



fi



Euroopan unioni
Aluepolitiikka

info regio

| Nro 23 | syyskuu 2007 | **panorama**



**Alueet eurooppalaisen
meripolitiikan ytimessä**

Sisällys

Alueet eurooppalaisen meripolitiikan ytimessä

Eurooppalainen meripolitiikka: vihreästä kirjasta toimintasuunnitelmaan

Satamakaupungit muutoksessa

**Meriklusterit innovaatioiden ja aluekehityksen
risteyskohdassa**

EAKR käytännön toimissa: Latvia, Viro, Portugali, Italia

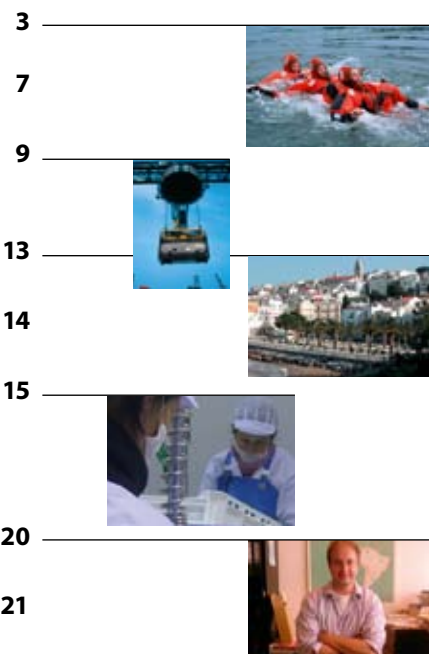
Kentällä: CPRM

Raportti: Rannikoissa on tulevaisuus

Asturian alue kamppailee elinkeinoelämänsä tärkeimpien sektorien – maatalouden, kalastuksen ja terästeollisuuden – jälleenrakennuksen myllerryksessä. Se aikookin hyödyntää rannikkonsa valttikortteja eli luontoa, kulttuuria ja ihmisiä.

Kentällä: INTERREG IIIB Pohjanmeri

INTERREG käytännön toimissa



Valokuvat (sivut): Euroopan komissio (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship, Brysselin aluetoimisto (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).

Kansi: Smögenin kylä Ruotsin länsirannikolla -
Photo William Steward (Euroopan komissio).

Tämän numeron laatimiseen ovat osallistuneet Jean-Yves Dalleau,
Pierre Ergo ja Jean-Luc Janot.

Toimittaja: Ana-Paula Laissy, Euroopan komissio, aluepolitiikan pääosasto
Tämä lehti on painettu kierrätyspaperille englanniksi, ranskaksi ja saksaksi.

Teema-aineisto on saatavilla Euroopan unionin 22 kielellä Internet-osoitteesta:
http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm
Tämän julkaisun mielipiteet ovat kirjoittajan omia eivätkä välttämättä
vastaa Euroopan komission näkemyksiä.

Eurooppalainen meripolitiikka: vihreästä kirjasta toimintasuunnitelmaan

Teksti: Nicolas Mariel ja Frederico Ferreira ⁽¹⁾

Esitellessään 10. lokakuuta 2007 "sinisen kirjansa" Euroopan unionin yhdenmukainen meripolitiikka ("mahdollisuuksien valtameri") sekä sen sisältämän toimintasuunnitelman komissio vastasi jo useiden vuosien ajan vallinneeseen tarpeeseen, joka on kuitenkin korostunut vasta hiljattain: Euroopan meri- ja rannikkoalueita koskevia julkisia politiikkoja on koordinoitava.



Avomerikalastusta Thyborønissa (Tanska)

Sen lisäksi, että meri säätelee maapallon ilmastoa, se työllistää 5 miljoonaa eurooppalaista ja tarjoaa merkittävän työpaikkareservin etenkin uusiutuvien energioiden ja tietoliikenteen aloilla.

EU:n meripoliittisilla toimilla on pyritty tähän saakka ainoastaan sääntelemään ohjein tai rajoituksin eri toimialojen kehitystä (esim. liikennettä, ympäristöä, tutkimustoimintaa). Niissä ei ole painotettu yhteisen merellisen perintömme tulevaisuutta kunnioittavaa kestävä kehitystä.

Tämä suuntaus näyttää nyt kääntyneen Euroopan unionin uuden yhdenmukaisen meripolitiikan myötä. Ajatus esitettiin ensimmäisen kerran Barroson komission strategiassa vuosiksi 2005–2009. Yhdenmukainen politiikka alettiin toteuttaa useassa eri vaiheessa, joista ensimmäinen oli kuulemisvaihe.

Kesäkuussa 2006 esitelty **vihreä kirja** Euroopan unionin tulevasta meripolitiikasta käynnisti 13 kuukautta kestäneen laajan kuulemiskierroksen, jossa kartoitettiin tarvetta laatia yhdenmukainen meripolitiikka ja määriteltiin tätä alaa koskevia

erityiskysymyksiä. Tulokset ylittivät odotukset: hallitukset, alueet, yksityisyrietykset, ammattiliitot, kansalaisjärjestöt ja yksittäiset kansalaiset lähettivät lähes 500 kirjallista lausuntoa meripolitiikan erityisryhmälle, joka perustettiin varta vasten tämän uuden politiikan laadintaa ja seuranta varten kalastus- ja meriasioiden pääosastoon.

Kompassi...

Saatuaan näin vahvan tuen kansalaisyhteiskunnalta sekä julkisilta viranomaisilta, kuten alueiden komitealta ja vuoden 2007 alkupuoliskolla EU:n puheenjohtajavaltiona toimineelta Saksalta, komissio päätti aloittaa toisen vaiheen. Toisessa vaiheessa keskityttiin kehittämään toimia, joiden avulla voitaisiin luoda konkreettiset puitteet yhdenmukaisen meripolitiikan toteuttamiseksi. Näin syntyi ns. **sininen kirja**, jonka komission puheenjohtaja José Manuel Barroso sekä kalastus- ja meriasioista vastaava komission jäsen Joe Borg esittelivät 10. lokakuuta 2007. Sininen kirja on eräänlainen paketti, johon on koottu komission kaksi poliittista tiedonantoa ja kaksi valmisteluasiakirjaa – toimintasuunnitelma ja vaikutusten

(1) Mariel toimii poliittisena analytikkona ja Ferreira avustavana analytikkona Euroopan komission kalastus- ja meriasioiden pääosaston alaisessa meripolitiikan erityisryhmässä.

arviointi. Paketin koordinoinnista on vastannut meripolitiikan erityisryhmä, ja se on laadittu komission yksiköiden tiiviissä yhteistyössä. Komission jäsenet ovat itse antaneet sille korkean tason tukea kontaktiryhmän kokouksissa.

Uuden eurooppalaisen meripolitiikan varsinaisena "raamattuna" on toimintasuunnitelma, jonka ministerineuvoston on määrä hyväksyä joulukuussa 2007. Se sisältää noin



Meriturvallisuuskoulutusta

kolmekymmentä toimea, jotka on ryhmitelty viiden laajan tavoitteen piiriin:

- Merten ja valtamerten kestävä käytön edistäminen
- Meripolitiikan osaamis- ja innovaatiokannan perustaminen
- Mahdollisimman hyvän elämänlaadun turvaaminen rannikkoalueilla
- EU:n johtavan aseman vahvistaminen kansainvälisissä meriasioissa
- EU:n merialan näkyvyyden lisääminen

Eräät toimista ovat "rakenteellisia" eli kuuluvat unionin perinteisten politiikkojen piiriin. Tällaisia toimia ovat esimerkiksi satamapolitiikkaa koskevat tiedonannot, jotka kuuluvat liikennepolitiikkaan, sekä laittoman, ilmoittamattoman ja sääntelemättömän kalastuksen estäminen, joka kuuluu yhteiseen kalastuspolitiikkaan. Toiset toimista ovat todella innovatiivisia ja ulottuvat perinteisten politiikanlohkojen ulkopuolelle. Tällaisia ovat esimerkiksi sinisessä kirjassa esitetyt uudet poliittiset päätöksentekovälineet, kuten merellä tapahtuvien eri toimintojen alueellinen suunnittelu, rannikkoalueiden yhdenmukainen käyttö ja hoito, Euroopan meripoliittisen seuranta- ja tietoverkoston perustaminen ja eurooppalaisten valvontajärjestelmien yhteentoimivuus.

