



## Handbok i god praxis

Stärkt gränsöverskridande förvaltning av sunden i Europa

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





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

■ Innehållsförteckning	2
■ Förord	3
<b>Om NOSTRA</b>	<b>4</b>
■ Vad är INTERREG IVC?	6
■ Vad är NOSTRA?	7
■ Metodik	8
■ Den grundläggande NOSTRA-studien	9
■ Vilka är de 16 partnerna i NOSTRA?	10
Doverkanalen	13
Bonifaciosundet	15
Messinasundet	16
Kvarken	19
Finska viken	20
Otrantosundet	22
Fehmarn Bält	24
Siciliensundet	26
Donaudeltat	28
<b>NOSTRA God praxis</b>	<b>31</b>
Uppmuntra till bevarande av miljön i områden kring sunden genom...	
■ Gemensam förvaltning	32
Kvarkenrådet	34
EGTS i Bonifacio	35
Finska vikens år 2014	36
Fehmarnbelt-dagarna 2014	37
■ Havslandskap och havsplanering	38
Seascape Character Assessment (SCA) och Havsplanering	39
■ Hållbar turism	40
CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)	41
Friendly Islands Route	42
Utveckling av turismekonomi i Salento-området	43
■ Hållbar transport	44
Fehmarn Bält-tunneln	46
Nordic Logistic Corridor	47
Strategi för hållbar rörlighet	48
■ Sjösäkerhet	50
MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)	51
■ Ansvarsfull ekonomisk utveckling	52
Projekt ODISSEA	54
Scenarier för hållbar socio-ekonomisk utveckling	55
■ Konkreta åtgärder för naturmiljön	56
Projektet BALTIC FLYWAY	57
En gränsöverskridande handlingsplan för bevarande av biologisk mångfald	58
Projektet SeaGIS	59
<b>Sammanfattning</b>	<b>60</b>
■ Kontakter	61

# Förord

## NOSTRA, för stärkt gränsöverskridande förvaltning av sunden i Europa



Projektet NOSTRA (Network Of STRAits) förenar 16 partner från åtta europeiska sund kring det gemensamma målet att visa hur gemensam förvaltning av sunden kan förbättra den offentliga politiken och säkra en hållbar utveckling av regionerna.

Regionrådet i Pas-de-Calais och de andra partnererna som är engagerade i NOSTRA har konstaterat att sunden utgör trafikområden som förenar och åtskiljer två länder och två hav, de är områden där många olika frågor flätas samman och koncentreras. Därför är projektet NOSTRA av central betydelse, eftersom det erbjuder möjligheter att hitta lösningar på de olika utmaningarna.

Under tre år har partnererna träffats och utbytt erfarenheter och reflekterat kring sju huvudfrågor angående sunden i Europa, nämligen förvaltning, havsplanering, turism, transport, sjösäkerhet, ekonomisk utveckling och miljöskydd.

Handboken presenterar 50 exempel på arbetsmetoder som har identifierats av samtliga partner beträffande strukturen för förvaltningen av ett sund. Trots att områdena är sinsemellan olika i fråga om lokala förhållanden och regionala frågor, är dessa exempel på god praxis ytterst berikande och svarar mot de gemensamma utmaningar som myndigheter i regioner som gränsar till sund möter i sitt dagliga arbete.

Projektet NOSTRA, som är den första centrala och konkreta åtgärden inom European Straits Initiative, som sedan år 2009 samlar de flesta projektpartnererna, möjliggjorde att partnerskapet befästes och att de europeiska sundens särdrag erkändes.

Denna handbok i god praxis lyfter fram sunden i Europa, med all den komplexitet och rikedom som de utgör, dessa exceptionella områden som vi med stolthet hedrar idag.

Å de 16 projektpartnerernas vägnar,

Ordförande för Regionrådet i Pas-de-Calais,

**Michel DAGBERT**





DEL 1

Om NOSTRA

# Vad är INTERREG IVC?

INTERREG IVC är ett av programmen inom EU:s sammanhållnings- och regionalpolitik 2007–2013 och finansieras via Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Det genomförs inom ramen för målet Europeiskt territoriellt samarbete och har som mål att utveckla det **interregionala samarbetet** i Europa med en budget på 445 miljoner euro för perioden 2007–2013.

Målet för programmet INTERREG IVC är att förbättra effektiviteten i regionalpolitiken och de regionalpolitiska instrumenten genom utbyte av erfarenheter partnererna emellan.

Två prioriterade områden har definierats, med underordnade delområden:

- Innovation och kunskapsekonomi:
  - Innovationer, forskning och teknisk utveckling
  - Entreprenörskap och små och medelstora företag
  - Informationssamhället
  - Sysselsättning, humankapital och utbildning
- Miljö och förebyggande av risker
  - Miljömässiga och teknologiska risker
  - Vattenhantering
  - Avfallshantering
  - **Biologisk mångfald och bevarande av naturarv (NOSTRA)**
  - Energi och hållbara landskap

Det finns två typer av projekt, nämligen regionala initiativ och kapitalisering. Regionala initiativ (t.ex. NOSTRA) handlar om att partner arbetar tillsammans för att utbyta erfarenheter inom ett intresseområde och kan välja mellan tre nivåer av samarbete, från nätverkssamarbete till utveckling av politiska instrument eller upprättande av miniprogram. I kapitaliseringsprojekten bygger partnererna på identifierade goda arbetsmetoder för att sedan implementera dem i konventionella program inom EU:s strukturfonder.





# Vad är NOSTRA?

## Ursprung

NOSTRA (Network Of STRAits) har tillkommit inom ramen för European Straits Initiative (ESI) som undertecknades i november 2010, på förslag av regionråden i Pas-de-Calais och Kent. ESI har som mål att:

- Säkra beaktandet av de speciella egenskaper som kännetecknar sunden i Europa i EU-politiken och integrera dem i EU-program och EU:s strukturfonder
- Främja uppkomsten av samarbetsprojekt av samma typ som NOSTRA

---

**Webbplats** [www.europeanstraits.eu](http://www.europeanstraits.eu)

## Mål

NOSTRA är ett INTERREG IVC-projekt med målet att främja samarbete och utbyte av erfarenheter mellan partner från olika sund i Europa, för att implementera effektivare och mera hållbar politik för sunden.

Det huvudsakliga målet är att bevara sundens biologiska mångfald och naturarv. Projektet arbetar för att visa att gemensam (gränsöverskridande) förvaltning av sunden baserad på en integrerad och inkluderande strategi kan förbättra den offentliga politiken beträffande bevarandet av den biologiska mångfalden och naturarvet och möjliggöra en hållbar ekonomisk utveckling i regionen.

Projektarbetet inriktas på tre huvudsakliga teman:

- Miljökonsekvenser av maritima punkt till punkt-transporter och logistikutrustning
- Lokala partnerskap för en hållbar och miljövänlig ekonomisk och turistisk utveckling
- Planering av havs- och landområden för att kombinera miljöskydd, invånarnas livskvalitet och ekonomisk utveckling

## Nyckelinformation

16 partner från 10 olika länder

8 sund och ett forskningsinstitut i Donaudeltat

En budget på 2,36 miljoner euro med ett ERUF-bidrag på 1,79 miljoner euro

2 studiebesök, 4 workshopar och 3 seminarier under perioden 2012–2014

---

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



## Översikt

För att nå de uppsatta målen indelades det treåriga projektet NOSTRA i tre perioder. Det första målet var att bestämma vilka sundrelaterade ärenden som skulle tas upp, speciellt beträffande förvaltningsfrågor. Den andra perioden ägnades åt att presentera arbetsmetoderna i de olika sunden. Slutligen, under projektets sista år, lades fokus på analys och val av exempel på god praxis, utarbetandet av denna handbok och utvecklingen av tillämpningsplaner som syftar till att ta i bruk de goda arbetsmetoder som valdes ut.

Under de tre åren följdes varje aktivitet som organiserades på partnerskapsnivå av regionala möten inom varje partners område, i syfte att möjliggöra spridning av kunskapen till lokala intressenter och få respons på ytterligare förväntningar, genom top down- och bottom up-processer.

Den avslutande konferensen, som ordnas i oktober 2014, knyter ihop projektet. Utvalda representanter för de olika parterna bidrar under konferensen till att främja spridningen av de goda arbetsmodellerna och politiska rekommendationerna.



## 2012: se och lär

Efter den inledande konferensen i april 2012 vid Doverkanalen, ägnades projektets första period åt att besöka två sund som redan arbetar med redskap för gemensam förvaltning:

- Besök nr 1, Kvarken, juni 2012: Kvarkenrådet
- Besök nr 2, Bonifacio, oktober 2012: Europeisk gruppering för territoriellt samarbete kring den internationella marinparken i Bonifaciosundet (EGTC-PIMBB)

Under besöken träffade parterna lokala aktörer som var verksamma i anslutning till sunden (miljö, transport osv.) för att se hur de skötte förvaltningen. Evenemangen gjorde det möjligt för parterna att lyfta fram frågor kring olika förvaltningsredskap och deras effektivitet med tanke på målen för projektet.

Därtill startades en grundläggande studie, för att göra en inledande bedömning av statusen för sunden som ingår i NOSTRA och uppnå insikt i de olika typer av förvaltningsredskap som finns.

## 2013: analys och studie

Under projektets andra år ordnades fyra workshopar kring de fyra delområdena för projektet NOSTRA, med målet att identifiera och analysera god praxis för en hållbar utveckling av sunden:

- Workshop nr 1, Kent, januari 2013: Havslandskap och havsplanering
- Workshop nr 2, Lecce, april 2013: Turism och kulturarv
- Workshop nr 3, Fehmarn Bält, juni 2013: Sjösäkerhet och grön trafik
- Workshop nr 4, Nyland, oktober 2013: Kust- och inlandsekonomi

## 2014: tänk och agera

Under projektets sista år ordnades tre genomskärande seminarier för att belysa sambandet mellan de olika frågor som har behandlats tidigare och underlätta valet av de optimala förvaltningsredskapen för att säkra bevarandet av sunden:

- Seminarium nr 1, Reggio Calabria, februari 2014: Förbindelsen mellan kusten och inlandet
- Seminarium nr 2, Bonifacio, juni 2014: Nyttjandet av europeiska projekt för bättre kunskap om och förvaltning av biologisk mångfald i Bonifaciosundet och arbete med god praxis för implementeringsplanerna
- Seminarium nr 3, Donaudektat, september 2014: Slutförande av rekommendationer och implementeringsplaner

Denna handbok i god praxis är resultatet av en lång process och presenterar några av de bästa arbetsmetoder som används i sunden i Europa, med avsikten att belysa de många frågor som berör dessa exceptionella områden.



# Den grundläggande NOSTRA-studien

År 2012 inleddes en grundläggande studie som en initial bedömning av statusen för sunden som ingår i NOSTRA och för att uppnå insikt i de olika typer av förvaltningsredskap som finns.

Som resultat av studien producerade konsultteamet BIO Intelligent Service en allmän rapport som behandlade partnerskapen och presenterade en rapport över varje sund. Rapporterna ger en överblick av och belyser de centrala frågorna för varje sund. Därefter presenteras de huvudsakliga åtgärder som har vidtagits för de centrala utmaningarna beträffande naturmiljön. Slutligen ges rekommendationer för framtida åtgärder.

## Centrala resultat beträffande partnerskap

Studien identifierar flera faktorer som inverkar på sundens ekosystem och naturmiljöer. I synnerhet turism, transport, sjösäkerhet och infrastruktur. Studien belyser också betydelsen av biologisk mångfald och naturmiljö i sunden, vilket ofta framgår på nationell eller internationell nivå genom angivande av skyddsområden med sällsynta och hotade arter, flyttstråk för fåglar samt marina däggdjur och fiskar. Studien presenterar i korta drag de huvudsakliga belastningarna på den biologiska mångfalden och naturmiljön, samt de konsekvenser som de resulterar i, med fokus på två olika typer av belastning:

- **Belastningar som uppkommer av mänskliga aktiviteter**, såsom föroreningar (orsakade av landbaserade aktiviteter eller hög nivå av sjötrafik och olyckor), eutrofiering (orsakad av avloppsvatten eller användning av gödsel i jordbruket) och invasiva arter (som har introducerats oavsiktligt eller avsiktligt och hotar de ursprungliga arterna)
- **Naturliga belastningar**, såsom klimatförändringen (ett av de huvudsakliga hoten: den påverkar de ekonomiska, sociala och miljömässiga egenskaper i kustzonerna)

Den grundläggande studien främjar också de åtgärder som har riktats mot de huvudsakliga utmaningarna för naturmiljön, speciellt EU:s politik såsom vattenramdirektivet, ramdirektivet om en marin strategi, habitatdirektivet och fågeldirektivet, direktivet om miljökonsekvensbedömning, direktivet om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan, och direktivet om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador.

## Rekommendationer för framtida verksamhet på partnerskapsnivå

Den grundläggande studien resulterade i flera centrala rekommendationer på nivån för partnerskap eller nätverkssamarbete:

### Förvaltning

- Bygg upp en formell enhet som representerar nätverket med representativt ansvar på europeisk och internationell nivå, med möjlighet att samla in och sprida budskapet från varje enskilt sund och från samtliga sund
- Strukturera denna helhet så att styrelserotationen säkrställs, med val av ordförande enligt nominering av ett sund per år (eller period) och val av prioriterade teman för varje period.
- Bygg upp en Europeisk sundkommitté med valda regionala ombud som behandlar frågor, håller möten regelbundet, tar initiativ och ansöker om finansiering för stöd av gemensam verksamhet (förbättring av förvaltning eller projekt)
- Utarbeta strategier (kort-, medium- och långtidsstrategier) och tillhörande verksamhetsplaner
- Identifiera prioriterade områden för olika sund – framför prioriteringar till Europeiska Kommissionen i ett formellt dokument
- Delta i konsultationer och evenemang för aktörer på EU-nivå.

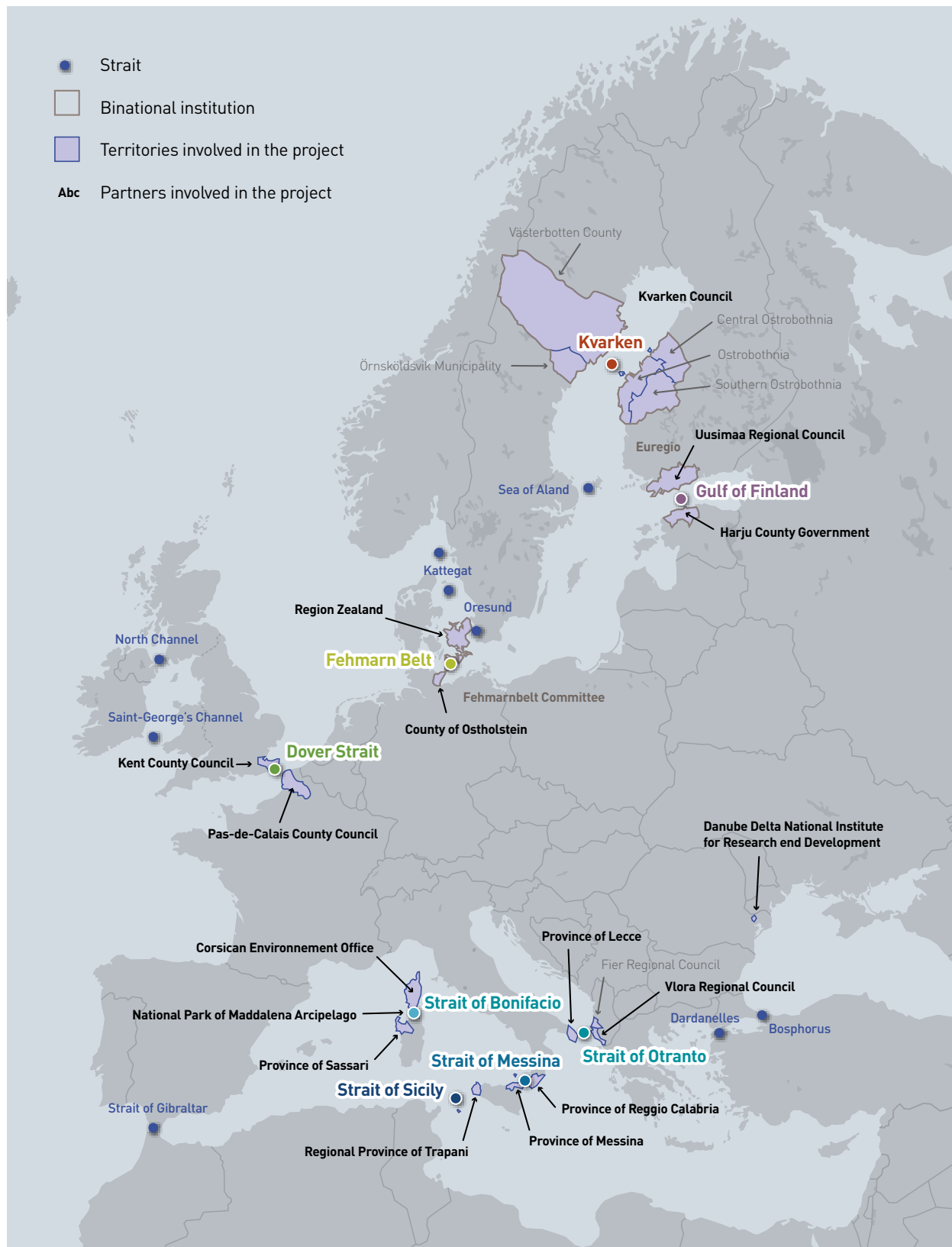
### Bygga upp kapacitet/sprida kunskap:

