



SV



Europeiska unionen
Regionalpolitik

info regio

| Nr 23 | september 2007 | **panorama**



**Regionerna i centrum
för den europeiska
havspolitik**

Innehåll

Regionerna i centrum för den europeiska havspolitik

Den europeiska havspolitik: från grönbok till handlingsplan

Hamnstäder i förvandling

Havskluster – en grund för nyskapande och regional utveckling

ERUF i praktiken: Lettland, Estland, Portugal, Italien

Rapport: CPMR

Reportage: Framtiden finns längs kusten

Regionen Asturien brottas med omstruktureringen av viktiga delar av sin ekonomi – jordbruk, fiske, stålindustri – men vill lyfta fram sin kusts tillgångar – naturen, kulturen och människorna – för att trygga sin (nya) utveckling.

Rapport: INTERREG IIIB Nordsjön

INTERREG i praktiken

3	
7	
9	
13	
14	
15	
20	
21	

Foton (sida): Europeiska kommissionen (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodes regionalkontor i Bryssel (15), Finanšu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Gobierno del Principado de Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Puerto de Gijón (22), Ayuntamiento de Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25).

Omslag: Smögen på svenska västkusten. -
Foto: William Steward (Europeiska kommissionen).

Andra medarbetare i detta nummer:
Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.
Ansvarig utgivare: Ana-Paula Laissy, Europeiska kommissionen,
Generaldirektoratet för regionalpolitik

Denna tidskrift är tryckt på återvunnet papper och utgiven på engelska, franska och tyska.

Temaartiklarna är tillgängliga på 22 av Europeiska unionens språk på webbplatsen:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

De åsikter som framförs i denna publikation är författarens och återspeglar inte
nödvändigtvis Europeiska kommissionens inställning.

Europeiska havspolitik: från grönbok till handlingsplan

Av Nicolas Mariel och Frederico Ferreira⁽¹⁾

När kommissionen den 10 oktober 2007 presenterade sin *Blåbok för en integrerad havspolitik för Europeiska unionen* ("Ett hav av möjligheter") och den handlingsplan den innehåller, reagerade man på ett sedan många år känt behov, som dock inte förrän nyligen gjort sig verkligt påmint: behovet av att samordna offentlig politik i anslutning till Europas maritima områden och kuster.



Fiske utanför Thyborøn (Danmark)

Havet är inte bara en klimatregulator för vår planet, det sysselsätter också fem miljoner européer och utgör en betydande sysselsättningsreserv, särskilt inom sektorer som förnybar energi och telekommunikationer.

Hittills har de europeiska insatserna till havs varit begränsade till att stödja sektoriell verksamhet (transporter, miljö, forskning osv.), i avsikt att stimulera eller inskränka och utan att vara inriktade på någon logik för en hållbar utveckling med respekt för framtiden för detta gemensamma arv.

Tack vare lanseringen av den nya integrerade europeiska havspolitik, som Barroso-kommissionen tog initiativ till inom ramen för sin strategi för 2005–2009, verkar nu den trenden ha vänts. Genomförandet av politiken har skett i flera etapper och inleddes med en samrådsfas.

Grönboken om EU:s framtida havspolitik, som lades fram i juni 2006, utgjorde därför startskottet för ett omfattande samrådsarbete om behovet av en integrerad havspolitik och om hur de särskilda behoven på detta område skulle

identifieras. Utfallet överträffade alla förväntningar, med närmare 500 skriftliga bidrag från regeringar och regioner, privata företag, fackliga organisationer, icke-statliga organisationer och helt vanliga medborgare. De skickades till Maritime Policy Task Force, en särskild tjänst som skapades för att arbeta fram och följa upp denna nya politik hos generaldirektoratet för fiske och havsfrågor.

En kompass...

Stärkt av detta stöd från det civila samhället, men också från offentliga myndigheter som Regionkommittén och det tyska EU-ordförandeskapet (första halvåret 2007), beslutade kommissionen att gripa sig an en andra fas. Denna ägnades utarbetandet av åtgärder som gör det möjligt att fastställa en konkret ram för att förverkliga en integrerad havspolitik. Det är detta som är temat för **Blåboken** som lades fram den 10 oktober 2007 av kommissionens ordförande, José Manuel Barroso, och Joe Borg, kommissionens ledamot med ansvar för fiske och havsfrågor. Blåboken utgör ett paket bestående av två

(1) Politisk analytiker respektive biträdande analytiker vid styrgruppen för havspolitik, GD fiske och havsfrågor, Europeiska kommissionen.

meddelanden från kommissionen med politisk inriktning och två arbetsdokument – en handlingsplan och en konsekvensbedömning – som arbetats fram under ledning av en styrgrupp för havspolitik inom ramen för ett intensivt samarbete mellan olika tjänster som stötts på hög nivå av kommissionsledamöterna själva samlade i en kontaktgrupp.



Sjösäkerhetsutbildning

Handlingsplanen, som ska godkännas vid ministerrådets möte i december 2007, utgör en verklig "bibel" för den nya europeiska havspolitik. I den förs fram ett trettiotal åtgärder som samlats under fem huvudmålsättningar:

- Främja hållbar exploatering av haven.
- Skapa en kunskaps- och innovationsbas för havspolitik.
- Erbjuder högre livskvalitet i kustområdena.
- Främja Europeiska unionens ledande position i internationella havsfrågor.
- Göra det maritima Europa mer synligt.

Vissa av dessa åtgärder är "strukturella", vilket betyder att de hänför sig till unionens traditionella politik. Det gäller för meddelandena om hamnpolitiken, som hänför sig till transportpolitiken, och om kampen mot olagligt, orapporterat och oreglerat fiske, som hänför sig till den gemensamma fiskeripolitiken. Andra åtgärder är i verklig mening nyskapande och faller utanför den traditionella politiska ramen. Det gäller exempelvis genomförandet av nya politiska besluts mekanismer som tas upp i blåboken, såsom fysisk planering för olika verksamheter till havs, integrerad förvaltning av kustområden, upprättandet av ett europeiskt nätverk för havsobservation och data eller driftskompatibilitet mellan europeiska övervakningssystem.

Den **färdplan** som slås fast genom handlingsplanen fastställer en relativt stram tidsplan, i vilken anges att huvuddelen av åtgärderna ska ha genomförts under 2008 eller senast i början av 2009. Vissa av åtgärderna har redan konkretiserats genom att dokument publicerats: arbetsdokument om havskluster, meddelande om hamnpolitiken, samrådsdokument om höghastighetsleder till sjöss och sjötransporter utan gränser,

meddelande om destruktiva fiskemetoder, meddelande om skärpningen av arbetsrättsliga regler inom sjöfarten, arbetsdokument om maritim energipolitik osv.

...och ett roder

Det är viktigt att framhålla att godkännandet av handlingsplanen lägger första grunden till ett nytänkande i fråga om styrning. Den allmänna tanken är att inte lägga ytterligare bestämmelser till dem som redan finns, att inte skapa ytterligare administrativa strukturer och framför allt att i så stor utsträckning som möjligt engagera de olika berörda parterna i beslutsprocessen, för att inhämta deras samtycke innan man startar konkreta åtgärder. Det gäller särskilt för de nya verktygen som fysisk planering, som kommer att sättas i verket i form av pilotprojekt. Handlingsplanen lyfter också fram stimulansåtgärder och föreskriver förbättringar för projekt som respekterar bästa praxis.

Man kan naturligtvis invända att huvuddelen av de planerade åtgärderna i vilket fall som helst skulle ha godkänts av behöriga tjänster vid kommissionen. Men hela utmaningen med den integrerade europeiska havspolitik ligger just i att de samordnats för att leva upp till en övergripande målsättning om genomtänkt utveckling. Det är dessa tankar som fått sitt uttryck i grönbokens samrådsförfarande och det är därför strukturen Havsfrågor inom GD Fiske normalt inom en snar framtid bör lyftas fram och få större tyngd.



