e projektit në prill 2012 në ngushticën e Doverit, periudha e parë e projektit ishte përkushtuar për të vizituar dy ngushticat që tashmë punojnë me mjete të përbashkëta qeverisjeje:

- Vizita N° 1, në Kvarken, qershor 2012: Këshilli i Kvarkenit
- Vizita N° 2, në Bonifacio, tetor 2012: Grupi Evropian i Bashkëpunimit Territorial të Parkut Ndërkombëtar Detar në ngushticën e Bonifacio-s (EGTC-PIMBB).

Gjatë vizitave partnerët u takuan me aktorët lokalë të përfshirë në aspekte të ndryshme të situatave të rënda mjedisore, të transportit, etj, për të parë se si ato janë trajtuar nga organet e qeverisjes. Këto ngjarje u kanë dhënë mundësi partnerëve të ngrenë pyetje rreth mjeteve të tilla të qeverisjes si dhe për efikasitetin e tyre duke pasur parasysh qëllimet e projektit. Paralelisht, nisi një studim bazë si një vlerësim fillestar i situatave të rënda të shteteve të ndryshme të përfshira në NOSTRA për të fituar një kuptim të llojit të mjeteve të qeverisjes që ekzistojnë.

2013 : Analizo dhe studio

Gjatë vitit të dytë të projektit janë organizuar katër seminare me katër nentema të projektit NOSTRA, për të identifikuar dhe analizuar praktikatat e mira për zhvillimin e qëndrueshëm të ngushticave:

- Workshop n° 1, në Kent, janar 2013: Peisazhi Detar dhe Planifikimi Hapësinor Detar.
- Workshop n° 2, në Leçe, prill 2013: Turizmi dhe Trashëgimia kulturore.
- Workshop n° 3, në Brezin e Fehmarnit, qershor 2013: Siguria Detare dhe Trafiku i Gjelbër.
- Workshop n° 4, në Uusimaa, tetor 2013: Bregu dhe Ekonomia në rrethinat.

2014 : Mendo dhe vepro

Gjatë vitit të fundit të projektit, janë organizuar tre seminare të ndërthurura për të theksuar lidhjen midis të gjitha çështjeve të analizuar më parë dhe për të ndihmuar në përzgjedhjen e mjeteve ideale të qeverisjes për të siguruar ruajtjen e ngushticave:

- Seminar n° 1, në Rexhio Kalabria, shkurt 2014. Lidhja midis bregdetit dhe rrethinave.
- Seminar n° 2, në Bonifacio, qershor 2014. Të përfuturit nga projektet evropiane për njohjen më të mirë dhe menaxhimin e biodiversitetit në Bouches de Bonifacio dhe përpjekjet për praktikatat e mira për planet e zbatimit.
- Seminar n° 3, në deltën e Danubit, Shtator 2014. Finalizimi i rekomandimeve të politikave dhe planeve të implementimit.

Kjo Praktikë e mirë udhëzuese ishte rezultat i një procesi të gjatë dhe tregon disa nga praktikatat më të mira të zbatuara në ngushticat evropiane me qëllim adresimin e çështjeve me të cilat ballafaqohen këto fusha të jashtëzakonshme.

Studimi bazë i NOSTRA-s

Një studim bazë është lançuar në vitin 2012 në mënyrë që të përfillohet një vlerësim fillestar i gjendjes së fatkeqësive të ndryshme të përfshira në NOSTRA dhe që të kuptohen llojet e mjeteve të qeverisjes që ekzistojnë. Si rezultat i studimit, ekipi i konsulences "Shërbimi Inteligjent" BIO ka prodhuar një raport të përgjithshëm në shkallë partneriteti dhe një raport në shkallë ngushtice. Çdo raport jep një pasqyrë dhe thekson çështjet kryesore me të cilat përballen ngushticat. Në vazhdim paraqiten zgjidhjet kryesore që janë përdorur për të adresuar sfidat kryesore për mjedisin natyror (me një fokus të veçantë në politikat e BE-së dhe praktikën e qeverisjes). Në fund, jepen rekomandimet për veprimet e ardhshme.

Rezultatet kryesore në shkallë partneriteti

Studimi identifikon disa tregues që ndikojnë në ngushticat e ekosistemeve dhe mjedisve natyrore, specifiku: turizmi, transporti, siguria dhe infrastruktura detare. Studimi gjithashtu thekson rëndësinë e biodiversitetit dhe mjedisit natyror në ngushtica, siç njihet shpesh në nivel kombëtar ose ndërkombëtar, nëpërmjet përcaktimit të zonave të mbrojtura, me praninë e llojeve të rralla dhe të rrezikuara si edhe ekzistencën e rrugëve migratore për shpendët, gjitarët detarë dhe peshqit. Studimi skikon presionet kryesore që ushtrohen mbi biodiversitetin dhe mjedisin natyror si edhe ndikimet e tyre të lidhura duke dalluar dy llojet e presioneve:

- **Presionet që rezultojnë nga aktivitetet njerëzore** siç janë ndotja (për shkak të veprimtarive në tokë ose në nivele të larta të trafikut detar dhe aksidentet), eutrofikimit (për shkak të ujërave të zeza ose përdorimit të plehërave në bujqësi) dhe speciet pushtuese (të paraqitura nga një aksident apo me qëllim dhe që kërcënojnë speciet vendase).
- **Presionet natyrore**, si ndryshimi i klimës (një prej kërcënimeve kryesore është impakti ekonomik, social dhe mjedisor i zonave bregdetare).

Studimi bazë u jep përgjigje këtyre sfidave kryesore për mjedisin natyror, veçanërisht politikave të BE-së mbi: Udhëzuesit në Kuadër të Ujit, Udhëzuesit e Kornizës së Strategjisë Detare, Udhëzuesit e Habiteteve dhe Zogjve, Udhëzuesit për Vlerësimin e Ndikimit në Mjedis, Udhëzuesit Strategjikë Mjedisorë, Vlerësimi dhe Udhëzuesit Përgjegjës të Mjedisit.

Rekomandime për veprime të ardhshme në nivel partneriteti

Studimi bazë ka konkluduar në disa rekomandime kryesore të partneritetit ose të rrjetit në nivel:

Qeverisjeje:

- Ndërtimi i një entiteti formal që përfaqëson rrjetin me përgjegjësitë e përfaqësimit në nivele evropiane dhe ndërkombëtare, duke qenë në gjendje të mbledhë dhe të komunikojë zërat e çdo ngushtice dhe të të gjitha ngushticave.
- Struktura e këtij subjekti për të siguruar rotacionin e bordit, me zgjedhjen e Presidentit të emëruar prej çdo ngushtice në vit (ose periudhë të caktuar) dhe përzgjedhjen e temave prioritare për secilën periudhë.
- Ndërtimi i një Komiteti Evropian për ngushticat me deputetët e zgjedhur rajonalë për të folur për çështje të ndryshme, për të mbajtur takime të rregullta, projekt iniciativë dhe për të aplikuar për fonde në mbështetje të aktiviteteve të përbashkëta (apo për përmirësimin e menaxhimit të projekteve).
- Ndërtimi i strategjive (afatshkurtra, afatmesme dhe afatgjata) dhe planet përkatëse të veprimit.
- Identifikimi i prioritetëve për ngushticat e ndryshme - ngritjen e prioritetëve të Komisionit Evropian në një dokument formal,
- Pjesëmarrja në konsultime të palëve të interesuara dhe në ngjarjet në nivel të BE-së.

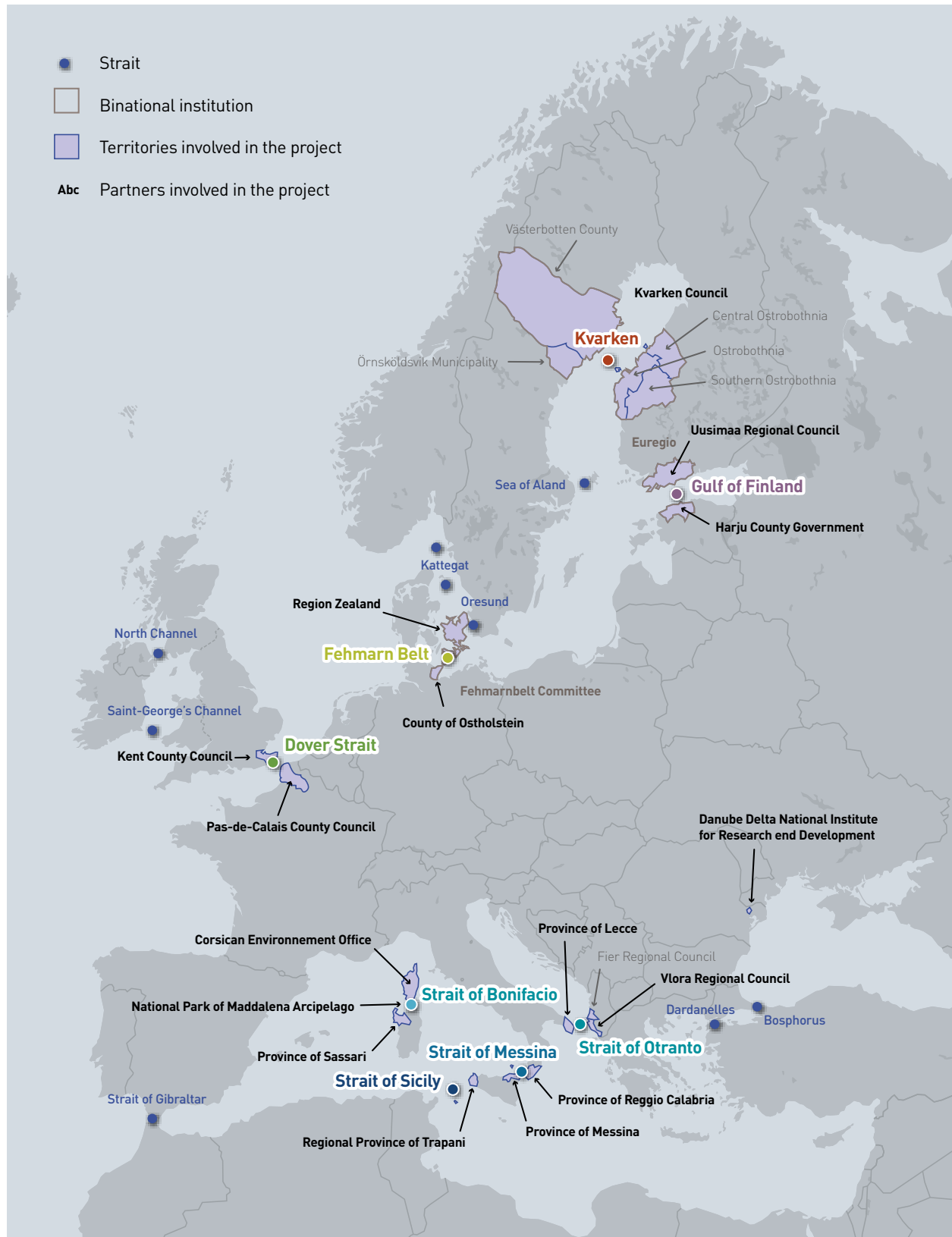
Ndërtimi i kapaciteteve / shkëmbimi i njohurive:

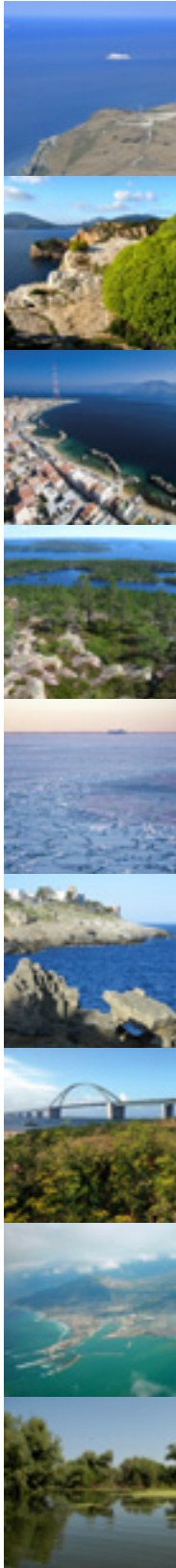
- Mbledhja e informacioni socio-ekonomik, mjedisor dhe shkencor të të dhënave në disa nivele: lokal, rajonal dhe ndërkufitar.
- Ndërtimi i bazave të të dhënave ose i një baze të dhënash të përbashkëta.
- Vendosja e të dhënave në dispozicion të partnerëve të ndryshëm të rrjetit, duke informuar qasjet metodologjike dhe mjetet e përdorura në mbledhjen e këtyre të dhënave.
- Zbatimi i mjeteve, proceseve formale dhe iniciativave të strukturuar për të vazhduar përvojat dhe njohuritë në ndarjen mes ngushticave evropiane.
- Ndërtimi i marrëdhënieve dhe shkëmbimit të përvojave dhe njohurive me ngushticat jo evropiane për të ndërtuar iniciativë dhe për të identifikuar çështjet e përbashkëta.
- Krijimi i një rrjeti ekspertësh të specializuar në çështjet e ngushticave ndërkufitare që do të mbështesë rrjetin në zhvillimin e ekspertizës në çështjet e përbashkëta.
- Zhvillimi i projekteve të reja hulumtuese (për shkak të kufizimeve të të dhënave) në sistemet e biodiversitetit dhe ndikimet e faktorëve mbi biodiversitetin.

Fushat e veprimit që do të realizohen bashkërisht:

- Siguria Detare në kontekstin e shtimit të trafikut.
- Mundësia për të zhvilluar shërbime dhe aktivitete të reja në mënyrë që të sigurohet vlerë shtesë nga transporti detar.
- Mundësia për të krijuar.
- Ndikimet dhe përfitimet e aktiviteteve të brendshme dhe zhvillimit të zonave bregdetare dhe detare.

Cilët janë 16 partnerët e NOSTRA-s?





8 ngushtica

- **Ngushtica e Doverit** (Francë/Britani e Madhe)
- **Ngushtica e Bonifacios** (Francë/Itali)
- **Ngushtica e Mesinës** (Itali/Itali)
- **Ngushtica e Kvarkenit** (Finlandë/Suedi)
- **Gjiri i Finlandës** (Finlandë/Estoni)
- **Ngushtica e Otrantos** (Itali/Shqipëri)
- **Brezi i Fehmarnit** (Gjermani/Danimarkë)
- **Ngushtica e Siçilisë** (Itali/Tunizi)

1 deltë

- **Delta e Danubit** (Rumani)

Edhe pse delta e Danubit nuk është ngushticë, ajo ka qenë e lidhur me projektin si një partner i Evropës Lindore, ka qenë e nevojshme përfshirja e Institutit Kombëtar për Kërkim e Zhvillim të Deltës së Danubit, i cili ka qenë pjesë e projektit INTERREG IVC "Deltanet"; ka shërbyer si një mundësi për të krijuar një lidhje midis dy projekteve të ngjashme (rrjetet e rajoneve me specifikat gjeografike, çështje të ruajtjes së biodiversitetit dhe trashëgimisë natyrore) si edhe për të sjellë një vlerë më tepër të NOSTRA.

Ngushtica e Doverit



Ngushtica e Doverit



Karakteristikat e ngushticës

Ngushtica e Doverit është përcaktuar si territor që shtrihet prej korridorit ujqor të Kanalit Anglez deri në Detin e Veriut dhe shënon kufirin midis Britanisë së Madhe (Dover) me kontinentin Evropian (Pa de Calais, Francë). Ngushtica është vetëm 32 km (20 milje) e gjerë dhe 20 metra e cekët.

Për të mirën e NOSTRA-s dhe të studimit bazë, ngushtica është përcaktuar si zonë që shkon nga kufiri midis East Sussex dhe Kentit (Dungeness) në gjithë zonën e Berck në linjën veriore me drejtimin nga kepi i Veriut (afër Margate) deri në kufirin midis Francës dhe Belgjikës.

Ngushtica është një nga nyjet më të ngarkuara në botë. Në të dyja anët e ngushticës, portet janë të një rëndësie të veçantë: porti Dover dhe porti Calais janë ngarkuar si porte për tragete pasagjerësh të Evropës, pavarësisht hapjes së tunelit Channel në vitin 1994. Kjo konfirmon rëndësinë dhe rritjen pothuajse të vazhdueshme të rrjedhjes në kanal. Porti Dover është po aq i rëndësishëm për transportin e mallrave me ngarkesa për "roll-off" në Evropë; 90% e mallrave në Mbretërinë e Bashkuar kalon nëpër këtë ngushticë. Ndotja e ajrit, trendi i rritjes së trafikut dhe ndikimi në legjislacion të oksidit të squfurit e ka kthyer transportimin për këtë ngushticë në një çështje kyç, si portet, ashtu edhe Tuneli Channell janë jetike për zhvillimin ekonomik. Portet e Boulogne-sur-mer dhe Calais janë përkatësisht, portet më të rëndësishëm francezë për peshkimin, ku ky i fundit renditet i katërti për nga rëndësia për trafikun tregtar. Ngushtica është gjithashtu veçanërisht e rëndësishme për vlerën e saj të biodiversitetit, peshkimit, vlerën e peisazhit, rëndësisë kulturore dhe turizmit. Karakteristika e shtratit të detit ka qenë vendburim për aksidente, me modele anijesh të epokës së bronzit.

Peisazhet e mbrojtura, të tilla si 2 Caps dhe Kent Downs AONB, ku spikasin shkëmbinjtë gëlqerorë janë një pjesë e rëndësishme e identitetit dhe trashëgimisë kulturore të ngushticës duke zënë një vend të rëndësishëm në ngjarjet përkatëse kombëtare historike.

Këto peisazhe, me pamje nga ngushtica e Doverit janë të rëndësishme për turizmin dhe cilësinë e jetës. Përcaktimi ndërkombëtar për këto fusha dhe më gjerë për ngushticat është një aspiratë që Këshilli i Qarkut të Kentit dhe Këshilli i Qarkut të Pas-de-Calais do ta çojë përpara. Zhvillimi i identitetit të ngushticës së Doverit si një zonë e përbashkët detare me fokusin në iniciativat e ndërlidhura të turizmit, e kanë bërë vendin një zonë ku të dyja autoritetet do të donin t'i zhvillonin.

Partnerët e përfshirë

■ **Partner Kryesor: Këshilli i Qarkut të Pas-de-Calais** – Francë.

Këshilli i Qarkut të Pas-de-Calais është autoritet lokal francez në ngushticën e Doverit. Ai zhvillon veprimtari të lidhura me përfshirjen sociale, transportin lokal, planifikim të territorit dhe mjedisit. Ai mbështet ruajtjen e biodiversitetit të ngushticës, në veçanti përmes operacionit "Grand Sites" mbi des Deux-Caps, e cila është etiketuar si "Grand Site" i Francës.

Faqja e internetit: www.pasdecalais.fr

■ **Këshilli i Qarkut të Kentit (OEK)** - Mbretëria e Bashkuar
OEK-ja është autoriteti strategjik për Kentin në lidhje me çështjet bregdetare, por janë edhe 8 autoritete të qarkut rreth bregdetit të Kentit, 3 prej të cilëve kanë një vijë bregdetare përgjatë ngushticës së Doverit. OEK-ja punon në partneritet me këto autoritete për çështje bregdetare dhe me disa organizata për çështjet kombëtare detare, veçanërisht me Organizatën e Menaxhimit Detar.