Toimintasuunnitelmassa vahvistetussa suunnitelmassa esitetään jokseenkin tiukka aikataulu, jonka mukaan suurin osa toimista on toteutettava vuoden 2008 kuluessa ja viimeistään vuoden 2009 alussa. Eräät niistä on jo toteutettukin julkaisemalla seuraavat asiakirjat: meriklustereita koskeva valmisteluasiakirja, tiedonanto satamapolitiikasta, merten moottoreita ja esteetöntä meriliikennettä koskeva tausta-asiakirja, tiedonanto tuhoisista kalastuskäytänteistä, tiedonanto merenkulun sosiaalisen sääntelykehyksen

uudelleenarvioimisesta, merenkulkualan energiapolitiikkaa koskeva valmisteluasiakirja jne.

...ja peräsin

Toimintasuunnitelman hyväksyminen on tärkeää siksi, että se tarjoaa edellytykset hallinnon uudistamiseen. Yleisenä ajatuksena on, ettei sääntelyä lisätä nykytasolta, ettei luoda uusia hallintorakenteita, ja varsinkin se, että sidosryhmät otetaan mahdollisimman hyvin mukaan päätöksentekoprosessiin, jotta niiltä saataisiin suostumus toimiin ennen kuin niitä aletaan konkreettisesti toteuttaa. Näin toimitaan varsinkin silloin, kun on kyse uusista välineistä, kuten pilotihankkeiden avulla toteutettavasta aluesuunnittelusta. Toimintasuunnitelmassa korostetaan myös kannustintöiden merkitystä ja helpotetaan hyviä toimintatapoja noudattavien hankkeiden toteuttamista.

Aina voidaan tietenkin väittää, että komission toimivaltaiset yksiköt olisivat joka tapauksessa toteuttaneet suurimman osan toimintasuunnitelman toimenpiteistä. Euroopan yhdenmukaisen meripolitiikan kynnyskysymyksenä on kuitenkin juuri kyseisten yksiköiden työn koordinointi, jotta politiikan yleistavoite – harkittu kehitys – voitaisiin saavuttaa. Juuri tämä huolenaihe tuotiin esiin vihreän kirjan yhteydessä järjestetyssä kuulemisprosessissa ja juuri sen vuoksi kalastuksen pääosastoon perustettu meriasioiden hallintorakenne jatkaa todennäköisesti toimintaansa ja saa lisää valtuuksia lähitulevaisuudessa.



Quarteiran sataman uudenaikaistaminen (Portugali)

Syrjäisimmät alueet: Aavan meren Eurooppa

Azorit, Kanariansaaret, Guadeloupe, Ranskan Guayana, Madeira, Martinique ja Réunion ovat EU:n seitsemän syrjäisintä aluetta. Ne kärsivät pysyvistä ongelmista⁽¹⁾, jotka liittyvät niiden etäisyyteen Euroopasta, syrjäiseen sijaintiin, vaikeaan ilmastoon sekä alueellisiin, väestöllisiin ja taloudellisiin kysymyksiin. Näiden ongelmien vuoksi EU:n politiikkoja on voitava muokata syrjäisimpien alueiden tilanteiden mukaisesti. Syrjäisimmät alueet ovat kuitenkin osa EU:ta kahden valtameren (Atlantin ja Intian valtameren) välityksellä, joten ne tarjoavat sille myös tiettyjä etuja. Syrjäisimpien alueiden talousvyöhykkeet ovat yli 3 000 000 km²:n laajuisia, mikä on yhtä paljon kuin Välimeren ja Itämeren pinta-alat yhteensä. Jos mukaan lasketaan lisäksi merentakaiset maat ja alueet (MMA)⁽²⁾, Euroopan unionilla on alueita kolmella valtamerellä ja laajin merialue maailmassa.



Syrjäisimpien alueiden kalakannat ovat tähän mennessä säilyneet jokseenkin hyvin, joten niiden kalastusta voidaan vielä kehittää järkevällä tavalla. Tämän lisäksi niillä on resursseja matkailuun. Syrjäisimpien alueiden maantieteelliset ja geofysikaaliset ominaispiirteet ja niiden merialueiden biologinen monimuotoisuus tekevät niistä myös ympäristön, ilmaston ja energian kannalta ns. laboratorioita kestävästä kehityksestä koskevilla Lissabonin ja Göteborgin tavoitteissa esitettyjen linjausten mukaisesti.

Syrjäisimmät alueet, jotka sijaitsevat unionin äärimmäisillä rajoilla, tarjoavat näin ollen merkittäviä mahdollisuuksia kehittää kaikkia niihin kuuluvia merialueita yhteistyössä ja kestävällä tavalla. Kaikki syrjäisimmät alueet eivät ole

esimerkiksi Azorien tavoin merten eristämiä, mutta niillä on kuitenkin lähinaapureinaan EU:n ulkopuolisia valtioita, joilla on vastassaan vaikeita kehityshaasteita. EU:n, sen syrjäisimpien alueiden, jäsenvaltioiden ja EU:n ulkopuolisten valtioiden välinen vuoropuhelu voisi auttaa saamaan aikaan merkittävää edistystä monilla osa-alueilla, kuten kalakantojen kestävässä yhteishoidossa, köyhyyden torjunnassa, meriturvallisuudessa ja muuttovirroissa.

Syrjäisimmät alueet ovat selvästi kiinnostuneita kehittämään eurooppalaista meripolitiikkaa. Ne ovat INTERREG IIIC Etelä-ohjelman yhteydessä kehittäneet RUPMER-hankkeen antaakseen oman panoksensa meripolitiikkaa koskevaan vihreään kirjaan. Meripolitiikan laatiminen edellyttää syrjäisimmiltä alueilta erityisesti kansainvälisten kysymysten tarkastelua. RUMPER-hankkeen ensisijaisena päätelmänä on eri merialueita varten kehitettävät erilaiset lähestymistavat, jotta syrjäisimpien alueiden erityispiirteet voitaisiin huomioida sekä suhteessa muuhun EU:hun että Karibian, lounaisen Intian valtameren ja Makaronesian (Madeira-Azorit-Kanariansaaret) alueiden välisiin suhteisiin.

Syrjäisimpien alueiden meriympäristön suojeleminen edellyttää, että sitä koskevat tiedot on sisällytetty eurooppalaisiin tietopankkeihin, joiden perusteella on tulevaisuudessa tarkoitus laatia meriatlas. Syrjäisimpiin alueisiin erikoistunutta tutkimustoimintaa (uusiutuvat energiat, "sininen" bioteknologia, ilmastomuutos, riskien torjunta jne.) voidaan edistää vain, jos niiden tutkimus- ja kehittämisjärjestelmät verkostoidaan muun EU:n järjestöjen kanssa. Kalastus on myös hyvä esimerkki tarpeesta mukauttaa politiikkaa syrjäisimpien alueiden maantieteellisiin oloihin, jotta voitaisiin edistää niiden omaa kehitystä, kuten kalakantojen kestävä yhteishoitoa EU:n ulkopuolisten naapurivaltioiden kanssa.

Yhdennettyä meripolitiikkaa koskeva tiedonanto, jossa esitetään muun muassa mahdollisuus laatia yhdennetty lähestymistapa kullekin kolmelle merialueelle ja tuodaan esiin syrjäisimpien alueiden merkitys tutkimus- ja kehitystoiminnassa, on askel oikeaan suuntaan.

Yhteystiedot: regionreunion1@wanadoo.fr

(1) Perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohta.

(2) Merentakaiset maat ja alueet käsittävät noin 20 aluetta, jotka kuuluvat hallinnollisesti neljään jäsenvaltioon (Tanskaan, Ranskaan, Alankomaihin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan) mutta eivät kuulu kuitenkaan EU:n alueeseen eivätkä ole itsenäisiä valtioita.

NET-BIOME: tutkimustoiminta syrjäisimpien alueiden kestävä kehityksen palveluksessa

Net-Biome on tutkimuksen ja teknologian kehittämisen kuudenteen puiteohjelmaan kuuluva hanke, joka aloittaa ensimmäisen kerran yhteistyön seitsemän syrjäisimmän alueen sekä useimpien merentakaisen maiden ja alueiden välillä. Nämä alueet sijaitsevat trooppisilla ja subtrooppisilla alueilla ja kuuluvat viiteen EU:n jäsenvaltioon (Espanjaan, Ranskaan, Alankomaihin, Portugaliin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan). Syrjäisimpien alueiden ja MMA:iden

ympäristö on niin maalla kuin merellä poikkeuksellisen monimuotoista, mikä tarjoaa niille merkittävät mahdollisuudet (maatalouden, kalastuksen ja matkailun) kestäväan kehitykseen. Niiden ympäristö on kuitenkin muuta EU:ta suojattomampi ilmastomuutosta, luonnonuhkia ja ihmisen toimintaa vastaan. Net-Biomen tarkoituksena on lisätä biologista monimuotoisuutta koskevaa tutkimusyhteistyötä, jotta kestäväan hallintoon saadaan omintakeisia strategioita ja malleja, jotka voidaan jakaa Manner-Euroopan ja EU:n ulkopuolisten naapurivaltioiden kanssa.