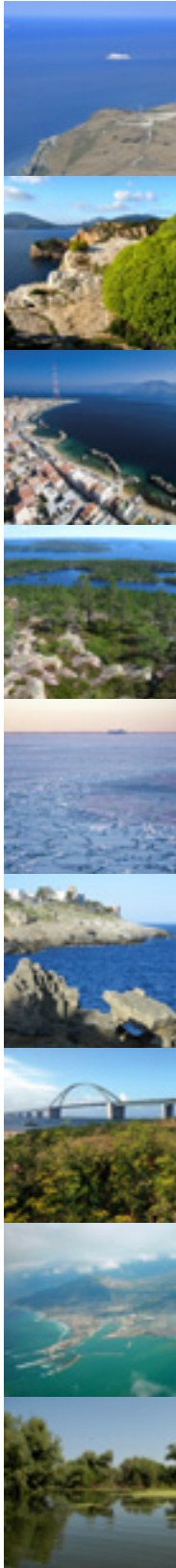
- Samla socio-ekonomisk och vetenskaplig miljöinformation och uppgifter på flera nivåer: lokalt, regionalt och gränsöverskridande
- Bygg upp gemensamma databaser eller en gemensam databas
- Gör uppgifter tillgängliga för olika partner i nätverket, informera om tillvägagångssätt och redskap som används för att samla in uppgifterna
- Implementera redskap, formella processer och strukturerade initiativ för att upprätthålla spridningen av erfarenhet och kunskaper mellan de europeiska sunden
- Bygg upp relationer och utbyt erfarenheter och kunskaper med sund som ligger utanför Europa för att skapa initiativ och identifiera gemensamma frågor
- Bilda ett nätverk av experter som är specialiserade på frågor med anknytning till sund och gränsöverskridande frågor som stöder nätverket i arbetet med att utveckla expertis i gemensamma ärenden
- Utveckla nya forskningsprojekt (på grund av databegränsningar) om biologisk mångfald och konsekvenser av belastningar på den biologiska mångfalden

### Verksamhetsområden att utveckla gemensamt:

- Sjösäkerhet med tanke på ökad trafik
- Möjlighet att utveckla nya tjänster och ny verksamhet för att säkra mervärde inom sjötransport
- Möjlighet att skapa
- Effekter av och fördelar med inlandsverksamhet och utveckling av kust- och havsområden

# Vilka är de 16 partnerna i NOSTRA?





## Åtta sund

- **Doverkanalen** (Frankrike/England)
- **Bonifaciosundet** (Frankrike/Italien)
- **Messinasundet** (Italien/Italien)
- **Kvarken** (Finland/Sverige)
- **Finska viken** (Finland/Estland)
- **Otrantosundet** (Italien/Albanien)
- **Fehmarn Bält** (Tyskland/Danmark)
- **Siciliensundet** (Italien/Tunisien)

## Ett delta

- **Donaudeltat** (Rumänien)

Trots att Donaudeltat inte är ett sund, har det tagits med i projektet eftersom en östeuropeisk partner behövdes, och Donaudeltats nationella institut för forskning och utveckling (Danube Delta National Institute for Research and Development) är med i INTERREG IVC-projektet DELTANET. Härigenom var det möjligt att skapa en länk mellan två projekt av liknande slag (nätverk av regioner med geografiska särdrag, ärenden som berör bevarande av biologisk mångfald och naturarv) och skapa mervärde för NOSTRA.

## Doverkanalen



## Doverkanalen





## Sundets karaktärsdrag

Doverkanalen definieras som det område som bildar passagen mellan Engelska kanalen och Nordsjön och utgör gränsen mellan England (Dover) och europeiska kontinenten (Calais, Frankrike). Sundet, med en bredd på endast 32 km, är grunt (ibland endast 20 meter).

I NOSTRA och den grundläggande studien har sundet definierats som området från gränsen mellan East Sussex och Kent (Dungeness) till Berck, så att den norra gränsen löper från North Foreland (nära Margate) till gränsen mellan Frankrike och Belgien.

Sundet är ett av de mest trafikerade maritima stråken i världen. På båda sidorna av sundet är hamnarna av central betydelse. Hamnarna i Dover och Calais är Europas livligast trafikerade hamnar för passagerarfärjor, trots att kanaltunneln öppnades år 1994. Det här befäster betydelsen och den så gott som ständiga ökningen av trafiken över kanalen. Hamnen i Dover är även viktig för frakt och har mest RORO-trafik i Europa; över 90 % av den engelska frakten går genom sundet. Luftförorening, ökande trafikmängder och konsekvenserna av svaveldioxidlagstiftningen gör transporten till en nyckelfråga för sunden, och hamnarna och kanaltunneln är av avgörande betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Hamnarna i Boulogne-sur-mer och Calais är viktigaste franska hamn för havsfiske respektive fjärde viktigaste hamn för kommersiell trafik. Sundet är också av särskild betydelse på grund av biologiska mångfald, fiskevatten, landskap, kulturell betydelse och turism. Sundets botten döljer många skeppsvrak, med exempel på båtar och sjöfart ända från bronsåldern.

Skyddade landskap såsom 2 Caps och Kent Downs AONB med sina kalkklippor och kalksluttningar har en nyckelposition för sundets identitet och kulturarv och en plats i respektive nations historia.

Dessa landskap med utsikt över Doverkanalen är viktiga för både turism och livskvalitet. Internationellt erkännande av dessa områden och sundet är ett mål för regionråden i både Kent och Pas-de-Calais. Utvecklingen av Doverkanalens identitet som ett delat marinområde och fokus på gemensamma turisminitiativ såsom place making (platsgestaltning) är ett område som myndigheterna på sundets båda sidor önskar utveckla.

## Involverade partner

■ **Ledande partner: Regionrådet i Pas-de-Calais** – Frankrike  
Regionrådet i Pas-de-Calais är en lokal myndighet på franska sidan av Doverkanalen. Regionrådet utvecklar aktiviteter i anslutning till social integration, lokala transporter, områdesplanering och miljö. Det stöder bevarandet av sundets biologiska mångfald, speciellt genom projektet Grand Site Deux-Caps, numera benämnt Grand Site de France.

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

■ **Regionrådet i Kent (KCC)** – England  
KCC är den strategiska myndighet i Kent som svarar för kustrelaterade frågor, men det finns också åtta distriktmyndigheter längs Kents kust, varav tre har en kustlinje längs Doverkanalen. KCC arbetar i partnerskap med dessa myndigheter i kustrelaterade frågor och nationella marinfrågor med flera organisationer, men speciellt med Marine Management Organisation.

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

## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

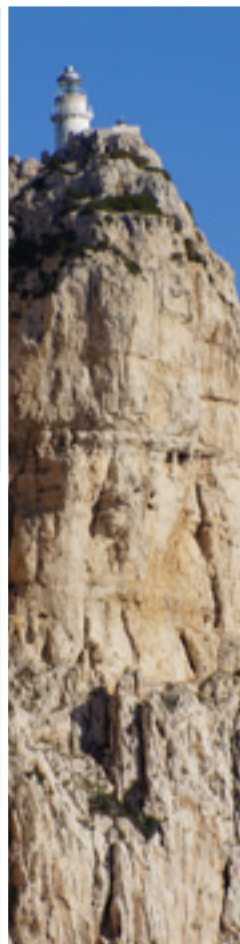
**Förvaltning:** implementera en unik struktur som representerar sundet, klargöra förvaltning av frågor i anknytning till biologisk mångfald, utveckla ett nätverk av aktörer som representerar offentliga institutioner, privata sektorn och forskare i nyckelsektorer

**Kunnande:** utveckla, uppdatera och utbyta gemensam och gränsöverskridande kunskap om biologisk mångfald och naturmiljö och konsekvenser av mänsklig och naturlig belastning på den biologiska mångfalden och naturmiljön.

**Åtgärder:** utbyta erfarenheter och god praxis mellan partner över gränserna, implementera gränsöverskridande åtgärder för att tackla det gemensamma problemet med luftföroreningar orsakade av trafik, fokusera på integration av utmaningar beträffande biologisk mångfald i jordbrukssektorn i Kent, skapa jobbopportuniteter genom utveckling av gränsöverskridande affärsmöjligheter för att motverka den ekonomiska nedgången, implementera en gemensam strategi för att bedöma och minska transportinfrastrukturens påverkan på sundet.



## Bonifaciosundet



## Sundets karaktärsdrag

Bonifaciosundet ligger mellan Korsika och Sardinien, och förenar Sardinska havet och Tyrrenska havet. Sundet omfattas av lagstadgad rätt till transitpassage, trots att Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön (MPEC) betecknade sundet som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA). Den kommersiella fartygstrafiken och båttrafiken i sundet är livlig, och sundet betecknas som ett farligt sjöfartsområde på grund av vindar, strömmar, blindskär och rev. Sundet omfattar en marin nationalpark och ett marint skyddsområde, belägna på vardera sidan, och förvaltas gemensamt av O.E.C. (miljökontoret på Korsika) och PNALM (Nationalparken La Maddalenas skärgård), som har skapat EGTC - International Marine Park of Bouches de Bonifacio (EGCT - PMIBB).

## Involverade partner

■ **Miljökontoret på Korsika (O.E.C.)** – Frankrike  
Miljökontoret på Korsika är en offentlig organisation för kommersiell och industriell verksamhet. Miljökontoret ansvarar för strategier för planering, bevarande och främjande av naturarvet i sundet. OEC fungerar som miljömyndighet för regionmyndigheternas (Corsican Territorial Authority) samtliga interventionsmekanismer.

**Webbplats** [www.oec.fr](http://www.oec.fr)

■ **Provinsen Sassari** – Italien  
Provinsen Sassari koordinerar de gemensamma åtgärder som offentliga och privata aktörer i nordvästra Sardinien genomför för en hållbar utveckling av området.

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

■ **Nationalparken La Maddalenas skärgård** – Italien  
Nationalparken La Maddalenas skärgård (PNALM) är en geomarin park som omfattar den sardinska delen av Bonifaciosundet. PNALM ansvarar för bevarandet och främjandet av naturarvet i området.

**Webbplats** [www.lamaddalenapark.it](http://www.lamaddalenapark.it)

## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

**Förvaltning:** utveckla ett nätverk av aktörer som representerar offentliga institutioner, privata sektorn och forskare i nyckelsektorer.

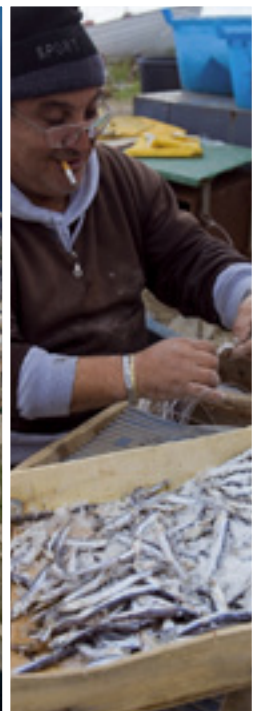
**Kunnande:** fokusera på belastningar på den biologiska mångfalden och naturmiljön och relaterade konsekvenser, evaluera hur spridning av farliga ämnen påverkar naturmiljön i sundet (kan leda till åtgärder på internationell nivå), utveckla kunnande och analysera ekonomiska och sociala flöden mellan sundets båda sidor och utveckla redskap för att kontrollera dessa flöden.

**Åtgärder:** främja arbete och utbildning, identifiera samsättningsmöjligheter i anknytning till integrerad förvaltning av biologisk mångfald och naturmiljö genom gränsöverskridande partnerskap (t.ex. sjötransport, turism, lokal planering, lokalt hantverksfiske och jordbruk), belysa och utvärdera den kulturella identiteten i sundet och utveckla nya affärsmöjligheter relaterade till denna identitet, utveckla gemensamma strategier och åtgärder för att stödja utvecklingen av hållbar transport (särskilt vägtransport av varor från färjehamnarna), utveckla gemensamma åtgärder för en konsekvent hantering av båtlivsfrågor.

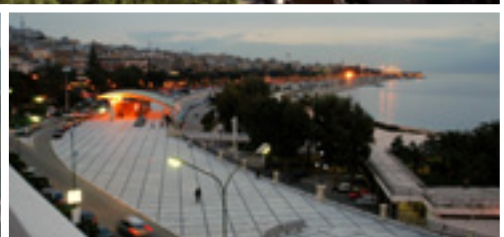
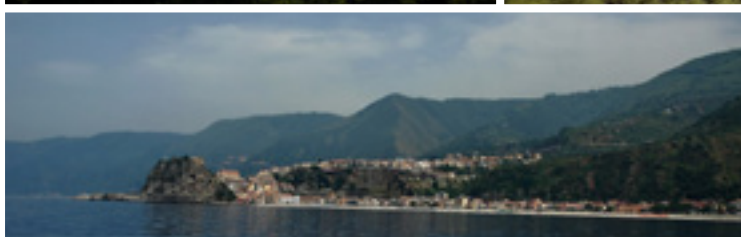
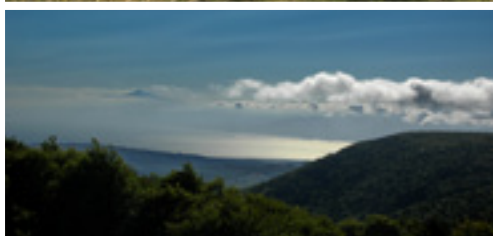




## Messinasundet



## Messinasundet





## Sundets karaktärsdrag

Messinasundet, som ligger mitt i Medelhavet, förenar Sicilien med Europa och bildar en bro mot de afroasiatiska länderna i Nordafrika och Mellersta östern. Historiskt representerar sundet en förbindelse mellan öst och väst och nord och syd i Medelhavet. Det är unikt tack vare landskapets formationer och känt som ett mytomspunnet land, som fungerar som ett ovärderligt vetenskapligt laboratorium tack vare sin natur och historia (maritima, seismiska, biologiska). Sundets hydrogeologiska förhållanden är unika och även florin och faunan är sällsynt. På internationell nivå kan området på grund av sundets strategiska position omskapas till en logistisk plattform för lokal-globala relationer. Områdena i provinsen Messina och provinsen Reggio Calabria, med sina identiska geo-klimatförhållanden, lockar stora turistströmmar och är strategiska turistområden i södra Italien.

## Involverade partner

### ■ Provinsen Messina – Italien

Provinsen Messina deltar i den regionala strategi- och programplaneringen, inbegripet miljöskydd och riskförebyggande åtgärder. Provinsen Messina var emellertid tvungen att avsluta sin medverkan i NOSTRA-projektet innan det avslutades.

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

### ■ Provinsen Reggio Calabria – Italien

Provinsen Reggio Calabria utvecklar planeringsverksamhet i anslutning till miljöskydd och riskförebyggande verksamhet.