Faqja e internetit: www.kent.gov.uk

Rekomandimet kryesore të studimit bazë për ngushticën

Qeverisja : Të zbatohet një strukturë unike për të përfaqësuar ngushticën, të sqarojë qeverisjen për çështjet e lidhura me biodiversitetin, të zhvillojë një rrjet të faktorëve prej institucioneve publike, të sektorit privat dhe kërkuesit në sektorët kyç.

Njohuri : Të zhvillojë, përditësojë dhe nxisë shkëmbimin e njohurive të përbashkëta dhe në nivel ndërkufitar për biodiversitetin dhe mjedisin natyror, ndikimet e presioneve njerëzore dhe natyrore për biodiversitetin dhe mjedisin natyror.

Veprimi : Të ndajë përvojat dhe praktikatat më të mira midis partnerëve ndërkufitarë; të nxisë zbatimin e veprimeve ndërkufitare për të trajtuar sfidën e përbashkët të ndotjes së ajrit për shkak të trafikut; të adresojë integrimin e sfidave të biodiversitetit në sektorin bujqësor në Kent; të krijojë mundësi punësimi nëpërmjet zhvillimit të mundësive për biznesin ndërkufitar; të adresojë probleme ekonomike; të zbatojë një strategji të përbashkët për të vlerësuar dhe për të zvogëluar ndikimin e infrastrukturës së transportit në ngushticë.



Ngushtica e Bonifacios



Ngushtica e Bonifacios



Karakteristikat e ngushticës

Ngushtica e Bonifacios shtrihet mes Korsikës dhe Sardenjës, bashkohet me detin e Sardenjës dhe Detin Tirren. Ajo udhëhiqet nga e "drejta ligjore e kalimit të papenguar tranzit", edhe pse Komiteti i Mbrojtjes së Mjedisit Detar (MEPC) të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) e ka caktuar zonën e ngushticës dhe zonën përreth si një zonë veçanërisht të ndjeshme (PSSA). Ngushtica është subjekt i trafikut intensiv tregtar dhe lundrimit me jahte; është e njohur për rrezikshmërinë e saj për shkak të erërave, rrymave dhe shkëmbinjve nënujorë. Ngushtica përbëhet nga një park gjeomarin kombëtar dhe një zonë e mbrojtur detare e shtrirë në të dyja brigjet; menaxhohet bashkërisht nga OEC dhe PNALM që kanë krijuar EGTC- Parkun Ndërkombëtar Detar të Bouches de Bonifacio (GECT-PMIBB).

Partnerët e përfshirë

■ Zyra e Mjedisit të Korsikës (OEC) – Francë

Zyra e Mjedisit të Korsikës është një organ publik industrial dhe tregtar, përgjegjës për planifikimin strategjik për mbrojtjen dhe promovimin e trashëgimisë natyrore të zonës. OEC është autoritet mjedisi për ndërhyrjet e Autoriteteve territoriale të Korsikës.

Faqja e internetit: www.oec.fr

■ Provinca e Sassari-Itali

Provinca e Sassari koordinon veprimin e përbashkët të Sardenjës veriperëndimore dhe aktorëve publikë dhe privatë për zhvillimin e qëndrueshëm të zonës.

Faqja e internetit: www.provincia.sassari.it

■ Parku Kombëtar "Arkipelagu Maddalena" - Itali

Parku Kombëtar "Arkipelagu Maddalena" (PNALM) është një park gjeomarin i cili përfshin pjesën e Sardenjës dhe Ngushticën e Bonifacios. PNALM është përgjegjës për mbrojtjen dhe promovimin e trashëgimisë natyrore të zonës.

Faqja e internetit: www.lamaddalenapark.it

Rekomandimet kryesore të studimit bazë për ngushticën

Qeverisja : Të zhvillojë një rrjet të palëve të interesuara nga institucione publike, sektorin privat dhe studiuesit në sektorë kyçe.

Njohuri : Të ushtrojë presionet e nevojshme mbi biodiversitetin dhe mjedisin natyror dhe ndikimet e lidhura; të vlerësojë ndikimet e shpërndarjes së substancave të rrezikshme në mjedisin natyror të ngushticave (kjo mund të çojë në veprime në nivel ndërkombëtar); të zhvillojë njohuritë dhe të analizojë rrjedhat ekonomike dhe sociale në mes të të dyja anëve të ngushticave si dhe të zhvillojë mjete për të monitoruar këto flukse.

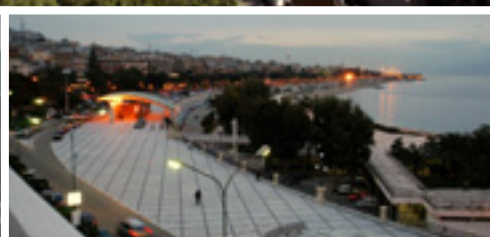
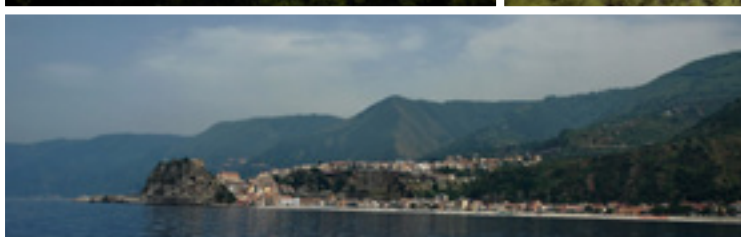
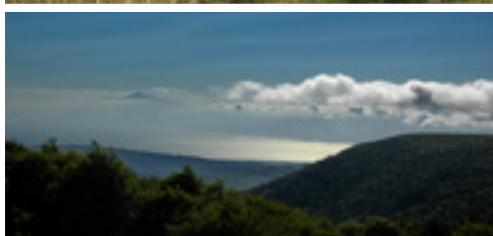
Veprimi : Të promovojë vende pune dhe përgatitje; të identifikojë mundësi të punësimit në lidhje me menaxhimin e integruar të biodiversitetit dhe mjedisit natyror me partneritetet ndërkufitare (për shembull në transportin detar, turizmin, planifikimin lokal, peshkimi artizanal lokal dhe bujqësi), duke theksuar dhe vlerësuar që identiteti kulturor i ngushticës ka zhvilluar mundësi të reja biznesi në lidhje me këtë identitet; të zhvillojë strategji dhe veprime për të mbështetur zhvillimin e transportit të qëndrueshëm të përbashkët (sidomos transportin e mallrave me rrugë nga portet me traget); të zhvillojë veprime të përbashkëta për të menaxhuar aktivitetin e vazhdueshëm detar.



Ngushtica e Mesinës



Ngushtica e Mesinës



Karakteristikat e ngushticës

Ngushtica e Mesinës, e vendosur në qendër të Mesdheut, lidh Sicilinë me Evropën dhe përbën një urë drejt vendeve afro-aziatike të Afrikës Veriore me Lindjen e Mesme. Historikisht ngushtica ka përfaqësuar një lidhje midis Lindjes dhe Perëndimit, e lagur në veri dhe në jug nga deti Mesdhe. Paraqitet unike në sajë të formës së peisazhit, imazhit të saj si një vend mitik, funksionit të saj si një laborator i paçmuar i shkencës për shkak të karakteristikave të saj natyrore dhe historike (sizmike, gjeologjike). Kushtet hidrogeologjike janë unike, ku flora dhe fauna janë të rralla. Në nivel ndërkombëtar, pozicioni strategjik i ngushticës është çelësi për ta transformuar këtë zonë në një platformë logjistike për marrëdhëniet lokale-globale. Territoriet e provincës së Mesinës dhe provincës së Rexhio Kalabrias, duke qenë se të dyja kanë kushte të njëjta gjeo-klimatike, janë zona që tërheqin fluks turistik të rëndësishëm duke u bërë kështu zona strategjike për turizmin në jug të Italisë.

Partnerët e përfshirë

■ Provinca e Mesinës - Itali

Provinca e Mesinës merr pjesë në planifikimin strategjik rajonal dhe programimin, duke përfshirë edhe mbrojtjen e mjedisit, edhe parandalimin e rrezikut. Për fat të keq, Provincës së Mesinës iu desh të braktiste projektin NOSTRA para përfundimit.

Faqja e internetit: www.provincia.messina.it

■ Provinca e Rexhio Kalabrias - Itali

Provinca e Rexhio Kalabrias zhvillon aktivitetet planifikuese që kanë të bëjnë me mbrojtjen e mjedisit dhe parandalimin e rrezikut.

Faqja e internetit: www.provincia.rc.it

Rekomandimet kryesore të studimit bazë për ngushticën

Qeverisja:

- Të krijohet një njësi e vetme për menaxhimin e ngushticës (mungesa e integritetit ndërmjet menaxhimit tokësor dhe detar).
- Nëpërmjet projektit NOSTRA, BE-ja mund të ndihmojë duke filluar koordinimin në nivel lokal. Iniciativa mund të përfshijë ndihmën për trajnimin e të rinjve vendorë me qëllim njohjen e trashëgimisë kulturore dhe natyrore të zonës si burime që duhen vlerësuar dhe zhvilluar, ashtu si edhe të ndihmojë të rinjtë për t'u bashkuar me autoritetet lokale për të sjellë një pamje të re dhe të ndryshme.



PROVINCIA REGIONALE
DI MESSINA



Ngushtica e Kvarkenit



Ngushtica e Kvarkenit



Karakteristikat e ngushticës

Pjesa e ngushticës së Gjirit të Bothnias midis Suedisë dhe Finlandës quhet Kvarken. Distanca prej brigjeve të bregdetit është rreth 80 km dhe ndërmjet ishujve të largët është rreth 25 km. Kvarkeni ndan Gjirin "Bothnian" në veri nga Deti "Bothnian" në jug dhe formon një prag të cekët nënutor në Gjirin e Bothnias. Rajoni i Kvarkenit përbëhet prej qarqeve: Ostrobothnia, Ostrobothnia Jugore dhe Qendrore, Ostrobothnia në Finlandë dhe Qarku i Västerbotten dhe komuna Örnköldsvik në Suedi. Në pjesën finlandeze ka një arkipelag të madh me shumë ishuj: shumë prej tyre kanë banorë të përhershëm. Vija bregdetare dhe brigjet janë të cekëta dhe toka është në rritje rreth 0.8mm çdo vit, vija ujore në arkipelag ndryshon me shpejtësi. Ostrobothnian kontinentale është i ulët me lumenj të vegjël dhe tokë pjellore. Në pjesën suedeze arkipelagu është më i vogël dhe brigjet janë të pjerrët. Veçanërisht në pjesën jugore të Västerbotten dhe në zonën bregdetare të Örnköldsvik arkipelagu është mjaft i ndryshëm krahasuar me atë të Finlandës. Arkipelagu i Kvarkenit së bashku me Bregun e Lartë në Suedi janë zonat e mbrojtura të Trashëgimisë Natyrore Botërore të UNESCO-s. Statusi i trashëgimisë botërore të UNESCO-s është dhënë për shkak të formacioneve gjeologjike unike në zone dhe pozicionit të zonës si vendi më i mirë në botë që dëshmon ekzaltim të tokës.

Partnerët e përfshirë

■ Këshilli i Kvarkenit-Finlandë - Suedi

Këshilli i Kvarkenit është një shoqatë ndërkufitare bashkëpunimi kombëtar i formuar nga autoritetet komunale dhe rajonale. Këshilli i Kvarkenit u themelua në vitin 1972 dhe ka kryer mbi 100 projekte ndërkufitare në turizmit, transportit, kulturës dhe mbrojtjes së mjedisit.

Faqja e internetit: www.kvarken.org

Rekomandimet kryesore të studimit për ngushticën

Qeverisja : Të ofrohen mundësi nga strukturat e ndryshme të qeverisjes (centralizimit dhe decentralizimit) në të dyja anët e ngushticës për autoritetet rajonale të të dyja vendeve për të mësuar nga njëri-tjetri, si edhe të përfshihet edhe sektori privat për mbështetjen.

Njohuri : Të përmirësojë ndërtimin e kapaciteteve (ndarjen e balancuar të njohurive midis Suedisë dhe Finlandës, me përfshirjen e sa më shumë ekspertëve teknikë në autoritetet rajonale finlandeze); të kryejë studime specifike të pellgut; të zhvillojë shkëmbimin e njohurive midis kërkuesve akademikë nga universitetet lokale dhe zyrtarëve të qeverisë rajonale.

Veprimi : Të krijojë bashkëpunim ndërqeveritar të fortë në pjesën finlandeze për t'iu përgjigjur çështjeve detare dhe menaxhimit bregdetar, duke e bërë më të decentralizuar vendimmarrjen në pjesën suedeze për të lejuar reagime të shpejta në çështjet e mjedisit; të zhvillojë planet e veprimit dhe udhëzime për të ndihmuar sektorët e biznesit për të kuptuar më mirë varësinë e tyre të biznesit mbi biodiversitetin dhe ekosistemeve detare; të identifikojë mundësi të reja të punësimit që lidhen me biodiversitetin dhe ekosistemet; të ndërtojë një bazë të përbashkët të dhënash lidhur me biodiversitetin detar.



Gjiri i Finlandës



Gjiri i Finlandës



Karakteristikat e ngushticës

Gjiri i Finlandës ndodhet në krahun lindor të Detit Baltik që shtrihet mes Finlandës (në veri) dhe Estonisë (në jug) dhe në Shën Petërsburg në Rusi. Qytetet kryesore rreth Gjirit përfshijnë Helsinkin, Tallinnin dhe Shën Petërsburgun. Porti i Tallinnit (duke përfshirë edhe portin e Muugas dhe Paldiskin) dhe Porti i Helsinkit janë vendosur midis porteve të ngarkuar në Detin Baltik. Pjesët lindore të Gjirit të Finlandës i përkasin Rusisë dhe disa prej porteve më të rëndësishme të Rusisë janë të vendosura në afërsi të Shën Petërsburgut. Gjiri i Finlandës është një rrugë vendimtare detare në rajonet e Harjusë (Estoni) dhe Uusimaas (Finlandë) nisur nga këndvështrimi ekonomik, mjedisor dhe social. Më shumë se 7.5 milionë pasagjerë në vit kalojnë me anije midis Helsinkit dhe Tallinnit. Zakonisht Gjiri ngrin nga fundi i nëntorit deri në fund të prillit dhe ka një shumëllojshmëri të pasur të specieve ujore dhe tokësore.

Partnerët e përfshirë

■ Qeveria e qarkut të Harjusë - Estonia

Qeveria e qarkut të Harjusë (HCG) është një autoritet rajonal përgjegjës i Estonisë për planifikimin rajonal të zhvillimit dhe të bashkëpunimit të qëndrueshëm dhe të balancuar në nivel rajonal.

Faqja e internetit: harju.maavalitsus.ee

■ Këshilli i Qarkut të Uusimaas - Finlandë

Këshilli i Qarkut të Uusimaas është përgjegjës për planet e zhvillimit rajonal dhe realizimin e aktiviteteve strategjike me publikun lokal dhe palët private.

Faqja e internetit: www.uudenmaanliitto.fi



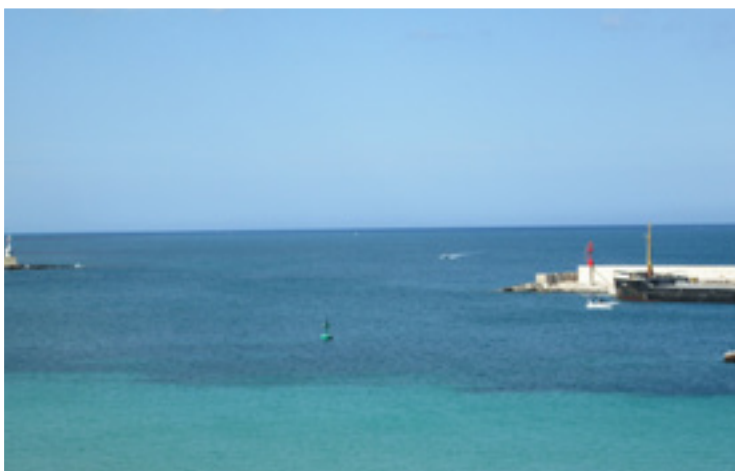
Rekomandimet kryesore të studimit bazë për ngushticën

Qeverisja : Të krijohet një EGTC (Grupim Evropian i Bashkëpunimit Territorial), të dedikuar për menaxhimin dhe zbatimin e projekteve të bashkëpunimit territorial të bashkëfinancuara nga FZHRE (Fondi Evropian i Zhvillimit Rajonal) ose FSE (Fondi Social Evropian); të krijohen grupe të punës për të mbledhur ekspertë të vende të veçanta për pjesën finlandeze; të synohen projekte të përbashkëta për planifikimin hapësinor detar.

Njohuri : Përmirësimi i bazës së të dhënave estoneze në zonat e mbrojtura detare duke përdorur punë kërkimore; inkurajimi për shkëmbimin e njohurive ndërmjet dy anëve të Gjirit duke zhvilluar përditësimin dhe shkëmbimin e një njohurie të përbashkët ndërkufitare në diversitetin detar dhe mjedisin (portali), si edhe për të inkurajuar ndarjen e njohurive me vende të tjera në Detin Baltik.

Veprimi : Menaxhimi detar (për të zhvilluar një korridor të përbashkët logjistik) për të ndihmuar në përmirësimin e infrastrukturës së zonave të logjistikës dhe portet; ruajtjen e natyrës (sidomos zogjtë), infrastrukturës së transportit (studimi i fizibilitetit një lidhjeje të qëndrueshme midis të Helsinkit dhe Tallinnit).





Ngushtica e Otrantos



Karakteristikat e ngushticës

Ngushtica e Otrantos lidh Detin Adriatik me Detin Jon dhe ndan Italinë me Shqipërinë. Gjerësia e saj prej Kepit të Gjuhëzës së Karaburunit në Shqipëri dhe Punta Palascias në lindje të Salentos është më pak se 72km (45 milje). Ngushtica është emëruar e tillë për shkak të qytetit italian të Otrantos. Ngushtica e Otrantos ka një pozicion shumë strategjik dhe për shkak me radhë ka qenë një urë kyç për të kontrolluar të gjithë rrjedhën e trafikut nga Mesdheu në detin Adriatik. Ajo përshkohet nga një volum i lartë i trafikut të anijeve të ligjshme dhe të paligjshme. Sektori i turizmit ka pasur një prirje të qëndrueshme të rritjes në vitet e fundit. Deti i Otrantos është një ndër zonat më të pastra në Itali duke ofruar një pasuri të shumëllojshme të peshkut dhe aktiviteti i peshkimit është praktikuar gjerësisht.

Partnerët e përfshirë

■ Provinca e Leçes - Itali

Provinca e Leçes është kompetente në fushat e zhvillimit ekonomik, turizmit, planifikimit të territorit dhe transportit.

Faqja e internetit: www.provincia.le.it

■ Këshilli i Qarkut të Vlorës - Shqipëri

Këshilli i Qarkut të Vlorës është përgjegjës për strategjitë rajonale të zhvillimit ekonomik dhe mbrojtjes së mjedisit.