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

Kohti kestävästä kehitystä: eurooppalainen satamapolitiikka

Yhdennettyä meripolitiikkaa koskevan tiedonantonsa vanavedessä komissio hyväksyi 18. lokakuuta 2007 tiedonannon Euroopan satamapolitiikasta⁽¹⁾, jossa esitellään sidosryhmien laajan kuulemiskierroksen tulokset.

Euroopan meri- ja jokisatamilla on vastassaan monitahoisia haasteita: kasvava kuljetuskysyntä, merkittävät teknologiset muutokset (konttikuljetukset, tietoliikenne, tietotekniikan yleistyminen), ympäristövaatimukset ja satamien asemaa korostava kuljetusten intermodaalinen hallinta, kaikkien satamatoimintoihin liittyvien toimijoiden – myös kaupunkien ja alueiden – välisen vuoropuhelun tarve sekä erityisesti avoimuutta ja kilpailua koskevien EY:n säännösten noudattaminen. Edistääkseen kestävästä kasvusta ja työllisyyttä lisäävän satamajärjestelmän kehittämistä komissio asettaa itselleen toimintasuunnitelman, joka sisältää tiivistäen seuraavat osatekijät:

- **Satamien ja kaupunkien välisen rakenteellisen vuoropuhelun luominen.** Vaikka Euroopan suurimpia satamia voidaan yleisesti ottaen pitää tehokkaina, monissa satamissa on kuitenkin kapasiteettiin, yhteyksiin tai toiminnan organisointiin liittyviä pullonkauloja. Satamissa onkin huolehdittava kuljetusketjun integroidusta hallinnasta ja tutkittava uusia reittejä. Ennen uusien infrastruktuurien rakentamista on laadittava huolellisia arviointeja.
- **Kapasiteetin lisääminen ympäristöä säästäen.** Komissio laatii suuntaviivoja, joiden tarkoituksena on tarjota apua ympäristödirektiivien (luontotyytit, linnut, vesi, jätteet) soveltamisessa satamien kehittämiseen. Lisäksi on kehitettävä asianmukaisia jätteenkeräyslaitteistoja, huolehdittava vesistöjen ja sedimenttien asianmukaisesta hoidosta ja torjuttava ilmastonmuutosta ja ilman saastumista.

- **Satamatoimintojen nykyaikaistaminen** kehittämällä uusia meriturvallisuus- ja tietoliikennejärjestelmiä. Ns. sähköistetyt meriliikenteen avulla helpotetaan muun muassa laivaliikenteeseen ja logistiikkaan liittyvien hallinnollisten tietojen käsittelyä. Uudet automatisoidut satamalaitteistot ovat myös tärkeässä asemassa. Myös lähimerenkulussa noudatettavia menettelyjä on yksinkertaistettava, jotta se lisääntyisi sisämarkkinoilla ja jotta voitaisiin edistää ns. merten moottoriteiden syntyä.
- **Tasapuoliset ja selkeät säännökset sijoittajille, operaattoreille ja käyttäjille:** satamaviranomaisten rooli, julkisen rahoitus, satamien käyttöoikeussopimukset, meritekniset palvelut (luotsaus, hinaus jne.), lastinkäsittely, satamamaksut, kilpailu EU:n ulkopuolisten maiden kanssa.
- **Satamien ja kaupunkien välisen rakenteellisen vuoropuhelun luominen** (ks. asiaa koskeva artikkeli).
- **Satamatyötä koskevan alakohtaisen vuoropuhelun kehittäminen** sekä koulutus- ja turvallisuusolojen ja työhygienisten olojen parantaminen.

(1) KOM(2000) 616 lopullinen, 18.10.2007:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fi/com/2007/com2007_0616fi01.pdf



Satamakaupungit muutoksessa

Teksti: Patrick Verhoeven⁽¹⁾

Kasvu ja kestävä kehitys edellyttävät satamien ja kaupunkien yhteistyötä.



Koko Euroopassa on yli 1 000 merisatamaa. Suurin osa niistä on kuitenkin pieniä tai keskikokoisia: 700 satamassa käsitellään alle miljoona tonnia rahtia vuodessa. Asteikon toisella laidalla on kymmenkunta suursatamaa, joissa rahtia käsitellään yli 50 miljoonaa tonnia vuodessa.

Merisatamat ovat Euroopan kasvukeskuksia

Monien Euroopan satamien toiminta on kasvanut räjähdysmäisesti 20 viime vuoden aikana. Tämän suuntauksen odotetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa, ja varsinkin konttaliikenteen kasvu pysyy voimakkaana. Tämä johtuu lähinnä Aasian markkinoiden ja erityisesti Kiinan tuonnin nopeasta kasvusta.

Tämä suuntaus lisää eurooppalaisten satamien osallistumista maailman markkinoille. Voimakkaimmin kasvaneet konttisatamat olivat vuonna 2006 kaikki pieniä tai keskikokoisia satamia Euroopan eri osista. Ala on siis muuttumassa yhä monimuotoisemmaksi satamien lukumäärän sekä satamatoimintojen ja -palvelujen osalta, mikä tarjoaa rahtaajille enemmän vaihtoehtoja reittien valinnassa.

Mukautuakseen tähän kasvuun Euroopan satamien on tehtävä investointeja uuteen satamakapasiteettiin ja luotettaviin sisämaayhteyksiin. Yksi investointien suurimpia esteitä on kuitenkin EU:n ympäristösäännösten soveltamiseen liittyvä oikeudellinen epävarmuus. Hitaat ja hankalat menettelyt ovatkin viivästyttäneet merkittävästi suuria satamahankkeita.

Ranta-alueiden uusi kehitys

Nykyaikaisen sataman käsite syntyi Yhdistyneessä kuningaskunnassa 1800-luvun alussa: esimerkiksi Lontoon ja Liverpoolin satamat olivat infrastruktuureiltaan, tekniikaltaan sekä huolto- ja hallintomenetelmiltään edelläkävijöitä, joista kilpailijat Manner-Euroopassa ottivat oppia. Historia toisti eräällä tavalla itseään 150 vuotta myöhemmin, vuonna 1981, jolloin Lontoo näytti muulle Euroopalle esimerkkiä vanhojen satamien kunnostamisessa aloittamalla muutostyöt satama-alueillaan.

Eroistaan huolimatta kyseisillä hankkeilla on yksi yhteinen piirre: autiot ja hylätyt satama-alueet palautetaan kaupungin yhteyteen toimisto-, asunto- ja virkistysalueina, ja satamatoiminnot siirtyvät kaupungin ulkopuolelle, kauaksi keskustasta. Hyvänä esimerkkinä tällaisesta muutoksesta on Hampurin HafenCity-hanke: kaupungin keskustan tuntumassa sijaitsevan vanhan sataman rantarakennukset myytiin, ja myyntituloilla rahoitettiin huippumoderni Altenwerderin konttiterminaali Elben etelärannalle.

Satamakaupungin elvyttäminen

Merenrantatörmien ja -alueiden arvonnousu kaikkialla Euroopassa on usein vienyt satamat pois kaupungeista: valistumaton matkailija ei eurooppalaisessa satamakaupungissa vieraillessaan välttämättä heti tiedä, että kaupungissa sijaitsee tärkeä satama. Hän havaitsee useimmiten vain vesikaistaleen, jossa risteilee silloin tällöin proomuja ja huviveneitä, sekä kävelyalueiksi muutettuja rantalaitureita, matkailunähtävyyksiksi vaihtuneita satama-alueita ja trendikkäiksi ullaakkoasunnoiksi muunnettuja vanhoja varastomakasiineja.

Yhä useammat satamahallintoviranomaiset ovat alkaneet kuitenkin miettiä, onko tällainen politiikka tulevaisuuden

(1) ESPOn (European Sea Ports Organisation) pääsihteeri.
Sähköposti: pverhoeven@espo.be – Internet: www.espo.be

kannalta kestävä. Päälimmäisenä on tilaongelma, sillä meriliikenteen kasvuodotukset lisäävät satamakapasiteetin tarvetta. Maa-alueista on kuitenkin pulaa, ja satamien laajentumista rajoittavat myös voimakkaat ympäristöpoliittiset paineet, mikä pakottaa satamat usein takaisin kaupunkeihin. Vanhoja satama-alueita aletaan rakentaa uudelleen satamatoimintoja varten.