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

## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

### Förvaltning:

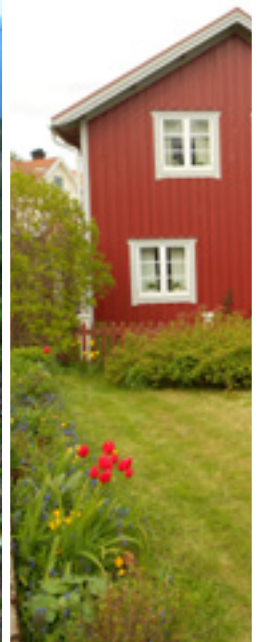
- skapa en enda enhet för förvaltning av sundet (brist på integration mellan förvaltning av land- och havsområden)
- via projektet NOSTRA kunde EU bidra genom att starta koordinering på lokal nivå. Initiativ kan inkludera hjälp med att utbilda lokala ungdomar att identifiera kultur- och naturarvet i området som något värdefullt att utveckla, och få unga människor att samverka med de lokala myndigheterna och föra med sig en fräsch och annorlunda synvinkel



PROVINCIA REGIONALE  
DI MESSINA



## Kvarken



Kvarken



## Sundets karaktärsdrag

Kvarken är den smalaste delen av Bottniska viken mellan Finland och Sverige. Avståndet från kust till kust är cirka 80 km och mellan de yttersta öarna endast cirka 25 km. Kvarken åtskiljer Bottenviken i norr från Bottenhavet i söder och bildar en grund undervattenströskel i Bottniska viken. Kvarkenregionen består av landskapen Österbotten, Södra Österbotten och Mellersta Österbotten i Finland samt Västerbottens län och Örnsköldsviks kommun i Sverige. På den finländska sidan finns en stor skärgård med många öar, av vilka många har fast bosatt befolkning. Kusten och stränderna är långgrunda och landet höjer sig med cirka 0,8 cm om året, vilket gör att skärgårdslandskapet förändras i snabb takt. Det österbottniska fastlandet är låglänt med små vattendrag och bördig jordbruksmark. På den svenska sidan är skärgården mindre och stränderna brantare. Särskilt i den södra delen av Västerbotten och i Örnsköldsvik, längs Höga Kusten, är skärgården helt annorlunda än i Finland. Skärgården i Kvarken bildar tillsammans med Höga Kusten i Sverige ett gränsöverskridande världsarv. UNESCO beviljade området status som världs naturarv för dess unika geologiska formationer och för att området är det ställe i världen där landhöjningen bäst kan iakttas.

## Involverad partner

### ■ Kvarkenrådet – Finland/Sverige

Kvarkenrådet är ett gränsregionalt samarbetsorgan som består av kommunala och regionala myndigheter. Kvarkenrådet grundades år 1972 och har sedan dess genomfört över 100 olika gränsöverskridande projekt inom turism, transport, kultur, miljöskydd etc.

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

## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

**Förvaltning:** de olika förvaltningsstrukturerna (centralisation vs decentralisation) på de båda sidorna av sundet kan erbjuda möjligheter för de två ländernas regionala myndigheter att lära av varandra, den privata sektorns engagemang borde understödjas

**Kunnande:** öka kapacitetsbyggandet (balansera spridningen av kunnandet mellan Sverige och Finland, mera tekniska experter i finländska regionala myndigheter ...), fortsätta områdesspecifika studier, utveckla utbytet av kunnande mellan akademiska forskare (vid lokala universitet) och anställda vid regionala myndigheter

**Åtgärder:** starkt samarbete inom förvaltning på den finländska sidan för att möta frågor inom marin kustförvaltning, mera decentraliserat beslutsfattande på den svenska sidan för att möjliggöra snabbare reaktioner i miljöfrågor, utveckla handlingsplaner och handledning för att hjälpa affärssektorer till bättre insikt i hur deras verksamhet är beroende av marin biologisk mångfald och ekosystem, identifiera nya sysselsättningsmöjligheter i anslutning till biologisk mångfald och ekosystem, bygga upp en gemensam databas kring marin biologisk mångfald.





## Finska viken



## Finska viken





## Sundets karaktärsdrag

Finska viken är den östligaste armen av Östersjön, som sträcker sig mellan Finland (i norr) och Estland (i söder) och Sankt Petersburg i Ryssland. Viktiga städer kring viken är Helsingfors, Tallinn och Sankt Petersburg. Hamnen i Tallinn (inklusive hamnarna i Muuga och Paldiski) och hamnen i Helsingfors hör till de livligast trafikerade hamnarna i Östersjön. De östra delarna av Finska viken hör till Ryssland, och några av Rysslands viktigaste hamnar ligger i närheten av Sankt Petersburg. Finska viken är en viktig sjöväg och ett viktigt havsområde för områdena kring Harju (Estland) och Nyland (Finland) ur ekonomisk och social synvinkel samt ur miljöperspektiv. Årligen korsar över 7,5 miljoner passagerare sundet sjövägen med färja mellan Helsingfors och Tallinn. Viken är vanligen frusen från slutet av november till slutet av april och präglas av en rik variation av vatten- och landlevande arter.

## Involverade partner

### ■ Länsstyrelsen i Harju – Estland

Länsstyrelsen i Harju (HCG) är en estnisk lokal myndighet som ansvarar för regional planering, hållbar och balanserad utveckling och utvecklingssamarbete på regional nivå.

**Webbplats** [harju.maavalitsus.ee](http://harju.maavalitsus.ee)

### ■ Nylands förbund – Finland

Nylands förbund är ansvarigt för regionala utvecklingsplaner och för implementeringen av strategiska aktiviteter tillsammans med lokala offentliga och privata aktörer.

**Webbplats** [www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi)



## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

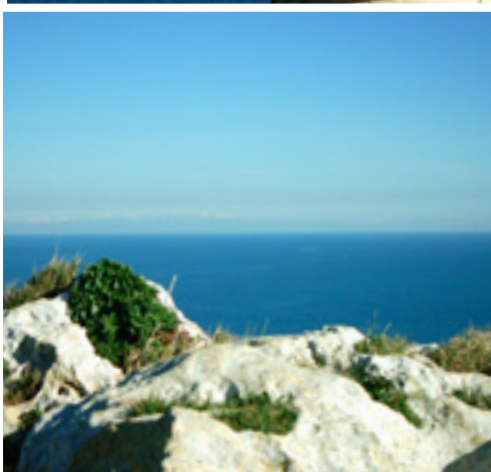
**Förvaltning:** skapa en EGTS (Europeisk gruppering för territoriellt samarbete) med fokus på förvaltning och implementering av regionala samarbetsprojekt som är samfinansierade av ERUF (Europeiska regionala utvecklingsfonden) eller ESF (Europeiska socialfonden), skapa arbetsgrupper som samlar experter inom särskilda områden på den finska sidan, gemensamma projekt med fokus på havsplanering

**Kunnande:** förbättra den estniska databasen för skyddade havsområden genom att nyttja forskning, uppmuntra till utbyte av kunnande mellan de båda sidorna av viken genom att utveckla, uppdatera och utbyta gemensamt och gränsöverskridande kunnande om marin biologisk mångfald och miljö (webbportal), uppmuntra till utbyte av kunnande mellan andra länder kring Östersjön

**Åtgärder:** maritim förvaltning (utveckla en gemensam logistikkorridor) för att stödja förbättringen av infrastrukturen på logistikområden och i hamnar, miljöskydd (särskilt flyttfåglar), infrastruktur för transport (genomförbarhetsstudie av en fast förbindelse Helsingfors – Tallinn rekommenderas)



## Otrantosundet



## Sundets karaktärsdrag

Otrantosundet förenar Adriatiska havet med Ioniska havet och åtskiljer Italien och Albanien. Dess bredd från Kepi I Gjuhes, Karaburun, Albanien till Punta Palascia, öst om Selento är mindre än 72 km. Sundet har fått sitt namn efter den Italienska staden Otranto. Otrantosundet har en väldigt strategisk placering och har under århundraden varit en nyckel till kontrollen över trafiken mellan Medelhavet och Adriatiska havet. Det korsas av en stor mängd legal och illegal fraktrafik. Turismen har uppvisat en stadig tillväxt under de senaste åren. Otrantohavet, som är ett av Italiens renaste, erbjuder ett överflöd av fisk, och fiske är en flitigt utövad aktivitet i området.

## Involverade partner

### ■ Provinsen Lecce – Italien

Provinsen Lecce har ansvar för ekonomisk utveckling, turism, territoriell planering och transport.

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

### ■ Regionförbundet Vlora – Albanien

Regionförbundet Vlora ansvarar för regionala strategier för ekonomisk utveckling och miljöskydd.

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



## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

**Förvaltning:** implementera en unik struktur som kan representera sundet och ge ett långsiktigt perspektiv på samarbetet mellan länderna kring Adriatiska havet, utveckla redskap för samarbete på regional eller provinsiell nivå, klargöra förvaltning för beslutsfattande och frågor i anslutning till biologisk mångfald, utveckla ett nätverk av aktörer som representerar offentliga institutioner, privata sektorn och forskare i nyckelsektorer, utveckla samarbetet mellan Albanien och Italien inom ramen för tekniska initiativ, utveckla en formell struktur för att arbeta för aktörernas ansvar i fråga om skada på den biologiska mångfalden i internationella vatten

**Kunnande:** utveckla, uppdatera och sprid gemensamt och gränsöverskridande kunnskap om biologisk mångfald och naturmiljö och om påverkan av mänsklig och naturlig belastning på den biologiska mångfalden och naturmiljön, klarlägga belastningarna som orsakar kusterosion och den påverkan som sjötrafik har på naturresurser, påvisa påverkan av turism på kust- och inlandsmiljöer

**Åtgärder:** utbyta erfarenhet och god praxis mellan partner över landgränser, öka främjandet av jobb och utbildning och identifiera arbetsmöjligheter med anknytning till integrerad förvaltning av biologisk mångfald med gränsöverskridande partnerskap (inom sjötransport, turism, lokal planering, fiske och jordbruk), arbeta med lokala aktörer i skyddade naturområden för att utveckla lokala fördelar och samtidigt förbättra skyddet av den biologiska mångfalden





## Fehmarn Bält



## Fehmarn Bält





## Sundets karaktärsdrag

Fehmarn Bält är ett sund som förenar Kielbukten och Mecklenburgbukten i den västra delen av Östersjön mellan den tyska ön Fehmarn och den danska ön Lolland. Färjetransporter förenar hamnarna Puttgarden och Rødby på de två öarna.

Sundet omfattar ett cirka 18 km (10 sjömil) brett område med ett djup på 20–30 meter. Strömmarna i sundet är svaga och oftast beroende av vinden. Sundet Fehmarn Bält är en viktig rutt för passagerartransporter och varor mellan Skandinavien och norra Europa. Det är också en av de viktigaste fraktledderna mellan Östersjön genom Stora Bält och till Atlanten, där stora och djupgående containerfartyg och oljetankfartyg behöver passera. De danska och tyska myndigheterna planerar att bygga en tunnel för kommersiell och privat trafik under sundet. Fehmarn Bält administreras av den binationella kommittén Fehmarnbelt Committee.

## Involverade partner

### ■ Region Sjælland – Danmark

Region Sjælland har som dansk lokal myndighet ansvaret för den lokala statliga planeringen av transporter och infrastruktur.

**Webbplats** [www.regionsjaelland.dk](http://www.regionsjaelland.dk)

### ■ Distriktet Ostholstein – Tyskland

Distriktet Ostholstein är den tyska myndighet som ansvarar för de offentliga dialogprocesserna i anslutning till förvaltningen av Fehmarn Bält och angränsande områden.

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

## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

**Förvaltning:** skapa en EGTC, rationalisera antalet samarbetsstrukturer (för många gränsöverskridande samarbetsstrukturer)

**Kunnande:** behov av ökat samarbete som baseras på utbyte av kunnskap (särskilt kring temat biologisk mångfald), behov av att systematiskt studera olika faktorer som påverkar den biologiska mångfalden och ekosystemen i regionen

**Åtgärder:** säkra långsiktig hållbarhet (hållbart nyttjande av den biologiska mångfalden) som borde integreras i de regionala utvecklingsplanerna på båda sidor av sundet, behov av att stärka bevarandet av den biologiska mångfalden och naturen i båda regionerna (vilket kan leda till att gröna jobb skapas och möjligheten till utkomst främjas lokalt).



KREIS  
OSTHOLSTEIN



## Siciliensundet



## Sundets karaktärsdrag

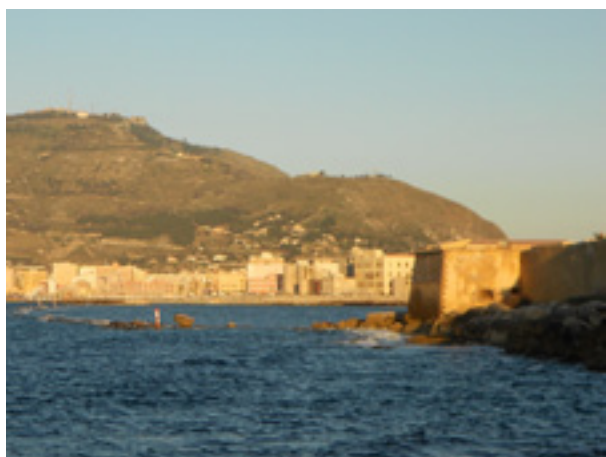
Siciliensundet ligger mellan Sicilien och Tunisien. Mitt i sundet ligger ön Pantelleria. På sin smalaste punkt, mellan Capo Feto, nära Mazara del Vallo, Cape Bon och nära El Haouaria, är bredden cirka 145 km. Sundets maximidjup är 316 meter. Djupa strömmar går från öst till väst, medan en ström nära vattenytan går i motsatt riktning. Denna ovanliga vattenströmning är av stort oceanografiskt intresse. Sundet är en av världens värdefullaste naturmiljöer under vatten. Det är också en av de viktigaste sjövägarna och en av Medelhavets populäraste fiskeplatser. Sundet är Europas port till Maghreb-området och norra Afrika.

## Involverad partner

### ■ Provinsen Trapani - Italien

Provinsen Trapani utgör Siciliens gräns mot Siciliensundet. Provinsen genomför gränsöverskridande samarbetsprogram (vetenskapliga undersökningar, miljö och kultur).

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



## Huvudsakliga rekommendationer för sundet i den grundläggande NOSTRA-studien

**Förvaltning:** i nuläget brister i planering och koordinering med fokus på förvaltning av privat och offentlig finansiering. I detta sammanhang kunde EU:s integrerade förvaltning av sund bidra till att eliminera vissa blockeringar. Men sundets speciella läge (Italien-Afrika) och den komplicerade relationen till de tunisiska myndigheterna, som är väldigt svåra att förhandla med i fråga om nationella havsområden, är nyckelfrågor för området, särskilt i fråga om fiske, eftersom EU och Tunisien inte har samma inställning till lagstiftning beträffande fiske på internationellt vatten. För att reda ut situationen och ha gemensam förvaltning, behövs internationella avtal, vilka för närvarande saknas. På det lokala planet råder bristande enhetlighet för miljöcertifiering av fiskeprodukter och för integrerat nätverkssamarbete för att främja turism.







Donaudeltat



## Områdets karaktärsdrag

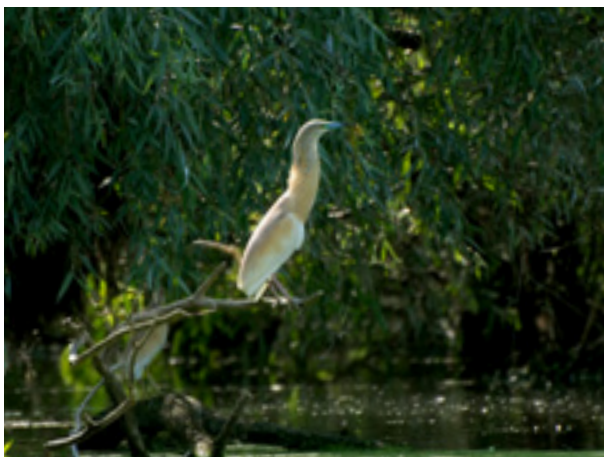
Donaudeltat (Delta Dunarii) är det bäst bevarade floddeltat på den europeiska kontinenten. Det ligger i den sydöstra delen av Europa, vid slutet av floden Donau, som har ett hydrografiskt område på 817 700 km<sup>2</sup> (8 % av kontinenten). Den största delen av Donaudeltat ligger i Rumänien (distriktet Tulcea), medan dess norra del, på den västra banken vid grenen Chilia, ligger i Ukraina (Odessa Oblast). Donau delas upp i tre huvudsakliga deltaarmar: Chilia, Sulina, och Sfântul Gheorghe (St. Georg). Vid kanalernas mynningar växer nytt land fram i takt med att deltaområdet fortsätter att breda ut sig. Deltat utgörs av en låglänt alluvial slätt som huvudsakligen består av våtmarker och vatten. Det finns 23 naturliga ekosystem och 7 antropogena ekosystem i deltaområdet.

## Involverad partner

- **Donaudeltats nationella institut för forskning och utveckling** - Rumänien

Donaudeltats nationella institut för forskning och utveckling (DNNI) är specialiserat på forskning och skydd, bevarande och förvaltning av naturmiljöer i känsliga geografiska områden.