Modernisering av hamnen i Quarteira (Portugal)

De yttersta randområdena: Europa i vid mening

Azorerna, Kanarieöarna, Guadeloupe, Guyana, Madeira, Martinique och Réunion: de sju yttersta randområdena har alla de underliggande nackdelar⁽¹⁾ som hänger samman med att befinna sig långt borta och vara isolerade och med begränsningar i fråga om klimat, territorium, demografi och ekonomi, vilket motiverar möjligheterna att anpassa gemenskapspolitiken till deras situation. Men i egenskap av områden som ingår i EU och som befinner sig i två oceaner (Atlanten och Indiska oceanen), utgör de yttersta randområdena också en tillgång. Med mer än 3 000 000 km² motsvarar de yttersta randområdenas exklusiva ekonomiska zoner (EEZ) en yta stor som Medelhavet och Östersjön. Lägger man därtill de utomeuropeiska länderna och territorierna (ULT)⁽²⁾, finns Europeiska unionen närvarande i de tre oceanerna och har världens största havsterritorium.



De yttersta randområdena har fiskeresurser som hittills är relativt välbevarade och som fortfarande gör en genomtänkt utveckling av fisket möjlig. Till det kommer deras turismresurser. Tack vare sina geografiska och geofysiska egenskaper och den stora marinbiologiska mångfalden utgör de dessutom "laboratorier" på områden som miljö, klimat och energi och faller omedelbart inom målsättningarna från Lissabon och Göteborg för en hållbar utveckling.

På detta område erbjuder de yttersta randområdena ett enastående läge längs unionens yttersta gränser för en hållbar medutveckling av alla territoriernas respektive havsområden. Om de inte ligger isolerade ute i havet som till exempel Azorerna, gränsar de direkt till tredje land som står inför än

mer akuta utvecklingsutmaningar. Dialogen mellan EU, dess yttersta randområden, dess medlemsstater och tredje land skulle kunna bidra till betydande framsteg på ett flertal områden: hållbar medförvaltning av fiskeresurser, kamp mot fattigdom, maritim säkerhet, migrationsflöden osv.

Det är uppenbart att de yttersta randområdena har allt intresse av att finnas med inom ramen för en europeisk havspolitik. De har inom ramen för programmet INTER-REG IIIC Syd utvecklat ett projekt, RUPMER, för att ge sitt bidrag till grönboken i frågan. Att arbeta fram denna politik innebär särskilt för dessa områden internationella överväganden. En första slutsats man kan dra av RUPMER är behovet av skilda angreppssätt för de olika havsområdena, för att ta hänsyn till de yttersta randområdenas särdrag såväl i förhållande till resten av EU som mellan områdena i Västindien, sydöstra Indiska oceanen och Makaronesien (Madeira, Azorerna, Kanarieöarna).

Skyddet för de yttersta randområdenas marina miljö förutsätter att information om denna fråga omfattas av de europeiska databaser som syftar till en framtida havsatlas. Främjandet av särskild forskning kring de yttersta randområdena (förnybar energi, blå bioteknik, klimatförändringar, förebyggande av risker osv.) kräver att deras FoU-organ ingår i nätverk med andra sådana organ i resten av EU. Slutligen är fisket ett bra exempel på behovet av en politik som är anpassad till de yttersta randområdenas geografiska sammanhang, för att både kunna bidra till deras egen utveckling och till en hållbar medutveckling av resurser tillsammans med intilliggande tredje land.

Genom att meddelandet om en integrerad havspolitik särskilt tar upp möjligheten att tillämpa ett integrerat angreppssätt för vart och ett av de berörda havsområdena och de yttersta randområdenas betydelse när det gäller forskning, är det inne på rätt väg.

Kontakt: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Artikel 299–2 i fördraget.

(2) ULT: ett tjugotal territorier som konstitutionellt hänför sig till fyra medlemsstater (Danmark, Frankrike, Nederländerna och Förenade kungariket), utan att ingå i Europeiska unionens territorium eller utgöra självständiga stater.

NET-BIOME: forskning till gagn för en hållbar utveckling i de yttersta randområdena

Net-Biome är ett projekt som ingår i sjätte ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling, som för första gången samlar de sju yttersta randområdena och huvuddelen av de utomeuropeiska länder och territorier (ULT) som ligger i tropiska och subtropiska områden och som tillhör fem länder i Europa (Spanien, Frankrike, Nederländerna, Portugal och Förenade kungariket). De yttersta randområdena och ULT har en enastående biologisk

mångfald i havet och på land, vilket utgör en viktig tillgång för deras hållbara utveckling (jordbruk, fiske, turism). Deras miljö är emellertid mer känslig för klimatförändringar, naturliga faror och mänsklig verksamhet än resten av EU. Net-Biome syftar till ett samarbete inom forskning kring biologisk mångfald, för att utveckla strategier och unika modeller för hållbar hushållning, som skulle kunna delas med Europas fastland och tredje land i deras omgivning.

Kontakt: josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr

På väg mot hållbar tillväxt: den europeiska hamnpolitiken

I efterdyningarna av meddelandet om en integrerad havspolitik godkände kommissionen den 18 oktober 2007 ett *meddelande om en europeisk hamnpolitik*⁽¹⁾, som avspeglar utfallet av ett omfattande samråd med berörda parter.

Europeiska hamnar såväl längs kuster som vid inre vattendrag står inför komplicerade utmaningar: växande efterfrågan på transporter, omfattande tekniska förändringar (containertransporter, telekommunikationer, datorisering), miljökrav, däribland intermodal transportadministration där hamnarna spelar en framträdande roll, behovet av en dialog mellan alla aktörer med anknytning till hamnverksamhet, däribland städer och regioner samt slutligen respekten för gemenskapsregler i fråga om bland annat öppenhet och konkurrens. För att främja ett hamnsystem som bidrar fullt ut till hållbar tillväxt och sysselsättning har kommissionen satt upp en handlingsplan för sitt arbete som i korthet omfattar följande delar:

- **Förbättra hamnarnas effektivitet och förbindelser med inlandet.** Även om de största europeiska hamnarna kan anses vara effektiva, finns det många hamnar som utgör flaskhalsar i fråga om kapacitet, förbindelser eller organisation. Man måste säkerställa en integrerad hantering av transportkedjan och studera nya rutter, samtidigt som man gör noggranna utvärderingar innan ny infrastruktur byggs.
- **Bygga ut kapaciteten och samtidigt ta hänsyn till miljön.** Kommissionen ska publicera riktlinjer som syftar till att underlätta tillämpningen av miljödirektiven (livsmiljöer, fåglar, vatten, avfall) vid hamnutveckling. Det handlar också om att anlägga relevanta installationer för avfallshantering, att säkerställa en korrekt förvaltning av

vattendrag och sediment samt att bekämpa klimatförändring och utsläpp i luften.

- **Modernisera hamnverksamheten genom att inrätta nya system för sjösäkerhet och telekommunikation.** Bland annat underlättar "sjötransporter online" den administrativa hanteringen av sjöfart och logistik. Ny automatiserad hamnutrustning spelar också en viktig roll. Slutligen bör förfarandena för närsjöfart förenklas, för att denna ska stimuleras på den inre marknaden och skapandet av "högstighetsleder till sjöss" främjas.
- **Fastställa jämlika rättsregler som skapartydlighet för investerare, operatörer och användare:** hamnmyndigheters roll, offentlig finansiering, hamnkoncessioner, teknisk-nautiska tjänster (lotsar, bogsering etc.), godshantering, hamnavgifter, konkurrens med tredje land.
- **Skapa en strukturerad dialog mellan hamnar och städer** (se artikel).
- **Utveckla sektordialogen om arbetet i hamnar och förbättra utbildnings-, säkerhets- och hygieniska förhållanden.**

(1) KOM(2007) 616 slutlig av den 18.10.2007:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sv/com/2007/com2007_0616sv01.pdf



Hamnstäder i förvandling

Av Patrick Verhoeven⁽¹⁾

För att uppnå tillväxt och hållbar utveckling måste hamnar och städer bli partner.



Sammanlagt finns i Europa fler än 1 000 havshamnar. Man bör dock observera att de flesta av dem är små eller medelstora: 700 hamnar hanterar mindre än en miljon ton gods per år. I andra änden av spektret finns ett tiotal megahamnar som hanterar mer än 50 miljoner ton.

Havshamnar – tillväxtnav för Europa

Flera europeiska hamnar har under de senaste tjugo åren upplevt att deras verksamhet vuxit explosionsartat. Denna tendens lär hålla i sig, särskilt för containertransporter, som bör uppleva fortsatt tillväxt. Det beror främst på de asiatiska marknadernas snabba expansion och särskilt på importen från Kina.