Tämä aiheuttaa tietenkin suuria ristiriitoja: asukkaat eivät halua satamia omille takapihoilleen, mikä vaikeuttaa satamatoimintojen sijoittamista asuttujen alueiden läheisyyteen. Monilla satamilla ei kuitenkaan ole muuta vaihtoehtoa, joten molempien osapuolten on tultava asiassa vastaan. Satamaviranomaisten on huolehdittava siitä, että satama on mahdollisimman siisti, meluton ja turvallinen; kaupunkilaisten on puolestaan ymmärrettävä, että satama on hyväksi heidän viihtyvyydelleen ja yleiselle hyvinvoinnilleen. Euroopan satamakaupunkien elvyttämisessä voidaan todellakin onnistua vain näillä ehdoilla.

Paikallisen väestön myönteistä suhtautumista satamatoimintoihin voidaan edistää ennen kaikkea satamien näkyvyyden edistämällä. Ihmiset on vakuutettava siitä, että satamat ovat pohjimmiltaan kiehtovia paikkoja. Paljolti käyttämättä on jäänyt esimerkiksi mahdollisuus luoda yhteistyötä matkailu-, virkistys-, kulttuuri- ja perinnealojen välille, jotta kansalaiset voitaisiin tutustuttaa satamien ja meriliikenteen maailmaan. Tämä on aivan erityinen haaste alusten ja satamarakenteiden kansainvälisen turvasäännösten (ISPS) ja muiden varotoimenpiteiden aikana ja vaatii satamahallinnolta tiettyä luovuutta.

Satamien kestävä kehitys on Euroopan uuden satamapolitiikan keskiössä

Euroopan komissio julkisti 18. lokakuuta 2007 uuden tiedonannon Euroopan satamapolitiikasta⁽²⁾. Tiedonannossa korostetaan aiempia aloitteita enemmän satamien kestävä kehitystä mutta samalla myönnetään, että EU:n ympäristölainsäädännön soveltamissääntöjä on selkeytettävä. Euroopan satamaviranomaisten yhteistyöjärjestö ESPO on tyytyväinen komission ilmoitukseen siitä, että se aikoo antaa yleisohjeita kyseisen lainsäädännön soveltamisesta satamien kehittämistoimintaan.



Tiedonannon tarkoituksena on myös parantaa kaupunkien ja satamien välistä yhteistyötä, mikä on satamaviranomaisten mielestä erittäin myönteistä. Satamien liittäminen osaksi kaupunkia ja kaupunkielämää on ensisijassa paikallis- ja satamaviranomaisten vastuulla, mutta Euroopan komissio voi nopeuttaa toimenpiteitä tukemalla hyviä toimintatapoja ja muiden kokemuksista oppimista. Sen ehdotus satamien vuosittaisen avoimien ovien päivän järjestämisestä on hyvä esimerkki yhteistyökumppanuudesta, jota voidaan kehittää satamaviranomaisten ja Euroopan kaupunkiviranomaisten välille.

(2) KOM(2007) 616 lopullinen, 18.10.2007: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fi/com/2007/com2007_0616fi01.pdf

Meriklusterit innovaatioiden ja aluekehityksen risteyskohdassa

Teksti: Patrick Bernard-Brunet⁽¹⁾

Klusterit voivat olla kunnianhimoisen meripolitiikan keskiössä. Niiden avulla voidaan saavuttaa konkreettisia tuloksia teknisissä innovaatioissa ja edistää samalla alueiden talouskehitystä.



Sana «klusteri» tarkoittaa englannin kielessä ryhmittymää. Klusteri on samalla toimialalla ja yleensä samalla työssäkäyntialueella toimivien yritysten keskittymä. Michael E. Porter Harvardin yliopistosta on määritellyt klusterin tarkemmin: hänen mukaansa klusteri on toisiinsa kytkeytyneiden yritysten keskittymä, johon kuuluu erityistavaroiden toimittajia, palvelujen tarjoajia ja niihin liittyviä organisaatioita (yliopistoja, kaupallisia organisaatioita jne.).

Erilaisia klustereita

Nämä yritysten ja ammattilaisten ryhmittymät, joita on kaikilla toimialoilla, voivat olla erilaisia. Merialalla onkin tehtävä ero kansallisten ja alueellisten klustereiden välillä. Kansalliset klusterit toimivat usein mielipidevaikuttajina tiettyjen merialan ammattiryhmien ja ammattien edustajille. Alueellisia klustereita kutsutaan Ranskassa "kilpailukykykeskuksiksi". Niiden tehtävänä on edistää meritaloutta innovaatioiden välityksellä sekä lähentämällä tutkimusta, koulutusta ja teollisuutta toisiinsa. Ne ovat mukana tutkimushankkeissa (hankkeiden suunnittelussa sekä yhteistyökumppanien

ja rahoituksen haussa) ja auttavat pk-yrityksiä pääsemään uusille markkinoille. Ne noudattavatkin toimissaan täysin Lissabonin strategian tavoitteita, sillä strategiassa annettiin täysi tunnustus innovaatiopolitiikoille.

Innovaatiot ovat välttämättömiä merialalla ja varsinkin laivanrakennuksessa ja logistiikassa (laivan rakentaminen ja toimitus ovat suunnattoman suuren toimittajaverkoston työn tulosta). Ne ovat välttämättömiä myös merten energiavarojen ja biologisten varojen hyödyntämisessä (avomerellä tapahtuva öljynporaus sekä virtausten, aaltojen ja vuorovesien tuottamien uusiutuvien energioiden hyödyntäminen, merten biologisesta monimuotoisuudesta peräisin olevien uusien molekyylien kehittäminen jne.), turvallisuudessa, valvonassa ja ympäristönsuojelussa: riskien ennaltaehkäisyssä, ilmastomuutoksen vaikutusten torjunnassa ja kestävä matkailun kehittämisessä osana rannikonsuojelua.

Sen lisäksi, että klusterit vauhdittavat innovaatioita, ne auttavat myös pitämään aluetasolla yllä Euroopan unionin

(1) Poliittinen analytikko Euroopan komission aluepolitiikan pääosaston yksikössä "Temaattinen kehitys, vaikutukset".

Suomen meriklusteri

Suomen valtioneuvosto on toteuttanut osaamiskeskusohjelman, jonka yhteydessä Suomeen on perustettu 13 klusteria vuosiksi 2007–2013.

Suomen meriklusterin tehtävänä on lisätä ja yhdistää toimintojen kehittämistyötä, koulutusta ja sovellettua tutkimusta muun muassa laivanrakennuksen, offshore-teollisuuden ja merilogistiikan aloilla. Toiminnan painopisteinä ovat materiaali- ja valmistusteknologiat, kansainvälistyminen, turvallisuus- ja ympäristökysymykset sekä yritystoiminnan kehittäminen.

Meriklusteriin osallistuu aktiivisesti viisi osaamiskeskusta, joiden toimintaa koordinoi Koneteknologiakeskus Turku Oy. Osaamiskeskuksissa työskentelee teollisuuden ja tutkimuksen kärkinimiä. Osaamiskeskukset ovat Kaakkois-Suomen osaamiskeskus, Varsinais-Suomen osaamiskeskus, Länsi-Suomen osaamiskeskus, Satakunnan osaamiskeskus sekä Perämerenkaaren metallurgian osaamiskeskus.

Klusterin strategiana on edistää innovatiivisia toimintoja, tuotteita ja palveluita, parantaa tuottavuutta ja verkostotoimintaa sekä lisätä osaavan työvoiman tarjontaa. Klusterin avulla pyritään lisäämään tutkimus- ja tuotekehitysinvestointeja ja parantamaan yritysten osaamista, vaihtamaan tietoja ja kokoamaan niitä keskitetysti, järjestämään erityistoimia sekä edistämään pk-yritysten kansainvälistymistä ja yhteistyötä.



*Yhteystiedot: Mervi Pitkänen, Ohjelmajohtaja.
mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi*

meriosaamista, sillä ne kokoavat yhteen sekä teollisuuden että ammatillisen koulutuksen toimijoita. Siksi klusterien kehittämisen on johdettava merikoulutukseen tehtäviin investointeihin. Ammattitaitoisten merimiesten puutteella saattaa olla huoletuttavia vaikutuksia etenkin meriturvallisuutta koskeviin infrastruktuureihin. Se saattaa ajan mittaan heikentää tiettyjä klustereita tai saada ne siirtymään alueille, joilla on tarjolla ammattitaitoisempaa työvoimaa.



Lautta Kielin satamassa (Saksa)

EU:n tuki

Euroopan unioni tukee meriklusterien kehittämistä monella tavalla. Euroopan komissio oli ensinnäkin vuonna 2005 mukana perustamassa WATERBORNE-teknologiyhteisöä⁽¹⁾, joka kokoaa yhteen meriliikenteen tärkeimmät toimijat. Yhteisön tarkoituksena on määritellä temaattisten ryhmien (laivanrakennus, merenkulku, järjestelmät, turvallisuus jne.) sisällä pitkän ajan visio alalle, sillä sen kehitys on riippuvainen merkittävistä teknologisista edistysaskelista. Teknologiyhteisön tarkoituksena on myös sovittaa Euroopan meritutkimuksen painopisteet teollisuuden tarpeisiin (joihin kuuluu muun muassa klusterien tukeminen).