**Webbplats** [www.ddni.ro](http://www.ddni.ro)









DEL II

## NOSTRA God praxis

# Gemensam förvaltning

## Varför arbeta för gränsöverskridande förvaltning?

Sunden har många unika särdrag och är ofta gränsöverskridande områden. Förvaltningen är av stor betydelse för att möta de utmaningar som sunden står inför, särskilt miljöutmaningar som bevarande av biologisk mångfald eller skydd av naturmiljö, vilka behöver tas omhand på bred front.

I den grundläggande NOSTRA-studien lyftes fram att bristen på formell förvaltningsstruktur eller gemensam strategi för ett sund ofta gör sig synlig när lokala myndigheter på båda sidorna av sundet arbetar tillsammans. Förvaltningsfrågor kan hanteras på många sätt och på olika nivåer:

- Vem? Samarbete mellan gränsöverskridande lokala myndigheter, engagemang av privata företag eller organisationer för forskning och högre utbildning
- Vad? Formell förvaltningsstruktur, informellt regelbundet samarbete via gemensamma initiativ
- Hur? Gemensam utvecklingsstrategi, gemensamma planeringsdokument

## Hur tackla frågan om sundens gemensamma förvaltning?

Under projektet NOSTRAs workshopar har flera exempel på god praxis med anknytning till förvaltningsfrågor presenterats. De utgör alla ett svar på lokala frågor, men kan också fungera som en inspirationskälla för sund som ännu inte har en formell struktur för gränsöverskridande förvaltning.

**Kvarkenrådet** grundades år 1972 av lokala myndigheter i Finland och Sverige på båda sidor om Kvarken. Det är en gränsöverskridande regional organisation med styrelsemedlemmar och personal från båda länderna.

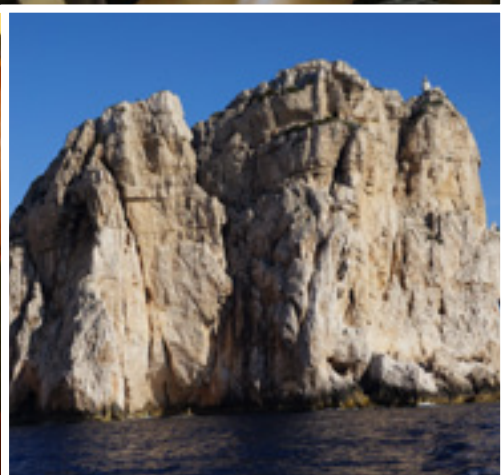
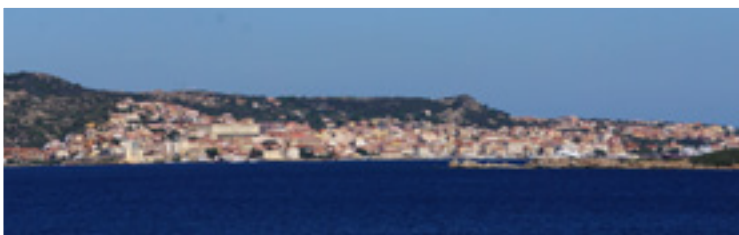
**Fehmarnbelt Committee** koordinerar samarbete kring gränsöverskridande (Danmark-Tyskland) arbete i regionen Fehmarn Bält. Kommittén består av danska och tyska politiker och representanter för kommuner och myndigheter samt representanter för organisationer och sammanslutningar. Målet för Fehmarnbelt Committee är att befästa området Fehmarn Bält som en destination för utveckling mellan Köpenhamn/Malmö och Hamburg och säkra en integrerad process genom rekommendationer och stöd till gränsöverskridande verksamhet.

**Europeiska gruppering för territoriellt samarbete (EGTS)** för den internationella geomarina parken La Maddalenas skärgård förenar det franska miljökontoret på Korsika med den italienska nationalparken La Maddalenas skärgård inom en enda gränsöverskridande organisation som är giltig enligt europeisk lag.

**Finska vikens** år organiseras av finska, estländska och ryska lokala myndigheter för att hitta lösningar för hållbar utveckling av havet med hjälp av de tre ländernas gemensamma satsningar och aktivt samarbete inom vetenskapliga och beslutsfattande organ och genom olika evenemang.

**Förenta nationernas utvecklingsprogram (UNDP)** är ett partnerskap mellan en europeisk region och en region i ett kandidatland för att främja (hållbar) utveckling i de två regionerna. Programmet har implementerats i Otrantosundet mellan lokala myndigheter i Italien och Albanien.

**Fehmarn Bält-dagarna** (The Fehmarn Belt Days) är ett evenemang vars mål är att skapa kontakter mellan den tyska och den danska sidan av Fehmarn Bält och identifiera nya möjligheter till gränsöverskridande samarbete till förmån för sundet.





## Kvarkenrådet

- **Läge** Kvarken (Finland/Sverige)
- **Partner** Kvarkenrådet
- **Tidsperiod** från och med år 1972
- **Finansiering** Nordiska ministerrådet, medlemsavgifter



### Vad är det?

Kvarkenrådet är ett av Nordiska ministerrådets officiella gräns-regionala samarbetsorgan. Kvarkenrådets huvudmedlemmar är Österbottens förbund, Södra Österbottens förbund, Mellersta Österbottens förbund, Vasa stad, Seinäjoki och Karleby samt Regionförbundet i Västerbottens län och Örnsköldsviks kommun. Organisationen är registrerad i Finland, men dess personal är från både Finland och Sverige och har sex styrelsemedlemmar från vardera landet. Ordförandeskapet växlar mellan Umeå och Vasa vartannat år. Kvarkenrådets administration finansieras genom medlemsavgifter, och finansieringen från Nordiska ministerrådet används främst för samfinansiering av gränsöverskridande samarbetsprojekt.

### Verksamhetens ursprung

Kvarkenregionen förenas av sin långa historia av gränsöverskridande kommunikation, relationer och handel samt av sitt gemensamma kulturarv. Regionen är också ett av UNESCO:s 19 gränsöverskridande världsarv sedan år 2000 (Höga Kusten) och 2006 (Kvarkens skärgård). Det faller sig därför naturligt att betrakta regionens utveckling i dess gränsöverskridande dimension.



### Mål och implementering

Kvarkenrådets mål är att arbeta för regional integration och främja samarbete inom offentliga och privata sektorn för att eliminera gränsbarriärer och utveckla de regionala tillgångarna. För närvarande arbetar Kvarkenrådet för att säkra och utveckla den internationella transporten längs väg E12 och kommunikationsstråket över Kvarken genom TEN-T-projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor. Kvarkenrådet bidrar också till att utveckla den regionala infrastrukturen, stärka affärsverksamheten och den högre utbildningen i regionen samt utveckla turism och kultur.

För att nå sina mål utvecklar rådet nätverks- och lobbyverksamhet, organiserar konferenser, leder studier, tillhandahåller resestipendier och översättningstjänster och hjälper organisationer att starta gränsregionala projekt.

### Centrala framgångsfaktorer

Kvarkenrådet anses vara god praxis eftersom det involverar lokala och regionala myndigheter från båda sidor av sundet och uppmuntrar gränsöverskridande utvecklings- och samarbetsprojekt. Rådet överväger att bli en EGTS (europeisk gruppering för territoriellt samarbete), och blir i så fall den första av sitt slag i norra Europa.

Denna praxis kan användas av andra sund för att förbättra gemensam förvaltning och främja gemensamma projekt för ett sund.



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

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

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

## EGTS i Bonifacio

- **Läge** Bonifaciosundet (Frankrike/Italien)
- **Partner** Miljökontoret på Korsika, Nationalparken La Maddalenas skärgård
- **Tidsperiod** från och med år 2012
- **Finansiering** Medlemsavgifter (med regionala, nationella och europeiska bidrag)



### Vad är det?

En EGTS (eng. EGTC) är en Europeisk gruppering för territoriellt samarbete (EG Nr 1082/2006), med gränsöverskridande struktur, som är en juridisk person för förvaltning av ett internationellt territorium. EGTS för International Marine Park of the Strait of Bonifacio (EGTC-PMIBB) förenar det franska Miljökontoret på Korsika och den italienska Nationalparken La Maddalenas skärgård inom en gemensam gränsöverskridande organisation som är giltigt enligt europeisk lag. Det huvudsakliga målet för denna EGTS är att fokusera på bevarande, förvaltning och användning av naturmiljön och kulturarvet i Bonifaciosundet, för att implementera en gemensam strategi för hållbar utveckling i sundet.

### Verksamhetens ursprung

Nationalparken La Maddalenas skärgård (i Sardinien) och naturreservatet i Bonifaciosundet (i Korsika) grundades år 1994 respektive 1999. Idén att grunda en internationell marin nationalpark mellan Korsika och Sardinien uppkom i början av 1990-talet. I den fransk-italienska Memorandum of Understanding daterad år 1993, uttrycktes avsikten att nå internationellt erkännande av den unika ekologin i sundet.



### Mål och implementering

Målet för EGTS är att se Bonifaciosundet som en funktionell helhet och därigenom förbättra kunskapen om sundet. Grupperingen tillåter att ärenden behandlas på ett mera övergripande plan för att underlätta arbetet med att hitta lösningar på svåra situationer (sjötrafik, turistflöden) på båda sidor av sundet. Den hjälper bland annat till med implementeringen av åtgärder som behövs för att förstärka eller optimera sjösäkerheten i sundet. EGTS är också sundets gemensamma röst och arbetar för att uppnå erkännande av lokala förhållanden på europeisk och internationell nivå. EGTS är sammansatt av medlemmar från båda institutionerna (åtta röster var) och ordförandeskapet växlar vart tredje år.

### Centrala framgångsfaktorer

EGTS-PMIBB anses vara god praxis eftersom den involverar offentliga organisationer från båda sidor av sundet i en enda organisation som är en juridisk person. Den bidrar till god förvaltning och främjande av sundet.

Denna praxis kan användas av andra sund för att förbättra gemensam förvaltning och främja en gemensam vision och strategi för ett sund. Den behöver inte nödvändigtvis fokusera på miljöfrågor utan kan även användas för andra lokala frågor.



**Kontakter** [g.cancemi@oec.fr](mailto:g.cancemi@oec.fr), [m.laudato@oec.fr](mailto:m.laudato@oec.fr), [g.urban@lamaddalenaipark.org](mailto:g.urban@lamaddalenaipark.org), [e.lippi@lamaddalenaipark.org](mailto:e.lippi@lamaddalenaipark.org)

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

## Finska vikens år 2014

- **Läge** Finska viken (Finland/Estland)
- **Partner** Länsstyrelsen i Harju, Nylands förbund
- **Tidsperiod** 2012-2015
- **Finansiering** Partnernas medverkan och vissa statsfinansierade projekt (utrikesministeriet och miljöministeriet osv.)



### Vad är det?

Finska vikens år 2014 samorganiserar av miljöministerierna i Finland (ledande partner), Estland och Ryssland, genom en internationell styrkommitté och nationella styrgrupper och ett nätverk av städer, forskningsinstitut, icke statliga organisationer, stiftelser och privata företag. Beskyddare för Finska vikens år 2014 är presidenterna i republiken Finland, Ryska federationen och republiken Estland. Under året samlas experter, beslutsfattare och medborgare från Finland, Estland och Ryssland. Syftet är att finna lösningar för hållbart nyttjande av Finska viken. Temaåret erbjuder en möjlighet att med de tre ländernas gemensamma krafter analysera Finska vikens ekologiska tillstånd.

### Verksamhetens ursprung

Finska vikens år fokuserar på behovet av uppdaterade vetenskapliga uppgifter om det ekologiska tillståndet i viken för att implementera kostnadseffektiva och välriktade åtgärder ägnade att stoppa försämringen av vikens tillstånd. Det första Finska vikens år ordnades år 1996 och var främst riktat till vetenskapsmän.



### Mål och implementering

Finska vikens år har som mål att med Finlands, Estlands och Rysslands gemensamma krafter i detalj utvärdera det ekologiska tillståndet i Finska viken. Målet är att producera uppdaterade forskningsresultat för att stödja beslutsfattande som baserar sig på ekosystemen, och genom olika evenemang och synlighet i medierna väcka även allmänhetens medvetande. För detta krävs djupare internationellt samarbete och engagemang av många olika aktörer, från offentliga myndigheter till privata företag och allmänheten.

För ändamålet organiseras gemensamma forskningsprojekt och vetenskapliga forum i de tre länderna. Offentliga evenemang på nationell och internationell nivå planeras för att skapa synlighet. Ett av de prioriterade områdena är utbildning, med kurser för elever och studenter, men även för politiker och beslutsfattare, genom skräddarsydda seminarier.

### Centrala framgångsfaktorer

Finska vikens år är ett bra exempel på gränsöverskridande förvaltning, eftersom det involverar inte endast lokala och nationella myndigheter utan också människor från forskningssektorn och privata sektorn samt allmänheten. Temaåret är särskilt intressant eftersom det torde leda till politiska överenskommelser mellan ministerierna i de tre länderna angående de viktigaste åtgärderna som bör vidtas för att förbättra vikens tillstånd, nämligen en deklaration om Finska viken.

Denna praxis kan användas vid andra sund med syftet att skapa ett nätverk av aktörer som representerar offentliga institutioner, privata sektorn och forskare i nyckelbranscher. Den kan främja en gemensam vision för ett sund och åtgärder som stöder en hållbar utveckling.

**Kontakt** Kai Myrberg, Finlands miljöcentral

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



## Fehmarnbelt-dagarna 2014

- **Läge** Fehmarn Bält (Tyskland/Danmark)
- **Partner** Region Själland, Distriktet Ostholstein
- **Tidsperiod** 2014
- **Finansiering** Parternas medverkan och sponsorer



### Vad är det?

Fehmarnbelt-dagarna (Fehmarnbelt Days) är ett tre dagar långt evenemang som utgör en plattform för aktörer från den gränsöverskridande regionen Fehmarn Bält. Parterna som gemensamt organiserar Fehmarnbelt-dagarna är Femern A/S (ansvarig för förberedelser, forskning och planering inför uppförandet av en fast förbindelse över Fehmarn Bält), STRING (Region Scania, Region Huvudstaden, Köpenhamns stad, Region Själland, Schleswig Holstein och Hamburg stad), Fehmarnbelt Committee, Fehmarnbelt Business Council (FBBC), Danish Ministry of Housing, Urban and Rural Affairs och Baltic Development Forum. Fehmarnbelt-dagarna 2014 fokuserar på kontaktskapande och ordnas i Köpenhamn 30 september–2 oktober 2014.

### Verksamhetens ursprung

Fehmarn Bält-regionen sträcker sig från norra Tyskland, genom Danmark och in över södra Sverige. Det är en region under utveckling, med ett projekt som har målet att skapa en fast förbindelse över Fehmarn Bält. Förbindelsen är tänkt att förbättra tillgängligheten mellan de urbana områdena i regionen och bidra till dess utveckling, tillväxt och välbefinnande. Bland befolkningen finns en stark önskan om utveckling av en gemensam arbetsmarknad genom de tre ländernas gemensamma kraftanstängningar (omröstning 2012) och ett behov av att få med den regionala utvecklingen av Fehmarn Bält på



den offentliga och politiska agendan.

### Mål och implementering

Målet med Fehmarnbelt-dagarna är att möjliggöra utbyte av idéer och erfarenhet mellan aktörer från regionen och utanför den, med representanter från industri, turism och handel och även politiker, allmänhet och studerande. Dagarna erbjuder en unik möjlighet att diskutera nyckelfrågor, utveckla gränsöverskridande samarbete och fokusera på regionens tillväxtpotential. På konferenserna och evenemangen behandlas många olika områden, såsom infrastruktur, turism, affärsmöjligheter, arbetsmarknad, transport och logistik samt utbildning och forskning. Varje partner ansvarar för ett evenemang och står för samtliga kostnader för sitt evenemang.

### Centrala framgångsfaktorer

Fehmarnbelt-dagarna är ett intressant exempel på gränsöverskridande förvaltning, eftersom evenemanget involverar människor från ekonomisektorn, forskare, politiker osv., inom en flexibel struktur. Evenemanget kan bidra till att skapa en känsla av samhörighet inom en framväxande gränsöverskridande region.

Denna praxis kan användas av andra sund för att skapa ett nätverk av aktörer och en känsla av samhörighet i en gränsöverskridande region.