Trenden gör det möjligt för allt fler europeiska hamnar att agera på världsmarknaden. De containerhamnar som hade den största tillväxten under 2006 var alla små eller medelstora och de var spridda över hela kontinenten. Sektorn blir alltså allt mer diversifierad med avseende på antalet hamnar som är verksamma, funktioner och tjänster, vilket ger fraktförarna större valmöjligheter i fråga om rutter.

För att svara upp mot denna tillväxt måste de europeiska hamnarna investera i ny mottagningskapacitet och ha pålitliga förbindelser med inlandet. Men ett av de främsta hindren mot detta utgörs av den rättsliga osäkerhet som råder rörande tillämpningen av gemenskapens miljönormer. Det finns därför omfattande hamnprojekt som blivit väsentligt fördröjda på grund av de långdragna och tungrodda förfarandena.

Områdena nära vattnet förvandlas

Det var i Storbritannien, i början av 1800-talet, som det moderna hamnkonceptet började framträda. När det gäller infrastruktur, teknik och metoder för hantering och förvaltning, var det hamnar som London och Liverpool som var föregångare och som inspirerat konkurrenterna på kontinenten. Historien upprepade sig till en del 150 år senare, när London, genom att man genomförde en omställning av sina hamnkvarter, banade vägen för att ge gamla hamnområden runt om på alla andra håll i Europa nya användningsområden.

Även om projekten skiljer sig, kännetecknas de alla av en sak: staden återtar gamla övergivna eller nedlagda hamnområden och av dem skapas områden med kontor, bostäder och fritidsverksamhet, medan hamnverksamheten flyttar någon annanstans, långt från centrum. Ett bra exempel på denna omvandling är projektet HafenCity i Hamburg. De intäkter som skapades genom att sälja byggnaderna som låg närmast vattnet, i den gamla hamnen mycket nära stadscentrum, gjorde att man kunde finansiera den ultramoderna containerterminalen i Altenwerder, längs Elbes södra strand.

Återskapa hamnstaden

Denna återerövring av vattenlinjen och strandslutningar som ägt rum överallt i Europa har ofta skurit av städerna från deras hamnar. I många europeiska hamnstäder kan en oinvigd besökare i förstounde inte ana att den stad han befinner sig i hyser en betydande hamn. Ofta ser man bara en vattenyta som ibland korsas av pråmar eller fritidsbåtar, kajer som iordningställts till strandpromenader, dockor som gjorts om till turistattraktioner och gamla lagerhus som förvandlats till attraktiva vindslägenheter.

(1) Generalsekreterare för ESPO (European Sea Ports Organisation – Europeiska hamnorganisationen).
E-post: pverhoeven@espo.be – Webben: www.espo.be

Men allt fler hamnansvariga börjar fråga sig om detta är en hållbar politik. Man kan börja med att se på frågan om utbredning, för med den takt man räknar med att sjötransporterna ska öka med kommer hela tiden allt större mottagningskapacitet att krävas. Men det råder brist på mark och ett starkt miljötryck begränsar möjligheterna att bygga ut hamnar, vilket ofta tvingar dem att vända tillbaka till städerna för att där åter utveckla gamla områden med hamnverksamhet.

Och naturligtvis uppstår då ett centralt dilemma: det så kallade NIMBY-syndromet ("not in my back yard" eller "inte på min gata") gör det svårt att bedriva hamnverksamhet i närheten av bostadsområden. Ändå rör det sig om en process som är ofrånkomlig för många hamnar och som kräver att båda parter bjuder till. Hamnmyndigheter måste se till att deras hamnar är så rena, diskreta och säkra som möjligt och stadsborna måste förstå att hamnen är till gagn för deras bekvämlighet och allmänna välfärd. Det är bara under de förutsättningarna man kan lyckas få till stånd en verklig pånyttfödelse för Europas hamnstäder.

För att få lokalbefolkningen att bli så positivt inställd som möjligt till hamnverksamhet, måste man för det första göra hamnen mer synlig för allmänheten. Det handlar om att övertyga människor om att hamnar i grunden är fascinerande platser. För att komma dit finns det hittills outnyttjade möjligheter att skapa partnerskap mellan sektorerna för turism, fritid, kultur och kulturarv, så att medborgarna närmare lär känna den värld hamnar och sjötransporter utgör. I dessa tider med ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) och andra skyddsåtgärder, innebär detta en särskild utmaning, som kräver att de som är ansvariga för hamnarna visar prov på kreativitet.

Hållbar utveckling av hamnar står i centrum för den nya europeiska hamnpolitiken

Den 18 oktober 2007 publicerade Europeiska kommissionen ett nytt meddelande om gemenskapens hamnpolitik⁽²⁾. Jämfört med tidigare initiativ fäster man i detta meddelande stor vikt vid en hållbar hamnutveckling, samtidigt som man inser behovet av att förtydliga tillämpningsbestämmelserna för



EU:s miljölagstiftning. De europeiska hamnmyndigheter som samarbetar inom ramen för ESPO hälsar med tillfredsställelse meddelandet om att kommissionen ska ta fram riktlinjer för tillämpning av denna lagstiftning på hamnutveckling.

Meddelandet syftar också till att förbättra samarbetet mellan städer och hamnar. Även detta välkomnas starkt av sektorn. Även om lokala och hamnmyndigheter är de som i första hand ansvarar för att integrera hamnar i städerna och stadslivet, kan Europeiska kommissionen fungera som katalysator för processen, genom att stödja god praxis och ömsesidigt lärande. Förslaget om att varje år anordna en dag med "öppna hamnar" är ett bra exempel på de partnerskap som skulle kunna växa fram mellan hamn- och stadsmyndigheter i Europa.

(2) KOM(2007) 616 slutlig av den 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/sv/com/2007/com2007_0616sv01.pdf

Havskluster – en grund för nyskapande och regional utveckling

Av Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Kluster kan vara ett nyckelinstrument för en ambitiös havspolitik, som medger både konkreta resultat i fråga om tekniskt nyskapande och en ekonomisk utveckling av territorier.



Det engelska ordet cluster avser en samling och betecknar en grupp företag inom samma sektor, som oftast finns närvarande i samma sysselsättningsområde. Enligt Michael E. Porter vid Harvarduniversitet är ett kluster närmare bestämt *"en samling inbördes förbundna företag, specialleverantörer, tjänsteleverantörer och anknutna institutioner (universitet, branschorganisationer osv.)"*.

Olika former av "clustering"

Dessa grupper av företag och yrkesmän som rör alla olika verksamhetsgrenar, kan ta sig många olika former. På det maritima området måste man exempelvis skilja mellan nationella kluster – som ofta fungerar som åsiktsförmedlare för vissa grenar eller branscher med maritim anknytning – och regionala kluster (som i Frankrike kallas "pôles de compétitivité" (nav för konkurrenskraft)). De senare är inriktade på att utveckla den maritima ekonomin genom nyskapande och genom att närma forskning, utbildning och industri till varandra. De följer forskningsprojekt (utformning av projektet, sökande efter partner och finansiering), främjar

små och medelstora företags tillgång till nya marknader och gör sig därmed till en fullvärdig del av målsättningarna för Lissabonstrategin – vilken till fullo vidgär vikten av en politik för nyskapande.

Nyskapande är en nödvändighet på det maritima området, särskilt för de sektorer som sysslar med skeppsbyggnad och logistik (att bygga och leverera ett fartyg är slutresultatet av ett enormt leverantörsnätverks arbete), utnyttjande av energi och marinbiologiska resurser (exploatering av olja offshore, användning av förnybar energi som genereras av bland annat strömmar, vågor och tidvatten, utveckling av nya molekyler som är ett resultat av marinbiologisk mångfald osv.), säkerhet, övervakning och slutligen miljön: förebygga risker, bekämpa konsekvenserna av klimatförändringar, utveckla en hållbar turism som är integrerad med kustskyddet.

Kluster kan, förutom att fungera som hävstänger för nyskapande, även göra det möjligt att på en regional nivå behålla Europeiska unionens kunnande på det maritima området.

(1) Politikanalytiker, Europeiska kommissionen, GD Regionalpolitik, enheten Tematisk utveckling, genomslag.

Finlands havskluster

I Finland har man skapat 13 kluster inom ramen för Programmet för kunskapscentra, som genomförs av inrikesministeriet under perioden 2007-2013.