Lisäksi Euroopan komissio on ryhtynyt kartoittamaan eurooppalaisia klustereita EUROPE INNOVA -aloitteen⁽²⁾ välityksellä. Tarkoituksena on laatia vuoden 2007 loppuun mennessä yleiseurooppalainen kartta kaikkia jäsenvaltioita varten ja määrittää kansallisella ja alueellisella tasolla tehdyt klusterialoitteet.

Komissio on niin ikään pannut alulle joitakin tutkimus- ja innovaatioverkostoja, joiden tavoitteena on yleensä ollut vaihtaa tietoja hyvistä toimintatavoista. Verkostot saattavat kuitenkin ajan mittaan johtaa monikansallisten klusterien

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

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

syntymiseen. Kannustaakseen eurooppalaisten klusterien yhteistyötä ja edistääkseen uusien, koko Manner-Eurooppaa koskevien hankkeiden syntymistä komissio perusti heinäkuussa 2007 Euroopan klusteriseurantakeskuksen (niin ikään EUROPE INNOVA -aloitteen yhteydessä). Seurantakeskuksen tehtävänä on kerätä tilastotietoja, kehittää indikaattoreita eurooppalaisten klusterien dynaamisuuden määrittämiseksi sekä arvioida kansallisten ja alueellisten klusteripolitiikkojen vaikutusta. Tämä työ on jatkoa tiettyjen eurooppalaisten klusterien toimille, joiden tarkoituksena on ollut helpottaa tiedonsiirtoa edistyneimpien alueiden (mm. Pohjoismaiden, Yhdistyneen kuningaskunnan, Itävallan, Espanjan ja Pohjois-Italian) toimista niille alueille ja niihin jäsenvaltioihin, joissa yritysten verkostotoiminta on vielä vähäistä. Kyseisistä aloitteista ja eurooppalaisen seurantakeskuksen toimista on tietenkin hyötyä myös meriklustereille.

Eräät tutkimustoimintaan suuntautuneet klusterit ovat saaneet rahoitusta Euroopan unionin puiteohjelmasta. Rahoitusta on myönnetty erityisesti Osaavat alueet -pilottihankkeesta, ja tuen tarkoituksena on ollut kehittää alueiden tutkimusvalmiuksia sekä liittää tutkimustoiminnat osaksi alueellisia kehittämisstrategioita.

Klusterit ja yhteenkuuluvuus

Klusterit saavat myös merkittävää tukea EU:n koheesiopolitiikasta. Ohjelmakaudella 2007–2013 kaikkien alueellisten ja kansallisten investointien painopisteenä ovat innovaatiot: innovaatioihin tehtävillä investoinneilla voidaan saada aikaan kestävää talouskasvua, ja klusterit ovat alueille yksi keino tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Eurooppa-neuvosto hyväksyi lokakuussa 2006 yhteisön koheesiopolitiikan strategiset suuntaviivat, joiden mukaan tutkimukseen ja tuotekehitykseen tehtävien investointien avulla *“lujitetaan yhteistyötä yritysten kesken sekä yritysten ja julkisten tutkimuslaitosten tai korkeakoulujen välillä esimerkiksi tukemalla alueellisten ja alueiden välisten osaamisryppäiden luomista”*. Tämä koskee tietenkin myös rannikkoalueita ja niiden perustamia meriklustereita. EU:n



Valencian sataman autoterminaali (Espanja)

Pommeri, "Meripihkan luvattu maa"

Pommerin rannikolla (Puolassa) esiintyy runsaasti meripihkaa – fossiilista, öljymäistä pihkaa, jota havupuut ovat erittäneet noin 40 miljoonaa vuotta sitten. Meripihkan kysyntä on suuri: se työllistää alueella suoraan noin 10 000 ihmistä, ja sitä viedään ulkomaille vuosittain 350 miljoonan euron arvosta.



Alueelle onkin perustettu "meripihkaklusteri", joka kokoaa yhteen kaikki meripihkan parissa työskentelevät: käsitöläiset ja meripihkakoruja ja -kosmetiikkaa valmistavat yritykset, paikallis- ja alueyhteisöt, Markkinatalousinstituutin ja Gdanskin kansainvälisen messuyrityksen (joka järjestää joka vuosi Amberif- ja Ambermart-näyttelyt), museot, yliopistot sekä muut alan ryhmittymät ja organisaatiot.

Tässä kilpailukykykeskuksessa yhdistyvät perinteet, innovaatiotoiminta ja yhteistyö. Keskuksen tärkeimpänä tavoitteena on hyödyntää raaka-ainetta paremmin sekä määrällisesti että laadullisesti, laajentaa ja vakiinnuttaa meripihkatuotteiden markkinoita sekä kehittää meripihkaan perustuvaa matkailua. Klusterin vetäjät toteavatkin, että tarkoituksena on tehdä Pommerista "meripihkan luvattu maa" ja Gdanskista "meripihkan pääkaupunki".

Yhteystiedot: Krystyna Wróblewska
kansainvälisen yhteistyön yksikkö,
Office du Maréchal de la Voïvodie de Poméranie.
k.wroblewska@woj-pomorskie.pl

koheesiopolitiikan yhteydessä toteutetaan myös aloitetta *"Alueet talouden muutosten edistäjinä"* (ks. tekstikehikko), jossa klusterien tarjoamia mahdollisuuksia kehitetään alueviranomaisten verkostoyhteistyön avulla.

Euroopan unioni asetti vuonna 2005 tavoitteekseen yhdenmukaisen meripolitiikan kehittämisen. Uusi kiinnostus meritoiminnoista on tuonut esiin niiden taloudellisen merkityksen sekä niiden väliset kytkökset; se on palauttanut mieliin myös niiden roolin Euroopan kasvun edistäjinä sekä niiden innovaatiotarpeet. Siksi unioni tukee

vastedeskin innovatiivisten meriklusterien kehittämistä erityisesti tutkimus- ja koheesiopolitiikkojensa avulla sekä yrityksiä ja koko alaa koskevien tukitoimien avulla. Klusterit voivat olla kunnianhimoisen meripolitiikan keskiössä. Niiden avulla voidaan saavuttaa konkreettisia tuloksia teknisissä innovaatioissa ja edistää samalla alueiden talouskehitystä.

Lisäarvoa aloitteella "Alueet talouden muutosten edistäjinä"

EU:n merialueilla on vuodesta 2008 mahdollisuus tehdä verkostoyhteistyötä *"Alueet talouden muutosten edistäjinä"* -aloitteen puitteissa. Verkostotoimia tuetaan alueiden välisestä uudesta yhteistyöohjelmasta INTERREG IVC, ja niitä järjestetään 30 painopistealueen puitteissa. Kaksi niistä on meriklusterien kehittämisen kannalta erityisen tärkeitä: *"Merien ja valtamerien hyödyntäminen"* ja *"Alueiden tutkimus- ja innovaatiovalmiuksien parantaminen"*.

Ajatuksena on, että alueet määrittelevät ensiksi parhaimmat hankkeensa ja verkostoivat ne 30 painopistealueen mukaan. Seuraavassa vaiheessa ne laajentavat verkostotoiminnan poliittisiin päättäjiin, asiantuntijoihin ja asianomaisiin organisaatioihin hankkeista saatujen kokemusten hyödyntämiseksi ja niiden liittämiseksi koheesiopolitiikan toimenpideohjelmiin.

Hanketuloksia koskevassa tiedotustoiminnassa ja tulosten integroinnissa parhaiten menestyneet temaattiset verkostot saavat Euroopan komissiolta jatkuvaa tukea – asiantuntijapalveluja ja muita palveluja – aloitteen nopeutetun menettelyvaihtoehdon puitteissa.

Lisätietoja:

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



Las Palmasin konttisataman kehitystyö
(Kanariansaaret, Espanja)

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

LATVIA

Mersragsin sataman aallonmurtajan peruskorjaus



Kokonaiskustannukset: 2 000 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 1 300 000 EUR

«Hanketta toteutetaan vuosina 2006 ja 2007. Sen tarkoituksena on kunnostaa Mersragsin sataman pohjoinen aallonmurtaja ja pidentää sitä 120 metrillä. Rakenteen kokonaispituudeksi tulee 430 metriä, ja sen ansiosta satamaan voidaan vastaanottaa lisää rahtilaivoja. Näin voidaan edistää alueen ja paikallistalouden kehitystä. Satama ja paikallisyhteisöt hyötyvät vakaammasta taloudesta, ja hanke lisää myös työllisyyttä.»