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

# Havslandskap och havsplanering



## Varför arbeta med havslandskap och havsplanering?

Sund är områden där en stor miljörikedom ofta kombineras med livlig mänsklig aktivitet och trafik. Det är viktigt att göra bevarandet av miljön förenligt med invånarnas livskvalitet och den ekonomiska utvecklingen. Det här är särskilt viktigt i gränsöverskridande regioner, där en liten havsyta är föremål för flera länders påverkan och aktiviteter.

En lösning på dessa frågor är havsplanering, antingen på den ena sidan av sundet, eller, i bästa fall, på sundets båda sidor. Den kan möjliggöra integrerad förvaltning av sundets resurser, med en verklig (och gemensam) strategi för utveckling och bevarande av den biologiska mångfalden och naturmiljön.

Havslandskap är också ett viktigt element att beakta. Det handlar inte enbart om en viktig resurs för ekonomisk verksamhet såsom turism eller en representant för ett specifikt habitat, utan också om ett centralt element för känslan av att höra till ett visst område. Slutligen, vilket även framgår i samband med UNESCO:s utnämning av Kvarken som världs naturarv, kan ett unikt havslandskap också bidra till ett sunds internationella renommé.

## Hur kan man tackla frågan om hög koncentration av aktiviteter och bevarande av miljön i sunden?

Under workshoparna i projektet NOSTRA har två goda exempel framkommit som illustrerar vikten av havsplanering för sundområden.

**Bedömning av havslandskaps karaktär och havsplanering har implementerats i Kent**, för att fokusera på den intensifierade användningen av havsområdet och dess resurser, vilket påverkar havsmiljöns hållbarhet. Marina förvaltningsorganisationen (MMO) fick i uppdrag att utarbeta havsplaner med ett strategiskt tillvägagångssätt som integrerar sociala, ekonomiska och miljömässiga mål. Därtill har arbetet med att karaktärisera kustlandskapen i södra England startat, för erbjuda stöd vid beslut i kust- och havsutvecklingsprojekt och för att tillvarata sundets unika havslandskap.

**Havsplanering** i Finska viken har påbörjats av HELCOM och VASAB, med målet att närma sig hållbar utveckling av Östersjöområdet och balansera användningen av naturresurser genom att skydda den unika naturmiljön. Avsikten är att gemensamt överväga hur de olika aktiviteterna (turism, kustbevakning, hamnar, transport, militär verksamhet, olje-/gasutvinning, fiske osv.) kan samexistera på ett litet område som gränsar till nio länder.



## Seascape Character Assessment (SCA) och Havsplanering

- **Läge** Doverkanalen (Engelska sidan)
- **Partner** Regionrådet i Kent
- **Tidsperiod** Pilotstudie av den engelska sidan av Doverkanalen 2013, kompletteras 2014 på den franska sidan tack vare NOSTRA
- **Finansiering** Storbritannien för strategiskt arbete med havslandskap som en del av havsplanering och INTERREG-finansiering för Doverkanalen



### Vad är det?

SCA (sv. karaktärisering av havslandskap) är en metod som har utvecklats ur landskapskaraktärisering (eng. Landscape Character Assessment, LCA) i Storbritannien. I metoden införlivas havslandskapssynvinkeln med de allra första havsplanerna, som uppgörs i Storbritannien inom Marine & Coastal Access Act (MCAA) 2009. Genom att använda många olika typer av data, kan man bidra till att identifiera de naturliga, kulturella och upplevelsemässiga karaktärsdragen i ett område och bidra till beslutsfattande och politisk utveckling som grundar sig på mera uttömmande information.

I England finns elva områden för havsplanering och målet är att samtliga planer ska vara färdigställda år 2012. De kommer att utgöra grunden för beslutsfattande och tillstånd i dessa områden.

Metoden som omfattar havslandskapen är ett viktigt element i havsplanerna, eftersom den ger demokratisk information om hur människor upplever och värdesätter sina havsmiljöer.

### Verksamhetens ursprung

I Storbritannien utgör MCAA en lagstadgad grund för systemet för havsplanering. Ramen för havsplanering och beslutsfattande utgörs av Marine Policy Statement (MPS). Havsplanerna översätter MPS till detaljerad handledning beträffande riktlinjer och områdesanvändning för varje område. De marina planeringssområdena i södra England spelar en viktig roll i havsplaneringsprocessen och valdes för storleken på fiskeområdena (särskilt skaldjur), hamnar och transport, den höga andelen skyddade havsområden och turistaktiviteter.

### Mål och implementering

Sedan Marine Management Organisation (MMO) grundades år 2009 är organisationen bland annat ansvarig för implementering av nya system för havsplanering för att svara mot den ökande användningen av marina områden och resurser, med effekter på den marina miljöns hållbarhet. Processen involverar många aktörer på olika nivåer (lokala, regionala, nationella och

även internationella). Områdesplaneringsdokument måste beaktas när man behandlar viktiga marina frågor. Marine Planning Portal är ett redskap som möjliggör för olika aktörer att interagera med planeringsprocessen.

Arbetet med havslandskap bidrar till att man börjar införa riktlinjer i havsplanerna.

NOSTRA SCA-studien kommer också att användas av MMO som ett mera detaljerat exempel på hur SCA kan användas inom omfattande strategiskt havslandskapsarbete och för att undersöka vikten av gränsöverskridande arbete inom havsplanering.

### Centrala framgångsfaktorer

De engelska havsplanerna är ett bra exempel på strategi för havsplanering, eftersom de beaktar de ekonomiska och sociala aspekterna samt miljösynvinklarna för havsområdena. Det vore intressant att implementera en sådan policy på gränsöverskridande nivå. Både havsplanerna och SCA anses vara exempel på god praxis eftersom de bidrar till bättre kännedom om havs- och kustområden och kan användas av andra sund. SCA är särskilt intressant på grund av sitt bidrag till global förståelse av kustområden - inte endast i tekniskt hänseende utan även på ett lyhört sätt. Metoden bidrar till att identifiera Doverkanalens natur- och kulturarv och håller för närvarande på att implementeras på den franska sidan av sundet.

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

#### Webbplatst

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



# Hållbar turism

## Varför arbeta för hållbar turism?

Sund är ofta attraktiva områden för turister på grund av de unika landskapen och miljörikedomen. Svårigheten är ofta att möjliggöra ekonomisk utveckling inom turismsektorn utan att äventyra den biologiska mångfalden och naturarvet, vilka är resurser av stort värde.

Avsikten är inte att förhindra turismen i sunden på grund av deras känslighet, utan att kontrollera turistströmmarna och uppmuntra miljövänligt turistbeteende. Arbetet för hållbar turism kan begränsa inkomsterna från turismen på kort sikt, men eftersom det bidrar till att skydda de naturresurser som lockar turisterna, såsom en speciell flora eller fauna, havsvattnets kvalitet eller havslandskapens skönhet, säkerställer arbetet turistaktiviteternas hållbarhet på lång sikt.

## Hur kan man tackla frågan om turism och miljöskydd i sunden?

Under workshoparna i projektet NOSTRA har flera exempel på strategier för miljövänlig turism presenterats.

**CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)** är ett INTERREG IVA-projekt i samarbete mellan norra Frankrike, Belgien och södra England. Det kombinerar innovativa aktiviteter för att främja kustturismen och ändra uppfattningen om kustområdena genom att identifiera nya möjligheter att locka och hålla kvar besökare och säkra hållbar turism.

**GREET (Creating a new tourist destination)** är ytterligare ett gränsöverskridande projekt för Doverkanalen. Projektet har som mål att erbjuda svar på frågor angående utvecklingen av turismekonomi (utveckla färdigheter, upprätthålla erkännande av kulturtillgångar, hålla kvar besökare osv.), speciellt genom att föra fram de två länderna som en destination och den möjlighet som regionen fick genom Paralympiska spelen i London 2012.

**Friendly Islands Route (FIR)** uppkom av behovet att förena olika tjänster för att ha möjlighet att locka turister till kusten och små öar i Finska viken. Studier har möjliggjort kartläggning av behov

och brister för att förbättra utbudet. Man har publicerat en broschyr över hela serviceregistret som delas ut vid hamnarna.

**Gemensam förvaltning av fartygstrafik och marin turism** har utvecklats under beskydd av EGTS (Europeiska grupperingar för territoriellt samarbete) i den internationella marinparken i Bonifaciosundet. För att minimera konsekvenserna av ankring för skyddade arter i området har flera åtgärder implementerats, såsom förbud att kasta ankar på ömtåliga områden, installering av förtöjningsbojar och ett försök med ett gränsöverskridande team för marin övervakning av området.

**Att förvalta turismen i ett biosfärreservat** var en utmaning för Danube Delta Biosphere Reserve Authority (DBBRA) efter att Donaudeltat klassificerades som ett sådant. I partnerskap med researrangörer grundade DBBRA 24 turistrutter (av vilka 15 var vattenleder) för att begränsa de områden som används för turism och minimera den miljöpåverkan som dessa aktiviteter medför.

**Utvecklingen av turismekonomi i Salentoregionen** har uppmuntrats genom åtgärder av provinsen Lecces, som har startat ett antal projekt för att utveckla turism och kultur, både från en territoriell synvinkel (särskilt genom att utveckla landsbygdssarvet) och synvinkeln för olika sektorer.

**UNESCO:s världsarvsplats** i Kvarkens skärgård har belysts genom storytelling, med avsikten att avhjälpa bristen på turismresurser (evenemang, guider osv.). Ett LEADER-projekt startades av kommunerna Korsnäs och Malax, med en projektledare som kontaktade lokala företag, lokala myndigheter, icke-statliga organisationer och, speciellt, skolor. Projektledaren använde sig i början av en väldigt gammal bok (1894) som handlar om en fyrvaktare i slutet av 1700-talet, som försvarar sitt fyrtorn mot ryssarna. Boken fungerade som underlag för historieberättandet, som en nyckel till lokalhistorien och kulturen för turistgrupper, speciellt då det handlar om att vandra längs en led till en liten miniatyrkopia av fyrtornet, där turisterna, med utsikt över havet, får lyssna till en romantiserad berättelse om fyrvaktaren. Projektledaren tillsågs till världsarvsambassadör för Kvarkensskärgården.

## CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)

- **Läge** Doverkanalen (Frankrike/England)
- **Partner** Regionrådet i Kent, Regionrådet i Pas-de-Calais
- **Tidsperiod** 2010-2014
- **Finansiering** INTERREG IVA och projektpartner



### Vad är det?

CAST är ett gränsöverskridande projekt som hör under programmet INTERREG IVA 2 Seas. Projektet består av ett antal innovativa aktiviteter med målet att stärka kustturismen genom att identifiera nya möjligheter att locka och hålla kvar besökare och förbättra produkter och tjänster, samtidigt som man säkerställer hållbarheten för denna viktiga ekonomiska verksamhet.

### Verksamhetens ursprung

Kent, Pas-de-Calais och Västflandern har sinsemellan liknande erfarenheter av kustturism, som uppvisar en nedgång trots betydande värde på internationell och europeisk nivå, vilket är orsaken till att de samarbetar för att finna lösningar.

### Mål och implementering

Det primära målet för CAST är att inspirera till ett nytt och innovativt utbytesprogram för att påverka den framtida utvecklingen av kustområdenas tillgångar. Genom att identifiera den grundläggande turisminfrastrukturen och turismprodukten i det gränsöverskridande området försöker man motverka en nedgång. Det andra målet är att förändra uppfattningen om kusten genom att stärka imagen och gemensamt utveckla nya målgrupper som kan generera ökade ekonomiska intäkter i 2-seas-området. Man kommunicerar med målgrupperna på olika sätt och med hjälp av nya teknologier. Målet är att även involvera lokalbefolkningen, särskilt ungdomar, för att forma den framtida utvecklingen av turismekonomin med hjälp av utbildningar, lokal bosättning, andrahandsboende och företag. För att utveckla hållbar turism strävar projektet efter förbättringar i produktkvalitet, kommunikation, marknadsföring och forskningsutveckling.

### Centrala framgångsfaktorer

Projektet CAST anses vara god praxis eftersom det gynnar lokal förvaltning (bättre insikt i den aktuella situationen, vilket möjliggör planering av mera specificerade investeringar), turistföretag (högre motivation att arbeta med kvalitetsfrågor), lokala invånare (bättre kvalitet på infrastruktur och mera engagemang i utvecklingen av regionen) och besökare (förbättrad miljö och högklassigt mottagande). Projektet bidrog till konkurrenskraften i den gränsöverskridande regionen i fråga om naturmiljön.

Arbetsmetoden kan användas vid andra sund som har specifika utmaningar beträffande turism och där man vill ta itu med frågorna på båda sidor av sundet.



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

#### Webbplats

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

## Friendly Islands Route

- **Läge** Finska viken (Finland/Estland)
- **Partner** Nylands förbund, Länsstyrelsen i Harju
- **Tidsperiod** 2008-2011
- **Finansiering** Nationell finansiering och Central Baltic INTERREG IVA



### Vad är det?

Friendly Island Route var ett projekt som uppkom av behovet av att förena olika turisttjänster för att göra regionen mera attraktiv. I projektet beaktades öarnas historia, särprägel och naturmiljö.

### Verksamhetens ursprung

Många små hamnar i Finska viken saknade högklassiga och välorganiserade tjänster och även kontakter till turistaktiviteterna i regionen. Det fanns ett behov av att foga samman olika tjänster till en helhet som kan locka turister.

### Mål och implementering

Projektets mål var att främja resandet i kustområdena och på mindre öar i Finska viken samt att göra regionen attraktivare för turister. Projektet FIR ökade resandet i kustområdena och på mindre öar tillhörande Estland och Finland. Genom att analysera situationen för befintliga ruttor skapade projektet förslag till förbättringar. För detta ändamål kartlades data om de befintliga turistrutternas och tjänsterna. Undersökningar och studier som stöder tillgänglighet till och information om skärgården och öarna har gjorts. Projektet involverade både offentliga och privata sektorn. Som resultat av arbetet har man publicerat en informativ och tilltalande broschyr över gästhamnarna i kustområdet med kartor, platser, tjänster osv. Informationen i broschyren uppdateras årligen.

### Centrala framgångsfaktorer

Projektet anses utgöra god praxis eftersom det stödde utvecklingen av turismen i Finska viken (identifiering av behov och brister) och bidrog till att förstärka regionens identitet. Östersjökusten är tätt befolkad och invånarna har genom historien använt havet och kusten för olika aktiviteter (fiske, transport, turism, industri osv.).



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

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



# Utveckling av turismekonomi i Salento-området

- **Läge** Otrantosundet (Italien)
- **Partner** Provinsen Lecce
- **Tidsperiod** från och med år 2000
- **Finansiering** Regional, LEADER, ERUF



## Vad är det?

Provinsen Lecce har utvecklat en strategi för utvecklingen av turismekonomin. Den består av ett antal projekt med målet att utveckla turismen och kulturen i området ur ett regionalt perspektiv (med speciell fokus på landsbygdsarvet) och enligt teman (miljö- och kulturreсурser). Den är också införlivad i strategiska handlingar såsom Local Development Plans of the Province of Lecce, som omfattar målet att utveckla icke-jordbruksrelaterade aktiviteter och uppmuntra turistaktiviteter.

## Verksamhetens ursprung

Regionen har många turistattraktioner som bland annat omfattar natur- och kulturarv och turistanläggningar. Under förra decenniet har turistbesöken och övernattningsarna i området ökat.

## Mål och implementering

Målen med utvecklingen är flera, i synnerhet att befästa områdets attraktionskraft genom ett integrerat program för att understöda och stärka områdets image bland utländska besökare, för snabbare säsongsanpassning, bättre beaktande av miljöpåverkan, bättre resultat för turismföretag, god ekonomisk utveckling, för att engagera det lokala samhället osv. Detta sker i form av strategiska projekt såsom skapandet av turistrutter. Utvecklingen omfattar också att förhöja kulturarvet, involvera offentliga och privata sektorn, införa ett stämpelsystem, bilda ett nätverk av regionala resurser och utveckla ett distrikt för jordbruksprodukter samt produktionsindustrier. Kultur- och miljösystem (SAC) har implementerats på territoriell nivå för effektivt integrerad förvaltning.

## Centrala framgångsfaktorer

Den praxis som har utvecklats i provinsen Lecce framstår som intressant eftersom den erbjuder en global strategi för utveckling av turism som en hållbar ekonomisk styrka. Den belyser flera teman och territoriala mål, och särskilda projekt implementeras för att nå målen.