Det finska havsklustrets uppgift är att tillföra dynamik till och samla utveckling av verksamhet, utbildning och tillämpad forskning inom sektorer som varvsindustri, offshore och maritim logistik. Bland insatsområden som lyfts fram finns material och bearbetningsteknik, sektorns internationalisering, säkerhet och miljöfrågor samt företagsutveckling.

Fem kunskapscentra som samlar branschfolk och forskare på högsta nivå deltar aktivt i detta kluster, som samordnas av Koneteknologiakeskus Turku Oy. Det rör sig om centra för sydöstra Finland, sydvästra Finland, västra Finland, Satakunta och kunskapscentret för Bottenvikens metallurgi.

Syftet med klusterstrategin är att främja tillskapandet av nyskapande verksamhet, produkter och tjänster, att förbättra produktivitet och nätverksarbete samt att öka utbudet av kvalificerad arbetskraft. På så sätt försöker man främja tillväxten för investeringar inom forskning och utveckling och stärkandet av kompetensen hos företag, utbyte och centralisering av information, anordnande av särskilda insatser, internationalisering samt små och medelstora företags samarbete.



*Kontakt: Mervi Pitkänen, programansvarig,
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi*

Detta då de per definition samlar både aktörer från industrin och från yrkesutbildning. Utvecklingen av kluster måste därför åtföljas av investeringar i maritim utbildning och yrkesutbildning. En potentiell brist på sjöfolk skulle faktiskt kunna få allvarliga följder, särskilt för infrastrukturen inom sjösäkerhet. På sikt finns också en risk att vissa kluster försvagas eller flyttar till områden som kan erbjuda mer kvalificerad arbetskraft.



Färja i Kiels hamn (Tyskland)

Europeiskt stöd

Europeiska unionen främjar utvecklingen av havskluster på många sätt. För det första deltog Europeiska kommissionen 2005 i tillskapandet av den tekniska plattformen WATERBORNE⁽¹⁾, som samlar de viktigaste aktörerna på sjöfartens område. Målsättningen är att kring temagrupper (skeppsbyggnad, sjöfart, system, säkerhet osv.) bygga upp en långsiktig vision inom en sektor som – för sin utveckling – är beroende av viktiga tekniska framsteg. Denna plattform har också till syfte att stämma samman den europeiska maritima forskningens prioriteringar med industrins behov (stödet till klustren ingår i detta).

Europeiska kommissionen har vidare genom initiativet EUROPE INNOVA⁽²⁾ stött en satsning för att kartlägga klustren i Europa. Målsättningen är att före utgången av 2007 ha en karta för hela Europa, för samtliga medlemsstater, där alla initiativ som genomförs när det gäller kluster på nationell och regional nivå finns identifierade.

Kommissionen har också startat ett antal nätverk på forsknings- och utvecklingsområdet, ofta med syftet att utbyta god praxis. Men dessa nätverk kan med tiden utmynna i framväxten av gränsöverskridande kluster. För att stimulera

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>

detta samarbete mellan europeiska kluster och främja nya projekt som spänner över hela kontinenten, upprättade kommissionen i juli 2007 det europeiska observationsorganet för kluster (fortfarande inom ramen för initiativet EUROPE INNOVA). Observationsorganets roll blir att samla in statistiska uppgifter, utveckla indikatorer för att mäta hur dynamiska europeiska kluster är och utvärdera genomslaget för nationell och regional klusterpolitik. Dess arbete kommer att komplettera det som utförs av vissa europeiska kluster, för att underlätta överföringen av åtgärder som genomförts i områden som kommit längre (de nordiska länderna, Förenade kungariket, Österrike, Spanien, norra Italien etc.) till områden och medlemsstater där företagsnätverken ännu är mindre utvecklade. Havsklustren kommer naturligtvis att gagnas både av dessa initiativ och av de åtgärder som genomförs av det europeiska observationsorganet.

På forskningsområdet får vissa kluster som är inriktade på sådan verksamhet finansiering genom Europeiska unionens ramprogram, särskilt genom pilotprojektet Kunskapsregioner, eftersom syftet med detta stöd är att utveckla regionernas forskningskapacitet och att integrera denna verksamhet i de regionala utvecklingsstrategierna.

Kluster och sammanhållning

Klustren kan slutligen räkna med ett betydande stöd från den europeiska sammanhållningspolitiken. Bland de investeringar som kommer att göras under perioden 2007-2013 framstår i själva verket nyskapande som en prioriterad sektor för samtliga regioner och medlemsstater. Genom att investera i nyskapande har man möjlighet att säkerställa hållbar ekonomisk tillväxt och för att nå detta mål är utvecklingen av kluster ett av de medel regionerna har till sitt förfogande. I gemenskapens strategiska riktlinjer för sammanhållningen som i oktober 2006 godkändes av Europeiska rådet, anges att investeringar som görs på området forskning och utveckling bland annat ska göra det möjligt att "samarbetet mellan företag och mellan företag och offentliga forskningsinstitut eller högre utbildningsanstalter bör förstärkas genom stöd till inrättandet av regionala och regionövergripande kluster av spetsforskningsenheter". Detta



Bilterminal i hamnen i Valencia (Spanien)

Pommern – bärnstenens land

Pommerns kust, i Polen, är rik på bärnsten, som består av omkring 40 miljoner år gammal fossil harts av kåda från barrträd. Omkring 10 000 jobb i området är direkt beroende av denna mycket eftertraktade resurs och exporten av ämnet uppgår till 350 miljoner euro årligen.



Det är bakgrunden till att man skapat ett "bärnstenskuster", som samlar alla aktörer som berörs av sektorn: hantverkare och företag som tillverkar smycken och skönhetsprodukter som baseras på bärnsten, lokala och regionala samfälligheter, marknadsekonomiska institutet och företaget för internationella mässor i Gdansk (som varje år anordnar mässorna Amberif och Ambermart), muséer, universitet, grupperingar och andra sammanlutningar med koppling till sektorn osv.

Detta kompetenscentrum förenar tradition, nyskapande och samarbete och har som främsta syfte att ta bättre vara på råvaran – i fråga om såväl kvantitet som kvalitet –, att bredda och konsolidera avsetningen för bärnstensprodukter och att utveckla en turism baserad på denna värdefulla resurs. Som initiativtagarna säger, handlar det om att göra Pommern till "bärnstenslandet" och Gdansk till "bärnstenens huvudstad".

Kontakt: Krystyna Wróblewska
chef för avdelningen för internationellt samarbete vid
marskalkens kontor i vojvoden Pommern.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

gäller självfallet för kustområden och för kluster som dessa utvecklar på det maritima området. Fortfarande inom ramen för den europeiska sammanhållningspolitiken, ger även initiativet Regioner för ekonomisk förändring (se textruta) möjlighet att genom samarbetsnätverk som inbegriper regionala myndigheter utveckla hela den potential kluster utgör.

Europeiska unionen har velat upprätta en integrerad havspolitik sedan 2005. Detta nya intresse för maritim verksamhet har lyft fram dess ekonomiska vikt och hur den

är inbördes sammanknuten. Det har även uppmärksammat vilket bidrag dessa branscher ger till Europas tillväxt och deras behov i fråga om nyskapande. Unionen kommer av alla dessa skäl att fortsätta stödja utvecklingen av nyskapande havskluster, bland annat genom sin forsknings- och sammanhållningspolitik och genom sina åtgärder till förmån för företag och industrin i allmänhet. Kluster kan vara ett nyckelinstrument för en ambitiös havspolitik, som medger både konkreta resultat i fråga om tekniskt nyskapande och en ekonomisk utveckling av territorier.

En metod som lyfts fram av initiativet Regioner för ekonomisk förändring

Från 2008 kommer EU:s maritima regioner att ha möjlighet att samarbeta i nätverk inom ramen för initiativet Regioner för ekonomisk förändring. Med stöd av det nya programmet för interregionalt samarbete INTERREG IVC, kommer denna nätverksverksamhet att anordnas kring 30 prioriterade teman, varav två är särskilt relevanta för utvecklingen av havskluster: "Dra nytta av haven" och "Stärka regionernas kapacitet i fråga om forskning och utveckling".

Tanken är att regionerna i ett första skede identifierar och upprättar nätverk mellan sina bästa projekt, inom ramen för dessa 30 prioriterade teman. I ett andra skede ska arbetet utvidgas till berörda politiska beslutsfattare, experter och organ, för att dra lärdomar av dessa projekt och integrera dem i sammanhållningspolitikens operativa program.