Faqja e internetit: www.qarkuvlore.gov.al



Rekomandimet kryesore të studimit për ngushticën

Qeverisja : Të zbatohet një strukturë e veçantë që do të mund të përfaqësojë ngushticën për t'i dhënë një perspektivë afatgjatë bashkëpunimit mes vendeve të Adriatikut, për të zhvilluar mjete për bashkëpunim në shkallë rajonale apo provinciale; të sqarojë qeverisjen për marrjen e vendimeve për çështje të biodiversitetit; të zhvillojë një rrjet të faktorëve nga institucionet publike, sektori privat dhe studiuesve në sektorët kyç; të zhvillojë bashkëpunimin mes Shqipërisë dhe Italisë në një kuadër të nismave teknike; të zhvillojë një strukturë formale për të punuar mbi përgjegjësitë e aktorëve në lidhje me dëmtimin e biodiversitetit në ujërat ndërkombëtare.

Njohuri : Të zhvillojë dhe përditësojë njohuritë e përbashkëta dhe ndërkufitare për biodiversitetin dhe mjedisin natyror si edhe mbi ndikimet e presioneve njerëzore dhe natyrore për biodiversitetin dhe mjedisin natyror; të sqarojë presionet përgjegjëse nga erozioni bregdetar dhe ndikimet e trafikut detar në burimet natyrore si edhe ndikimin e turizmit në mjediset bregdetare dhe në brendësi.

Veprimi : Të ndajë përvojat më të mira me partnerët ndërkufitarë; të rrisë promovimin e vendeve të punës dhe trajnimit dhe identifikimin e vendeve të punës në lidhje me menaxhimin e integruar të biodiversitetit me partneritetet ndërkufitare (në lidhje me transportin detar, turizmin, planifikimin lokal, peshkimin dhe bujqësinë); të punojë me komunitetet lokale në zonat e mbrojtura natyrore për të zhvilluar përfitimet lokale dhe në të njëjtën kohë të përmirësojë mbrojtjen e biodiversitetit.



Brezi i Fehmarnit



Brezi i Fehmarnit



Karakteristikat e ngushticës

Brezi i Fehmarnit, është një ngushticë që lidh gjirin e Kielit dhe Gjirin e Mecklenburgut në pjesën perëndimore të Detit Baltik mes ishullit gjerman të Fehmarnit dhe ishullin danez të Lollandit. Transporti i trageteve lidh portet e Puttgardenit dhe Rødbyt në të dyja anët e ishujve. Ngushtica përfshin një sipërfaqe prej 18 km (10 milje detare) të gjerë me thellësi 20-30 metra. Rryma në ngushticë është e dobët dhe kryesisht e varur nga era. Ngushtica e Brezit të Fehmarnit, është një rrugë jetike për transportin e udhëtarëve dhe mallrave mes Skandinavisë dhe Evropës veriore. Ajo është gjithashtu një nga rrugët më të rëndësishme të transportit detar midis Detit Baltik përmes Brezit të Madh dhe Atlantikut, ku transportuesit me depozita të mëdha dhe depozita naftë me thellësi të konsiderueshme kanë nevojë për të kaluar. Autoritetet daneze dhe gjermane kanë në plan të ndërtojnë një tunel nëpër ngushticë për trafikun komercial dhe privat. Brezi i Fehmarnit menaxhohet nga Komiteti binacional i këtij rajoni.

Partnerët e përfshirë

■ Rajoni i Zeelandit - Danimarkë

Rajoni i Zeelandit është autoriteti danez lokal përgjegjës për planifikimin e qeverisjes vendore të transportit dhe infrastrukturës.

Faqja e internetit: www.regionsjaelland.dk

■ Qarku i Ostholsteinit - Gjermani

Qarku i Ostholsteinit është autoriteti gjerman për proceset publike të dialogut ndërkufitar rreth menaxhimit të Fehmarn Beltit për territoret fqinje.

Faqja e internetit: www.kreis-oh.de

Rekomandimet kryesore të studimit bazë për ngushticën

Qeverisja : Të krijohet një EGTC; të racionalizohet numri i strukturave të bashkëpunimit (ka shumë struktura të bashkëpunimit ndërkufitar).

Njohuri : Të rritet bashkëpunimi për ndarjen e njohurive bazë (specifikisht për biodiversitetin); të studiohen sistematikisht faktorë të ndryshëm që ndikojnë në biodiversitetin dhe ekosistemet në rajon.

Veprimi : Integrimi në në planet e zhvillimit rajonal në të dyja anët e ngushticës të qëndrueshmërisë afatgjatë (përdorimi i qëndrueshëm i burimeve të biodiversitetit); të forcohen përmes integritetit masat e ruajtjes së biodiversitetit dhe të natyrës në të dyja rajonet (të cilat mund të çojnë në krijimin nga energjia e gjelbër si dhe në përmirësimin e jetesës lokale).



KREIS
OSTHOLSTEIN



Ngushtica e Siçilisë



Karakteristikat e ngushticës

Ngushtica e Siçilisë shtrihet me Siçilisë dhe Tunizisë. Ishulli i Pantellerias ndodhet në mes të ngushticës. Në pikën më të ngushtë të ngushticës, midis "Capo fetto" pranë "Mazara del Vallo" dhe Kepit të mirë afër El Haouarias gjerësia është rreth 145 km. Thellësia maksimale është 316 m. Rrymat thellohen në rrjedhën e ngushticës nga lindja në perëndim, ndërsa një rrymë sipërfaqësore rrjedh në drejtim të kundërt. Kjo rrjedhë e pazakontë e ujit është me interes për oqeanografët. Ngushtica është një nga vendet më të rëndësishme të trashëgimisë së botës nënujore. Ajo është gjithashtu një nga nyjet kryesore detare dhe një nga zonat më të përdorura për peshkim në detin Mesdhe. Ajo është porta Evropiane për në zonën e Maghrebit dhe Afrikën veriore.

Partnerët e përfshirë

■ Provincia Rajonale e Trapani - Itali

Provincia e Trapani është kufiri siçilian i ngushticës së Siçilisë. Ajo kryen programe bashkëpunimi ndërkufitare (kërkime shkencore, mjedisore dhe kulture).

Faqja e internetit: www.provincia.trapani.it



Rekomandimet kryesore të studimit bazë për ngushticën

Qeverisja : Të synojë menaxhimin e fondeve private dhe publike në mungesë të masave të planifikimit dhe koordinimit. Në këtë kontekst menaxhimi i integruar i BE-së në ngushticë mund të ndihmojë për të eliminuar disa pengesa. Megjithatë, pozicioni specifik i ngushticës (Itali-Afrikë) dhe marrëdhëniet e vështira me autoritetet tuniziane, të cilat janë shumë të ngurta në lidhje me zonat kombëtare detare, janë çështjet kyç për zonën, sidomos në drejtim të praktikave të peshkimit, qasjet legjislative të së cilës për zonat ndërkombëtare detare janë të ndryshme midis BE-së dhe Tunizisë. Është i nevojshëm për zgjidhjen e situatës një menaxhim i integruar i mbështetur në marrëveshjet ndërkombëtare, i cili mungon në këtë moment. Në një nivel më lokal, ka një mungesë të subjekteve për certifikimin mjedisor të produkteve të peshkimit dhe për një rrjet të integruar për të promovuar turizmin.





Delta
e Danubit



Karakteristikat e zonës

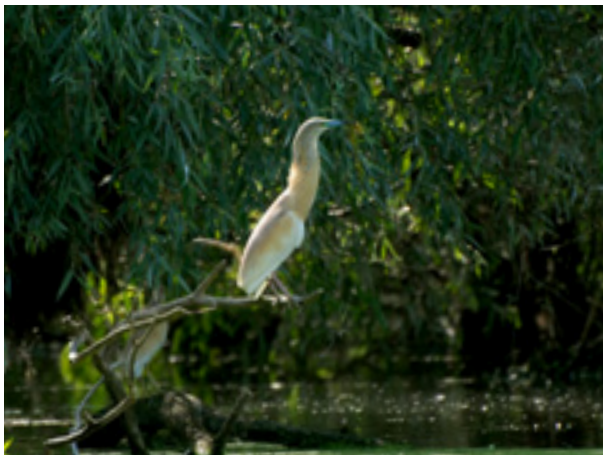
Delta e Danubit (Delta Dunari) është delta më e mirëruajtur në kontinent. Ajo është e vendosur në pjesën juglindore të Evropës, në fund të lumit Danub, ku ndodhet një pellg hidrografik prej 817.700 km² (që përfaqëson 8% të kontinentit). Shumica e deltës së Danubit shtrihet në Rumani (në qarkun Tulcea), ndërsa pjesa veriore në bregun e majtë të krahut Chilia shtrihet në Ukrainë (Odessa Oblast). Degët e Danubit kanë tre derdhje kryesore: Chilia, Sulina, dhe Sfântul Gheorghe. Në grykën e çdo kanali bëhet formimi gradual i tokës së re prej nga delta vazhdon të zgjerohet. Kjo fushë e ulët aluviale, e mbuluar kryesisht nga ligatinat dhe uji mban 23 ekosisteme natyrore dhe 7 ekosisteme antropikë.

Partnerë të përfshirë

■ Instituti Kombëtar për Kërkim dhe Zhvillim I Deltës së Danubit - Rumani

Instituti Kombëtar për Kërkim dhe Zhvillim i Deltës së Danubit (DDNI) është institucioni më i njohur për kërkimin dhe ruajtjen, konservimin dhe menaxhimin e trashëgimisë natyrore në zonat e ndjeshme gjeografike.

Faqja e internetit: www.ddni.ro





Logpjesa II

Praktikat e mira të projektit NOSTRA

Një qeverisjeje të përbashkët

Pse të punohet në qeverisjet ndërkufitare ?

Ngushticat kanë shumë karakteristika unike dhe shpesh janë rajone ndërkufitare. Çështja e qeverisjes është me rëndësi të madhe për adresimin e sfidave me të cilat përballen ngushticat, veçanërisht sfidave mjedisore të tilla si; ruajtja e biodiversitetit dhe mbrojtja e trashëgimisë natyrore që duhet të trajtohen në një shkallë të madhe.

Siç theksohet në studimin bazë të NOSTRA-s, mungesa e strukturës formale të qeverisjes apo e një strategjie të përbashkët për përballimin e një situatë të vështirë, del më tepër në pah atëherë kur autoritetet lokale të çdo rajoni të këtyre ngushticave u duhet të punojnë së bashku. Çështjet e qeverisjes mund të konsiderohen në shumë mënyra dhe në nivele të ndryshme:

- Kush? Bashkëpunimi midis autoriteteve vendore ndërkufitare, përfshirjen e kompanive kërkimore private dhe organizatat e arsimit të lartë.
- Struktura formale e qeverisjes, bashkëpunimi joformal i rregullt nëpërmjet iniciativave të përbashkëta.
- Strategji të përbashkëta zhvillimi dhe dokumente të zakonshme të planifikimit.

Si mund të trajtojmë çështjen e qeverisjes së përbashkët midis ngushticave ?

Gjatë ndjekjes së procesit të projektit NOSTRA, janë paraqitur disa praktika të mira lidhur me çështjet e qeverisjes, të cilat japin një përgjigje për çështjet lokale, por mund të shërbejnë edhe si një burim frymëzimi për ngushticat që ende nuk kanë një strukturë formale të qeverisjes ndërkufitare.

Këshilli i qarkut të Kvarkenit është themeluar në vitin 1972 nga autoritetet lokale finlandeze dhe suedeze për pjesën e ngushticës së Kvarkenit. Përfaqëson një organizatë ndërkufitare rajonale të drejtuar nga një bord me anëtarë prej secilit vend.

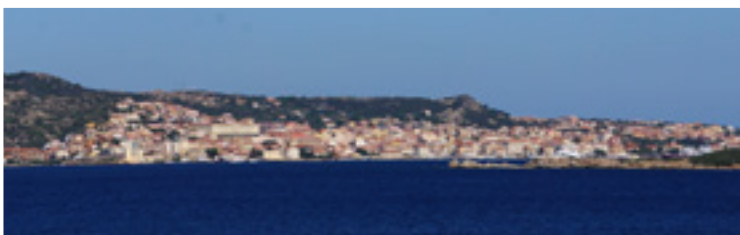
Komiteti i Brezit të Fehmarnit koordinon bashkëpunimin ndërkufitar (danezo - gjerman) që punon në rajonin e Fehmarnbeltit. Komiteti është i përbërë nga politikanët danezë dhe gjermanë dhe përfaqësues të bashkive dhe autoriteteve të qarqeve përkatëse, si edhe përfaqësues të organizatave dhe shoqatave. Brezi i Fehmarnit konsiderohet nga ky komitet si një destinacion për zhvillimin e përqendruar midis Kopenhagenit / Malmös dhe Hamburgut për të siguruar një proces të integruar përmes rekomandimeve dhe mbështetjes për aktivitetet ndërkufitare.

Grupi European i Bashkëpunimit Territorial (EGTC) i Parkut Ndërkombëtar Detar "Arkipelagu Maddalena" bashkon mjedisin midis Korsikës dhe Parkut Kombëtar Italian "Maddalena" brenda një organizate të vetme ndërkufitare të njohur sipas legjislacionit evropian.

Gjiri i Finlandës është i organizuar nga autoritetet lokale finlandeze, estoneze dhe ruse për të kërkuar zgjidhje për shfrytëzimin e qëndrueshëm të detit nëpërmjet përpjekjeve të përbashkëta të të tre vendeve, si edhe një bashkëpunim aktiv dhe vendimarrje ndërmjet komuniteteve dhe shoqërive shkencore përmes një plani të gjerë aktivitetesh.

Programi i Kombeve të Bashkuara (UNDP) është një partneritet mes një rajoni evropian dhe një rajoni të një vendi kandidat për të lehtësuar zhvillimin e qëndrueshëm të territoreve. Është zbatuar në ngushticën e Otrantos mes autoriteteve lokale italiane dhe shqiptare.

Brezi i Fehmarnit është një ngushticë që ka për qëllim të krijojë lidhje midis Gjermanisë dhe Danimarkës për identifikimin e mundësive të reja të bashkëpunimit ndërkufitar për ngushticën.



Këshilli i Kvarkenit

- **Vendndodhja e ngushticës së Kvarkenit**
Finlandë / Suedi
- **Partner** Këshilli i Kvarkenit
- **Periudha Kohore** 1972 e në vazhdim
- **Financimi** Këshilli Nordik i Ministrave



Çfarë është ?

Këshilli i Kvarkenit është një nga Këshillat Nordikë të organizatave zyrtare kufitare. Ai përfshin disa autoritete komunale dhe rajonale: komunën Örnsköldsvik, rajonet Västerbotten Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, këshillat rajonale të Ostrbothnia-s jugore dhe qendrore. Është një organizatë e regjistruar në Finlandë, por stafi i saj ka përfaqësues nga të dyja vendet, Finlanda dhe Suedia. Ka 6 anëtarë të bordit prej secilit shtet. Kryesia e këshillit është ndërruar çdo dy vjet midis rajonit të Umeås dhe Vaasas. Administrata e këshillit financohet nga taksat e anëtarëve dhe Këshilli Nordik me fonde të Ministrisë dhe janë përdorur kryesisht për projektet e bashkëpunimit ndërkufitar të bashkëfinancimit.

Origjina e praktikës

Rajoni i Kvarkenit është i shquar në tërë historinë e tij të komunikimit ndërkufitar për marrëdhëniet tregtare dhe trashëgimisë së përbashkët kulturore. Ai renditet gjithashtu në një prej 19 vendeve ndërkufitare të trashëgimisë botërore të UNESCO-s, në vitin 2000 me High Coast dhe në 2006 me arkipelagun e Kvarkenit. E gjithë kjo i jep kuptim zhvillimit të rajonit në dimensionin e vet ndërkufitar.



Objektivat dhe zbatimi

Qëllimi i Këshillit të Kvarkenit është që të punojë për integrimin rajonal dhe për të nxitur bashkëpunimin brenda sektorit publik dhe privat me qëllim eliminimin e barrierave kufitare dhe zhvillimin e pasurive rajonale. Aktualisht Këshilli i Kvarkenit është duke punuar për sigurimin dhe zhvillimin e transportit ndërkombëtar dhe korridorit E12 të komunikimit në të gjithë ngushticën e Kvarkenit përmes projektit të TEN-T të ashtuquajtur "Midëay"- Drejtim i Korridorit Botnian. Këshilli i Kvarkenit është gjithashtu duke ndihmuar në zhvillimin e infrastrukturës rajonale për të forcuar bizneset e rajonit, turizmin dhe kulturën.

Për këtë, Këshilli zhvillon aktivitete lobuese, organizon konferenca, drejton studime, ofron grante udhëtimi dhe shërbime të përkthimit si dhe ndihmon organizatat për të filluar projekte rajonale kufitare.

Faktorët kyç të suksesit

Këshilli i Kvarkenit është konsideruar si një praktikë e mirë dhe përfshin autoritetet lokale dhe rajonale nga çdo pjesë e ngushticës për të inkurajuar zhvillimin ndërkufitar dhe projektet e bashkëpunimit. Aktualisht është duke u ngritur një EGTC: që do të ishte i pari në pjesën veriore të Evropës.

Ky model mund të transferojë në ngushticat e tjera praktikën e mirë për përmirësimin e qeverisjes së përbashkët dhe lehtësimin e projekteve të përbashkëta në rastet e situatave të vështira.



**KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO**

kontakti: Mathias Lindström, Këshilli i Kvarken-it, mathias.lindstrom@kvarken.org

Faqja e internetit: www.kvarken.org

EGTC në Bonifacio

- **Vendndodhja e ngushticës së Bonifacios**
Francë / Itali
- **Partnerët** Zyra për Mjedisin në Korsikë,
Parku Kombëtar i Arkipelagut “Maddalena”
- **Periudha Kohore** 2012 e në vazhdim
- **Tarifat e financimit të anëtarëve** me kontributet rajonale, kombëtare dhe evropiane.



Çfarë është ?

Që prej vitit 2006 (EC Nr 1082/2006) grupimi European i Bashkëpunimit Territorial (EGTC) është një strukturë ndërkufitare me një përfaqësim juridik të dedikuar për menaxhimin e një territori ndërkombëtar. EGTC i Parkut Ndërkombëtar Detar të ngushticës së Bonifacios (EGTC-PMIBB) bashkon Zyrën franceze të mjedisit në Korsikë dhe Parkun Kombëtar Italian të Arkipelagut “Maddalena” brenda një organizate të vetme ndërkufitare të njohur nga legjislacioni evropian. Qëllimi kryesor i këtij EGTC është që të përqendrohet në mbrojtjen, menaxhimin dhe përdorimin e trashëgimisë natyrore dhe kulturore të ngushticës së Bonifacios, për zbatimin e një strategjie të përbashkët për zhvillimin e qëndrueshëm të ngushticës.