### Kontakts

Tourism and Marketing office, [turismo@provincia.le.it](mailto:turismo@provincia.le.it)  
Community Policies Office, [Politiche.ue@provincia.le.it](mailto:Politiche.ue@provincia.le.it)

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

# Hållbar transport

## Varför arbeta för hållbar transport?

Sunden utgör de smalaste havsområdena mellan två landområden. Därför är de i en nyckelposition för passerande trafik och de flesta sunden i NOSTRA har viktig trafik, antingen havs- eller landtrafik, som är koncentrerad på ett begränsat och därigenom ömtåligare område. Trafiken genererar föroreningar (bl.a. luft-, vatten- och ljudföroreningar) som kan utgöra ett hot för den biologiska mångfalden och skada miljön och livskvaliteten längs kusterna och i inlandet.

Det är därför viktigt att beakta de nya transportlösningar som är skonsammare för miljön, utan att äventyra den ekonomiska utvecklingen i de områden som gränsar till sunden. Exempel på sådana lösningar är alternativa transportsätt, förbättrad transportteknologi, logistiska lösningar med gröna korridorer osv.

## Hur tillgodose transportbehoven på ett mera hållbart sätt i sunden?

Under workshoparna i projektet NOSTRA har flera exempel på innovativa och miljövänligare transportlösningar presenterats.

**Green STRING Corridor** är ett svar på behovet av att reducera den ökade landsvägstrafiken och dess negativa effekter utan att skapa hinder för den ekonomiska tillväxten. Den gröna transportkorridoren är ett INTERREG IVA-projekt och har som mål att utveckla en järnvägskorridor mellan Hamburg (Tyskland) och Öresund (Sverige) för att möjliggöra en förändring i transporterna. Projektet har dessutom målet att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen genom användningen av nya bränslen och nollutsläppsteknologier. De involverade aktörerna har för avsikt att skapa en verklig logistisk medelpunkt i förbindelsen mellan Skandinavien och Fastlandseuropa, med en särskild inriktning på att till fullo utnyttja den planerade öppningen av Fehmarn Bält-tunneln 2021.

**Säkra och gröna båtar** är en annan lösning som har presenterats av NOSTRA:s rumänska partner. Beträffande utsläppen från båtar, både medan de är i användning (vatten- och luftföroreningar, ljudföroreningar, olyckor osv.) och under återvinningsprocessen, är avsikten att utarbeta mera ekologiska och säkrare båtar, till exempel med dubbla skrov som är stöttåligare. Utsläppen från fartyg kan begränsas genom att minska deras energikonsumtion (optimerad skrovform, nytt driftsystem, energiåtervinning och användning av förnybar energi), sänka hastigheten och/eller öka kapaciteten.

Projektet **Fehmarn Bält-tunneln** uppkom från en önskan om att öka det ekonomiska utbytet och stimulera regionens ekonomiska utveckling. År 2011 fattades beslutet om konstruktionen av den 19 km långa sänktunneln, för att skapa en fast förbindelse mellan sundets båda sidor och minska miljöbelastningarna i anslutning till sjötransporter.

**Hållbar färjeverksamhet** är ett alternativ till tunneln och har föreslagits av det tysk-danska företaget Scandlines, som trafikerar över Östersjön. Bolaget har utvecklat ett pilotprogram som finansieras av privata investeringar inför förestående regleringar. Programmet utgörs av att konvertera bolagets fartyg till nollemissionsfärjor genom användning av hybriddrift (bränslekonsumtion och CO<sub>2</sub>-utsläpp minskade med nästan 20 %) och installering av filter i avgasrören.

**Bothninan Green Logistic Corridor** är ett transnationellt projekt som involverar ett stort antal offentliga och privata aktörer. Det har som mål att utveckla infrastrukturen och förbindelserna i den befintliga korridoren för att svara mot de brådskande behoven av ett förbättrat system och hitta lösningar för miljömässigt hållbarare och ansvarsfullare varutransporter, särskilt genom intermodalitet och utvecklingen av järnvägstransporter. Avsikten är att uppnå optimal användning av befintlig infrastruktur (ur transnationell synvinkel) och identifiera behoven av förbättring i infrastrukturen och i alla logistikkedjor i Skandinavien.



**Scenarier för transport och utveckling** har utvecklats i Finska viken för att förse lokala och regionala utvecklare med information och analyser med hjälp av samarbete inom transport och stadsplanering för städerna Helsingfors och Tallinn, med medverkan av universitetsstudier och offentliga och privata aktörer på båda sidor av viken. Flera scenarier över genomförbarheten av transportsystemen och deras inverkan på regionens konkurrenskraft har producerats, tillsammans med en karta som leder till flera gemensamma strategiprojekt. Särskild fokus har lagts vid frågor som berör hållbar utveckling, socio-kulturella konsekvenser av det regionala integrationsinitiativet och regionens konkurrenskraft och ekonomiska utveckling.

**Nordic Logistic Corridor** är ett samarbetsprojekt för att förbättra de öst-västliga förbindelserna i den norra Östersjöregionen genom att kombinera lokala och regionala utvecklingsstrategier för transport och logistik. Korridoren utgör en intermodal förbindelse som möjliggör transport av gods och passagerare över Kvarken, som ett alternativ till järnvägen eller landsvägen som löper längs Bottniska vikens kust (en flera hundra kilometer längre sträcka).

**En strategi för hållbar rörlighet** har utvecklats av regionrådet i Pas-de-Calais tack vare deras regionala utvecklingsplan för rörlighet, med avsikten att fungera som en strategisk handbok för hållbar transport och rörlighet. Man har fokuserat på fyra punkter, nämligen att främja hållbar rörlighet för alla, att utveckla intermodalitet och effektiva transportsystem, att erbjuda alternativ till användningen av bil i mån av möjlighet och att få rörlighet att bidra till området Pas-de-Calais förträfflighet.

**Belöning för hållbar båttrafik** har implementerats i Bonifaciosundet. Miljöbelöningar ges till båtar som uppfyller ett visst antal miljökrav. Således får båtägare 40 % rabatt på seglingstillstånd, båtar som är utrustade med tank för avloppsvatten kan fortsätta att ligga förtöjda efter solnedgången i vissa områden och små fartyg kan segla nära kustlinjen. Därtill planerar EGTS för den internationella marinparken i Bonifaciosundet att organisera olika evenemang för att understöda denna policy och köra kampanjer för att öka medvetenheten och uppmuntra till ansvarsfullt miljöbeteende.



# Fehmarn Bält-tunneln

- **Läge** Fehmarn Bält (Tyskland/Danmark)
- **Partner** Region Sjælland, Distriktet Ostholstein
- **Tidsperiod** 2008–2021 och framöver
- **Finansiering** Danska lån med statsgaranti, tyska och danska offentliga fonder på vardera sidan, europeisk finansiering (TEN-T)



## Vad är det?

Efter en överenskommelse mellan danska och tyska myndigheter år 2008, fattade man år 2011 beslutet om konstruktionen av den 19 km långa nedsänkta tunneln, för att skapa en fast förbindelse mellan sundets två sidor. Tunneln kommer inte att ha varaktig inverkan på miljön (undersökning 2008–2013) och kommer att bidra till den ekonomiska utvecklingen samtidigt som den minskar miljöbelastningen som orsakas av sjötransport i det livligt trafikerade sundet.

## Verksamhetens ursprung

Idén om att bygga en tunnel (motorväg och järnväg) mellan Tyskland och regionen Sjælland i Danmark uppkom av behovet av att öka ekonomiskt utbyte och främja regionens ekonomiska utveckling.

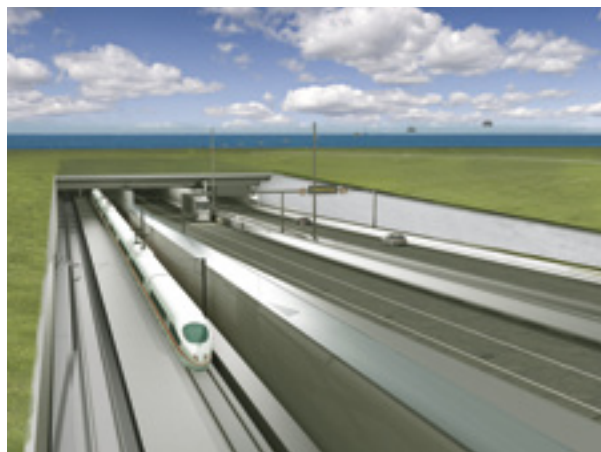
## Mål och implementering

Utmaningen att bygga världens längsta sänktunnel har anförts av Femern A/S, en organisation som till 100 % ägs av danska staten, som kommer att ansvara för planering, byggande (2015–2021) och driften av tunneln. Enligt avtalet som ingicks 2008, kommer danska myndigheterna att vara ägare till den fasta förbindelsen som finansieras med statsgaranterade lån som återbetalas av dem som använder den fasta förbindelsen under de första 30–40 åren efter färdigställandet. De kommer att uppbära intäkterna som finansierar bygget och fastställa biljettpriset. De ger också garantier för finansieringen av projektet. Arbetena på land (förbättring av vägar, järnvägsspår och förbindelsevägar/järnvägsbroar) betalas av dansk och tysk offentlig finansiering på vardera sidan. Under byggskedet tryggas säker navigering över Fehmarn Bält med hjälp av ett Vessel Tracking System (VTS) som eskorterar frakter och skyddar fartyg och begränsade aktiviteter ute till havs.

## Centrala framgångsfaktorer

Trots att tunneln ännu inte har byggts, kan den anses utgöra god praxis eftersom den kommer att bidra till en starkare förbindelse mellan sundets två sidor och en större regional ekonomisk integration med små konsekvenser för miljön.

Tack vare projektet NOSTRA har utbyte av erfarenheter varit möjligt mellan parterna i Fehmarn Bält och Doverkanalen i fråga om betydelsen av sådan infrastruktur för den lokala utvecklingen och miljön.



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

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

## Nordic Logistic Corridor

- **Läge** Kvarken (Finland/Sverige)
- **Partner** Kvarkenrådet
- **Tidsperiod** från och med 2011
- **Finansiering** INTERREG, ERUF, Nordiska ministerrådet och regional finansiering från Finland, Sverige och Norge



### Vad är det?

Nordic Logistic Corridor är ett strategiskt partnerskap för logistikcenter, hamnar, järnvägar, motorvägar och färjor som sträcker sig över Finland, Sverige och Norge. För att nå framgång måste regionala ekonomier ha tillgång till kostnadseffektiva och miljövänliga transportlösningar och samtidigt kunna nå större marknader. Nordic Logistic Corridor skapar attraktiva transportkorridorer, förutom till Ryssland även till Baltikum och vidare samt till Nordnorge och de isfria hamnarna längs Atlankusten. Den dynamiska utvecklingen av hela regionen skapas med hjälp av transport- och logistiklösningar.

### Verksamhetens ursprung

Projektet uppkom av pågående förändringar i transportmodellerna, vilket förutsatte multimodala lösningar. Det fanns också ett behov av att säkra pålitliga och långsiktiga lösningar för transport av gods och passagerare över Kvarken, istället för att använda den längre vägen runt Bottniska viken, för att minska transportsträckan från 800 km till under 100 km, spara flera timmars tid och minska CO2-utsläppen.

### Mål och implementering

Projektet har som mål att skapa bättre öst-västliga förbindelser i norra Baltikum genom att kombinera lokala och regionala utvecklingsstrategier i Helgeland/Nordland, Region Västerbotten och Vasa-Österbotten. Nordic Logistic Corridor var en befintlig transportkorridor redan innan projektet startade, men har stärkts tack vare ökat samarbete mellan parterna och ett offentligt-privat partnerskap. Det strategiska partnerskapet har visat sig fungera bra. Varumärket "Nordic Logistic Corridor" är välkänt och en gemensam marknadssstrategi har implementerats, investeringar i infrastruktur har gjorts osv. Regionerna Umeå och Vasa har bildat ett gemensamt färjebolag för att säkra förbindelsen över Kvarken, som är en avgörande del av korridoren. Grundandet av ett gemensamt hamnbolag är under arbete.

### Centrala framgångsfaktorer

Projektet kan anses vara god praxis eftersom det implementerar EU:s riktlinjer i samarbete mellan nationella, regionala, och lokala aktörer, tillsammans med privata aktörer. Korridoren följer EU:s koncept för gröna korridorer, och är ett miljövänligt och multimodalt transportalternativ som till stor del baseras på järnväg och sjötransport, vilket ger stora miljöfördelar. Det har också resulterat i TEN-T-projektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor, med syftet att stärka regionens TEN-T-nätverk och säkra färjeförbindelsen över Kvarken genom samarbete mellan privata och offentliga aktörer. Projektet visar att gränsöverskridande samarbete kan resultera i permanenta strukturer och ekonomisk tillväxt för hela regionen och fungerar även som ett gott exempel för andra sund.

**Kontakt** Mathias Lindström, Merenkurkun neuvosto, mathias.lindstrom@kvarken.org

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

# Strategi för hållbar rörlighet

- **Läge** Doverkanalen (Frankrike)
- **Partner** Regionrådet i Pas-de-Calais
- **Tidsperiod** från och med år 2012
- **Finansiering** Regionrådet i Pas-de-Calais och ERUF



## Vad är det?

Regional Strategic Framework for Mobility är ett dokument som presenterar konsekventa riktlinjer för en strategi och policy som svarar mot lokala, regionala och europeiska behov år 2020. Rörlighet är en central och genomgående fråga och en verklig utmaning för planering och hållbar utveckling i områdena. Pas-de-Calais har nu förbundit sig till en proaktiv linje inom ramen för sina egna ansvarsområden.

## Verksamhetens ursprung

Strategin implementerades för att svara på de aktuella utmaningarna beträffande mobilitet i förhållande till samhällets utveckling (t.ex. suburbanisering och ökade former av rörlighet) och behovet att minska föroreningarna som orsakas av omfattande biltrafik.

## Mål och implementering

De huvudsakliga målen är fyra till antalet. Det första målet är att främja mobilitet för alla och en jämlik tillgång till hållbar rörlighet. Det andra målet är att utveckla intermodala och effektiva transportsystem för att underlätta övergången från en transportform till en annan med begränsad väntetid. Det tredje målet är att framlägga alternativ till bil i mån av möjlighet, såsom bilpool, "transport på begäran" och mjuka transportsätt (till fots, med cykel). Det fjärde målet är att använda mobilitet som en resurs för området Pas-de-Calais på europeisk, regional och nationell nivå. Totalt 69 åtgärder planerades för att implementera programmet i området genom områdesvisa kontrakt med lokala myndigheter (till exempel kommuner) och olika former av tekniskt stöd. Vissa åtgärder har redan implementerats, såsom områden med bilpool, busstransporter till priset av en euro, utvecklingen av cykelrutter, intermodala centrum och implementeringen av en multimodal informationsplattform i Audomarois.

## Centrala framgångsfaktorer

Strategin för hållbar rörlighet är ett intressant exempel på lokala myndigheters åtgärder för att främja miljövänligare transportlösningar för allmänheten.

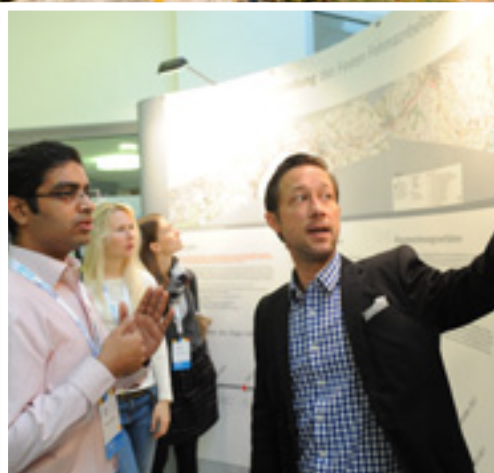
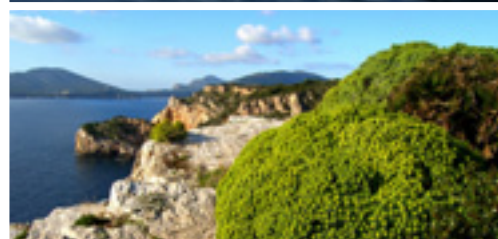
Denna praxis kan användas av andra regioner och förbättras med en mera omfattande gränsöverskridande vision, som kan involvera båda sidor av sundet.



**Kontakt** Desbonnets, Project officer – mobility, Pas-de-Calais County Council, [desbonnets.aline@cg62.fr](mailto:desbonnets.aline@cg62.fr)

**Webbplats** [www.pasdecalsais.fr](http://www.pasdecalsais.fr)





# Sjösäkerhet

## Varför arbeta för sjösäkerhet?

Sund är centrala passagestråk för fartyg, båtar och färjor. Sunden som ingår i NOSTRA hör till världens livligast trafikerade sjövägar. Ett sund definieras som en smal passage med vatten som förbinder två stora vattenområden. Risken för kollisioner och navigeringsolyckor är därför högre i sund än någon annanstans.