De bästa tematiska nätverken, som är aktiva för att sprida och integrera resultaten får fortlöpande det stöd – avseende expertkunskaper och tjänster – som Europeiska kommissionen kan ge inom ramen för initiativets "snabbspår".

För att veta mer:

http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm



Utbyggnad av containerhamnen i Las Palmas
(Kanarieöarna, Spanien)

(1) http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_sv.htm

LETTLAND

Renovering av en hamnpir i Mersrags



Total kostnad: 2 000 000 EUR
EU-bidrag: 1 300 000 EUR

"Projektet genomfördes under 2006 och 2007 och bestod i att renovera den norra hamnpiren i Mersrags och förlänga den med 120 meter. Hela konstruktionen kommer att bli 430 meter, vilket gör att man kan ta emot fler lastfartyg och därmed utveckla regionen och den lokala ekonomin. Hamnen och de lokala myndigheterna blir finansiellt stabilare och nya sysselsättningsstillfällen skapas."

Sanda Rieksta, chef för informationsenheten vid avdelningen för europeiska fonder
www.esfondi.lv

ITALIEN

Ny småbåtshamn i Vieste



Total kostnad: 12 700 000 EUR
EU-bidrag: 1 400 000 EUR

"De många fritidsbåtar som varje år besöker Pugliens kust har nu tillgång till 650 lång- eller korttids båtplatser som anlagts i den nya fritidsbåtshamnen i Vieste, inom ramen för det regionala operativa programmet för 2000-2006. Projektet har omfattat inrättande av all infrastruktur som behövs för att erbjuda både basservice och mer avancerad service: varv, parkeringsplatser, affärscentrum och segelklubb, upplägningservice och underhållservice för småbåtar osv. Arbetet har inbegripit att förlänga hamnpiren, muddring av hamnen, anläggning av en kaj och montering av flytponton, uppförande av sex affärsbyggnader och hamninrättningar som hamnmagasin. Den nya hamnen erbjuder nu en kapacitet att ta emot omkring 3 500 fritidsbåtar per år."

Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA.
info@portoaurora.eu

AZORERNA (PORTUGAL)

Internationellt nätverk för havsövervakning



Total kostnad: 200 000 EUR
EU-bidrag: 170 000 EUR

"Brist på data och ögruppens komplicerade topografi gör det svårt att göra prognoser för vågor, tidvatten och strömmar runt Azorerna. Projektet CIMBA syftar till att skapa tredimensionella bilder av havsströmmarna och att studera strömmarnas årstidsvariationer. Genom att upprätta ett internationellt nätverk för att övervaka havet runt hela ögruppen får man bland annat möjlighet att studera vilka platser som skulle vara lämpliga för att generera vägkraft och vilka områden som har hög biologisk produktivitet."

Ana Martins, projektansvarig, avdelningen för oceanografi och fiske, Azorernas universitet.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

ESTLAND

Iordningställande av stranden i Pärnu



Total kostnad: 1 300 000 EUR
EU-bidrag: 831 000 EUR

"Tack vare sitt läge, sin gamla arkitektur och sin kulturella verksamhet är Pärnu (44 000 invånare) Estlands mest berömda badort. Genom att man med ERUF:s hjälp har kunnat anlägga en nyplanerad strandpromenad, har badorten fått en modernare image och det har bidragit till att göra den intressantare som turistmål."

Mirje Auksmann, projektsamordnare, Pärnu stad
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

"Framtidens europeiska havspolitik kommer att vara både regional och global"

Xavier Gizard, generalsekreterare för Konferensen för perifer och maritima regioner i Europa (CPMR)



På grund av händelser som inträffat har klimatförändring, efterfrågan på energi och globalisering tagit plats på unionens politiska dagordning

Hur ska man hantera dessa förändringar, vilka strategier behöver arbetas fram för att skydda befolkningen och utveckla territorierna? Den 68 000 kilometer långa europeiska kusten består av områden med omfattande verksamhet – dels genom sin ekonomiska aktivitet och dels genom sin stora befolkning, som motsvarar 50 % av hela befolkningen. Det reser naturligtvis vissa säkerhetsproblem inför framtiden, om höjningen av havsytans nivå och utvecklingen mot allt oftare förekommande klimatrelaterade problem, som tsunami, orkaner och stormar, som utgör återkommande hot mot miljontals människor, håller i sig. Och det är förekomsten av dessa klimatförändringar som tydligt visar på behovet av att stärka de maritima regionernas anpassning till följderna av dessa fenomen, som ett komplement till åtgärder för att dämpa dem.

På det ekonomiska planet måste man vid denna anpassning beakta kustområdenas tillväxt- och sysselsättningspotential. Till exempel bidrar turismen vid kustområdena ensamt med 5 % till BNP och den växer med 3 % per år. Man får inte glömma kontinentens 1 200 hamnar, som utgör en resurs som måste utnyttjas, liksom de förnybara energikällorna, som tack vare vinden, solen och tidvattnets rörelser alltid kommer att finnas i rikt mått längs kusterna.

De regioner som är medlemmar i CPMR har varit nära knutna till diskussionerna kring Europas nya havspolitik, genom att lägga fram sina tankar såväl för att på det ekonomiska planet ta vara på Europas marina potential som för att få till stånd en ny utvecklingsmodell som grundas på principerna för hållbar utveckling och på en integrerad förvaltning av kustområdena.

De välkomnar de positiva punkter som finns upptagna i *Blåbok för en integrerad havspolitik för Europeiska unionen*: skapa och inrätta havskluster, starta pilotprojekt för att mildra klimatförändringens konsekvenser för kusterna och den europeiska strategin för havsforskning som kommissionen ska lägga fram under 2008.



Hamnen i Bari (Italien)

Europas regioner kommer att utgöra en drivande kraft för att genomföra dessa åtgärder. Men haven och oceanerna känner inga gränser! Likaså framstår behovet av en global dimension tydligt inom havspolitik och de yttersta randområdena kommer per definition att tillföra den framtida europeiska havspolitik denna dimension – särskilt mot bakgrund av en allt snabbare globaliseringsprocess.

Därför kommer Europa att behöva dela och konfrontera sina analyser och frågeställningar med dem som görs på andra kontinenter och av andra aktörer inom en havspolitik för det 21:a århundradet. Regionerna inom CPMR och vissa globala aktörer på det maritima området möttes i juli 2007 på Azorerna inom ramen för ett seminarium om *Havspolitik och globalisering*, där erfarenheter från Europa, Kina, Nordamerika, Australien och Indonesien utbyttes. CPMR har i samma anda också skapat det första världsomspännande nätverket av regioner: Forum global d'associations de régions du monde, FOGAR (*globalt forum av regionsammanslutningar i världen*). På det maritima området, liksom inom andra sektorer som ställs inför globala utmaningar, måste de europeiska regionerna sluta allianser med regioner på andra kontinenter.

Kontakt: <http://www.crpm.org/>

Omstrukturering och integrerad utveckling i Asturien (Spanien)

Framtiden finns längs kusten

Regionen Asturien brottas med omstruktureringen av viktiga delar av sin ekonomi – jordbruk, fiske, stålindustri – men vill lyfta fram sin kusts tillgångar – naturen, kulturen och människorna – för att trygga sin (nya) utveckling. Just det är tanken bakom den regionala havsstrategin.



Castropol, längst västerut i Asturien

"Nyckeln till vår framgång ligger i att även företagen betraktar kusten som Asturiens rikedom", säger en nöjd Manuel Carrero de Roa och visar stolt upp den magnifika stranden vid Penarronda, som breder ut sig nedanför klippranden. Manuel är en av fem stadsplanerare vid POLA, utvecklingsplanen för den asturiska kusten. Här, nära Castropol och strax innan Galizien börjar, har POLA skapat en av de tre "beach parks" i Asturien som redan genomförts. "Målsättningen är att anlägga 15 fram till 2015, säger Manuel. Våra stränder är mycket vackra, men små och mycket välbesökta på sommaren. Metoden bygger på att först "få bort bilarna från stranden". Penarronda tar i juli-augusti emot tusentals besökare. Innan man anlade gångvägarna och den parkeringsplats ni ser där borta, parkerade alla nere på sanden, nästan nere på stranden. I dag är folk tvungna att gå några hundra meter, men naturen har börjat återhämta sig. Man ser till och med att dynerna börjar återskapas och att typiska kustväxter som sandröret börjar komma tillbaka."