Origjina e praktikës

Parku Kombëtar i Arkipelagut “Maddalena” në Sardenjë dhe Rezerva Natyrore e ngushticës së Bonifacios në Korsikë janë krijuar në vitin 1994. Ideja për të krijuar një park detar ndërkombëtar mes Korsikës dhe Sardenjës daton nga fillimi i viteve 1990. Në Memorandumin franko-italian të vitit 1993, ka pasur një vullnet të mirë për të marrë njohjen ndërkombëtare të ekologjisë unike të kësaj ngushtice.



Objektivat dhe zbatimi

Qëllimi i EGTC është të marrë në konsideratë ngushticën e Bonifacios si një njësi funksionale për të përmirësuar njohuritë e ngushticës. Kjo lejon që çështjet të trajtohen në një shkallë më të gjerë dhe të ndihmohet në gjetjen e zgjidhjeve për çështje të vështira si ato të trafikut detar, flukseve turistike, etj., në të dyja anët e ngushticës. Ndër të tjera, ndihmon në zbatimin e masave të nevojshme për të përforcuar ose zgjedhur sigurinë detare të ngushticës. EGTC është zëri i ngushticës dhe përpiqet të percjellë shqetësimet lokale në skenat evropiane dhe ndërkombëtare. Asambleja e EGTC përbëhet nga anëtarë nga të dy institucionet (me 8 vota secili) dhe Kryesia ndërrohet çdo 3 vjet.

Faktorët kyç të suksesit

EGTC-PMIBB konsiderohet si praktikë e mire sepse përfshin organizatat publike nga çdo pjesë e ngushticës në një organizatë të vetme me një përfaqësim juridik që kontribuon në menaxhimin e mirë dhe promovimin e ngushticës.

Kjo praktikë mund të transferohet në ngushticat e tjera për të përmirësuar qeverisjen e përbashkët dhe për të lehtësuar një vizion të përbashkët për strategjinë e ngushticave me fokusin në çështjet e mjedisit ashtu si mund të përshtatet edhe për çështje të tjera lokale.



Kontakte: gianluigi.cancemi@oec.fr, g.urban@lamaddalena-park.org

Faqja e internetit: www.pmibb.com

Gjiri i Finlandës

- **Vendndodhja e Gjirit të Finlandës**
Finlandë / Estoni
- **Partner** Qeveria e qarkut të Harjusë, Këshilli i Qarkut të Uusimaas
- **Periudha kohore** 2012-2015
- **Pjesëmarrja** e Partnerëve në disa projekte të financuara nga shteti (Ministria e Punëve të Jashtme dhe Ministria e Mjedisit).



Çfarë është ?

Gjiri i Finlandës është organizuar në partneritet nga Ministria e Mjedisit të Finlandës (partner kryesor), Estonisë dhe Rusisë nëpërmjet një komiteti drejtues kombëtar, grupeve ndërkombëtare dhe një komiteti të qyteteve, institucioneve kërkimore, organizatat joqeveritare, fondacioneve dhe kompanive private. Mbrojtësit e Gjirit të Finlandës janë drejtuesit e tre vendeve: Republikës së Finlandës (2014), Federatës Ruse dhe Republikës së Estonisë. Në këtë komitet janë përfshirë ekspertë, vendimmarrës dhe qytetarë nga Finlanda, Estonia dhe Rusia. Ideja është për gjetjen e zgjidhjeve të mundshme për përdorimin e qëndrueshëm të Gjirit të Finlandës. Kjo është edhe një mundësi për të analizuar gjendjen ekologjike të Gjirit me përpjekjet e përbashkëta të të treja vendeve.

Origjina e praktikës

Praktika e Gjirit të Finlandës adreson nevojën e mbledhjes së të dhënave të sakta shkencore për gjendjen ekologjike të Gjirit, në mënyrë që të zbatohet veprime me kosto efektive për të ndaluar përkeqësimin e Gjirit.



Objektivat dhe zbatimi

Qëllimi i Gjirit të Finlandës është të vlerësojë në mënyrë të detajuar gjendjen ekologjike të Gjirit të Finlandës nëpërmjet përpjekjeve të përbashkëta të Finlandës, Estonisë dhe Rusisë. Ka për qëllim rifreskimin e informacioneve në hulumtim për të mbështetur ekosistemin bazuar në vendimmarrje si edhe rritjen e ndërgjegjësimit të publikut përmes ngjarjeve të ndryshme të transmetuara në media. Arritja e qëllimeve kërkon bashkëpunim më të thellë ndërkombëtar, si dhe angazhimin e shumë aktorëve nga autoritetet publike, kompanitë private dhe publikut të gjerë.

Për këtë janë organizuar projekte të përbashkëta kërkimore si dhe Forume shkencore në të treja vendet. Ngjarjet publike janë planifikuar për të arritur shikueshmëri në fazat kombëtare dhe ndërkombëtare. Një prej çështjeve është edukimi përmes kurseve për nxënësit dhe studentët, por edhe për politikanët dhe vendimmarrësit nëpërmjet seminareve të përshtatura.

Faktorët kyç të suksesit

Viti i Gjirit të Finlandës është një shembull i mirë i qeverisjes ndër-kufitare që përfshin, jo vetëm autoritetet lokale dhe kombëtare, por edhe njerëz nga institutet e kërkimit si edhe nga sektori privat dhe ai publik. Është veçanërisht me interes fakti që ky event çon drejt një marrëveshjeje politike midis ministrave të të tre vendeve mbi masat më të rëndësishme për zbatimin, me qëllim përmirësimin e gjendjes së Gjirit: Deklarata e Gjirit të Finlandës.

Kjo praktikë mund të transferohet në ngushticat e tjera, në mënyrë që të krijojë një rrjet partnerësh nga institucionet publike, sektori privat dhe kërkuesit në sektorët kyç. Kjo do të lehtësonte një vizion të përbashkët për ngushticën dhe veprimeve në favor të zhvillimit të saj të qëndrueshëm.

Kontakt: Kai Myrberg, Instituti finlandez i mjedisit

Faqja e internetit: www.gof2014.fi

Brezi i Fehmarnit (Fehmarn Belt Days) 2014

- **Vendndodhja** Brezi i Fehmarnit në Gjermani / Danimarkë
- **Partner** Rajoni Zealand, Qarku i Ostholsteinit
- **Periudha kohore** gjatë 2014
- **Pjesëmarrja** sponsorët dhe partnerët



Çfarë është ?

Ditët e Brezit të Fehmarnit është një aktivitet tre ditor që ofron një platformë për palët e interesuara nga rajoni ndërkufitar i Brezit të Fehmarnit. Partnerët që organizojnë së bashku Ditët e Brezit të Fehmarnit (të cilët janë të ngarkuar me përgatitjen, hulumtimin dhe planifikimin mbi krijimin e një lidhjeje të qëndrueshme partneriteti në të gjithë Brezin e Fehmarnit) janë: String (Rajoni i Scania, Rajoni Kopenhagenit, Qyteti i Kopenhagenit, Rajoni Re, Schlesig Holstein, Hamburgu), Komiteti Brezit të Fehmarnit, Këshilli i Biznesit Brezit të Fehmarnit FBBC, Ministria e Strehimit Urban dhe Çështjeve Rurale Daneze dhe Forumi i Zhvillimit Baltik. Ditët e Brezit të Fehmarnit 2014 do të zhvillohen në Kopenhagen më 30 shtator-2 tetor 2014.

Origjina e praktikës

Rajoni i Brezit të Fehmarnit mbulon Gjermaninë veriore, pjesën lindore të Danimarkës dhe Suedisë jugore. Ky është një rajon në zhvillim e sipër me projekte për të siguruar lidhjet nevojshme në të gjithë Brezin e Fehmarnit, çka do të përmirësonte qasjen ndërmjet zonave urbane të rajonit, si një nxitje për zhvillimin, rritjen dhe prosperitetin në rajon. Ka një dëshirë të madhe nga popullsia për zhvillimin e një tregu të përbashkët të punës nëpërmjet përpjekjeve të përbashkëta të të tre vendeve të anketës (në vitin 2012) dhe një nevojë për të vënë zhvillimin rajonal të Brezit të Fehmarnit në axhendën publike dhe politike.



Objektivat dhe zbatimi

Objektivi i Ditëve të Brezit të Fehmarnit është shkëmbimi i ideve dhe përvojave mes palëve të interesuara nga rajoni dhe më gjerë, me përfaqësues të industrisë, turizmit dhe biznesit, si dhe politikanëve, shoqërisë civile dhe studentëve. Kjo është një mundësi unike për të diskutuar çështjet kyç, për të zhvilluar bashkëpunimin ndërkufitar në mundësitë e rritjes të rajonit. Ditët e Brezit të Fehmarnit adresojnë shumë fusha të tilla si; infrastruktura, turizmi, biznesi, tregu i punës, transportit dhe logjistikës, arsimit dhe kërkimit shkencor, me një numër të konferencave dhe ngjarjeve. Secili partner është përgjegjës për një aktivitet dhe paguan të gjitha shpenzimet e tij.

Faktorët kyç të suksesit

Ditët e Brezit të Fehmarnit janë një shembull i mirë i qeverisjes kufitare: njerëz nga fusha e biznesit, kërkimit, politikës, etj., janë bashkuar për të punuar brenda një strukture fleksibël. Kjo gjë ngjarje mund të forcojë ndjenjën e përkatësisë në një rajon ndërkufita të zhvillimit.

Kjo praktikë mund të zbatohet në ngushticat e tjera si shembull për krijimin e një rrjeti partnerësh dhe forcimin e ndjenjës së përkatësisë në një rajon ndërkufitar.

Faqja e internetit: www.fehmarnbeltdays.com

Vlerësimi i panoramës detare (SCA) dhe planifikimi detar



Pse panorama detare dhe planifikimi hapësinor detar ?

Ngushticat janë territoret që shpesh kombinojnë një pasuri të pabesueshme mjedisore me një dendësi të lartë të aktiviteteve njerëzore dhe trafikut. Një çështje e rëndësishme është kombinimi në ruajtjen e mjedisit, cilësinë e jetës dhe zhvillimit ekonomik. Kjo është veçanërisht e theksuar në rajonet ndërku-fitare, ku një pjesë e vogël e detit është subjekt i ndikimit dhe aktiviteteve në disa vende.

Si përgjigje e këtyre çështjeve ofrohet alternativë zgjidhjeje planifikimi hapësinor detar, kur janë në njërën anë të ngushticës ose, në mënyrë ideale, në të dyja brigjet. Kjo mund të mundësojë menaxhim të integruar të burimeve të ngushticës me një strategji të vërtetë (dhe të përbashkët) të zhvillimit dhe ruajtjen e biodiversitetit dhe trashëgimisë natyrore.

Panorama detare është gjithashtu një element i rëndësishëm për t'u marrë parasysh. Në të vërtetë kjo nuk është vetëm një burim thelbësor për aktivitete ekonomike të tilla si, turizmi apo përfaqësues i habitateve të veçanta, por edhe një element kyç për kuptimin e përkatësisë në një fushë të veçantë. Së fundi, ashtu si shembulli i Trashëgimisë Botërore të UNESCO-s që ishte ngushtica e Kvarkenit, edhe një panoramë detare mund të kontribuojë në reputacionin ndërkombëtar të ngushticës.

Si mund të trajtojmë çështjen e përqendrimeve të larta të aktiviteteve dhe ruajtjen e mjedisit në ngushtica ?

Gjatë zhvillimit të punëve të projektit NOSTRA janë dhënë dy shembuj të mirë për të ilustruar përkatësinë e planifikimit hapësinor detar në territoret e ngushticës.

Proceset e vlerësimit të panoramës detare dhe të planifikimit detar janë implementuar në Kent me qëllim adresimin në përdorimin e intensifikuar të hapësirës detare dhe burimet e saj, e cila ka ndikim në qëndrueshmërinë e mjedisit detar. OMD (Organizata e Menaxhimit Detar) kishte për detyrë vënien në vend të "planeve detare", duke përfshirë një qasje strategjike që integron objektivat sociale, ekonomike dhe mjedisore. Përveç kësaj, edhe puna për të karakterizuar peisazhet bregdetare të jugut të Anglisë që është në proces, ka për qëllim informimin e vendimeve për projektet e zhvillimit bregdetar dhe detar dhe arritjen e vlerës unike të panoramës detare për ngushticën.

Planifikimi Detar ka filluar në Gjirin e Finlandës nga HELCOM dhe VASAB, me qëllim zhvillimin e qëndrueshëm të hapësirës në Detin Baltik dhe balancimin e përdorimit të burimeve përmes mbrojtjes së trashëgimisë unike natyrore. Ideja është që të vlerësohet si praktikë se si aktivitetet e ndryshme (turizmi, mbrojtja bregdetare, portet, anijet, aktivitetet ushtarake, nxjerrja e naftës / gazit, peshkimi etj.) mund të bashkë-ekzistojnë në një hapësirë të vogël në kufi të nëntë vendeve.



Vlerësimi i panoramës detare (SCA) dhe planifikimi detar

- **Vendndodhja** e ngushticës së Doverit (pjesa angleze)
- **Partner** Këshilli i Qarkut të Kentit
- **Studim** pilot për pjesën angleze dhe pjesën franceze në ngushticën e Doverit, i realizuar në periudhën 2013-2014 falë iniciativës së projektit Nostra.
- **Financimi** Qeveria e Mbretërisë së Bashkuar dhe fondet e INTERREG për Ngushticën e Doverit



Çfarë është ?

SCA është një teknikë e zhvilluar nga Vlerësimi i Peisazhit (LCA) në Mbretërinë e Bashkuar dhe qasja është duke e përfshirë në Planet Detare, të cilat janë duke u hartuar në Mbretërinë e Bashkuar në bazë të Aktit të Qasjes Detare dhe Bregdetare të vitit 2009. Përmes shfrytëzimit të një shumëllojshmërie të gjerë të dhënash, SCA mund të ndihmojë për të identifikuar karakteristikat natyrore, kulturore dhe estetike të një zone për të ndihmuar në marrjen e vendimeve për të informuar më mirë në zhvillimin e politikave.

Janë 11 zona të Planit Detar në Angli dhe objektivi është që të gjitha të kenë hartuar planet deri në vitin 2021. Ato do të jenë baza e vendimmarrjes edhe për liçensimin në këto fusha.

Qasja e SCA është një element i rëndësishëm i Planeve Detare sepse siguron një kontribut kyç demokratik për mënyrën si njerëzit të perceptojnë dhe vlerësojnë mjedisin e tyre detar.

Origjina e praktikës

Në Mbretërinë e Bashkuar Akti Detar dhe Bregdetar (MCAA) siguron një bazë ligjore për një sistem të planifikimit detar. Deklarata Parimore Detare (DPD) është korniza për planet detare dhe vendimet e marra. Planet Detare e përkthejnë DPD në politika të detajuara dhe në udhëzime hapësinore për çdo fushë të Planit Detar. Zona e Planit Detar të Jugut të Anglisë luan një rol të rëndësishëm në këtë proces të planifikimit detar dhe kriteri i përzgjedhjes ka qenë madhësia e sektorëve të tyre të peshkimit (butak në veçanti), porteve dhe anijeve, raporti i zonave të mbrojtura detare dhe aktiviteteve turistike (marina etj).

Objektivat dhe zbatimi

Organizata e Menaxhimit Detar (OMD) është themeluar në vitin 2009, me përgjegjësinë edhe për zbatimin e një sistemi të ri të planifikimit detar për të adresuar rritjen e përdorimit të hapësirës detare dhe burimeve, duke ndikuar në qëndrueshmërinë e mjedisit detar. Ky proces përfshin një shumë të aktorëve në nivele të ndryshme (lokal, rajonal, kombëtar, madje edhe ndërkombëtar). Dokumentet e planifikimit tokësor konisderohen në rastet e çështjeve të rëndësishme detare. Portali i Planifikimit Detar është një mjet online që mundëson palët e interesuara për të bashkëvepruar me procesin e planifikimit.

Puna e SCA do të kontribuojë në drejtim të shkrimit të politikës për hapësirat detare.

Faktorët kyç të suksesit

Planet Detare janë një shembull i mirë i një strategjie të planifikimit detar. Këtu merren në konsideratë aspektet ekonomike, sociale dhe mjedisore të zonave detare. Duket të jetë një praktikë interesante për të zbatuar një politikë të tillë në një shkallë ndërkufitare. Të dyja praktikat, Planet Detare dhe Vlerësimi i Peisazhit Detar konsiderohen si praktikë e mirë që kontribuon në njohjen më të mirë të zonave bregdetare detare dhe mund të transferohet në ngushticat e tjera. SCA është veçanërisht interesante në drejtim të të kuptuarit global të zonave bregdetare, jo vetëm në një mënyrë teknike, por edhe në mënyrë të ndjeshme.

Gjithashtu kontribuon në njohjen e trashëgimisë natyrore dhe kulturore të ngushticës së Doverit dhe aktualisht është duke u zbatuar në anën franceze të ngushticës.

Kontakt: Chris Drake, OEK, chris.drake@kent.gov.uk
David Hutchinson, MMO, david.hutchinson@marinemanagement.org.uk

Faqja e internetit:

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

Turizmit të qëndrueshëm

Pse të punohet për turizmin e qëndrueshëm ?

Ngushticat janë shpesh zona tërheqëse për turistët për shkak të peisazheve të tyre të pazakonta dhe mjedisit të pasur. Vështirësia qëndron në mundësimin e zhvillimit ekonomik të zonës nëpërmjet turizmit, pa rrezikuar biodiversitetin dhe trashëgiminë natyrore, të cilat janë burime me vlera të mëdha.

Ideja nuk është për të parandaluar turizmin në ngushticat për shkak të zonave të brishta, por për të kontrolluar flukset e turizmit dhe për të inkurajuar sjellje ekologjikisht miqësore turistike. Në të vërtetë, edhe nëse mund të sjellë kufizime për fitimet e turizmit afatshkurtër, siguron qëndrueshmërinë afatgjatë të aktiviteteve turistike duke kontribuar në mbrojtjen e burimeve natyrore.

Si të trajtojmë çështjen e turizmit dhe mbrojtjen e mjedisit në ngushticat ?

Gjatë zhvillimit të punimeve të projektit NOSTRA, janë paraqitur disa shembuj të strategjive miqësore për mjedisin dhe turizmin.

CAST (Veprimet Bregdetare për Mbështetjen e Turizmit) është një projekt i INTERREG IVA midis Veriut të Francës, Belgjikës dhe Anglisë jugore. Ajo kombinon aktivitete të reja për të rritur turizmin bregdetar dhe për të ndryshuar perceptimin e brigjeve nëpërmjet identifikimit të mundësive të reja për të tërhequr dhe mbajtur vizitorët si edhe për të garantuar një turizëm të qëndrueshëm.

Mirëpritja - (Krijimi i një destinacioni të ri turistik) është një tjetër projekt ndërkufitar në Ngushticën e Doverit. Objektivi i tij është që të sigurojë përgjigje për çështjet rreth zhvillimit të ekonomisë turistike (aftësitë për zhvillim, njohjen e aseteve kulturore, mbajtjen e vizitorëve, etj.) përmes promovimit të të dyja vendeve si destinacione të vetme duke ofruar kështu mundësi për rajonin e Londrës gjatë zhvillimit të Lojërave Olimpikë dhe Paraolimpikë të vitit 2012.