I det avseendet, och med tanke på att navigeringsolyckor är den huvudsakliga orsaken till förorening och miljöskador, är det nödvändigt att överväga frågan om maritim säkerhet i sunden, som ofta har en sällsynt miljörikedom som det är vår skyldighet att skydda.

Därför hade NOSTRA som mål att söka innovativa lösningar för att förebygga olyckor, uppmuntra till säkrare navigering och begränsa skadorna på miljön och minska antalet förlorade människoliv när olyckor inträffar.

## Hur tackla frågan om säkerhet för sjötrafik i sunden?

Under workshoparna i projektet NOSTRA har flera exempel på innovativa och samverkande lösningar presenterats.

**Uppskattning av antalet kollisioner med hjälp av IWRAP mjukvara** utvecklad av Danish Maritime Authority, erbjuder en metod att beräkna förändringar i detta antal. År 2030 beräknas antalet båtar i Fehmarn Bält öka med hälften, och generera en ökning med 110 % i det beräknade antalet kollisioner, vilket kunde minskas med teknologiska lösningar och utbildning.

**Frivillig användning av lots** eller lotsning till havs är en lösning som stöds av internationella och regionala bestämmelser (OMI och HELCOM) för att minimera risken för olyckor och kollisioner som har utvecklats i de särskilt farliga danska sunden i Östersjön.

**Säker sjötrafik** i Fehmarn Bält administreras av en central för maritima trafik tjänster (VTS - Vessel Traffic Service).

Erfarenheterna från Fehmarn Bält presenterades beträffande konstruktionen 2015–2021 av tunneln, som förenar sundets båda sidor. Användning av radarutrustning, fjärranalys, kustvakter, lotsning till havs, trafikregleringar osv. behövs för att trygga byggsplatsens säkerhet.

**Frivillig eftersökning och räddning till havs** har utvecklats i Finska viken tack vare ett INTERREG IVA-projekt vars mål är att återupprätta sjöräddningsverksamheten i den östra delen av sundet och skapa samarbete mellan systemen för de estländska och finländska frivilliga sjöräddarna. I projektet ingår att åter sjösätta utrustade räddningsfartyg i Estland och anskaffa motsvarande nya fartyg för de finländska sjöräddarna. Här ingår även utbildning av frivilliga i räddningsmetoder och förfarande vid nödsituationer.

**MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)** är ett gränsöverskridande team med brandmän i Doverkanalen, mellan England, Frankrike, Belgien och Nederländerna. Det arbetar för att ge undsättning vid båtolyckor till havs, med det primära målet att rädda liv.

**Stärkandet av sjösäkerhet i Bonifacio** behövdes för att lösa problem i anslutning till fartyg med farlig eller förorenande last och för att skydda det sällsynta naturarvet. Grundandet av den internationella marinparken i Bonifaciosundet år 1993 följdes år 1998 av införandet av en fransk-italiensk åtgärd med kravet att båda staterna ska förbjuda eller begränsa genomfarten för vissa fartyg, enligt ett maritimt organisationssystem och ett obligatoriskt rapporteringssystem för fartyg med ett tonnage som uppgår till eller överskrider 300 UMS. Därtill arbetar både italienska och franska sjöräddningscentraler tillsammans för att övervaka området, och år 2001 infördes en bestämmelse som ger dem rätten att patrullera och ingripa på grannlandets vattenområden.

**Risker i samband med oljetransporter i Finska viken** har uppmärksamats genom åtgärder för att minska riskerna med kolväte och även kemikalisk förorening av sundet (hastighetsbegränsning, ändrade rutter, modellering).

## MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups)

- **Läge** Doverkanalen (England/Frankrike)
- **Partner** Regionrådet i Kent, Regionrådet i Pas-de-Calais
- **Tidsperiod** 2012-2014
- **Finansiering** INTERREG IV 2 Seas programme



### Vad är det?

Maritime Incident Response Group (MIRG) är en grupp brandmän som är specialiserade på att avhjälpa problem ombord såsom brand, kemikalieolyckor och personer som är instängda. MIRG-EU är ett INTERREG IVA 2 Seas-projekt som har som mål att skapa en europeisk MIRG med nederländska, belgiska, franska och engelska brandkårer. Brand- och räddningstjänsten i Kent och SDIS 62 (den regionala brand- och räddningstjänsten i Pas-de-Calais) deltar i projektet. Deras uppgift är att ingripa vid maritima olyckor för att rädda fartyget och möjliggöra säker transport till en hamn för reparationer. Detta för att undvika behovet av att evakuera besättning och passagerare och därigenom begränsa incidentens konsekvenser för naturmiljön. Parterna arbetar till havs i 2 Seas-området, dvs. Doverkanalen, Nordsjön och Westerschelde.

### Verksamhetens ursprung

Doverkanalen är en av de mest trafikerade sjövägarna i världen. Därför är risken för sjöolyckor väldigt stor och det måste finnas team som är redo att ingripa när olyckor inträffar.

### Mål och implementering

Projektets huvudsakliga mål är att bygga upp kapacitet och smidighet i Doverkanalen och mera omfattande i 2 Seas-området genom att förena brandkårerna och implementera tre steg: riskanalys (vilka fartygstyper som väntas, risker för MIRG vid ombordstigning), ett antal frivilliga brandmän och deras utrustning och utarbetandet av en handbok för standardåtgärder så att varje grupp kan genomföra sina åtgärder enligt samma procedurer. Enhetlig utbildning och träningsprogram organiseras också för att uppnå optimalt samarbete och kombination av kunskaper. År 2014 ordnades en stor övning ombord på DFDS Princess Seaways. MIRG-EU har som mål att utveckla Standard Operating Procedures (SOP) för säker transport av besättningar.

### Centrala framgångsfaktorer

Projektet är ett intressant exempel på koordinering av aktörer från olika länder för att uppnå effektivare insatser vid sjöolyckor i ett livligt trafikerat sund.

Denna praxis kan överföras till andra sund där det föreligger risk för sjöolyckor och miljöskador.

**Webbplats** [www.mirg.eu](http://www.mirg.eu)





# Ansvarsfull ekonomisk utveckling

## Varför arbeta för ansvarsfull ekonomisk utveckling?

Sunden är passagestråk och därför särskilda områden för ekonomisk utveckling, speciellt i gränsöverskridande sammanhang. Ekonomiska aktiviteter i anslutning till sunden (fiske, industrier, logistik, turism osv.) utgör emellertid ofta en risk för miljöskador, såsom utsläpp av förorenande material i luft eller vatten, försämring av eller fysisk skada på den biologiska mångfalden och hot mot lokala ekosystem. Många ekonomiska aktiviteter är beroende av sundens ekosystem, vilket framgår av den grundläggande NOSTRA-studien. Miljöskydd bör därför inte enbart ses som en isolerad verksamhet, utan även som ett sätt att främja lokal ekonomisk utveckling, eftersom skyddet av naturresurser är nödvändigt för att säkra långsiktigt utövande av ekonomisk verksamhet i sunden.

I detta hänseende är det nödvändigt att beakta frågan om ansvarsfull ekonomisk utveckling i sunden, som ofta har en sällsynt rik naturmiljö som behöver skyddas.

## Hur tackla frågan om ansvarsfull ekonomisk utveckling i sunden?

Under workshoparna i projektet NOSTRA har flera exempel på praxis med målet att uppnå miljövänlig ekonomisk utveckling presenterats.

**Projektet PNA Salin** är en idétävling som startade 2011 i Reggio Calabria och är öppen för alla europeiska arkitekter. Målet är att få fram innovativa och hållbara lösningar för att förnya det nerkörda industriområdet i Saline Joniche, som byggdes upp på 1970-talet. I tävlingen deltog 70 team och en expertjury utsåg vinnarna, vars projekt har publicerats och väntar på finansiering för att genomföras. Tävligen resulterade i olika exempel på sätt att utvidga och förnya visionen för området.

**Projektet ODISSA** möjliggjorde restaureringen av miljön i regionen, från Tyrrenska kusten i provinsen Reggio Calabria till berget Apsromonte Massif (bevarande av biologisk mångfald osv.). Målet var att minska skillnaderna i ekonomi och infrastruktur mellan områdets olika delar och samtidigt minska miljöpåverkan.

**Användningen av ICT** har implementerats i Estland för att minska det administrativa arbetet och pappersanvändningen och underlätta utvecklingsprojekt inom ekonomi. ICT Demo Centre är en icke vinstdrivande grupp av företag som arbetar med ICT och utvecklar nya kommunikations- och informationsteknologier för administrativt bruk (banktransaktioner, skatteåterbäring, val, beräkningar, e-recept, e-biljetter osv.)

och utvecklar elektroniska offentliga handlingar (93 % av estländare har ett elektroniskt id-bevis, med vilket de kan bestyrka en elektronisk underteckning).

**Koordinerad administration av fritidsdykning** har införts i Bonifaciosundet för att hantera utvecklingen av dykning i sundet och den risk dykningen utgör för den biologiska mångfalden. Miljökontoret på Korsika har utarbetat regler som omfattas av naturparken och dykcentrerna, har installerat förtöjningsbojar med reglerad användning på vissa platser och har bidragit till utbildningen av personalen på dykcentrerna. Trots att bestämmelserna vid första anblicken verkar begränsa den omedelbara vinsten för dykcentrerna, erbjuder de dem möjligheten att säkra verksamhetens långsiktiga fortsättning och utvidgning på längre sikt, tack vare skyddet av naturarvet och främjandet av deras arbetsplatser.

**Projektet PATCH** (Ports Adapting to Change) är ett INTERREG IVA-projekt (2009–2012) som har som mål att göra hamnar och logistikverksamhet flexibla vid förändringar, öppna inför affärsverksamhet och innovation och mera anpassningsbara vid förändringar på marknaden. För att nå detta mål har man för avsikt att stärka logistikverksamheten vid hamnen för en allt mer gränsöverskridande och gemensam frakt- och transportmarknad. På kort sikt var målet för projektet att utgöra ett svar på den ekonomiska nedgången genom att identifiera möjligheterna att säkra arbetsplatserna i hamnarna. På lång sikt är avsikten att stärka den gränsöverskridande effektiviteten och möjligheten till samarbete mellan hamnarna.

**Projektet Rail Baltica Growth Corridor** är ett experiment som är kopplat till projektet Rail Baltica of the European Union, vars ambition är att förena Finland och Polen med järnväg. Strategin som genomfördes av Helsingfors stad är att främja utvecklingen av infrastruktur, skapa multimodala centraler och uppmuntra samarbete på flera nivåer, genom att nyttja tillgångarna i de aktuella områdena i fråga om ekonomiska sektorer (marknader), arbetskraft och även migrationsströmningar.

**Hållbar ekonomisk utveckling av frakt** utvecklas i Doverkanalen av John Shirley Ltd, som är ett bolag som verkar för att minska sin miljöpåverkan, särskilt genom sitt engagemang i nätverket Low Carbon Kent Business och europeiska projekt som till exempel FUSION. Bolaget utvecklar ett antal innovationer för att minska sitt koldioxidfotspår och främjar "grön transport" genom att uppmuntra övergången från långtradare till containrar. Bolaget har vunnit pris för sitt engagemang, vilket också ökar konkurrenskraften på marknaden, eftersom många bolag uppskattar denna strategi och väljer bolaget uttryckligen för dess miljömedvetenhet.

**Projektet Belt Trade** (finansierat av europeiska fonderna



INTERREG och FEDER samt privat finansiering) har som mål att stärka regionens ekonomiska tillväxt och främja skapandet av jobb i anslutning till tunnelprojektet i Fehmarn Bält. Målet är att hjälpa små och medelstora företag att nyttja de nya möjligheter som uppkommer i samband med infrastrukturprojektet, särskilt genom att främja kontakter mellan företag på båda sidor av sundet och uppmuntra dem att utveckla till exempel gröna teknologier.

**Skörd av vass** med ensamrätt för lokalbefolkningen har införts i Donaudeltat för att kompensera restriktionerna efter klassificeringen som biosfärreservat år 1990. Klassificeringen medförde en särskild organisering av ekonomisk verksamhet, med verksamhet som endast tilläts i buffertzoner (traditionell verksamhet) och i ekonomiska aktivitetszoner. Lokalbefolkningen och lokala företag (som verkade eller grundades inom reservatet) garanterades ensamrätt, vilket tillät dem att nyttja naturtillgångar genom traditionell ekonomisk verksamhet, såsom skörd av vass.

**Scenarier för hållbar socio-ekonomisk utveckling** har utvecklats i regionen Vlora i Albanien, kring utvecklingen av turism, utvecklingen av lant- och jordbrukslivsmedel samt utvecklingen av tjänster, nätverk och lätt industri.

**VASEK** är ett regionalt utvecklingsbolag som ägs av kommunerna i Vasaregionen, Finland, och finansieras med 14 euro per invånare och år. Bolagets främsta mål är att ge råd och handledning till företagsägare, främja regional utveckling genom olika utvecklingsprogram och projekt och stödja regionen. Avsikten med utvecklingsprogrammen och projekten som VASEK leder är att förbättra förutsättningarna för företagsamhet i regionen och vid sidan av sina egna projekt koordinera och finansiera projekt som understöds av andra organisationer.

**Energy Vaasa** är Nordens ledande koncentration av energiteknologi. Inför miljöutmaningar och europeiska krav är energiteknologi en sektor med goda framtidsutsikter och en nyckelsektor för den finländska ekonomin. I Vasaregionen är över 120 företag specialiserade på området och rönar stor framgång internationellt (exportandelen över 70 %). Energy Vaasa erbjuder innovativa produkter och tjänster för

energiframställning och förbättringar inom energieffektivitet.

**Vuosaari hamn** är en ny hamn som har uppförts i utkanten av Helsingfors för att frigöra utrymme i stadens centrum för bostäder och rekreationsbruk, minska trafikstockningar, buller och föroreningar orsakade av trafik och erbjuda en hamn som är mera lättillgänglig för fartyg. Byggandet av hamnen har krävt saneringsarbete och markstabilisering på det område som tidigare var industriområde. Under processen låg miljöskyddet i fokus, med kraven att hamnen ska få ett miljötillstånd som är förnybart men endast giltigt fem år i taget, bygga tunnlar som leder till hamnen utan att orsaka konsekvenser för de närliggande Natura 2000-områdena och bostadsområdena samt bygga en bullervall. Därtill har hamnen infört ett antal strikta regler som begränsar bullernivåerna, uppsamling av allt avfall från fartygen, kontroll av exotiska arter osv.

## Projekt ODISSEA

- **Läge** Messinasundet (Italien)
- **Partner** Provinsen Reggio Calabria
- **Tidsperiod** 2004-2006
- **Finansiering** Nationell finansiering (miljöministeriet)



### Vad är det?

Projektet ODISSEA var en process för miljöcertifiering i provinsen Reggio Calabria, med syftet att säkra att lokala myndigheter bättre beaktar hur ekonomisk verksamhet påverkar miljön och den biologiska mångfalden.

### Verksamhetens ursprung

Det fanns stora variationer beträffande ekonomi och infrastruktur i regionens olika områden. Detta orsakade allvarliga återverkningar på naturmiljön och skador på den biologiska mångfalden.

### Mål och implementering

Avsikten med projektet var att restaurera miljön i regionen, från Tyrrenska kusten i provinsen Reggio Calabria till berget Aspromonte Massif (bevarande av biologisk mångfald osv.). Ett av målen var att minska skillnaderna i ekonomi och infrastruktur mellan områdets olika delar och samtidigt minska miljöpåverkan. Man övervägde också olika sätt att förbättra nyttjandet av underskattad turism och kulturtillgångar. Tack vare projektet finansierades en miljöanalys (med miljöindikatorer) av italienska staten. Efter studier av naturmiljöns tillstånd i olika områden, beviljades kommunerna Santo Stefano i Aspromonte och Scilla certifiering enligt EMAS (Eco-Management & Audit Scheme).

### Centrala framgångsfaktorer

Projekt ODISSEA kan anses vara en intressant praxis eftersom det bidrar till förbättrad miljömedvetenhet bland lokala aktörer.

En likadan miljöcertifieringsprocess kan användas vid andra sund och utökas med en gränsöverskridande vision.