Med en budget på 80 miljoner euro under 10 år, utgör POLA Asturiens bidrag till en integrerad kustförvaltning, ett angreppssätt man är pionjärer i Spanien med att tillämpa⁽¹⁾. POLA:s experter har dessutom aktivt deltagit i samrådet kring en regional maritim strategi som utarbetades under 2007 (se textruta). Planen är operativ sedan 2005 och fick 2006 en utmärkelse av European council of Town Planners (Europeiska stadsplanerarens råd). Den utgör resultatet av ett regionalt angreppssätt som inleddes i början av 90-talet och som ursprungligen syftade till att återskapa och skydda så många naturplatser som möjligt längs en 500 m bred kustremsa på den 400 km långa asturiska kusten. "Den asturiska kusten har upplevt en paradox", förklarar **María José Rodríguez**, chef för avdelningen för Europafrågor vid regionen Asturien: "Å ena sidan är det där den tunga industrin har etablerats. Å andra sidan har bristen på bra landkommunikationer som länge isolerat regionen skyddat en stor del av kusten. Vi är den region i Europa som har flest naturplatser som erkänts av UNESCO. Det hindrar inte att det var dags att agera."

(1) Prinsdömet Asturien har mellan 2003 och 2006 lett projektet Coastatlantic, i vilket 11 andra regioner i Europa deltagit, under temat integrerad förvaltning av kustområdet (se rubriken INTERREG i praktiken).

Nya vägar gör att Madrid bara ligger mindre än fyra timmars väg härifrån och antalet fritidshus har ökat kraftigt under senare år. Men tack vare POLA har vi i dag de instrument som behövs för att förena kustskydd med hållbar turism."

Turismen är en av de viktigaste vägar regionen väljer för att trygga en återutveckling. Det syns särskilt tydligt i Luanco (5 000 invånare), som hittills varit en fiskehamn och ett centrum för stålindustri. *"Båda näringarna genomgår en omstrukturering, men tack vare närheten till Cap de Peñas och vårt läge halvvägs mellan Aviles och Gijón har vi oerhört goda förutsättningar för att utveckla turism och fritidssektorn"*, bekräftar Victor Cuervo, chef för kommunens avdelning för utbildning och sysselsättning. På programmet står bland annat: att skapa turistföretag (med EQUAL-medel), öka antalet övernattningsmöjligheter på landsbygden (med LEADER+), anlägga en småbåtshamn (med ERUF och INTERREG) och yrkesutbildning (800 000 euro per år, medfinansierat av ESF), för att svara mot efterfrågan på turism. *"Det handlar inte om någon radikal förändring"*, lugnar Constantino Roces, chef för centret för utbildning inom jordbruk och livsmedel i Luanco. *"Tanken är inte att uppfinna hjulet en gång till. Genom våra utbildningar bidrar vi bara till att diversifiera och fördjupa traditionell verksamhet och kunnande: fiskberedning, konservering, bakning och konditori, matlagning baserad på lokala råvaror osv."* Och det ger resultat: *"omkring 80 % av praktikanterna får jobb när de lämnar skolan. Inom vissa sektorer, som exempelvis fiskberedning, är tillgången mindre än efterfrågan"*, uppger Ines Lombas, lärare i biologi vid centret.

Från kroken till gaffeln

Även om fisket i Asturien, liksom på andra platser i Europa, upplever stora problem, har sektorn långt ifrån dragit sin sista suck. Dels satsar fiskarna på kvalitet och spårbarhet för att bättre föra ut sina fångster på marknaden. Dels har förädlingsindustrin för produkterna från fisket byggt ut sina förpackningsanläggningar. I båda fallen bidrar strukturfonderna och andra europeiska instrument till finansieringen.

Kommunen Cudillero är ett utmärkt exempel: här prövar, inom ramen för teknikprojektet Collaboration@Rural som stöds inom ramen för det sjätte ramprogrammet för forskning och utveckling, brödrskapet av fiskare från Virgen del Carmen ett system för fullständig spårbarhet med hjälp av GPS. *"Det är lite grand som att gå från kroken till gaffeln"*, säger entusiastiskt Enrique Plaza, från generaldirektoratet för fiske vid Asturiens regionala regering. *"Spårbarheten är total och omedelbar. Fiskarna går ut till sina fångstplatser och efter hand som de får fångster går de igenom och data skickas till hamnen i Cudillero med hjälp av WiFi eller via satellit. Innan båtarna kommer tillbaka kan de ansvariga för fiskeauktionen utfärda ett ursprungsintyg och ett nummer som gör att fisken kan spåras ända fram till detaljhandelsdisken. Alla vinner på det: fiskaren, kontrollanten, förädlingsindustrin, detaljhandeln och, i slutänden, konsumenten."*

Fortfarande i Cudillero, men i byn Oviñana, har två företag som förädlar fisk och skaldjur byggt ut och moderniserat sina anläggningar. Inocencio Rodriguez importerar och exporterar fisk och skaldjur i parti och har investerat 10 miljoner euro i en helt ny enhet, kallad Nuevos Desarrollos de la Pesca (ny utveckling inom fisket). *"Man måste se till att de asturiska operatörerna har kapacitet att hantera allt som fiskas här och lite till, så att mervärdet stannar kvar i regionen och så*



Utbildning av nyanställda i Cudillero

att man kan förädla och exportera överskottet", anser han, som också är ordförande för AMPPA, sammanslutningen av fiskgrossister i furstendömet Asturien. Ett europeiskt stöd på 3,5 miljoner euro kompletterade de 6,5 miljoner företagaren själv har satsat. Målet: en fabrik och ett forskningslaboratorium som är ultramoderna och 80 nya arbetstillfällen. En mer blygsam investering, men ett liknande tillvägagångssätt, har gjorts i närheten, hos Mariscos Oviñana, ett företag som förädlar havsprodukter i det övre segmentet och som bygger nya och rymligare lokaler. *"Vi hade slagit i kapacitetstaket"*, berättar Dionisio Otamendi, företagets ägare. *"Efterfrågan på färdiglagade rätter med skaldjur har exploderat i de stora städerna, vi hängde inte med längre ... Det här är ett tillfälle man inte får missa."*

Fritid

Att ta vara på tillfället är även det som gäller för de ansvariga för småbåtshamnen i Gijón, som ligger i hjärtat av Asturiens största stad (250 000 invånare). Anläggningarna byggdes upp för tjugio år sedan och har fört en något tynande tillvaro, eftersom intresset för fritidsbåtar varit mindre i Spanien än i andra länder. "I Frankrike, till exempel, räknar man med en fritidsbåt per 40 invånare, mot en per 300 invånare i Spanien och en per 1 000 i Asturien", påpekar José Carlos Martinez, föreståndare för segelklubben. Även inom denna sektor håller intresset på att explodera. Spanjorerna upptäcker seglingens och motorbåtarnas tjusning och franska fritidsbåtsägare börjar få svårt att hitta båtplatser till överkomligt pris i sina hamnar. Här yppade sig alltså ett tillfälle, som hamnmyndigheten i Gijón, som äger anläggningarna, beslutade att ta vara på i form av ett partnerskap mellan offentlig och privat sektor. 2005 anförtröddes därför koncessionen för småbåtshamnen en privat koncessionär, som investerat 4 miljoner euro i en utbyggnad och modernisering av anläggningarna: renovering och konstruktion av nya pontoner för att utöka från 750 till 1 100 platser, nya tjänster (lättare tillgång till el och vatten, WiFi, sammanträdesrum m.m.), miljöåtgärder (avfallssortering,

En första regional havsstrategi

För att trygga en integrerad utveckling, bättre samordning av de olika offentliga och privata aktörernas åtgärder och optimera genomslaget för projekt, har furstendömet Asturien tagit fram en regional havsstrategi som ska vägleda dess sociala och ekonomiska politik under perioden 2007-2013.

Den har samlats i ett dokument kallat *MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias* och angreppssättet är frukten av ett brett samråd som under första halvåret 2007 engagerat ett hundratal organisationer och medborgare.