Sanda Rieksta, tiedotusyksikön johtaja, EU-rahastojen hallinto-osasto
www.esfondi.lv

ITALIA

Viesten uusi huvivenesatama



Kokonaiskustannukset: 12 700 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 1 400 000 EUR

«Puglian rannikolla vierailee vuosittain runsaasti veneilijöitä, joille on alueellisen toimenpideohjelman 2000–2006 päätyttyä tarjolla 650 kunnostettua lyhyt- tai pitkäaikaista venepaikkaa Viesten uudessa huvivenesatamassa. Hankkeessa on rakennettu kaikki peruspalvelujen ja kehittyneiden palvelujen edellyttämät infrastruktuurit: laivate-lakat, ankkurialue, ostosalue ja pursiseura, pienveneidien talvisatama- ja huoltopalvelut jne. Töihin on sisällytynyt aallonmurtajan pidennys, sataman ruoppaus, satamalaiturin kunnostaminen ja kelluvien ponttonien kiinnittäminen sekä kuuden liikerakennuksen ja satamarakennelmien (esim. venehallien) rakentaminen. Uusi satama kykenee näin ollen vastaanottamaan vuosittain noin 3 500 veneilijää.»

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

AZORIT (PORTUGALI)

Valtameritutkimuksen kansainvälinen seurantaverkosto



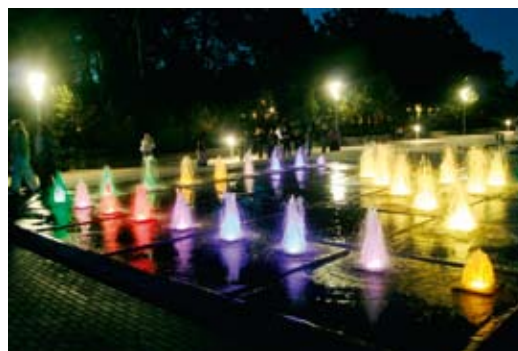
Kokonaiskustannukset: 200 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 170 000 EUR

«Riittämättömät tiedot ja saaristosta ja sen monimutkainen pinnanmuodostus vaikeuttavat Azoreilla aaltojen, vuorovesien ja virtauksien liikkeiden ennakkointia. CIMBA-hankkeen tarkoituksena on saada kolmiulotteisia kuvia valtameren virtauksista ja tutkia virtausten vuodenaikavaihteluita. Valtameritutkimuksen kansainvälisen seurantaverkoston perustaminen saariston ympärille auttaa etenkin määrittelemään aaltoenergian tuotantoon sopivat paikat sekä alueet, joilla biologinen tuottavuus on voimakasta.»

Ana Martins, hankkeen vetäjä, kalastuksen ja valtameritutkimuksen laitos, Azorien yliopisto.
anamartins@notes.horta.uac.pt
<http://oceano.horta.uac.pt>

VIRO

Pärnun uimarannan kunnostus



Kokonaiskustannukset: 1 300 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 831 000 EUR

«Maantieteellisen sijaintinsa, vanhan arkkitehtuurinsa ja kulttuuritoimintansa ansiosta 44 000 asukaan Pärnu on Viron kuuluisin kylpyläkaupunki. Uimarannalle rakennetaan EAKR:n tuella uusi kävelyalue, joka antaa kylpyläkaupungille uutta ilmettä ja lisää sen suosiota matkailukohteena.»

Mirje Auksmann, hankkeen koordinaattori, Pärnun kaupunki
mirje.auksmann@lv.parnu.ee

“Euroopan uusi meripolitiikka on sekä alueellista että maailmanlaajuista”

Teksti: **Xavier Gizard**, Euroopan perifeeristen merellisten alueiden liiton (CPMR) pääsihteeri



Ilmastonmuutos, energiakysyntä ja globalisaatio ovat tapahtumien paineessa ilmestyneet unionin poliittiselle asialistalle.

Miten nämä muutokset voidaan ottaa huomioon? Millaisilla strategioilla voidaan suojella väestöryhmiä ja antaa alueille uutta elinvoimaa? Euroopalla on 68 000 km rannikkoaluetta, joilla harjoitetaan vilkasta elinkeinotoimintaa. Alueilla asuu myös merkittävä osuus – 50 % – EU:n väestöstä. Tämä aiheuttaa tietenkin tulevaisuudessa turvallisuusongelmia, mikäli meren pinta nousee ja ilmaston aiheuttamat ilmiöt (kuten tsunamit, pyörremyrskyt ja rajuilmat) moninkertaistuvat ennakoituun tapaan. Kyseiset ilmiöt uhkaavat jo nyt säännöllisin väliajoin miljoonien ihmisten elämää. Juuri ilmastonmuutosten esiintyminen tuo hyvin esiin tarpeen toteuttaa niiden lieventämistoimenpiteitä ja lisäksi myös toimia merialueiden sopeutumiskyvyn vahvistamiseksi.

Taloudelliselta kannalta katsottuna sopeutumisessa on otettava huomioon rannikkoalueiden kasvu- ja työllistämismahdollisuudet: esimerkiksi rannikkoalueiden matkailutoiminnan osuus on yksin 5 prosenttia BKT:stä, ja tämä osuus kasvaa 3 prosenttia joka vuosi. Ei pidä myöskään unohtaa Euroopan 1 200 satamaa, joiden tarjoamia resursseja voidaan hyödyntää, eikä uusiutuvia energiavaroja, joita on rannikkoalueilla tuulen, auringon tai vuorovesivaihtelun ansiosta aina runsaasti tarjolla.

CPMR:n jäsenalueet ovat olleet tiivistä mukana Euroopan meripolitiikasta käydyissä keskusteluissa ja esittäneet useita ajatuksia muun muassa siitä, miten Euroopan merten tarjoamia mahdollisuuksia voidaan hyödyntää taloudellisesti. Ne ovat myös esittäneet ajatuksen uudesta kehitysmallista, joka nojautuu kestävä kehityksen periaatteisiin ja rannikkoalueiden yhdenmukaiseen käyttöön ja hoitoon.

Jäsenalueet ovat tyytyväisiä Euroopan unionin yhdenmukaistavaa meripolitiikkaa käsittelevän sinisen kirjan myönteisiin sisältöihin, joita ovat muun muassa meriklusterien perustaminen ja kehittäminen, pilottihankkeiden käynnistäminen ilmastonmuutoksen vaikutusten lieventämiseksi rannikkoalueilla sekä eurooppalainen meritutkimusstrategia, jonka komissio esittelee vuonna 2008.



Barin satama (Italia)

EU:n alueilla on keskeinen rooli näiden toimien toteuttamisessa. Merillä ja valtamerillä ei ole kuitenkaan rajoja. Maailmanlaajuinen ulottuvuus on tietenkin myös otettava huomioon meripolitiikoissa. Syrjäisimmät alueet tarjoavatkin jo tätä ulottuvuutta unionin uudelle meripolitiikalle, mikä on erityisen tärkeää globalisaatioprosessin kiihtyessä.

Euroopan onkin jaettava tietoa tutkimuksistaan ja kysymyksistään ja vertaillava niitä muiden maanosien ja muiden 2000-luvun meripolitiikkaa toteuttavien tahojen kanssa. CPRM:n alueet ja eräät merialueiden maailmanlaajuiset toimijat kokoontuivatkin heinäkuussa 2007 Azoreille meripolitiikkaa ja globalisaatiota käsittelevään seminaariin, jossa eurooppalaiset, kiinalaiset, pohjoisamerikkalaiset, australialaiset ja indonesialaiset vertailivat kokemuksiaan. CPRM on myös perustanut samaa tarkoitusta varten ensimmäisen maailmanlaajuisen alueverkoston: maailmanlaajuisen alueorganisaatioiden verkoston (Forum of Global Associations of Regions, FOGAR). Euroopan alueiden on liitouduttava yhteen muiden maanosien alueiden kanssa aloilla, joilla on vastassaan maailmanlaajuisia haasteita – tästä esimerkkinä merialue.

Yhteystiedot: <http://www.cprm.org/>

Integroitu jälleenrakennus ja kehitys Asturiassa (Espanjassa)

Rannikoissa on tulevaisuus

Asturian alue kamppailee elinkeinoelämänsä tärkeimpien sektorien – maatalouden, kalastuksen ja terästeollisuuden – jälleenrakennuksen myllerryksessä. Se aikookin hyödyntää rannikkonsa valttikortteja – luontoa, kulttuuria ja ihmisiä – varmistaakseen alueensa kehityksen. Tämä on alueellisen meristrategian ydin.