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



# Scenarier för hållbar socio-ekonomisk utveckling

- **Läge** Otrantosundet (Albanien)
- **Partner** Regionförbundet i Vlora



## Vad är det?

Vloras regionala utvecklingsplan satte upp följande strategiska mål: utveckling av hållbar turism, utveckling av lant- och jordbruksnäringar, utveckling av akvakultur, energi, industrier och tjänster, jämställdhet mellan könen och social samhörighet. Målet är att uppnå en hållbar socio-ekonomisk utveckling i regionen. Ur synvinkeln för den aktuella situationen för de införda riktlinjerna, presenteras tre strategier för att demonstrera den potentiella framtida utvecklingen i regionen, utgående från dess tillgångar och prioriterade ekonomisektorer.

## Verksamhetens ursprung

I egenskap av betydande turistort har regionen Vlora många tillgångar (kulturarv, enastående naturskönhet, hantverk, stor gästfrihet osv.), men det finns många faktorer som hindrar den ekonomiska utvecklingen (låg kvalitet på turistservice, brister i information och utbildning, kvaliteten på kustvattnen, avfallshantering och vägförbindelser).

## Mål och implementering

Tre möjliga framtida riktningar för regionen identifierades, utgående från nuvarande situationer och de trender som skisserades upp enligt nuvarande riktlinjer. Det första scenariet förutser utveckling av reglerad turism, med effektiv markhantering och områdesplanering, effektiv avfallshantering, integration mellan kust och inland och skydd av miljön. Det andra scenariet omfattar utveckling som baserar sig på landsbygdsutveckling och jordbruksnäring kring de typiska lokala produkterna (branding), producentföreningen, markskydd, ekologiskt jordbruk osv. Det tredje scenariet skisserar upp utvecklingen av tjänster, nätverk och lätt industri, med kontrollerade utsläpp och produktion av förnybar energi, affärsinnovationer och utvecklingen av grön ekonomi.

## Centrala framgångsfaktorer

Denna praxis är intressant eftersom den behandlar den socio-ekonomiska utvecklingen i en region ur synvinkeln för hållbar utveckling. I varje scenario ingår miljömål.

Liknande strategier kunde utvecklas i andra regioner som gränsar till sund och införas enligt lokal potential.



# Konkreta åtgärder för naturmiljön

## Varför arbeta för konkreta åtgärder för naturmiljön?

I NOSTRA-studien betonas att sunden har rika ekosystem. De inhyser ofta sällsynta eller hotade arter och många flyttstråk för fåglar, havsdäggdjur och fiskar löper genom områden i de europeiska sunden. Den rika naturmiljön hotas av mänskliga och naturliga belastningar (föroreningar, invasiva arter, klimatförändringen osv.). Åtgärder kan, vilket framgår av denna handbok i god praxis, vidtas för de faktorer som påverkar ekosystemen (sjötransporter, ekonomisk verksamhet, turism osv.) för att reducera deras påverkan på miljön. Det är emellertid viktigt att överväga även direkta åtgärder för att skydda och främja den biologiska mångfalden och naturmiljön i sunden.

## Hur agera direkt för naturmiljön i sunden?

Under projektet NOSTRAS workshopar har flera exempel på praxis med målet att direkt skydda den biologiska mångfalden eller naturmiljön presenterats.

**Anpassningen till klimatförändringen i kustområdet** i provinsen Lecce har påskyndats av Euro-Mediterranean Centre on Climate Change, som har satt igång ett "havslaboratorium" med målet att utveckla och producera kortsiktiga beräkningar, såsom kustmodellering, utveckling av ansökningar för sjösäkerhet, beräkningar av klimatförändringens påverkningar på kustområdet osv. Portalen för havsprognoser, till exempel, erbjuder avgiftsfri online tillgång till väder- och havsprognoser för hela Medelhavet.

**Bedömning av miljöförhållanden för ekosystem i hav och kantzoner** har införts i Ortrantosundet. Målet är att utveckla kartläggnings- och distributionsredskap för naturmiljöer och arter i området kring Adriatiska havet och Joniska havet genom att med informationsteknologi skapa dataplattformar, evaluera belastningar förorsakade av människan och de tjänster som ekosystemen erbjuder samt bistå vid planeringen av skyddade havsområden.

**Projektet BALTIC FLYWAY** har implementerats i Fehmarnsundet, som ligger längs ett flyttstråk för fåglar, kallat "Baltic Flyway". Avsikten med projektet är att lösa språksvårigheter på båda sidor om gränsen och samarbeta för att skydda naturen, informera den tyska och danska allmänheten om fåglarna och naturområdena och skapa medvetenhet om de tjänster naturmiljön erbjuder för mänskliga behov, i fråga om hälsa, rekreation och turism.

**Projektet HEALFISH** har målet att sprida god praxis för förvaltning av vattendrag och restaureringen av vattendrag i de båda länderna på vardera sidan av Finska viken, genom åtgärder i några utvalda älvar med syftet att underlätta laxfiskarnas vandringar. En frisk stam av laxfiskar (forell och lax) är en god indikator på miljötillståndet i en älv.

**En gränsöverskridande handlingsplan för bevarandet av den biologiska mångfalden** har utvecklats av europeiska grupperingen för territoriellt samarbete (EGTS) i den internationella marinparken i Bonifaciosundet, skapad år 2012, som är den första EGTS som ägnar sig åt miljöskydd. Den har för avsikt att godkänna en gemensam handlingsplan och integrerad förvaltning av Bonifaciosundet, och på så vis beakta miljöaspekterna i ett bredare perspektiv. Gemensamma åtgärder kan sålunda utvecklas för att fokusera på huvudfrågorna sjötrafik, fiske, turism osv.

**Projektet SeaGIS** har som mål att bredda kunnandet om Kvarken och göra informationen lättillgängligare med hjälp av en gemensam plattform, för att främja planering av havsområden på regional nivå, med sikte inställt på ett framtida europeiskt direktiv om utveckling i havsområden och integrerad förvaltning av kustområden.



## Projektet BALTIC FLYWAY

- **Läge** Fehmarn Bält (Tyskland/Danmark)
- **Partner** Region Själland, Distriktet Ostholstein
- **Tidsperiod** 2010-2013
- **Finansiering** INTERREG och projektpartner



### Vad är det?

Projektet BALTIC FLYWAY är ett INTERREG IVA-projekt med målet att lösa språksvårigheter på båda sidor om gränsen för att kunna samarbeta för att skydda naturen, informera den tyska och danska allmänheten om fåglarna och naturområdena och öka medvetenheten om de tjänster naturmiljön erbjuder för mänskliga behov, i fråga om hälsa, rekreation och turism. Projektet är ett pilotprojekt för ett projekt med högre ambitioner som förväntas engagera flera länder och partner.

### Verksamhetens ursprung

Fehmarnsundet ligger längs ett flyttstråk för fåglar som kallas "Baltic Flyway". Dessa naturområden är viktiga fristäder för häckande fåglar men är väldigt ömtåliga och måste skyddas. Av den anledningen är det nödvändigt att se längre än landgränserna, som inte existerar för fåglarna.

### Mål och implementering

Projektet hade som mål att säkra naturskyddet, fågelskyddet och informationen om dessa frågor på sundets båda sidor. Parterna använde projektet som ett bidrag till förverkligandet av en vision om effektiv informationsspridning med fokus på häckande fåglar, jordbruk enligt Natura 2000 och naturskydd, utveckling av lokalproducerade kvalitetsprodukter och förbättrad allmän hälsa och möjligheter till rekreation utomhus. För att uppnå detta utbytte de tyska och danska projektpartnererna professionellt kunskaper och erfarenheter beträffande naturskydd, fågelskydd, spridning av information och marknadsföring. Dessa tvärprofessionella färdigheter och kunskaper användes för att bygga gränsöverskridande koordinerade utvecklingsplaner för områdena och sprida information bland turister och lokala invånare.

### Centrala framgångsfaktorer

Projektet utgör en intressant praxis eftersom det visar möjligheten att agera över gränser som utgörs av nationella system på båda sidorna av sundet och skapa fruktbart samarbete för att nå gemensamma mål. Det är också viktigt att påpeka att naturskyddssyften framgångsrikt kan kombineras med turism i en naturmiljö.

Denna praxis kan användas av andra sund som har liknande situationer med flyttfåglar och önskar ta itu med dessa frågor på ett gränsöverskridande sätt.



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

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

## En gränsöverskridande handlingsplan för bevarande av biologisk

- **Läge** Bonifaciosundet (Frankrike/Italien)
- **Partner** Miljökontoret på Korsika, Nationalparken La Maddalenas skärgård
- **Tidsperiod** från och med år 2012
- **Finansiering** Medlemsavgifter (med regionala, nationella och europeiska bidrag)



### Vad är det?

Europeiska grupperingen för territoriellt samarbete (EGTS) i den internationella marinparken i Bonifaciosundet, skapad år 2012, är den första EGTS som ägnar sig åt miljöskydd. En gemensam handlingsplan för de två skyddade havsområdena har implementerats. Den har som mål att integrera förvaltningen av Bonifaciosundet, med fokus på miljöaspekter i ett vidare perspektiv. Gemensamma åtgärder kan sålunda utvecklas för att fokusera på huvudfrågorna, dvs. sjötransport, fiske, turism osv.

### Verksamhetens ursprung

De centrala dragen i den gränsöverskridande handlingsplanen är den gemensamma särprägel på båda sidor av sundet, dvs. kulturidentitet (traditioner) och biologisk mångfald (rikedom beträffande arter och landskap). Avsikten att skapa en internationell marinpark mellan Korsika och Sardinien härstammar från början av 1990-talet, med önskan om att uppnå internationellt erkännande av den ekologiska särprägel i sundet och skydda den rika naturmiljön.

### Mål och implementering

Den gränsöverskridande handlingsplanen syftar till att förbättra den koordinerade förvaltningen av och den vetenskapliga kunskapen om sundet. Man har byggt upp en gemensam databas med en förteckning över arter och miljöer samt utvärderingar av den internationella marinparken. Målet är att karaktärisera och följa utvecklingen av den biologiska mångfalden i sundet, med en harmoniserad vetenskaplig metod i varje skyddat havsområde. Två pilotprojekt är knutna till handlingsplanen, nämligen ett gränsöverskridande vaktteam och ett gemensamt PMIBB-varumärke (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio). I handlingsplanen anges även en gemensam modell för användningen av förnybar energi. Ett annat projekt som uppkommer av handlingsplanen är den fransk-italienska ansökan om status som UNESCO:s världs naturarv.

### Centrala framgångsfaktorer

Den gränsöverskridande handlingsplanen är intressant eftersom den har som primärt mål att skydda den biologiska mångfalden i sundet genom att verka på en gränsöverskridande nivå.

Denna praxis kan användas vid andra sund som har frågor att lösa i anslutning till biologisk mångfald, men det krävs en befintligt hög nivå av gemensam förvaltning (i detta fall EGTS).

**Kontakts** GianLuigi.Cancemi@oec.fr,  
y.donno@lamaddalena.org





## Projektet SeaGIS

- **Läge** Kvarken (Sverige/Finland)
- **Partner** Kvarkenrådet
- **Tidsperiod** 2011 - 2014 och framöver
- **Finansiering** INTERREG och nationell finansiering



### Vad är det?

Projektet SeaGIS är ett INTERREG IVA-projekt med målet att förse utvecklare och beslutsfattare med redskap och information, med tanke på svårigheterna förenade med att göra områdesplanering i en tredimensionell havsmiljö. Projektet har vidare som mål att sprida informationen till allmänheten.

### Verksamhetens ursprung

Projektet SeaGIS fungerar som förberedelse inför EU-direktivet om havsplanering och integrerad kustzonförvaltning, eftersom regionala myndigheter och planeringsbyråer önskade förbereda sig för implementeringen av gränsöverskridande havsplaner i regionen.

### Mål och implementering

Projektet SeaGIS har som mål att utveckla kunskapen om Kvarken och göra informationen mera lättillgänglig för att öka möjligheterna att planera havsområden på regional nivå. Allmänheten kommer att få tillgång till en internetbaserad flerspråkig kunskapsplattform, där tillgänglig information om miljö, infrastruktur och socio-ekonomi presenteras. Alla ansvariga miljö- och planeringsmyndigheter på båda sidor av Kvarken är involverade i projektet. Kommuner är engagerade i pilotstudier och producerar viktig information som registreras i plattformen. Universitet på båda sidor om Kvarken har studerat befintlig nationell lagstiftning (havs-, miljö- och planläggningslagstiftning) och har undersökt hur det nuvarande planläggningssystemet fungerar och hur man kan inleda den förestående ekosystemsbaseplaneringen av Kvarken.

### Centrala framgångsfaktorer

Projektet SeaGIS är en intressant praxis eftersom det föregriper EU-direktiven om havsplanering och bevarandet av ekosystem längs kuster på en gränsöverskridande nivå. Det bidrar till fördjupad och delad kunskap om sundets naturmiljö, vilket inte alltid är en lätt uppgift med tanke på vissa myndigheters svårigheter att dela med sig av information utan avgifter.

Liknande studier och reflektioner på nuvarande planeringssystem kan användas av andra sund för att förbättra uppbyggandet av kapaciteten att svara mot behoven som identifieras i den grundläggande NOSTRA-studien.



Webbplats <http://seagis.org/>



## DEL III

## Sammanfattning

Det huvudsakliga målet med projektet NOSTRA är att bevara sundens biologiska mångfald och naturarv. Det här är, vilket även framgår av denna handbok, ett övergripande ämne som kan kräva varierande åtgärder, såsom förvaltning, havsplanering, turism, transport, sjösäkerhet och ekonomisk utveckling. De 16 partnerna i NOSTRA har under tre års tid utbytt erfarenheter inom dessa samtliga områden, för att införa effektivare och hållbarare principer för sunden.

### År 2014 – slutet på NOSTRA men början på något nytt

Projektet NOSTRA avslutas, men detta innebär inte slutet på reflektionerna kring bevarande av biologisk mångfald och naturarv i sunden i Europa. Förutom denna handbok i god praxis har varje partner utarbetat en implementeringsplan med målet att använda några av de exempel på god praxis som presenteras i handboken i sitt eget sund. Slutet på projektet NOSTRA betyder inte heller slutet på partnerskapet. De flesta partner som var aktiva i NOSTRA finns också representerade i European Straits Initiative (ESI), vars överenskommelse (MoU) torde förnyas inom kort och leda till nya samarbetsprojekt under kommande år.

# Kontakter

## Conseil général du Pas-de-Calais (Lead partner)

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

## Kent County Council

Invicta House, County Hall  
ME14 1XX, Maidstone, Kent  
- UNITED-KINGDOM  
**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 - ROMANIA  
**Kontakt:** Marian Tudor,  
mtudor@ddni.ro

## Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12  
15077 Tallinn - ESTONIA  
**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,  
ccalamia@provincia.le.it

## Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte  
094 Vlore - ALBANIA  
**Kontakt:** info@qarkuvlore.gov.al

## Region Sjælland

Alleen 15  
DK - 4180 Sorø - DENMARK  
**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:** Giovannella Urban,  
g.urban@lamaddalena-park.org

	Dover-kanalen		Messina sundet	Kvarken	Sisilien sundet	Donau deltat	Finska viken
Teman	Regionrådet i Pas-de-Calais – Frankrike	Regionrådet i Kent	Provinsen Reggio Calabria	Kvarkenrådet	Provinsen Trapani	Danube Delta National Institute	Länsstyrelsen i Harju
Gemensam förvaltning							
Kvarkenrådet				X			
EGTS i Bonifacio							
Finska vikens år 2014							X
Fehmarn Bält-dagarna							
Havslandskap och havsplanering							
Havslandskaps-bedömning och havsplanering		X					
Hållbar turism							
CAST (Coastal Actions for Sustainable Tourism)	X	X					
Friendly Islands Route							X
Utveckling av turismekonomi i Salento-området							
Hållbar transport							
Fehmarn Bält-tunneln							
Nordic Logistic Corridor				X			
Strategi för hållbar mobilitet	X						
Sjösäkerhet							
MIRG-UE	X	X					
Hållbar ekonomisk utveckling							
Projekt ODISSEA			X				
Scenario för hållbar socio-ekonomisk utveckling							
Konkreta åtgärder för naturmiljön							
Projektet BALTIC FLYWAY							
Gränsöverskridande handlingsplan							
Projektet SeaGIS				X			



Finska viken	Otrantosundet		Fehmarn Bält		Bonifaciosundet		
Nylands förbund	Provinsen Lecce	Regionförbundet Vlora	Region Själland	Distriktet Ostholstein	Miljökontoret på Korsika	Provinsen Sassari	Nationalparken La Maddalenas skärgård
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