Rrugët Miqësore Turistike (FIR) është një projekt që synon ofrimin e shërbimeve të ndryshme në mënyrë që të tërheqë turistë në brigjet e ishujve të vegjël të Gjirit të Finlandës. Studimet kanë analizuar një hartë nevojash dhe mungesash me qëllim përmirësimin e ofertës. Është botuar një broshurë ku është përfshirë e gjithë gama e shërbimeve të ofruara në porte.

Menaxhimi i përbashkët i trafikut; shëtitja me varkë dhe turizmi detar janë zhvilluar nën kujdesin e EGCT (grupi Evropian i Bashkëpunimit Territorial) të Parkut Ndërkombëtar Detar të ngushticës së Bonifacios. Për të minimizuar ndikimin e ankorimit të habitatet e llojeve të mbrojtura, janë zbatuar disa veprime: ndalimi i hedhjes së spirancës në fusha të brishta, instalimi i ankorimit të anijeve dhe një ekip ndërkufitar për mbikëqyrjen detare të zonës.

Menaxhimi i turizmit në një rezervë të biosferës ishte një sfidë për Deltën e Danubit, rezervë e Autoritetit të Danubit (ARBGD) pas klasifikimit të Deltës së Danubit. Në partneritet me operatorët turistikë, DDBRA u themelua në emër të 24 rrugëve turistike (15 prej të cilave janë ujore) për të kufizuar zonat e përdorura për turizëm dhe për të minimizuar ndikimin mjedisor të këtyre aktiviteteve.

Zhvillimi i ekonomisë së turizmit në rajonin e Salentos është inkurajuar në sajë të veprimeve të Provincës së Leçes, e cila ka ngritur një numër të caktuar projektesh që kanë për qëllim zhvillimin e turizmit dhe kulturës, si një pikë territoriale kryesore (në veçanti për të zhvilluar trashëgiminë rurale) dhe një pikë sektoriale të parë.

UNESCO Trashëgimia Kulturore e Arkipelagut të Kvarkenit është theksuar me qëllim për t'iu përgjigjur mungesës së burimeve turistike (ngjarje, udhëzime etj.). U hartua një projekt kryesor nga komunat e KORSNAS-it dhe Malaxit në bashkëpunim me ndërmarrjet lokale, autoritetet lokale, OJQ-të dhe në veçanti me shkollat. Udhëheqësi i projektit ka përdorur si pikënisje një libër shumë të vjetër (1894) i cili tregon historinë e një portieri në fund të shekullit të tetëmbëdhjetë, që mbron zonën e tij kundër rusëve. Ky libër shërbeu si bazë për përdorimin e tregimit si metodë për historinë dhe kulturën lokale për grupet turistike, duke përdorur me anë të një gjurme në këmbë si një kopje në miniaturë të portierit, ndërsa duke parë nga nga deti dëgjon histori romantike të portierit. Udhëheqësi i projektit u bë ambasadori i Trashëgimisë Botërore.

CAST (Veprimet Bregdetare për Turizmin e Qëndrueshëm)

- **Vendndodhja** Ngushtica e Doverit (Francë / Angli)
- **Partner** Këshilli i Kentit, Këshilli i Pas-de-Calais
- **Periudha kohore** 2010-2014
- **Financimi** INTERREG IVA dhe partnerët e projektit



Çfarë është ?

CAST është një projekt ndërkufitar në kuadër të programit INTERREG IVA midis dy deteve. Ky projekt përbëhet nga një numër aktivitete të reja që synojnë forcimin e turizmit bregdetar në identifikimin e mundësive të reja për të tërhequr dhe mbajtur vizitorët, si edhe përmirësimin e produkteve të shërbimeve duke garantuar qëndrueshmërinë e këtij aktiviteti të rëndësishëm ekonomik.

Origjina e praktikës

Kenti, Pas-de-Calais dhe West-Flanders kanë probleme të ngjashme në turizmin bregdetar, i cili është në rënie me gjithë vlerën e tij të rëndësishme në nivel ndërkombëtar dhe evropian. Në këto kushte ata po kërkonin zgjidhje të përbashkëta.

Objektivat dhe zbatimi

Objektivi i parë i projektit CAST është për të frymëzuar një program të ri të ndryshëm me qëllim zhvillimin e ardhshëm të aktiviteteve bregdetare pas identifikimit të infrastrukturës bazë të turizmit dhe produkteve në zonën ndërkufitare. Objektivi i dytë është për të ndryshuar perceptimet e bregdetit duke forcuar imazhin dhe kolektivisht zhvillimin e grupeve të reja të synuara për të gjeneruar rritje të shpenzimeve ekonomike të zonës së dy deteve dhe komunikimin me ta në mënyra të ndryshme përmes teknologjive të reja. Objektivi i fundit është të përfshijë vendasit që të ndihmojnë në formimin dhe zhvillimin e ardhshëm të ekonomisë së turizmit, në veçanti të rinjtë nëpër institucionet arsimore, banorët lokalë, pronarët e bizneseve dytësore. Projekti synon përmirësime në cilësinë e produktit, komunikimit, marketingut dhe zhvillimin e kërkimit për të arritur zhvillimin e turizmit të qëndrueshëm.

Faktorët kyç të suksesit

Projekti CAST konsiderohet si praktikë e mirë që u shërben qeverive lokale (si reflektim më i mirë i situatës aktuale çka u mundëson atyre të planifikojnë për investime më specifike), bizneseve të turizmit (si motivim më i madh për të punuar mbi çështjet e cilësisë), popullsisë lokale (si përfitim nga një infrastrukturë e cilësishme më të mirë dhe angazhim më i madh në zhvillimin e rajonit) dhe vizitorëve (si përfitim i ambienteve më të zgjeruara dhe me cilësi). Projekti ka kontribuar në konkurrencën e rajonit ndërkufitar në lidhje me mjedisin natyror.

Të gjitha këto mund të transferohen në ngushticat e tjera të cilat përballen me çështje specifike për turizmin.



Kontakt: Vizitoni Kentin, enquiries@visitkent.co.uk, dhe Pas-de-Calais Tourisme, accueil@pas-de-calais.com

Faqja e internetit: www.visitkent.co.uk dhe www.pas-de-Calais-tourisme.com

Rruga miqësore e Ishujve

- **Vendndodhja** e Gjirit të Finlandës (Finlandë)
- **Partnerët** Këshilli Rajonal i Uusimaa-s dhe Qeveria e Harjusë
- **Periudha kohore** 2008-2011
- **Financimi** fondet kombëtare dhe qendrore të Baltikut INTERREG IVA



Çfarë është ?

Rruga miqësore e ishujve është një projekt që rezultoi nga nevoja për të lidhur shërbime të ndryshme të turizmit me qëllim që rajoni të bëhej më tërheqës. Projekti mori parasysh historinë, individualitetin dhe mjedisin natyror të ishujve.

Origjina e praktikës

Shumë porteve të vogla të Gjirit të Finlandës u mungon cilësia e shërbimeve të mirë-organizuara, si dhe një lidhje me aktivitetet e turizmit në rajon. Lindi nevoja për të lidhur shërbime të ndryshme në një zinxhir shërbimesh të afta për të tërhequr turistët.

Objektivat dhe zbatimi

Objektivat e projektit ishin për të lehtësuar udhëtimin në zonat bregdetare në ishujt më të vegjël të Gjirit të Finlandës dhe për ta bërë rajonin më tërheqës për turistët. Projekti FIR shpeshtoi udhëtimet në zonat bregdetare në ishujt më të vegjël të Estonisë dhe Finlandës. Duke analizuar situatën në lidhje me rrugët ekzistuese, projekti krijoi propozimet si të bëjë përmirësime. Për ta bërë të mundur këtë, është realizuar një hartë e të dhënave për rrugët ekzistuese turistike dhe shërbimeve. Janë ndërmarrë anketat dhe studimet kërkimore që mbështesin qasjen dhe informacione në lidhje me arkipelagun dhe ishujt. Projekti përfshin sektorët publikë dhe privatë. Si rezultat, është publikuar një broshurë shumë informative dhe tërheqëse duke përfshirë harta, vende, shërbime në zonën bregdetare. Kjo broshurë është përditësuar çdo vit me informacione të sakta.

Faktorët kyç të suksesit

Ky projekt konsiderohet si praktikë e mirë që ka ndihmuar në zhvillimin e turizmit në Gjirin e Finlandës (identifikimi i nevojave dhe mungesave), edhe sepse ka kontribuar në përf forcimin e identitetit të tij. Në të vërtetë, bregu i Detit Baltik është mbipopulluar dhe gjatë gjithë historisë njerëzit kanë përdorur detin dhe bregdetin si një burim për veprimtari të ndryshme (peshkim, transport, turizëm, industri, etj.)



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

Faqja e internetit: <http://fir.viimsi.ee>

Zhvillimi i ekonomisë së turizmit në zonën e Salentos

- **Vendndodhja** Ngushtica e Otrantos (Itali)
- **Partner** Provinca e Leçes
- **Periudha kohore** 2000
- **Financimi** Rajonal, drejtues ERDF



Çfarë është ?

Provinca e Leçes ka zhvilluar një strategji për zhvillimin e ekonomisë së turizmit. Ajo ka marrë formën e një sërë projektesh që synojnë zhvillimin e turizmit dhe të kulturës në rajon, me perspektivën territoriale duke theksuar në veçanti trashëgiminë rurale dhe burimeve mjedisore dhe kulturore. Ajo është përfshirë edhe në dokumentet strategjike si, Plani i Zhvillimit Lokal të Provincës së Leçes, që ka si objekt zhvillimin e aktiviteteve jo bujqësore dhe inkurajimin e veprimtarive turistike.

Origjina e praktikës

Rajoni ka shumë asete të turizmit duke përfshirë trashëgiminë natyrore dhe kulturore dhe të objekteve turistike. Në dekadën e fundit ka pasur një rritje të fluksit turistik në këtë zonë.

Objektivat dhe zbatimi

Janë disa objektiva që drejtohen nga dëshira për të konsoliduar tërheqjen turistike të zonës nëpërmjet një programi të integruar që kërkon të nxisë dhe përmirësojë imazhin për turistët e huaj, përshtatjen sezonale, ndikimet mjedisore, fitim më të madh për ndërmarrjet turistike, rezultate në zhvillimin ekonomik, përfshirje më të gjerë të komunitetit lokal, etj. Këto janë konsideruar projekte strategjike, si psh: krijimi i rrugëve turistike. Gjithashtu përfshihet rritja e trashëgimisë kulturore, përfshirja e sektorit publik dhe privat, një sistem i etiketimit, i rrjeteve të burimeve rajonale dhe zhvillimi i një rrethi agro-shqimor dhe të industrive prodhuese. Sistemi i mjedisit dhe ai kulturor (SAC) janë zbatuar në nivel territorial për menaxhim efikas të integruar.

Faktorët kyç të suksesit

Praktika e zhvilluar në provincën e Leçes duket interesante sepse është një strategji globale për zhvillimin e turizmit si një forcë e qëndrueshme ekonomike. Ajo nxjerr në pah disa tema dhe objektiva territoriale, dhe projektet në shënjestër janë zbatuar për të adresuar këto objektiva.



Kontakt:

Zyra e Kontakt:ve dhe Marketingut : turismo@provincia.le.it
Zyrat e Politikave dhe Komunitetit : Politiche.ue@provincia.le.it

Faqja e internetit: www.provincia.le.it

Transport i qëndrueshëm

Pse të synojmë një transport të qëndrueshëm ?

Ngushticat janë pjesa më e ngushtë e detit midis dy sipërfaqeve të tokës. Në këtë mënyrë, ngushticat mbeten rrugët kryesore për të kaluar dhe shumica e ngushticave të projektit të NOSTRA-s kanë një rol të rëndësishëm, qoftë detar apo tokësor, të përqendruara në një mënyrë më kompakte, më të prekshme, me një shtrirje më të gjerë. Ky përqendrim kaq i dendur shkakton një seri ndotjesh (ajrit, ujit, zhurma) të cilat mund të kërcënojnë biodiversitetin dhe të jenë të dëmshme për mjedisin dhe cilësinë e jetës në brigjet dhe në rrethinat përreth.

Ndaj, është e rëndësishme të merren në konsideratë zgjidhje të reja të transportit që do të ishin më të ndjeshme ndaj mjedisit, pa e rrezikuar zhvillimin ekonomik të rajoneve kufitare me ngushticat si: mënyrat alternative të transportit, përmirësimin e teknologjive të transportit, korridoret e gjelbër logjistike, etj.

Si t'i trajtojmë nevojat e transportit në një mënyrë më të qëndrueshme për ngushticat ?

Gjatë ërkshope-ve të projektit NOSTRA janë sjellë disa shembuj të zgjidhjeve të reja dhe më të volitshme për mjedisin e transportit.

LIDHJA Korridori gjelbër vjen si një përgjigje për të reduktuar rritjen e trafikut rrugor dhe efektet e tij negative, pa krijuar pengesa për rritjen ekonomike. Ky projekt INTERREG IVA synon të zhvillojë një korridor hekurudhor mes Hamburgut (Gjermani) dhe Oresundut (Suedi) për të mundësuar një zhvendosje modale. Përveç kësaj, projekti ka për qëllim të reduktojë emetimet e CO2 nëpërmjet përdorimit të karburanteve të rinj dhe teknologjive me ndotjen minimale. Aktorët e përfshirë kanë si synim të krijojnë një nyje të mirëfilltë logjistike që do të bëjë lidhjen mes Skandinavisë dhe Evropës kontinentale, me qëllim që të përfitojnë plotësisht nga hapja e planifikuar e tunelit të Fehmarnbeltit në 2021.

Anijet e sigurta ekologjike janë një tjetër zgjidhje e paraqitur nga partnerët rumunë në projektin NOSTRA. Duke marrë në konsideratë ndotjen që gjenerojnë varkat, edhe kur janë varka me vela, (uji dhe ndotja e ajrit, ndotja nga zhurma, aksidentet, etj) ose gjatë procesit të riciklimit të tyre, është ideuar hartimi i

anijeve më ekologjike dhe më të sigurta, me anë të një shtrese të dyfishtë që është më shumë rezistent ndaj ndikimeve. Kufizimi i ndotjeve të krijuara nga anijet mund të arrihet duke reduktuar konsumin e tyre të energjisë (përmirësimi i trupit të anijes, sistemit të ri shtytës, kursimi i energjisë dhe përdorimi i energjive të rinovueshme), duke ulur shpejtësinë e tyre ose duke rritur kapacitetet.

Projekti i tunelit të Brezit të Fehrmanit u hartua me synimin për të rritur shkëmbimin ekonomik dhe për të inkurajuar zhvillimin ekonomik të rajonit. Ndërtimi i tunelit nën ujor 19 km të gjatë u vendos në vitin 2011 për të krijuar një lidhje të caktuar midis dy brigjeve të ngushticave dhe për të reduktuar impaktet mjedisore që lidhen me flotën detare.

Operimi i qëndrueshëm i trageteve është një alternativë për tunelin e propozuar nga kompania gjermane-daneze Scandlines që operon në Detin Baltik nëpërmjet vendkalimeve. Është zhvilluar një program pilot i financuar nga investime private. Ky program konsiston në konvertimin e anijeve të saj me "zero-emetime" në tragete që do të lëvizin përmes shtyjeve hibride (konsumin i karburantit dhe emetimet e CO2 ulen me gati 20%) dhe instalimin e filtrave në oxhaqet ku bëhet shkarkimi.

"Korridori logjistik jeshil" Bothnian është një projekt ndërkombëtar që përfshin një numër të madh partnerësh publikë dhe privatë. Ai synon të zhvillojë infrastrukturën dhe logjistikën në lidhjet e korridorit ekzistues në mënyrë që të plotësojë nevojat e ngutshme për përmirësimin e sistemit dhe të gjejë zgjidhjen për një transport më të qëndrueshme dhe përgjegjës për mjedisin e mallrave, në veçanti përmes një transporti ndërveprues dhe zhvillimin e transportit të mallrave me shërbimin hekurudhor. Ideja është që të arrihet përdorimi me kapacitet të plotë të infrastrukturës ekzistuese (me një qasje ndërkombëtare) dhe të identifikohen nevojat për përmirësimin e infrastrukturës dhe e të gjitha hallkave të logjistikës skandinave.

Transporti dhe planet e zhvillimit janë implementuar në Gjirin e Finlandës për të siguruar një zhvillim lokal dhe rajonal përmes të dhënave dhe analizave, me anë të punës së përbashkët të transportit dhe urbanistikës për qytetet e binjakëzuara si Helsinki dhe Talini, që përfshijnë kërkime universitare, publikun dhe grupet e interesit në të dyja anët e Gjirit. Janë hartuar për këtë qëllim disa plane zhvillimi mbi fizibilitetin e sistemeve të transportit dhe ndikimin e tyre në konkurrencën e rajonit së bashku me një udhërrëfyes që udhëzon disa



projekte të përbashkëta strategjike. Vëmendje e veçantë është përqendruar në çështjet e zhvillimit të qëndrueshëm, ndikimet socio-kulturore të iniciativës së integritit rajonal dhe konkurrencën e rajonit në zhvillimin ekonomik.

“Korridori Logjistik Nordik” është një projekt bashkëpunimi për të përmirësuar lidhjet midis Lindje-Perëndimit në rajonin verior të Balltikut duke kombinuar strategjitë e zhvillimit lokal dhe rajonal në çështjen e transportit dhe logjistikës. Ky korridor logjistik përbën një lidhje ndërvepruese duke lejuar transportin e mallrave dhe njerëzve nëpër ngushticën e Kvarkenit, si një alternativë e përdorimit të hekurudhës apo rrugës që anashkalonte Gjirin e Bothnias (me një gjatësi më të madhe me disa qindra kilometra).

Në sajë të Këshillit të Qarkut të Pas-de-Calais **është zhvilluar një strategji** për lëvizjen e sigurtë dhe një plan i Zhvillimit Rajonal për Lëvizjen, që synojnë të shërbejnë si udhërrëfyes strategjikë për një transport të qëndrueshëm

dhe lëvizshmërinë. Janë theksuar katër pika: promovimi i lëvizjes të sigurtë për të gjithë, zhvillimi i ndërveprimeve dhe sistemeve efikase të transportit, si ofrim alternativash për përdorimin e makinave kudo që të jetë e mundur dhe me qëllim që lëvizshmëria të kontribuojë në përsosmërinë territoriale të Pas-de-Calais.

Në ngushticën e Bonifacios janë zbatuar përfitimet nga vozitjet me varkë: janë dhënë shpërblime mjedisore për anijet që plotësojnë një numër të caktuar të kërkesave mjedisore. Kështu, pronarët e jahteve kanë marrë një zbritje me 40% për lejen e përdorimit të velave; anijet e pajisura me mbajtëse të ujërave të zeza mund të ankorojnë pas perëndimit të diellit në disa zona dhe anije të vogla mund të lundrojnë afër bregut. Përveç kësaj, EGTC Parku Ndërkombëtar Detar për ngushticën e Bonifacios ka në plan të organizojë aktivitete për të nxitur këtë politikë dhe për të drejtuar fushata ndërgjegjësimi për të inkurajuar sjellje të përgjegjshme për mjedisin.