Asturian länsikärjessä sijaitseva Castropol

"Tärkein syy menestykseen on se, että jopa yritykset pitävät rannikkoa Asturian aarteena", kertoo voitonriemuisena Manuel Carrero de Roa esitellessään yleensä rantakallioiden juurella sijaitsevaa Penarrondan upeaa uimarantaa. "Manuel on yksi viidestä Asturian rannikon kehittämissuunnitelman (Plan de Ordenación del Litoral de Asturias, POLA) parissa työskentelevistä kaupunkisuunnittelijoista. POLA on rakentanut Galician rajan tuntumassa sijaitsevan Castropolin lähistölle yhden Asturian kolmesta jo toteutetusta «rantapuistosta». "Tavoitteena on suunnitella niitä viisitoista vuoteen 2015 mennessä, kertoo Manuel. Uimarantamme ovat erittäin kauniita, mutta ne ovat pieniä ja kesäisin ruuhkaisia. Ensimmäisenä toimenpiteenä on viedä autot pois hiekkarannalta. Penarrondaan saapuu heinä-elokuussa tuhansia ihmisiä. Ennen kuin suunnittelimme nämä polut sekä tuon pysäköinti-alueen, kaikki pysäköivät hiekalle, lähes suoraan uimarannalle. Tällä hetkellä ihmiset joutuvat kävelemään muutaman sata metriä, mutta luonto on vallannut takaisin oikeutensa; tänne alkaa jopa

jälleen muodostua dyynejä ja ilmestyä tyypillisiä rannikkokasveja, kuten rantakauraa."

POLAn budjetti on 80 miljoonaa euroa 10 vuoden aikana. Se on Asturian vastaus rannikkoalueiden yhdenmennyyn käyttöön ja hoitoon – aloitteeseen, josta alue on ensimmäisiä esimerkkejä Espanjassa⁽¹⁾. POLAn asiantuntijat ovat lisäksi osallistuneet aktiivisesti vuonna 2007 laadittuun alueellista meristrategiaa koskevaan kuulemiseen (ks. tekstikehikko). POLA-suunnitelmaa on toteutettu vuodesta 2005, ja se sai vuonna 2006 palkinnon Euroopan kaupunkisuunnitteluneuvostolta (European Council of Town Planners). Suunnitelma on lähtöisin 1990-luvulla aloitetusta aluehankkeesta, jonka alkuperäisenä tarkoituksena oli uudistaa ja suojella mahdollisimman suurta osaa luonnonkohteista 500 metrin suuruisella alueella Asturian yhteensä 400 kilometrin pituisella rannikolla. "Asturian rannikko on kokenut ristiriitaisen kohtalon", kertoo Maria José Rodríguez, Asturian alueen EU-asioista vastaavan osaston johtaja: "Raskasteollisuus on asettunut juuri sinne... Toisaalta

(1) Asturian ruhtinaskunnassa toteutettiin vuosina 2003–2006 pilottihanke nimeltä "Coastatlantic", johon osallistui 11 muuta Euroopan aluetta. Hankkeen aiheena oli rannikkoalueiden yhdenmenny käyttö ja hoito (ks. kohta "INTERREG käytännön toimissa").

hyvien maaliikenneyhteyksien puute on jo pitkään pitänyt alueen eristyksissä ja suojellut suurta osaa sen rannikosta. Meidän alueellamme on eniten UNESCO:n tunnustamia suojelukohteita Euroopassa. Tästä huolimatta oli jo aika ryhtyä toimeen: uudet tiet tuovat Madridin alle neljän tunnin ajomatkan päähän, ja vapaa-ajan asukkaiden lukumäärä on kasvanut voimakkaasti muutaman viime vuoden aikana. POLAn ansiosta meillä on nyt kuitenkin tarvitsemamme keinot sovittaa rannikonsuojelu ja kestävä matkailu yhteen."

Matkailu on yksi tärkeimmistä tekijöistä, jonka avulla alue pystyy varmistamaan uuden kehityksensä. Tämä näkyy erityisen selvästi (5 000 asukkaan) Luancossa, joka on ollut tähän saakka sekä kalastussatama että terästeollisuuden keskus. "Molemmat toiminnot ovat rakennemuutoksessa, mutta koska sijaitsemme Cap de Peñasin lähellä ja Avilesin ja Gijónin puolella välissä, meillä on erittäin hyvät asemat matkailun ja vapaa-ajan palvelujen kehittämiseen", vakuuttaa Victor Cuervo, kunnan koulutus- ja työvoimatoimiston johtaja. Matkailukysyntään pyritään vastaamaan muun muassa perustamalla matkailuyrityksiä (EQUAL-rahoituksen turvin), lisäämällä maaseutumajoitusta (LEADER+-varoilla), suunnittelemalla huvivenesatama (EAKR- ja INTERREG-varoilla) sekä järjestämällä ammatillista koulutusta (ESR:n osarahoituksella 800 000 euroa vuodessa). "Ei tarvita mitään mullistavaa muutosta", lieventää Luancon elintarviketeollisuuden koulutuskeskuksen johtaja Constantino Roces. "Meidän ei suinkaan tarvitse keksiä pyörää uudelleen: me ainoastaan monipuolistamme ja syvennämme koulutuksen avulla toimintoja ja perinteistä osaamista: kalakauppaa, säilyketehtaan ja leipomon toimintaa, paikallisiin tuotteisiin perustuvaa ruokakulttuuria jne." Ja tulokset ovat jo nähtävissä: "Noin 80 prosenttia harjoittelijoista löytää koulutuksen päätteeksi työpaikan. Joissakin ammateissa, kuten kalakaupassa, kysyntä on tarjontaa suurempi", huomauttaa keskuksessa työskentelevä biologianopettaja Ines Lombas.

Pyydyksestä pannulle

Kalastusallalla kärsitään Asturiassa muun Euroopan tapaan vakavista vaikeuksista, mutta alalla ei kuitenkaan ole annettu periksi. Tuotantoketjun alkupäässä kalastajat panostavat saaliidensa laatuun ja jäljitettävyyteen parantaakseen niiden asemaa markkinoilla; tuotantoketjun loppupäässä kalastustuotteiden jalostajat tehostavat pakkaamoidensa toimintaa. Molemmissa tapauksissa käytetään apuna rakennerahastoja ja muita EU:n rahoitusvälineitä.

Cudilleron kunta on tästä hyvä esimerkki: Virgen del Carmenin kalastajayhdistyskunta kokeilee tutkimuksen ja teknologian kehittämisen kuudennesta puiteohjelmasta tuetussa teknologiahankkeessa "Collaboration@Rural" GPS-paikannuksen käyttöä täydellisen jäljitettävyyden järjestelmässä. «Se on vähän niin kuin pyydyksestä pannulle» selittää innoissaan Enrique Plaza Asturian hallituksen kalastusvirastosta. "Saalis voidaan jäljittää heti ja täydellisesti: kalastajat menevät ensin kalastuspaikalleen ja alettuaan saada saaliita tutkivat ne ja ilmoittavat tietonsa Cudilleron satamaan WiFi-yhteyden tai satelliitin välityksellä. Kalahuutokaupan vastuuhenkilöt voivat antaa kalalle jo ennen aluksen satamaan paluuta alkuperätodistuksen sekä numeron, jonka avulla kala voidaan jäljittää vähittäiskauppaan saakka. Tästä järjestelystä hyötyvät kaikki: kalastajat, tarkastajat, jalostajat, myyjät ja lopulta myös kuluttajat..."



Uusien työntekijöiden koulutusta Cudillerossa

Cudilleron kunnassa, mutta tällä kertaa Oviñanan kylässä, toimii myös kaksi kala- ja äyriäisjalostamo, jotka ovat laajentaneet ja uudenaikaistaneet tilojaan. Kalojen ja äyriäisten tuontia ja vientiä harjoittava tukkukauppias Inocencio Rodriguez on investoinut 10 miljoonaa euroa aivan uudenlaisen yksikön rakentamiseen. Yksikkö on nimeltään "Nuevos Desarrollos de la Pesca" (kalastuksen uudet kehityssuunnat). "On huolehdittava siitä, että asturalaiset toimijat pystyvät käsittelemään kaikki täällä kalastetut saaliit ja vähän enemmänkin, jotta lisäarvo pysyisi alueella ja jotta ylijäämät voitaisiin jalostaa vientiin", arvioi Rodriguez, joka on myös Asturian ruhtinaskunnan kalatukkukauppiaiden yhdistyksen (AMPPA) puheenjohtaja. Hän on investoinut hankkeeseen 6,5 miljoonaa euroa, jonka lisäksi hän on saanut tukea EU:lta 3,5 miljoonaa euroa. Sen tärkeimmät saavutukset ovat huippumoderni tehdas ja tutkimuslaboratorio sekä 80 uutta työpaikkaa. Lähellä sijaitseva ja laadukkaisiin kalastustuotteisiin erikoistunut jalostamo Mariscos Oviñana on aloittanut samanlaisen, joskin pienemmän investoinnin hankkeen, uuden ja tilavamman rakennuksen rakentamiseksi. "Olimme suorituskykymme ääriarajoilla", kertoo yrityksen omistaja Dionisio Otamendi. «Valmiiden äyriäistuotteiden kysyntä kasvoi räjähdysmäisesti suurkaupungeissa; me emme pysyneet enää mukana... Tätä tilaisuutta ei saa jättää käyttämättä."