God styrning

Asturiens regionala havsstrategi omfattar för det första som **målsättning en god styrning**. Dokumentet syftar, på ett område som inbegriper en mängd sektorer och där ett stort antal offentliga förvaltningar och privata operatörer är verksamma, i första hand till att upprätta en integrerad förvaltningsstruktur som omfattar de olika regionala, nationella och europeiska ansvarsnivåerna. Den regionala havsstrategin lägger därför fram en organisatorisk ordning som kan sammanfattas enligt nedan:

- På **regional nivå** inrätta en **kommission för havspolitik**, som samlar alla berörda regionala ministrar. Upprätta organ för teknisk rådgivning och bistånd, bland annat ett **vetenskapligt råd** (för frågor om miljö och nyskapande) och ett **asturiskt maritimt forum**, (som samlar alla aktörer på det sociala och ekonomiska området).
- På **nationell nivå** skulle den spanska regeringen kunna samordna anordnandet av **sektorkonferenser** liksom genomförandet av **gemensamma handlingsplaner** och **samarbete** mellan självstyrande kustregioner. Ett **övergripande protokoll** skulle ingås mellan Madrid och de självstyrande kustregionerna, för att fastställa en övergripande ram och en metod för deras samarbete rörande integrerad havspolitik.
- På **europeisk nivå** föreslås i den asturiska regionala strategin att man inrättar en **ram för trepartssamarbete** eller en "**europeisk territorialpakt**" mellan den självstyrande regionen, spanska staten och Europeiska kommissionen. Ett **gränsöverskridande konsultativt råd med vetenskapliga kommittéer** skulle underlätta genomförandet av politiken och göra debatten kring maritima frågor på ett regionöverskridande plan tydligare.

Målsättningar och prioriteringar

Det offentliga samrådet, de 21 skriftliga bidragen och den utvärdering som gjordes av regionen själv, tillsammans med Europeiska kommissionens grönbok och annat relevant politiskt underlag, har utmynnat i följande strategiska målsättningar och prioriteringar:

- **Målsättning på miljöområdet: skydda kusten och havet** (skydd för och återställande av marina resurser, iordningställande och förvaltning av kustområden)
- **Ekonomisk målsättning: bättre utnyttjande av marina och kustresurser** (förbättra den maritima sektorns och kustverksamheternas konkurrenskraft, främja verksamhet baserad på marina resurser och kustresurser och bidra till hållbar utveckling, identifiera ny eller potentiell verksamhet)
- **Social och kulturell målsättning: förbättra livskvaliteten för Asturiens befolkning** (främja tillskapandet av arbetstillfällen för lokalbefolkningen, förbättra anläggningar och tjänster såväl för bofasta som för besökare, bidra till att bevara kuststäders och -byars kulturella identitet).

Dessa tre målsättningar kommer att främjas genom att integrera följande övergripande målsättningar:

- **Forskning, utveckling och nyskapande** (främja lokalt inriktad forskning i Asturien kring maritima frågor och integrering av dessa i den offentliga politiken, främja integrering av vetenskapligt och tekniskt kunnande inom den maritima sektorn, främja nyskapande).
- **Utbildning och medvetandegörande** (anpassa utbildningen bättre till den maritima sektorn, öppna vägen för nya sysselsättningsmöjligheter för kustbefolkningen, göra medborgarna mer medvetna om vikten av havets och kustens resurser).
- **Utarbeta en nyskapande modell för offentlig förvaltning** (integrerad förvaltning av kustområden, integrering av miljö- och sociala klausuler i offentliga avtal, upprätta databaser, använda resultatindikatorer osv.).

För att veta mer:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> <http://www.asturias.es>

ISO-normer m.m.). "Vi har 650 fasta kunder, tog under 2006 emot fler än 1 000 förbipasserande båtar och siffrorna fortsätter att bli bättre", uppger Felix Gonzalez, kommunikationsansvarig. "Man måste säga att vi är den billigaste småbåtshamnen längs hela den kantabriska kusten, att Gijón är en mycket trevlig stad och att vi anordnar mängder av sociala aktiviteter och sport-aktiviteter, som fiske efter tonfisk och regattor med de franska hamnarna i Arcachon, Royan och La Rochelle."

Det är svårt att uppskatta vilket ekonomiskt genomslag de nya båtarna besökarna får för staden. Inte ens Humberto Moyano, chef för forskning och utveckling vid Gijóns hamnmyndighet, kan svara på frågan och ändå är han närmast som en levande uppslagsbok när det gäller den maritima sektorn och kan tala hur länge som helst om den lokala utvecklingen: "En sak är säker och det är att hamnen i Gijón står för 7 % av Asturiens BNP."

Gijóns hamn, som hanterar 20 miljoner ton gods per år, är naturligtvis en viktig faktor för den regionala utvecklingen. Sedan 2004 är den föremål för en utbyggnad som erhåller ett massivt stöd från Europeiska unionen: 563 900 000 euro, varav närmare hälften kommer från sammanhållningsfonden och 250 000 000 lånas från Europeiska investeringsbanken

(EIB). Utbyggnaden kommer att ge större mottagnings- och lagerkapacitet för den sjöfrakt som passerar genom Asturiens största hamn. Det handlar främst om att förstärka vågbrytarna och om att bygga ut områdena för lager och kajplatser för att kunna ta emot de största fartygen, särskilt containerfartyg som fortfarande är underrepresenterade i Gijón, samtidigt som denna marknad snabbt expanderar. "All denna nya infrastruktur kommer att göra att vi kan lägga i en högre växel, men jag skulle vilja fästa er uppmärksamhet på en annan aspekt av Gijón, som är minst lika viktig", framhåller Humberto Moyano. "Vi har sedan 15 år funnits med i alla europeiska forsknings- och utvecklingsprojekt rörande hamnar: det handlar om inte mindre än 42 projekt sedan 1992. Inom ramen för de olika ramprogrammen för forskning och utveckling, men också LIFE och naturligtvis INTERREG, där det för närvarande är sex projekt som rör oss. Mot bakgrund av globaliseringen och de ekonomiska, sociala och miljömässiga utmaningar vi står inför, är det tack vare forskning och utveckling som Gijón kan skapa verkligt mervärde – både för sig själv och för andra hamnar runt om i världen. Den modell för miljövänlig hantering av lättflyktiga ämnen som vi tagit fram har exempelvis exporterats till ett antal platser runt om i världen."



Stålterminalen i hamnen i Gijón



Det kommande Oscar Niemeyer-centret kommer att förvandla staden Avilés

Oscar Niemeyer

Men asturierna har också en annan viktig hamn: Avilés. Den är till mängden hanterat gods (6 miljoner ton hanteras per år) mindre än hamnen i Gijón, men det är den största fiskehamnen längs hela den kantabriska kusten. Även den genomgår en omfattande utbyggnad (ny fiskhall, Spaniens modernaste, nya kajer och promenader längs flodmynningen osv.), men flera andra projekt rör hela staden, vilket gör att Avilés kanske kan ses som kvintessensen av den omstrukturering som pågår i Asturien. Staden (85 000 invånare) har gått från att vara en starkt förorenad industristad till att så småningom förvandlas till ett tjänstecentrum. Man satsar också på turism och tänker inom kort bli ett första rangens kulturellt nav.

Avilés har sedan 10 år satsat på en mängd projekt för att sanera och ställa i ordning stadsmiljön. "Staden var nästan helt uppbyggd kring den industriella verksamheten och vände ryggen till havet", berättar Jorge Juan Manrique, samordnare för europeiska projekt vid Avilés kommun. "I dag handlar det om att staden och dess invånare återerövrar flodmynningens inre del och försöker återfinna en ny centralpunkt. Det är ett arbete som tar lång tid och som kräver att man samlar många offentliga och privata aktörer och sådana inom föreningslivet,

som alla har egna intressen att värna. Mot den bakgrunden kan den regionala havsstrategin utgöra en viktig faktor."

Förgrundsprojektet för denna utveckling är utan tvekan det spektakulära internationella kulturcentret Oscar Niemeyer, som ska börja byggas. Byggnadskomplexet har utformats av den store brasilianske arkitekten och ska bestå av en vidsträckt esplanad och fyra futuristiska byggnader. De anläggs på en 44 213 m² stor tidigare stålverksanläggning som får nytt ändamål på flodmynningens högra sida. Komplexet kommer att ha ett auditorium med omkring 1 000 platser, ett museum, utställnings- och konferenssalar, en biograf och en panoramarestaurang. "Oscar Niemeyer-centret utgör ett koncentrat av allt det asturierna vill förmedla: framtiden, nyskapande, ledarskap... Och allt detta till en tämligen rimlig kostnad: 30 miljoner euro", utropar Natalio Grueso, ansvarig för projektet. Öppnandet är planerat till 2010. I avvaktan på det välkomnar Avilés i december 2007 en konferens med stora kulturcentra runt om i världen (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre m.fl.) och Woody Allen spelar in en film vid flodmynningen.