Tuneli i Brezit të Fehmarnit

- **Vendndodhja** Brezi i Fehmarnit (Gjermani/ Danimarkë)
- **Partnerët** : Rajoni i Zealandit, Qarku i Ostholsteinit
- **Kohëzgjatja** : 2008-2021 e në vazhdim
- **Financimi** Kreditë e garantuara shtetërore daneze, për secilën pjesë të fondeve publike gjermane dhe daneze, financimi Evropian (TEN-T)



Për çfarë bëhet fjalë ?

Pas një marrëveshjeje midis autoriteteve të Danimarkës dhe Gjermanisë në vitin 2008, u vendos ndërtimi i një tuneli nëntokësor 19 km të gjatë në vitin 2011, me qëllim që të krijohej një lidhje solide midis dy brigjeve të ngushticës. Tuneli do të ketë ndikim të përhershëm në mjedis (sipas anketës 2008-2013) dhe do të kontribuojë në zhvillimin ekonomik, ndërsa në të njëjtën kohë do të reduktojë impaktet mjedisore që lidhen me aktivitetin e anijeve në këtë ngushticë shumë të frekuentuar.

Origjina e praktikës

Idea e ndërtimit të një tuneli (autostradë dhe hekurudhë) mes Gjermanisë dhe rajonit të Zealandit në Danimarkë u ngrit nga dëshira për të rritur shkëmbimet ekonomike dhe inkurajuar zhvillimin ekonomik të rajonit.

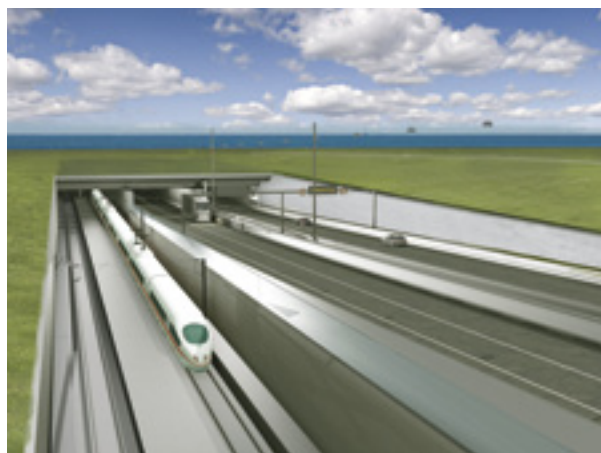
Objektivat dhe implementimi

Sfida e ndërtimit të tunelit nëntokësor më të gjatë të botës i është besuar Femern A/S, një organizatë daneze 100% në pronësi të shtetit që do të jetë në krye të planifikimit, ndërtimit (2015-2021) dhe mirëmbajtjes së tunelit. Sipas marrëveshjes së vitit 2008, autoritetet daneze do të jenë pronarët e kësaj iniciative të financuar nga kreditë e garantuara të shtetit që do të paguhet nga anëtarët e lidhjes fikse gjatë 30-40 viteve të para pas ndërtimit. Ata do të jenë përgjegjës në mbledhjen e të ardhurave duke përcaktuar çmimin e biletave si edhe garantë për për financimin e projektit. Punimet e infrastrukturës (rrugë të përmirësuara, shinat e hekurudhave dhe lidhja nëpërmjet urave rrugore dhe hekurudhore) janë të paguara nga fondet publike daneze dhe gjermane. Gjatë ndërtimit do të sigurohet një lundrim i sigurt në Brezin e Fehmarnit në sajë të një Sistemi të Monitorimit të Mjeteve (VTS) dhe një guide lundrimi të rojeve bregdetare që do të përcaktojnë lëvizje të limituara në det.

Faktorët kyç të suksesit

Edhe pse tuneli nuk është ndërtuar akoma, mund të konsiderohet si një praktikë e mirë që do të kontribuojë në një pikë lidhëse midis dy palëve të ngushticës dhe për një integrim më të madh rajonal ekonomik me një impakt të vogël mjedisor.

Falë projektit NOSTRA është realizuar një shkëmbim eksperiencash midis Brezit të Fehmarnit dhe partnerëve të Ngushticës së Doverit me qëllim përfshirjen e kësaj infrastrukture në kuadër të zhvillimit lokal dhe mjedisit.



Kontakt: Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk or Horst Eeppler h.eeppler@kreis-oh.de

Faqja e internetit: www.femern.com

Korridori Logjistik Nordik

- **Vendndodhja** Ngushtica e Kvarkenit (Finlandë/Suedi)
- **Partner** Qarku i Kvarkenit
- **Periudha kohore** : 2011 e në vazhdim
- **Financimi** INTERREG, ERDF, Këshilli Nordik i Financimit Ministror dhe fondet rajonale nga Finlanda, Suedia dhe Norvegjia.



Për çfarë bëhet fjalë ?

Korridori Logjistik Nordik është një partneritet strategjik që përfshin qendrën logjistike, portet, hekurudhat, autostradat dhe anijet, me një shtrirje në Finlandë, Suedi dhe Norvegji. Për zhvillimin e ekonomive rajonale duhet të ketë qasje me kosto efikase dhe zgjidhje ekologjike të pranueshme ndaj transportit, ndërkohë që të jenë në gjendje për të operuar edhe me tregjet më të mëdha. Korridori Logjistik Nordik krijon lidhje interesante të transportit, jo vetëm në Rusi, por edhe në shtetet baltike e më gjerë, në Norvegjinë veriore dhe në portet akullnajore në bregdetin e Atlantikut. Zhvillimi dinamik i gjithë rajonit është krijuar duke përdorur transportin dhe logjistikën si mjet.

Fillimet e praktikës

Projekti ka ilindur nga përmirësimet e vazhdueshme të modeleve të transportit që kërkojnë zgjidhje të reja shumëfunktionale. Ka pasur edhe një kërkesë për të siguruar një zgjidhje të besueshme brenda një afati të caktuar për transportin e mallrave dhe pasagjerëve në të gjithë ngushticën e Kvarkenit në mënyrë që të zvogëlohet rruga e transportit nga 800 në më pak se 100 km dhe të zvogëlohen kështu emetimet e CO2 duke shmangur rrugën më të gjatë rreth Gjirit të Bothnias.

Objektivat dhe implementimi

Projekti ka për qëllim që të krijojë lidhje më të mirë midis lindje-perëndimit në rajonin e Balltikut Verior duke kombinuar strategjitë e zhvillimit lokal dhe rajonal në Helgeland / Nordland, Rajoni i Västerbottenit dhe Vaasa-Ostrobothnias. Korridori Logjistik Nordik ishte një korridor ekzistues transporti edhe para projektit, por ai është forcuar në sajë të bashkëpunimit midis partnerëve dhe një partneriteti të sigurtë publik-privat. Ky partneritet strategjik është duke funksionuar më së miri; marka "Nordic Logistic Corridor" është bërë e njohur si një strategji për një marketing të përbashkët dhe janë bërë investime në infrastrukturë. Është krijuar një kompani e përbashkët lundrimi nga bashkia e Umeås dhe qyteti i Vaasaperit për të siguruar lidhjen me Kvarkenin, e cila mbetet një pjesë kryesore e korridorit. Kohët e fundit është duke u implementuar edhe një projekt i përbashkët portual.

Faktorët kyç të suksesit

Ky projekt mund të konsiderohet si një praktikë e mirë që po zbaton politikat e BE-së në bashkëpunimin me përfshirjen kombëtare, rajonale dhe lokale së bashku edhe me grupet e interesit. Korridori është bazuar në konceptin e BE-së për Korridorin Ekologjik dhe është një alternativë shumë e mirë shumëfunktionale, e bazuar kryesisht mbi hekurudhat dhe transportit detar duke sjellë kështu shumë përfitime ambientale. Kjo iniciativë rezultoi në projektin TEN-T Midway Alignment të Korridori Bothnian, i cili synonte të forconte lidhjet midis rrjetit të rajoneve të projektit TEN-T dhe të siguronte lidhjen me tragete të Kvarkenit përmes bashkëpunimit midis aktorëve publikë dhe privatë. Kjo tregon se bashkëpunimi ndërkufitar mund të rezultojë si një strukturë e qëndrueshme për rritjen ekonomike për të gjithë rajonin dhe të shërbejë si shembull i mirë për ngushticat e tjera.

Kontakt: Mathias Lindström, Këshilli i Kvarkenit, mathias.lindstrom@kvarken.org

Faqja e internetit: www.nordiclogisticcorridor.com

Një strategji për një lëvizje të sigurtë

- **Vendndodhja** Ngushtica e Doverit (Francë)
- **Partner** Këshilli i Qarkut të Pas-de-Calais
- **Periudha kohore** 2012 e në vazhdim
- **Financimi** Këshilli i Qarkut të Pas-de- dhe ERDF



Për çfarë bëhet fjalë ?

Korniza Strategjike Rajonale për Mobilitetin është një dokument që paraqet udhëzimet e qëndrueshme strategjike dhe operacionale të politikave në mënyrë që të përmbushë çështjet lokale, rajonale dhe evropiane deri në vitin 2020. Në të vërtetë, lëvizshmëria është një çështje qendrore e ndërthurur dhe një sfidë e vërtetë për planifikimin dhe zhvillimin e qëndrueshëm të territoreve: aktualisht Pas-de-Calais është e angazhuar për një qasje aktive në kuadër të përgjegjësisë të veta.

Origjina e Praktikës

Kjo strategji është implementuar për të adresuar sfidat aktuale të lëvizjes së sigurtë në lidhje me zhvillimin e shoqërisë (urbanizimi, përmes rritjes së shkallës së lëvizjes, nevojën për të ulur nivelin e ndotjes, si rezultat i niveleve të larta të përdorimit të makinave.

Objektivat dhe implementimi

Ka katër objektiva kryesore: nxitja e lëvizjes së barabartë për të gjithë dhe qasje për lëvizshmërinë e qëndrueshme; zhvillimi i sistemeve ndërvepruese dhe efikase të transportit për të lehtësuar kalimin nga një lloj transporti në një tjetër me një kohë të kufizuar të pritjes; propozimi i alternativave për përdorimin e makinave sa më pak të jetë e mundur, të tilla si "carpooling"-transport i përbashkët; "transporti i kërkesës" dhe mënyrat më ekologjike të transportit si ecja në këmbë dhe çiklizmi. Përdorimi i njërës prej këtyre alternativave si një aset i përsosmërisë territoriale të Pas-de-Calais në nivelet evropiane, rajonale dhe kombëtare. Rreth 69 aktivitete u planifikuan për të implementuar këtë skemë në territor nëpërmjet kontratave territoriale me qeverisjen lokale (p.sh bashkitë) dhe asistencës inxhinierike. Deri tani janë zbatuar disa aktivitete, të tilla si; krijimi i zonave të carpooling, transporti me autobus me çmimin 1 EURO, zhvillimi i rrugëve të çiklizmit, shpërndarje ndërvepruese dhe zbatimi i një platforme shumëfunktionale të informacionit në Audomarois.

Faktorët kyç të suksesit

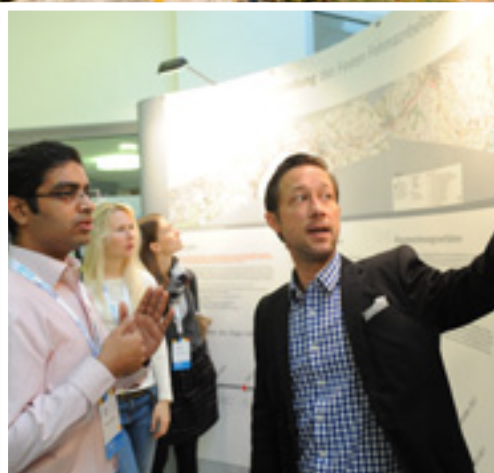
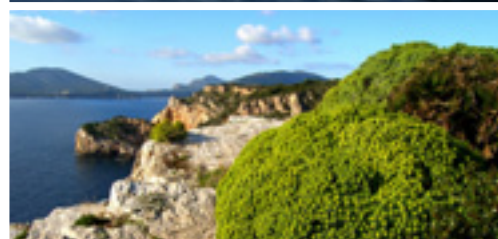
Kjo Strategji për lëvizjen e sigurtë është një shembull interesant i bashkëveprimit të autoritetit lokal për të promovuar më shumë zgjidhje ekologjike për transportin publik.

Kjo praktikë mund të implementohet në rajone të tjera duke shërbyer në përmirësimin e një vizioni më të gjerë ndërkufitar që do të përfshijë të dyja anët e ngushticës.



Kontakt: Aline Desbonnets, përgjegjëse i projektit për lëvizjen, Pas-de-Calais County Council, desbonnets.aline@cg62.fr

Faqja e internetit: www.pasdecals.fr



Siguria Detare

Përse të punojmë për sigurinë detare ?

Ngushticat janë rrugët e veçanta ku kalojnë anijet, barkat me vela dhe tragetet. Në brendësi të ngushticave të projektit NOSTRA janë disa ngushtica me trafikun ndërkombëtar detar më të ngarkuar në botë (SEAWAYS). Megjithatë, si përkufizim ngushticat janë një pasazh i ngushtë i ujit që lidh dy pjesë të mëdha të ujit dhe për këtë arsye rreziku i përplasjeve dhe aksidenteve detare është më i lartë se kudo tjetër.

Duke konsideruar aksidentet detare si shkak kryesor për ndotjen dhe dëmtimin e ambientit, është e rëndësishme të merren në konsideratë çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë detare në ngushtica, që në shumicën e rasteve mbetet detyra jonë për ta mbrojtur. Prandaj, NOSTRA është gjithmonë në kërkim të zgjidhjeve të reja për të parandaluar aksidentet, për të inkurajuar navigacionin më të sigurt dhe për të kufizuar dëmtimin e mjedisit dhe humbjen e jetëve të njerëzve kur ndodhin aksidente.

Si të trajtojmë çështjen e sigurisë së trafikut detar në ngushticat ?

Gjatë Seminarëve të projektit NOSTRA, janë paraqitur disa shembuj të zgjidhjeve të reja dhe bashkëpunimeve.

Nërmjet të dhënave të mjeteve programuese IWRAP që menaxhohet nga Autoriteti Danez Detar, kemi vlerësimin e numrit të aksidenteve dhe ofrohen një mënyrë për të vlerësuar ndryshimet e këtij numri. Deri në vitin 2030 numri i anijeve në Fehmarn pritet të rritet dyfish, duke gjeneruar një rritje me 110% së numrit të vlerësuar të përplasjeve, të cilat mund të reduktohen me përparimet teknologjike dhe trajnimit.

Përdorimi i pilotit automatik në det të hapur është një zgjidhje e inkurajuar nga rregullat ndërkombëtare dhe rajonale (Omi dhe HELCOM) për të minimizuar rrezikun e aksidenteve dhe përplasjeve dhe është zhvilluar në ngushticat e rrezikshme daneze veçanërisht në atë të Balltikut.

Siguria e trafikut detar në Brezin e Fehmarnit menaxhohet nga një qendër detare e shërbimeve të trafikut (VTS - Anije Shërbimi e Trafikut). Përvoja e Brezit të Fehmarnit është paraqitur në kontekstin e 2015-2021 për ndërtimin e tunelit që lidh të dyja brigjet: përdorimi i pajisjeve të radarit, zbulimi në largësi, përdorimi i rojeve bregdetare, pilotimi automatik në

det të hapur, masat e rregullimit të trafikut, etj., të cilat janë të nevojshme për të siguruar zonën e ndërtimit.

Ekspedita vullnetare dhe shpëtimi detar janë zhvilluar në Gjirin e Finlandës në sajë të një projekti të INTERREG IVA që ka për qëllim të rivendosë aktivitetet e shpëtimit detar në pjesën lindore të ngushticës dhe të krijojë bashkëpunim shpëtuesish detarë vullnetarë mes sistemeve të Estonisë dhe Finlandës. Ky projekt përfshin rinisjen e katër anijeve të pajisura të shpëtimit në Estoni dhe ofrimin e anijeve të reja të ngjashme për ekipet finlandeze të shpëtimit. Gjithashtu përfshin vullnetarë që do të trajnohen për shpëtimin dhe teknikat e emergjencave.

MIRG-EU (Grupet Detare Përgjegjëse për shpëtimin) është një ekip ndërkufitar i zjarrfikësve në ngushticën e Doverit, midis Mbretërisë së Bashkuar, Francës, Belgjikës dhe Hollandës. Ai ka për qëllim të ofrojë ndihmë në rastet e incidenteve me anije në det, me objektivin kryesor të shpëtimit të jetës.

Forcimi i sigurisë detare në Bonifacio ishte i nevojshëm për të zgjidhur problemet në lidhje me trafikun e anijeve që mbanin materiale të rrezikshme ose ndotëse dhe për të mbrojtur trashëgiminë natyrore të padëmtuar. Krijimi i Parkut Ndërkombëtar Detar në ngushticën e Bonifacios në vitin 1993 u pasua në vitin 1998 me miratimin e një mase franko-italiane që u kërkonte të dy shteteve të ndalonin ose kufizonin kalimin tranzit të anijeve të caktuara, me një sistem të organizuar të trafikut detar dhe një raportim të detyrueshëm në sistem për anijet me tonazh deri në 300 UMS. Përveç kësaj, të dyja qendrat (italiane dhe franceze) e koordinimit të shpëtimit detar të punonin së bashku për të monitoruar zonën. Për këtë, në vitin 2001 u prezantua një rregullore që i autorizonte për të patrulluar dhe ndërhyrë në ujërat kombëtare të vendit fqinj.

Rreziqet për transportin e naftës në Gjirin e Finlandës janë paraprirë nga masat e marra për të reduktuar rrezikun e hidrokarbureve, gjithashtu edhe ndotjen kimike në ngushticë (reduktimin e shpejtësisë, modelimin).

MIRG-EU (Përgjegjësitë për incidentet detare)

- **Vendndodhja** Ngushtica e Doverit (Britani e Madhe /France)
- **Partner** Këshillat e Qarqeve të Pas-de-Calais dhe Kentit
- **Periudha kohore** : 2012-2014
- **Financimet** INTERREG IV A, programi i dy deteve



Për çfarë bëhet fjalë?

Grupi Përgjegjës për Incidentet Detare (CIRG) është një ekip i zjarrfikësve të specializuar në zgjidhjen e problemeve në terren të tilla si; zjarre, incidentet kimike dhe persona të bllokuar. MIRG-BE është një projekt INTERREG IVA për dy detet që ka për qëllim të krijojë një MIRG evropiane me partnerë holandezë, belgë, francezë dhe një brigadë të zjarrfikësve angleze. Të dyja skuadrat si ekipi i zjarrfikësve të Kentit (Kent Fire), Shërbimi i Shpëtimit dhe SDIS 62 (Shërbimi Rajonal i shpëtimit të zjarrit në Pas-de-Calais) janë të përfshirë në këtë projekt. Misioni i tyre është të ndërhyjnë në rastet e aksidenteve detare për të ruajtur anijen dhe për të lehtësuar transportin e sigurt në portin më të afërt për riparim, në mënyrë që të kryejnë evakuimin e ekuipazhit dhe pasagjerëve dhe të kufizojnë efektet e panevojshme të incidentit mbi mjedisin natyror. Partnerët punojnë në ujërat e zonës midis dy deteve: në ngushticën e Doverit, Detin e Veriut dhe pjesën perëndimore të lumit Scheldt.

Origjina e praktikës

Doveri është një nga rrugët detare më të ngarkuara në botë. Prandaj, rreziku i incidenteve detare është shumë i lartë dhe ekipet duhet të jenë të gatshëm për të ndërhyrë kur ndodhin aksidente.

Objektivat e implementimit

Objektivi kryesor i projektit është ndërtimi i kapacitetit dhe aftësive menaxhuese në ngushticën e Doverit, dhe më gjerësisht në zonën midis dy deteve, duke kombinuar brigadat e zjarrfikësve dhe zbatimin e tre hapave: analizën e rrezikut (lloji i anijeve të pritshme, rreziqet për MIRG për të marrë në bord); zgjedhjen e gatishmërisë së zjarrfikësve dhe pajisjeve të tyre, si dhe hartimin e një Manuali të Operacioneve Standarde në mënyrë që çdo ekip mund të kryej veprimet e tij sipas të njëjtës procedurë. Stërvitja uniforme dhe programet e trajnimit janë organizuar edhe për të arritur rezultatin optimal në kombinim me njohuritë. Në vitin 2014, u zhvilluar një stërvitje në shkallë të gjerë në bordin e Princesha "SEAWAYS" DFDS. Qëllimi i MIRG-BE është që të zhvillojë Procedurat Standarde Operative (PSO) për transportimin e sigurt të ekuipazheve.

Faktorët kyç të suksesit

Ky projekt është një shembull interesant i koordinimit mes aktorëve të shteteve të ndryshme drejt një përgjegjësie më efikase ndaj incidenteve detare në një ngushticë me trafik. Kjo praktikë mund të implementohet në ngushticat e tjera ku ekziston rreziku i incidenteve detare dhe dëmtimit të mjedisit.



Faqja e internetit: www.mirg.eu

Zhvillimi ekonomik i përgjegjshëm

Pse të punojmë rreth një zhvillimi ekonomik të përgjegjshëm ?

Ngushticat janë rrugë kalimi, prandaj edhe konsiderohen si zona të veçanta për zhvillimin ekonomik, veçanërisht në kontekstin ndërkufitar. Megjithatë, aktivitetet ekonomike të lidhura me ngushticën (peshkimi, industria, logjistika, turizmi, etj.) shpesh krijojnë një rrezik të dëmtimit të mjedisit: emetimet ndotëse të materialeve në ajër ose ujë, dëmtimi fizik për biodiversitetin dhe kërcënimeve të ekosistemeve lokale. Shumë prej aktivitetit ekonomik varet nga ekosistemet e ngushticës, siç tregohet në studimin bazë të NOSTRA-s. Prandaj, mbrojtja e mjedisit nuk duhet të konsiderohet vetëm si fund, por edhe si mjet me të cilin të nxitim zhvillimin ekonomik vendor: mbrojtja e burimeve natyrore është e nevojshme për të siguruar mbijetesën afatgjatë të aktivitetëve ekonomike në ngushtica. Duke respektuar këtë fakt, është e rëndësishme të konsiderohet çështja e zhvillimit të përgjegjshëm ekonomik të ngushticave, kukëto të fundit dallohen për një pasuri të rrallë mjedisore që ka nevojë të mbrohet.

Si të trajtojmë çështjet e një zhvillimi ekonomik të përgjegjshëm tek ngushticat?

Gjatë Workshope-ve të projektit Nostra, janë paraqitur disa shembuj të praktikave që kanë për qëllim zhvillimin ekonomik ekologjik.

Projekti PNA i kripëzimit është një konkurs i hapur idesh për të gjithë arkitektët evropianë i nisur në vitin 2011 në Kalabri për gjetjen e zgjidhjeve të reja dhe të qëndrueshme për rinovimin e zonës industriale të kripëzimit Joniche, të ndërtuar në vitet 1970. Rreth 70 epike morën pjesë në garë dhe juria e ekspertëve zgjodhi fituesit, projektet e të cilëve janë publikuar dhe janë në pritje të financimit për implementim. Ky konkurs siguroi një mënyrë për zgjerimin dhe rinovimin e vizionit për këtë territor.

Projekti ODISSEA mundësoi restaurimin e mjedisit të rajonit, nga bregu etrusk në provincën e Kalabrisë deri në lartësitë e masivit Aspromonte (për konservimin e biodiversitetit, etj.). Qëllimi i tij ishte që të reduktonte boshllëqet ekonomike të infrastrukturës mes pjesëve të ndryshme të territorit dhe në të njëjtën kohë zvogëlimin e ndikimeve në mjedis.

Përdorimi i ICT-së është zbatuar në Estoni për të reduktuar barrierat administrative dhe përdorimin e letrës si edhe për të lehtësuar projektet e zhvillimit ekonomik. Qendra Demo ITC është një grup jo-fitimprurës i kompanive që punojnë në

fushën e ITC, të cilët kërkojnë të shfrytëzojnë teknologjitë e reja të komunikimit dhe të informimit për përdorim administrativ (transferta bankare, deklarata tatimore, zgjedhjet, regjistrimet, sistemin online të arkëtimit dhe biletave, etj.) dhe të promovojnë dokumentet elektronike zyrtarë (93% e estonezëve kanë kartë elektronike të identitetit që i lejon të vërtetojnë identitetin e tyre përmes nënshkrimit elektronik).

Menaxhimi i koordinuar i zhytjes së lirë është zbatuar në ngushticën e Bonifacios për të parashikuar zhvillimin e zhytjes në këtë ngushticë dhe rrezikun që paraqet për biodiversitetin. Zyra e Mjedisit në Korsikë ka prezantuar një kartë të nënshkruar nga Parku Natyror dhe qendrat e zhytjeve, ka instaluar pika ankorimi në vende të caktuara me kuota drejt hyrjes dhe ka kontribuar në trajnimin e stafit të qendrës për zhytje. Edhe pse në shikim të parë, këto rregullore duken sikur e kufizojnë fitimin e menjëhershëm të qendrave të zhytjes, ato u ofrojnë atyre mundësinë e sigurimit të mbijetesës afatgjatë të bizneseve të tyre dhe të zgjerimit më afat më të gjatë në sajë të mbrojtjes së trashëgimisë natyrore dhe promovimit të sajteve të tyre të punës.

Projekti PATCH (Adaptimi i Porteve për Ndryshim) është një projekt i INTERREG IVA (2009-2012) i cili ka për qëllim t'i bëjë portet dhe aktivitetet e logjistikës më të lehta për të ndryshuar, më të hapura me frymën e ndërmarrjes dhe inovacionit dhe më të përshtatshme ndaj ndryshimeve të tregut. Për të arritur këtë, është i nevojshëm forcimi i veprimeve logjistike të portit, gjithmonë në kontekstin e një ndërlidhjeje midis mallrave dhe transportit drejt tregut ndërkufitar. Qëllimi afatshkurtër i projektit ishte që të siguronte një përgjigje të recesionit ekonomik duke identifikuar mundësitë për ruajtjen e vendeve të punës në porte. Në termat afatgjatë ideja është që të forcojë efektivitetin ndërkufitar dhe mundësinë e bashkëpunimit ndërportual.

Rritja Hekurudhore e Korridorit të Balltikut është një eksperiment i lidhur me projektin hekurudhor "Baltika" të Bashkimit Evropian, ambicia e të cilit është të lidhë Finlandën me Poloninë përmes një hekurudhe. Strategjia e ndjekur nga qyteti i Helsinkit (Finlandë) është që të nxisë zhvillimin e infrastrukturës për të krijuar shpërndarës shumëfunksionalë dhe për të inkurajuar bashkëpunimin në nivele shumëshkallëshe, duke marrë parasysh asetet e këtyre territoreve, që janë përqendruar në drejtim të sektorit ekonomik (tregjet) dhe punësimit gjithashtu edhe flukset e migrimit.

Zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik i mallrave zhvillohet në ngushticën e Doverit nga John Shirley Ltd, e cila është një kompani që kërkon të reduktojë ndikimin mjedisor, veçanërisht përmes përfshirjes së saj në rrjetin e Biznesit të karbonit të ulët në Kent dhe projekte Evropiane si Fusion. Kompania është duke zhvilluar një numër të madh risish për të reduktuar gjurmët



e saj të karbonit dhe është duke promovuar “transportin e gjelbër”, që inkurajon mënyrën e transferimit nga kamionë në kontenierë. Kjo kompani ka fituar çmime për këto synime çka e bën konkurrues në treg, pikërisht për shkak të qasjes së ndjeshme mjedisore.

Projekti i Tregëtisë në zonën e brezave (financuar nga fondet Evropiane INTERREG, Feder dhe financim privat) ka për qëllim të nxisë rritjen ekonomike të rajonit përmes krijimit të vendeve të punës në projektin e tunelit në Fehmarn. Objektivi është që të përgatisë SME-t për të kapur mundësitë e reja që dalin nga ky projekt për infrastrukturën, veçanërisht duke nxitur lidhjet midis SME-ve në të dyja anët e ngushticës dhe duke i inkurajuar ato për zhvillimin e teknologjive të pastra të energjisë.

Korrja e kallamave me të drejta ekskluzive për popullsinë lokale është zbatuar në deltën e Danubit për të kompensuar kufizimet pas klasifikimit të saj si një rezervë e biosferës në vitin 1990. Në të vërtetë, ky klasifikim imponon një organizim të veçantë të aktiviteteve ekonomike, me aktivitete të autorizuar vetëm në zonat (aktivitetet tradicionale) e veprimtarisë ekonomike: është dhënë një e drejtë ekskluzive për popullsinë dhe ndërmarrjet lokale (ato të gjallesave apo të themeluar brenda rezervës) duke i lejuar ata të shfrytëzojnë burimet natyrore përmes aktiviteteve tradicionale ekonomike, ku grumbullimi i kallamave është një prej këtyre aktiviteteve.

Planet për zhvillim të qëndrueshëm socio-ekonomik janë zhvilluar në rajonin e Vlorës në Shqipëri, rreth zhvillimit të turizmit, zhvillimit rural dhe agro-ushqimor, zhvillimit të shërbimeve, rrjeteve dhe industrive të lehta.

VASEK është një korporatë e zhvillimit rajonal, në pronësi të komunave të Qarkut të Vaasas në Finlandë, e cila financohet me shumën prej 14 € në vit për banor. Objektivat e tij kryesorë janë të këshillojë dhe udhëzojë pronarët e bizneseve për të nxitur zhvillimin rajonal nëpërmjet programeve dhe projekteve të zhvillimit si dhe për të promovuar rajonin. Ideja e programeve zhvillimore dhe projekteve të drejtuara nga VASEK është që të përmirësojë kushtet për iniciativa rajonale përmes koordinimit dhe financimit të projekteve të mbështetura edhe nga donatorë të tjerë.

Energjia Vaasa është lider në teknologjinë e energjisë nordike; në funksion të sfidave mjedisore dhe kërkesave evropiane, teknologjitë e energjisë janë një sektor premtues dhe një sektor kyç për ekonominë finlandeze. Në Qarkun e Vaasas janë mbi 120 ndërmarrje të specializuara në këtë fushë që po shijojnë aktualisht suksese të mëdha ndërkombëtare (norma eksport mbi 70%). Ndër të tjera, Energjia Vaasa ofron produkte të reja dhe shërbime për prodhimin e energjisë dhe përmirësimin e efikasitetit energjetik.

Porti i Vuosaarit është një port i ri i ndërtuar në periferi të Helsinkit për të hapur hapësira në qendër të qytetit për banim apo aktivitete krijuese, për të reduktuar mbipopullimin, zhurmat dhe ndotjen e lidhur me trafikun dhe për të siguruar një port që lehtëson ankorimin e anijeve. Ndërtimi i këtij porti sjell si nevojë dekontaminimin dhe stabilizimin e tokës aty ku dikur ishte një zonë industriale. Mbrojtja e mjedisit bëhet prioriteti i këtij procesi, ku, me kërkesën e portit për të marrë një leje mjedisore të rinovueshme dhe të vlefshme për pesë vjet, lejohet ndërtimi i tuneleve në shërbim të portit, pa ndikuar në vendet e afërta të “Natura 2000” dhe zonat e banimit, si dhe ndërtimin e strukturave për izolimin e zhurmës. Përveç kësaj, porti ka zbatuar një numër rregullash strikte për të kufizuar nivelin e zhurmës, për të imponuar mbledhjen e të gjitha mbeturinave nga anijet, për të kontrolluar speciet ekzotike, etj.

Projekti ODISSEA

- **Vendndodhja** Ngushtica e Messinës (Itali)
- **Partner** Provinca e Rexhio Kalabrias
- **Afati kohor** 2004-2006
- **Financimi** Financim Kombëtar (Ministria e Mjedisit)



Për çfarë bëhet fjalë ?

Projekti ODISSEA ishte një proces i certifikimit të mjedisit në provincën e Rexhio Kalabrias, me qëllim që të sigurojë shqyrtimin më të mirë të ndikimit të aktiviteteve ekonomike në mjedis dhe në biodiversitet nga komunitetet lokale.

Origjina e praktikës

Kishte një hendek ekonomik dhe infrastrukturor ndërmjet zonave të ndryshme të rajonit që ndikoi me pasoja serioze mbi mjedisin natyror dhe një sosje të biodiversitetit.

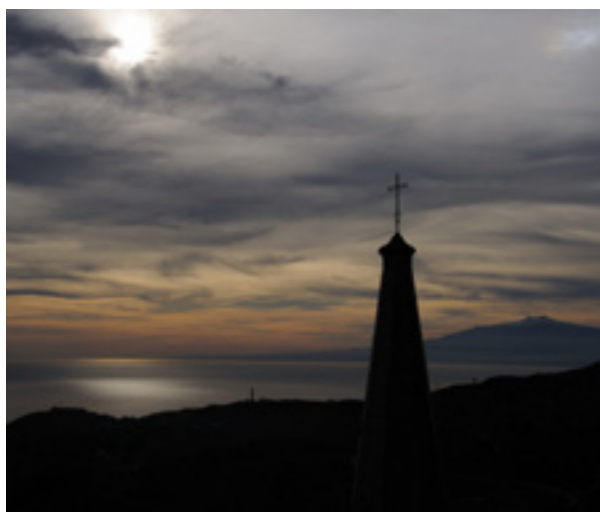
Objektivat dhe implementimi

Projekti kishte për qëllim të rregullonte mjedisin e rajonit, nga bregu etrusk në provincën e Rexhio Kalabrias deri në lartësitë e masivit Aspromonte (ruajtjen e biodiversitetit, etj.). Një nga objektivat ishte të reduktonte boshllëqet ekonomike të infrastrukturës në pjesë të ndryshme të territorit, njëkohësisht të reduktonte edhe ndikimin në mjedis. Është vlerësuar si projekt edhe në drejtim të përmirësimit të përdorimit të turizmit të neglizhuar dhe aseteve kulturore. Në sajë të këtij projekti është financuar nga qeveria italiane edhe projekt për një analizë të mjedisit (duke përdorur treguesit mjedisorë). Pas studimeve të veçanta në lidhje me gjendjen e mjedisit natyror në terriore të caktuara, EMAS (Eko-Menaxhim & Skema e Auditimit) u certifikua për komunitatet e Santo Stefanos në Aspromonte dhe Siçili.

Faktorët kyç të suksesit

Projekti ODISSEA mund të konsiderohet si një praktikë interesante që kontribuon në ndërgjegjësimin dhe përmirësimin e mjedisit të komuniteteve lokale.

Një proces i tillë i certifikimit të mjedisit mund të praktikohet edhe në ngushticat e tjera dhe të pasurohet me një vizion ndërkufitar.



Kontakti: Dott. G. Postorino, g.postorino@provincia.rc.it

Plane për një zhvillim socio-ekonomik të qëndrueshëm

■ **Vendndodhja** Ngushtica e Otrantos (Shqipëri)

■ **Partner** Këshilli i Qarkut Vlorë



Për çfarë bëhet fjalë ?

Plani Rajonal i Zhvillimit të Vlorës paraprin qëllimet e mëposhtme strategjike: zhvillimi i turizmit të qëndrueshëm, zhvillimi rural dhe agro-biznesit, zhvillimi i akuakulturës, energjia, industria dhe shërbimet, barazia gjinore dhe përfshirja sociale. Qëllimi është që të arrihet një zhvillim i qëndrueshëm socio-ekonomik i rajonit. Duke pasur parasysh gjendjen aktuale të politikave të zbatuara, tre strategjitë janë paraqitur për të demonstruar zhvillimin e mundshëm të rajonit në bazë të aseteve dhe sektorëve me prioritet ekonominë.

Origjina e praktikës

Rajoni i Vlorës ka shumë asete për t'u lançuar si një destinacion i rëndësishëm turistik. (trashëgiminë kulturore, bukuritë natyrore të mrekullueshme, zejtarinë, mikpritjen e madhe, etj.), por ka shumë aspekte që e pengojnë zhvillimin e saj ekonomik (shërbimet turistike me cilësi të ulët, mungesa e informacionit dhe arsimimit, cilësia e ujërave bregdetarë, menaxhimi i mbeturinave dhe lidhjet rrugore).

Objektivat dhe implementimi

Janë identifikuar tre drejtime të mundshme për të ardhmen e rajonit, bazuar në kushtet aktuale dhe tendencat e përshkruara nga politikat e vazhdueshme. Plani i parë parashikon zhvillimin dhe menaxhimin e turizmit, përmes menaxhimit efikas të tokës dhe planifikimit të territorit, menaxhimit më efektiv të mbeturinave, integritetit të bregdetit me zonat e thella dhe mbrojtjes së mjedisit. Plani i dytë konsideron zhvillimin rural dhe agrobiznesin rreth produkteve lokale tipike përmes shfaqjes së prodhuesve, mbrojtjes së tokës, bujqësisë organike, etj. Plani i fundit parashikon zhvillimin e shërbimeve, rrjeteve dhe industrive të lehta, përmes kontrollit të ndotjes dhe prodhimit të energjisë së rinovueshme, inovacionit të biznesit dhe zhvillimit të një ekonomie të gjelbër.

Faktorët kyç të suksesit

Kjo praktikë është interesante, sepse ajo e sheh zhvillimin socio-ekonomik të rajonit me një qasje të qëndrueshme. Çdo skenar përmban objektivat mjedisore.

Strategji të ngjashme mund të zhvillohen edhe në rajone të tjera me ngushticat në kufi dhe të përshtatur në bazë të potencialit lokal.



Veprime konkrete për një ambient sa më të pastër

Pse të fokusohemi tek ndërmarrja e veprimeve konkrete për një ambient sa më të pastër?