För att veta mer: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Nordsjön

"Dela kunskaper om hantering av risker för översvämning av kuster"



Niels Roode, chef för projektet SAFECOAST, Rijkswaterstaat (centrum för vattenhushållning), Nederländerna

Sedan de katastrofala översvämningarna 1953 och 1962 har Nordsjöstaterna upprättat omfattande system för kustskydd. Vågbrytare och stormflodsfördämningar har uppförts

för att skydda vidsträckta lågt belägna områden och befintliga stranddynor har förstärkts. Under 90-talet har det dessutom visat sig att tillförsel av sand är en bra åtgärd för att på ett "mjukt" sätt motverka kusterosion i länder som Belgien, Nederländerna, Tyskland, Danmark och Storbritannien.

Men dessa framgångar kanske har varit slumpartade. Trots fortlöpande investeringar i kustskydd de senaste femtio åren, har riskerna för stormfloder ökat betydligt, samtidigt som medborgares och beslutsfattareshet om riskerna, på grund av att inga allvarliga incidenter förekommit, kanske blivit mindre.

Samtidigt som man räknar med att klimatförändringen påskyndar stigningen av havsnivån och orsakar allt fler våldsamma stormar, förvärras följderna av översvämningar på grund av att social och ekonomisk infrastruktur koncentreras till översvämningshotade områden som antas skyddade. Tsunamin i Asien och översvämningen av New Orleans som orsakades av orkanen Katrina är två uppseendeväckande exempel på hur sårbara lågt liggande kustområden är. På liknande sätt har den höjning av vattennivån som drabbade England sommaren 2007 visat hur människor och infrastruktur på slätter som löper risk att översvämmas hotas.

I Nordsjöländerna har ett flertal åtgärder vidtagits för att på ett bestående sätt motverka dessa hot, genom att förena säkerhet, ekonomisk tillväxt och respekt för miljön. Det förefaller som om mycket av svaret ligger i en balanserad kombination av funktioner i kustområden, klok fysisk planering och förberedelser för att hantera kriser – vilka alla vilar på fortlöpande forskningsinsatser.

Här utgör skillnaderna mellan olika länders förutsättningar och kultur en betydande källa till ömsesidigt lärande. Men det är viktigt att harmonisera ansträngningarna och det krävs stor insikt för att på ett effektivt sätt hantera den kunskap och information som finns, så att man uppnår en kritisk massa av gemensamma kunskaper som kan ligga till grund för åtgärder.

Samarbetsprojektet INTERREG Safecoast, med en budget på 2,3 miljoner euro varav hälften från gemenskapskällor, samlar ansvariga för kustförvaltning och forskare för att skapa gemensam förståelse för problemet. Det handlar om att lära sig medan man agerar. Att tillsammans bedöma risker, anordna kampanjer för medvetandegörande, utbyta data och information, ta fram mycket detaljerade kartor som inte stannar vid nationella gränser osv.

Allt detta ska leda fram till en tungt vägande sammanfattande rapport om situationen i Nordsjöområdet, för att ge berörda förvaltare och beslutsfattare i de olika länderna en tydligare bild. Resultaten kommer att publiceras den 21 maj 2008, inom ramen för en konferens som anordnas tillsammans med projektet Chain of Safety (säkerhetskedjan), där gränsöverskridande kustansvariga, förvaltare och ansvariga för krishantering ska mötas och – förhoppningsvis – nå fram till konkreta tankar för hur man på ett mer integrerat sätt kan kämpa mot översvämningar av kuster.

För att veta mer: www.safecoast.org



■ Dynerna ger både skydd och en vacker utsikt

INTERREG IIIA Irland/Wales

IMAGIN: exploatera ballastmaterialen i Irländska sjön



Total kostnad: 1 246 111 EUR
EU-bidrag: 841 976 EUR

"I Storbritannien och Irland finns allt färre lönsamma fyndigheter av material avsett för framställning av murbruk och betong (grus, sand, småsten osv.). Man måste hitta andra resurser. Exploatering av omfattande avsättningar av ballastmaterial som finns på havsbotten i södra delen av Irländska sjön kan bidra till intilliggande kustregioners utveckling. Projektet Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN) samlar flera organisationer som är specialiserade inom kustgeografi, geologi, förvaltning av maritima resurser m.m. Syftet är att fastställa en vetenskaplig, strategisk och operativ ram som kan säkerställa att exploateringen av ballastmaterialen sker på ett miljövänligt sätt."

Gerry Sutton, projektchef, University College Cork.
gerry.sutton@ucc.ie
www.imagin-eu.org

INTERREG IIIB Östersjön

Baltic Gateway: knyta samman södra Östersjöområdet



Total kostnad: 1 043 500 EUR
EU-bidrag: 664 500 EUR

"Samarbetsprojektet Baltic Gateway engagerar 38 deltagare från sju länder och har till syfte att ta fram ett komplett system för transporter och logistiktjänster av hög kvalitet mellan Skandinavien, nordvästra och centrala Europa, de baltiska staterna, Ryssland, Vitryssland, Ukraina och Asien. Det handlar om att främja ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling i södra Östersjöområdet. Projektet har gjort det möjligt att genomföra en rad studier och har utmynnat i ett flertal ekonomiska investeringar."

Bengt Gustafsson, projektsamordnare.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIIB Atlantområdet

Coastatlantic: integrerad förvaltning av kustområden



Total kostnad: 2 535 079 EUR
EU-bidrag: 1 753 768 EUR

"Målsättningen för samarbetet Coastatlantic är att främja en sund och hållbar utveckling av kustområden, genom ett angreppssätt som beaktar miljö-, sociala och ekonomiska aspekter i kustområdena. Tolv atlantkustregioner i Spanien, Frankrike, Förenade kungariket och Irland delar numera en enhetlig vision i fråga om naturresursplanering och integrerad förvaltning av kustområden. Detta var redan fallet för andra delar av Europa (Nordsjön, Östersjön, Medelhavet), men i mer begränsad utsträckning avseende Atlanten."

Guillermo Morales Mato, projektsamordnare.
guillemm@princast.es
www.coastatlantic.org/

INTERREG IIIC Nord

InterMareC: stöd till havskluster



Total kostnad: 3 250 000 EUR
EU-bidrag: 1 750 000 EUR

"Projektet InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions - har sitt ursprung i samarbetet mellan tre perifera regioner som dock hade direkt tillgång till havet: Schleswig-Holstein, Bretagne och Pommern. De eftersträvar en gemensam strategi för att med hjälp av havskluster frigöra tidigare underutnyttjad potential. Det handlar om att stimulera både verksamhet inom den marina sektorn på tre områden (offshore- och oceanografisk teknik, kustnära verksamhet och tjänster och varvsindustri) och kustområdenas ekonomi, genom samarbete mellan myndigheter, forskare och företag. InterMareC utvecklar bland annat nya produkter och tjänster inom akustik och robotteknik för undervattensbruk, havsmeteorologiska prognoser, hydrodynamik och miljö."

Frieder Henf, projektsamordnare.
intermarec@kern.de
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

Kontakter

Inforegios webbplats: de viktigaste sidorna finns på 22 språk

Politiken och Instrumenten är de första två delarna av vår nya webbplats (med respektive underavsnitt) som numera finns på 22 språk. Där kan besökare hitta närmare information på de 27 medlemsstaternas språk om regionalpolitikens bakgrund, de viktigaste målsättningarna och de viktigaste aspekterna av regionalpolitiken för 2007-2013.

http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för regionalpolitik
Enhet 01 – Information och kommunikation
Ana-Paula Laissy
41, avenue de Tervuren, BE-1040 Bruxelles
Fax: +32 2 296 60 03
E-post: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/dgs/regional_policy/index_en.htm
Information om Europeiska unionens regionalstöd
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

ISSN 1725-8170

© Europeiska gemenskaperna, 2007
Återgivning tillåten om källan anges.

Tryckt i Belgien.

BYRÅN FÖR EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS
OFFICIELLA PUBLIKATIONER
LU-2985 Luxembourg



Publikationsbyrån
Publications.europa.eu