Siç theksohet në studimin e NOSTRA-s, ngushticat kanë një ekosistem të pasur. Ata shpesh «strehojnë» specie të rralla ose të rrezikuara nëpërmjet rrugëve migratore për shpendët, gjitarët detarë dhe peshqit dhe janë të vendosura në fushat e ngushticave evropiane. Ky mjedis i pasur natyror është i kërçënuar nga veprimtaria njerëzore dhe natyrore (ndotja, speciet pushtuese, ndryshimi i klimës...). Nga shpjegimi i praktikës së mirë, veprimet ndërmerren për shoferët që ndikojnë tek ekosistemet (e transportit detar, aktivitetet ekonomike, të turizmit, etj.), për të zvogëluar ndikimin e tyre. Por është gjithashtu e nevojshme të merren në konsideratë veprime të menjëhershme për të mbrojtur dhe përmirësuar biodiversitetin dhe mjediset natyrore të ngushticave.

Si të ndërhyjmë direkt për mjedisin natyror të ngushticave ?

Gjatë workshopeve të projektit NOSTRA janë paraqitur disa shembuj të praktikave që synojnë mbrojtjen e **drejtpërdrejtë të biodiversitetit apo mjedisit natyror**.

Përshtatja ndaj ndryshimeve klimatike në zonën bregdetare është parashikuar në provincën e Leçes nga Qendra Euro-Mesdhetare, e cila ka ngritur një mision të quajtur "Oqeani-Laborator", me qëllim parashikimin e zhvillimit afatshkurtër të oqeanëve: modeli bregdetar, zhvillimi i aplikacioneve për sigurinë detare duke vlerësuar ndikimet e ndryshimeve klimatike në zonën bregdetare... Kushtet e portalit detar ofrojnë akses në internet për parashikimet meteorologjike rreth oqeanëve dhe për të gjithë Detin Mesdhe.

Kushtet e mjedisit detar dhe vlerësimet e tranzicionit të ekosistemeve është zbatuar në ngushticën e Otrantos. Ai synon të zhvillojë dhe të shpërndajë hartëzimin nëpërmjet mjeteve për habitatet e specieve në rajonin e Adriatikut dhe Jonit duke përdorur teknologjinë e informacionit për të krijuar platformën e të dhënave. Për këtë, merren parasysh ndërhyrjet nga njeriu dhe shërbimet e ofruara nga ekosistemet me qëllim planifikimin e zonave të mbrojtura detare.

Projekti BALTIC FLYWAY është zbatuar në ngushticën e Fehmarnit, e cila shtrihet në një rrugë të migrimit të shpendëve, atë të "Baltic Flyway". Ideja e projektit është për të kapërcyer vështirësitë gjuhësore në të dyja anët e kufirit, në mënyrë që

të punohet bashkërisht për mbrojtjen e natyrës, informimin dhe ndërgjegjësimin e publikut gjerman dhe danez në lidhje me zogjtë dhe zonat natyrore si edhe për shërbimin e mjedisit natyror në funksion të nevojave të njeriut, në drejtim të shëndetit, rekreacionit dhe turizmit.

Projekti HEALFISH ka për qëllim ndarjen e praktikave të mira për menaxhimin e baseneve të lumenjve dhe restaurimin e lumenjve të të dy vendeve përfshirëse në të dyja anët e Gjirit të Finlandës, me anë të disa veprimeve pilote në disa prej lumenjve për të lehtësuar migrimin e salmonit. Në fakt, një gjendje e shëndetshme e salmonids-it (troftë dhe salmon) është një tregues i mirë i gjendjes mjedisore të një lumi.

Një plan i veprimit ndërkufitar për ruajtjen e biodiversitetit është zhvilluar nga Grupimet Evropiane të Bashkëpunimit Territorial (EGCT) të Parkut Ndërkombëtar Detar për ngushticën e Bonifacios, e krijuar për herë të parë në vitin 2012 mbi mbrojtjen e mjedisit. Qëllimi i tij është të lejojë një plan të përbashkët veprimi dhe një plan të integruar menaxhimi për ngushticën e Bonifacios, duke marrë parasysh aspektet mjedisore në një shkallë më të gjerë. Veprimet e përbashkëta mund të zhvillojnë një mënyrë për të evidencuar çështje kryesore si: anijet, peshkimi, turizmi, etj.

Projekti SeaGIS synon të zgjerojë njohuritë për ngushticën e Kvarkenit dhe ta bëjë atë më të arritshme me anë të një platforme të përbashkët për të rritur potencialin për planifikimin e zonave detare në shkallë rajonale, me synimin për një Udhëzues Evropian për të ardhmen e zhvillimit detar dhe menaxhimit të integruar të zonave bregdetare.



Projekti i BALTIC FLYWAY (rruga ajrore e shpendëve shtegtarë në zonën baltike)

- **Vendndodhja** Fehmarn Belti (Gjermani / Danimarkë)
- **Partner** Rajoni i Zealandit, Këshilli i Ostholsteinit
- **Afati kohor** 2010-2013
- **Financimi** INTERREG dhe partnerët



Për çfarë bëhet fjalë ?

Projekti BALTIC FLYWAY është një projekt i INTERREG IVA që ka për qëllim të kapërcejë vështirësitë gjuhësore në të dyja anët e kufirit në mënyrë që të punojnë së bashku për mbrojtjen e natyrës, informimin e publikut gjerman dhe danez në lidhje me zogjtë dhe zonat natyrore si edhe ngritjen e vetëdijes së shërbimeve për mjedisin natyror i cili mbulon nevojat e njeriut, për shëndetin, rekreacionin dhe turizmin. Ky është një projekt pilot, ambicioz që pritet të përfshijë disa vende dhe partnerë.

Origjina e praktikave

Ngushtica e Fehmarnit shtrihet në një rrugë të migrimit të shpendëve shtegtarë, "Baltic Flyway". Këto zona natyrore janë një strehëz e rëndësishme për zogjtë shtegtarë, të cilët janë shumë të rrezikuar dhe duhet të mbrohen. Për ta bërë këtë, është e nevojshme që të shikojmë përtej kufijve, të cilët nuk ekzistojnë për zogjtë.

Objektivat dhe implementimi

Objektivat e projektit ishin të siguronin ruajtjen e natyrës, mbrojtjen e shpendëve dhe komunikimin për këto tematika në të dyja brigjet e ngushticës. Partnerët e përdorën projektin si një kontribut për zbatimin e një vizioni të qendrave për të mbështetur në "vijë të drejtë" shumimin e shpendëve, bujqësinë dhe ruajtjen e natyrës (Natura 2000), zhvillimin e produkteve cilësorë të prodhuar në vend, si dhe përmirësimin e shëndeti publik dhe mundësitë për rekreacione në natyrë. Për ta bërë këtë, partnerët gjermanë dhe danezë të projektit ndanë njohuritë e përbashkëta profesionale dhe përvojën në lidhje me ruajtjen e natyrës, mbrojtjen e shpendëve, shpërndarjen dhe marketingun. Këto aftësi dhe kompetenca ndërprofesionale janë përdorur për të ndërtuar plane ndërkombëtare të zhvillimit, të koordinuara për fushat specifike si edhe për të krijuar aktivitete për turistët dhe banorët lokalë.

Faktorët kyç të suksesit

Ky projekt është një praktikë interesante që tregon se është e mundur të vepohet përtej sistemeve kombëtare në çdo anë të ngushticës dhe të krijohet një bashkëpunim i frytshëm për të arritur qëllimet e përbashkëta. Është e rëndësishme të theksohet gjithashtu se qëllimi i mbrojtjes së natyrës mund të kombinohet me sukses me turizmin në mjedisin natyror.

Kjo praktikë mund të implementohet në ngushticat e tjera që përballen me çështje të ngjashme, si migrimi i shpendëve dhe që dëshirojnë t'i trajtojnë këto çështje në aspektin ndërkufitar.



Kontakti: Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

Faqja e internetit: www.balticflyway.dk

Një plan veprimi ndërkufitar për ruajtjen e biodiversitetit.

- **Vendndodhja** Ngushtica e Bonifacios (France / Itali)
- **Partner** Zyra e Mjedisit në Korsikë dhe Parku Kombëtar “Arkipelagu i Maddalenës”
- **Afati kohor** 2012 e në vazhdim
- **Financimi** Tarifë antarësimi nga qarqet dhe kontributi kombëtar dhe evropian.



Për çfarë bëhet fjalë?

Grupimi European i Bashkëpunimit Territorial (EGCT) për Parkun Ndërkombëtar Detar në ngushticën e Bonifacios u krijua në vitin 2012. Është EGCT-ja e parë e dedikuar për mbrojtjen e mjedisit. Është zbatuar një plan i përbashkët veprimi për të dyja zonat e mbrojtura detare. Qëllimi i tij është të integrojë menaxhimin në ngushticën e Bonifacios duke marrë parasysh aspektet mjedisore në një shkallë më të gjerë. Veprimet e përbashkëta mund të zhvillohen në mënyrë që të paraqiten çështje kryesore si: anijet, peshkimi, turizmi, etj.

Origjina e praktikës

Karakteristikat kryesore të planit ndërkufitar të veprimit qëndrojnë në cilësitë e ngjashme që lidhin vendet në çdo anë të ngushticës dhe që kanë të bëjnë me identitetin kulturor (traditën) dhe biodiversitetin (speciet dhe peisazhi i pasur). Ideja për të krijuar një park detar ndërkombëtar mes Korsikës dhe Sardenjës daton nga fillimi i viteve 1990, me një vullnet të vërtetë për të marrë njohjen ndërkombëtare të dallueshmërisë ekologjike të kësaj ngushtice dhe për të mbrojtur pasurinë e saj.

Objektivat dhe implementimi

Plani ndërkufitar i veprimit ka për qëllim të përmirësojë menaxhimin e koordinuar dhe njohuritë shkencore të ngushticës. Është krijuar një bazë e përbashkët të dhënash me një inventar të specieve dhe habitateve si edhe sistemi i taksimit të Parkut Ndërkombëtar Detar: objektivi i tij është të karakterizojë dhe të ndjekë evolucionin e biodiversitetit në ngushticë përmes një metode të harmonizuar shkencore në çdo fushë të Mbrojtur Detare. Për këtë, janë parashikuar dy projekte pilotë që lidhen me planin e veprimit: një ekip rojesh ndërkufitarë dhe një park ndërkombëtar detar i përbashkët (PMIBB -Parc Marin International des Bouches de Bonifacio). Përveç kësaj, plani i veprimit jep një model të përbashkët për përdorimin e energjisë

së rinovueshme. Një tjetër projekt që do të gjenerohet nga plani i veprimit është aplikimi frëng dhe italian për statusin e Trashëgimisë Botërore të UNESCO-s.

Faktorët kyç të suksesit

Ky plan ndërkufitar i veprimit është interesant sepse ka qëllim të drejtpërdrejtë për mbrojtjen e biodiversitetit në ngushticë duke vepruar në nivel ndërkufitar.

Kjo praktikë mund të implementohet në ngushticat e tjera me të cilat përballen çështjet për mbrojtjen e biodiversitetit, por kjo kërkon një nivel të lartë të qeverisjes së përbashkët (në këtë rast një EGTC).



Kontakt: g.cancemi@oec.fr,
y.donno@lamaddalenapark.org

Projekti SeaGIS

- **Vendndodhja** Kvarken (Suedi / Finlandë)
- **Partner** Këshilli i Kvarkenit
- **Afati kohor** 2011-2014 e në vazhdim
- **Financimi** INTERREG dhe fondet kombëtare



Për çfarë bëhet fjalë?

Projekti SeaGIS është një projekt i INTERREG IVA që ka për qëllim t'u ofrojë të dhëna investitorëve dhe vendimmarrësve, duke pasur parasysh vështirësitë që ata kanë për të patur akses në to me qëllim që të realizohet një planifikim hapësinor në një mjedis detar tredimensional. Projekti ka si qëllim të mëtejshëm ta paraqesë këtë informacion edhe për publikun e gjerë.

Origjina e praktikave

Projekti është parashikuar sipas Udhëzuesit të BE-së për Planifikimin Hapësinor dhe Menaxhimin e Integruar Detar të Bregdetit: agjencitë rajonale të mjedisit dhe planifikimit shprehin nevojën ta kenë gati për të zbatuar planet ndërkufitare detare dhe hapësinoe në rajon.

Objektivat dhe implementimi

Objekti i projektit SeaGIS është të zgjerojë njohuritë mbi ngushticën e Kvarkenit ta bëjë atë më të arritshme, me qëllim rritjen e mundësive për planifikimin e zonave detare në shkallë rajonale. Publiku i gjerë do të ketë qasje në një platformë shumëgjuhëshe përmes internetit ku do të jepen të dhëna mbi mjedisin dhe infrastrukturën socio-ekonomike. Janë përfshirë në këtë projekt të gjitha autoritetet përgjegjëse të mjedisit dhe planifikimit në të dyja anët e ngushticës së Kvarkenit. Komunitetet kanë përgjegjësinë e hartimit të studimeve pilot me të dhëna relevante për implementimin e tyre në këtë platformë. Universitetet në të dyja anët e Kvarkenit, pasi kanë analizuar legjislacionin ekzistues kombëtar mbi çështjet detare, mjedisore dhe planifikimit dhe kanë hulumtuar funksionimin aktual të sistemit të planifikimit po studiojnë mënyrat më efektive të qasjes ndaj ekosistemit, bazuar në planifikimin e ardhshëm të Kvarkenit.

Faktorët kyç të suksesit

Projekti SeaGIS është një praktikë interesante sepse parashikon udhëzuesit e BE-së për planifikimin hapësinor detar dhe ruajtjen e ekosistemeve bregdetare në nivel ndërkufitar. Kjo çon në një njohje më të thellë dhe të përbashkët të mjedisit natyror të ngushticës, e cila nuk është gjithmonë e lehtë duke pasur parasysh vështirësinë që hasin autoritetet për t'i patur të dhënat pa pagesë. Studime të ngjashme dhe ndërhyrja në sistemin aktual të planifikimit mund të implementohet në ngushticat e tjera për të përmirësuar ndërtimin e kapaciteteve të tyre dhe për të ndërhyrë në nevojat e identifikuar nga studimi bazë i NOSTRA-s.



Faqja e internetit: <http://seagis.org/>



Pjesa III

Përfundime

Objektivi kryesor i projektit NOSTRA është ruajtja e biodiversitetit dhe trashëgimisë natyrore, edhe pse, siç e tregon ky udhëzues, kjo është një temë ndërsektorale që mund të kërkojë ndërhyrje gjithëpërfshirëse në qeverisjen, planifikimin hapësinor detar, turizmin, transportin, sigurinë detare dhe zhvillimin ekonomik. Të 16 partnerët e NOSTRA-s kanë shkëmbyer përvoja për 3 vjet mbi të gjitha këto tematika, në mënyrë që të zbatohen politika më efikase dhe të qëndrueshme në nivelin e ngushticave.

2014, finalizimi i NOSTRA-s, por një fillim i ri

Projekti NOSTRA është duke përfunduar, por ky nuk është fundi i reflektimit për biodiversitetin dhe ruajtjen e trashëgimisë natyrore të ngushticave evropiane. Si rezultat i këtyre praktikave të mira, secili partner ka hartuar një plan zbatimi me qëllim që të implementojë disa prej këtyre përvojave të paraqitura sa më lart të përshtatshme me ngushticën ku bëjnë pjesë. Për më tepër, fundi i projektit NOSTRA nuk do të thotë fund i partneritetit: shumica e partnerëve të përfshirë në NOSTRA janë të përfaqësuar edhe në Nismën e Ngushticave Evropiane (ESI), në Memorandumin e të cilit parashikohen projekte të reja bashkëpunimi në një të ardhme të afërt.

Kontakte

Conseil général du Pas-de-Calais (partneri kryesor)

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

Kent County Council

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

Provincia di Messina

Corso Cavour 87
98122 Messina - ITALY
Kontakt: Dr. Paolina Emanuele,
p.emanuele@provincia.messina.it

Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia
89125 Reggio Calabria - ITALY
Kontakt: Giorgio Panuccio,
politichecomunitarie@provincia.rc.it

Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6
65100 Vasa - FINLAND
Kontakt: Mathias Lindstrom,
info@kvarken.org

Provincia regionale di Trapani

Piazza Vittorio Veneto, n°2
91100 Trapani - ITALY
Kontakt: Deborah Aureli,
daureli@provincia.trapani.it

Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street
820112 Tulcea - ROMANI
Kontakt: Marian Tudor,
mtudor@ddni.ro

Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12
15077 Tallinn - ESTONI
Kontakt: Kaarel Kose,
kaarel.kose@mv.harju.ee

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B
FIN-00240 Helsinki - FINLAND
Kontakt: Heli Halla-Aho,
heli.halla-aho@uudenmaanliitto.fi

Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13
73100 Lecce - ITALY
Kontakt: Carmelo Calamia,
calamia@provincia.le.it

Këshilli i Qarkut Vlorë

Sheshi "4 Heronjtë"
094 Vlorë, Shqipëri
Kontakt: Bledar Leka
kabineti@qarkuvlore.gov.al
info@qarkuvlore.gov.al

Region Sjælland

Alleen 15
DK - 4180 Sorø - DANMARK
Kontakt: Mette Høstgaard Bonde,
mhbo@regionsjaelland.dk

Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41
D 23701 Eutin - GERMANY
Kontakt: Horst Weppler,
h.weppler@kreis-oh.de

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

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

Provincia di Sassari

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

Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7
07024 La Maddalena - ITALY
Kontakt: Giovanna Urban,
g.urban@lamaddalena-park.org

	Ngushtica e Doverit		Ngushtica e Mesinës	Kvarkeni	Ngushtica e Sicilisë	Delta Danubit	Gjiri i Finlandës
Tematikat	Pas-de-Calais Këshilli i Qarkut	Kent Këshilli i Qarkut	Provincia e Kalabris	Kvarken Këshilli i Qarkut	Këshilli i Qarkut, provinca e Trapani	Delta e Danubit, instituti kombëtar	Harju, qeverisja vendore
Qeverisje e përbashkët							
Qarku i Kvarkenit				X			
EGTC në Bonifacio							
Gjiri i Finlandës, viti 2014							X
Fehmarni							
Peisazhe detare dhe planifikimi detar hapësinor							
Vlerësimi i peisazhit detar dhe planifikimi detar		X					
Turizmi i qëndrueshëm							
CAST (Veprimet bregdetare për Turizmin e Qëndrueshëm)	X	X					
Rrugët miqësore të ishullit							X
Zhvillimi i ekonomisë së turizmit në zonën e Salentos							
Transporti i qëndrueshëm							
Tuneli i Fehmarnbeltit							
Korridori Nordik Logjistik				X			
Një strategji për lëvizjen e sigurtë	X						
Siguria detare							
MIRG-EU	X	X					
Zhvillimi i qëndrueshëm ekonomik							
Projekti ODISEA			X				
Plani për një zhvillim të qëndrueshëm socio-ekonomik							
Veprimet e drejtpërdrejta për mjedisin natyror							
Projekti BALTIC FLYWAY							
Plani ndërkufitar i veprimeve ndërkufitare							
Projekti SeaGIS				X			

Gjiri i Finlandës	Ngushtica e Otrantos		Fehmarni		Ngushtica e Bonifacios		
Uusimaa, Këshilli i Qarkut	Provinca e Leçes	Këshilli i Qarkut Vlorë	Këshilli i Qarkut	Këshilli i Qarkut Ostholstein	zyra e mjedisit në Korsikë	Provinca e Sassari	Parku kombëtar "Maddalena"
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