Huviveneily

Tilaisuuttaan eivät halua jättää käyttämättä myöskään Asturian suurimman kaupungin Gijónin keskustassa sijaitsevan huvivenesataman hallintoviranomaiset. Kaupungissa on 250 000 asukasta. Kaksikymmentä vuotta sitten rakennetun sataman varustus oli hieman rapistunut, sillä huviveneilyä harrastetaan Espanjassa muita maita vähemmän. "Esimerkiksi Ranskassa on yksi huvivene 40 asukasta kohden, kun taas Espanjassa veneitä on yksi 300 asukasta kohden ja Asturiassa yksi 1000 asukasta kohden", toteaa pursiseuran taloudenhoitaja José Carlos Martinez. Myös tällä alalla kysyntä on räjähdysmäisessä kasvussa: espanjalaiset ovat innostuneet

Ensimmäinen alueellinen meristrategia

Asturian ruhtinaskunta on laatinut alueellisen meristrategian ohjaamaan sosioekonomisia politiikkoja vuosina 2007–2013. Tarkoituksena on varmistaa alueen yhtenäinen kehitys, parantaa eri julkisten ja yksityisten toimijoiden hankkeiden koordinoitua sekä saada hankkeiden vaikutukset mahdollisimman hyvin esiin.

Strategia on kirjattu asiakirjaan nimeltä *“MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias”*, ja se on seurausta laajasta kuulemisprosessista, joka sai liikkeelle satakunta organisaatiota ja kansalaista vuoden 2007 alussa.

Hyvä hallintotapa

Asturian alueellisen meristrategian **tavoitteena** on ensinnäkin **hyvä hallintotapa**. Asiakirjan aihe koskettaa useita eri aloja, joilla toimii suuri määrä julkisia viranomaisia ja yksityisiä toimijoita. Asiakirjan tarkoituksena on ensinnäkin kehittää yhtenäinen hallintorakenne, joka kattaa alueelliset, kansalliset ja eurooppalaiset vastuutasot. Alueellisessa meristrategiassa esitetäänkin organisaatiojärjestelmä, joka voidaan tiivistää seuraavasti:

- **Aluetasolla** perustetaan **meripoliittinen toimikunta**, jossa istuvat kaikki asiasta vastaavat alueelliset ministerit; asetetaan neuvonta- ja asiantuntijaelimiä, kuten **tiedeneuvosto** (ympäristökysymyksiä, innovaatioita jne. varten) sekä **«Asturian merifoorumi»** (jossa kokoontuvat kaikki sosioekonomiset toimijat).
- **Kansallisella tasolla** Espanjan hallitus voisi koordinoita **alakohtaisten konferenssien** järjestämistä sekä **yhteisten toimintasuunnitelmien** ja **yhteistyön** toteuttamista rannikon autonomisten alueiden välillä; Madridin ja rannikon autonomisten alueiden välillä tehtävässä **yleispöytäkirjassa** määriteltäisiin yhdenmukainen meripoliittisen yhteistyön yleiset puitteet ja menetelmät.
- **EU:n tasolla** Asturiasin meristrategiassa ehdotetaan **kolmenkeskisten yhteistyöpuitteiden** ja jopa **eurooppalaisen alueellisen sopimuksen** laatimista autonomisen alueen, Espanjan valtion ja Euroopan komission välillä. Voitaisiin perustaa **meriasioiden monikansallinen neuvottelukunta**, jonka **tiedekomiteat** auttaisivat toteuttamaan poliittisia toimenpiteitä ja joka toisi keskusteluihin lisäselvitystä aluetasoa laajemmista meripoliittisista haasteista.

Tavoitteet ja painopisteet

Julkinen kuuleminen, 21 kirjallista lausuntoa, alueen itsensä laatima arviointi sekä Euroopan komission vihreä kirja ja muut asiaa koskevat poliittiset tarkastelut ovat johtaneet seuraaviin strategiaan tavoitteisiin ja painopisteisiin:

- **Ympäristöpoliittinen tavoite: rannikon ja meren suojelu** (rannikon ja meren luonnonvarojen suojelu ja kunnostaminen; rannikkovyöhykkeiden suunnittelu ja hallinto)
 - **Talouspoliittinen tavoite: meren ja rannikkoalueen luonnonvarojen parempi hyödyntäminen** (merialan ja rannikkoalueiden toimintojen kilpailukykyyn parantaminen; meren ja rannikkoalueiden luonnonvaroihin perustuvien toimintojen ja kestävä kehityksen edistäminen; uusien tai potentiaalisten toimintojen määrittely)
 - **Sosiaalikulttuurinen tavoite: elämänlaadun parantaminen Asturiasin rannikolla** (luodaan lisää työpaikkoja paikallisväestölle, parannetaan varustusta ja palveluja niin asukkaiden kuin vierailijoidenkin osalta, pyritään säilyttämään rannikkokaupunkien ja -kylien kulttuuri-identiteetti).
- Nämä kolme tavoitetta pyritään saavuttamaan liittämällä niihin seuraavia laaja-alaisia tavoitteita:
- **Tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminta** (edistetään Asturiasissa toteutettavaa paikallistutkimusta, joka koskee meriasioita ja niiden liittämistä osaksi julkisia politiikkoja; edistetään tieteellisen ja teknisen tietämyksen liittämistä osaksi merialaa; helpotetaan innovaatiotoimintaa).
 - **Koulutus ja valistus** (mukautetaan koulutus paremmin merialalle, tarjotaan uusia työllistymismahdollisuuksia rannikkoalueen väestölle, lisätään kansalaisten tietoisuutta meren ja rannikon luonnonvarojen merkityksestä).
 - **Innovatiivisen julkisen hallinnon mallin kehittäminen** (rannikkoalueiden yhdenmukainen käyttö ja hoito, ympäristö- ja yhteiskuntapoliittisten lausekkeiden sisällyttäminen julkisiin hankintasopimuksiin, tietokantojen perustaminen, tulosindikaattorien hyödyntäminen jne.).

Lisätietoja:

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

purjeveneistä ja huvipursista, eivätkä ranskalaiset huviveneet enää löydä helposti kohtuuhintaista paikkaa Espanjan satamista. Tässä oli siis se tilaisuus, johon sataman omistaja, Gijónin satamaviranomainen, päätti tarttua julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä. Huvivenesataman toimilupa myönnettiin vuonna 2005 yksityiselle toimiluvan haltijalle, joka teki 4 miljoonan euron investoinnin varustuksen laajentamiseksi ja uudenaikaistamiseksi: ponttoneja uudistettiin ja rakennettiin lisää niin, että venepaikkojen määrä nousi 750:stä 1000:een, ja palveluja lisättiin (helposti saatavilla olevat vesi- ja sähköpalvelut, WiFi-verkko, kokoustilat jne.). Satamaa muutettiin myös ympäristöystävällisemmäksi (jätteiden lajittelu, ISO-standardit jne.). *"Meillä on 650 vakituista asiakasta, ja vuonna 2006 meillä pistäytyi yli tuhat venettä. Luvut kasvavat edelleen"*, toteaa sataman tiedottaja Felix Gonzalez. *"Olemme Kantabrian rannikon edullisin huvivenesatama, ja Gijón on erittäin lämminhenkinen kaupunki. Järjestämme kaikenlaisia sosiaalisia ja urheilullisia toimintoja, kuten tonnikalan pyydystästä ja purjehduskilpailuja Arcachonin, Royanin ja La Rochellen satamien kanssa."*

Tämän uuden huviveneaallon taloudellista vaikutusta kauunkiin on vaikea arvioida. Edes Gijónin satamaviranomaisen

tutkimus- ja kehittämisjohtaja Humberto Moyano ei kykene vastaamaan kysymykseen, vaikka hänellä on suunnattoman laaja tietämys merialasta ja loputtomasti tietoa paikallisesta kehittämistoiminnasta. *"Varmaa on se, että Gijónin sataman osuus on 7 prosenttia koko Asturian BKT:stä."*

Gijónin satama, jossa käsitellään 20 miljoonaa tonnia tavaraa vuodessa, vauhdittaa tietenkin merkittäväällä tavalla aluekehitystä. Satamaa on laajennettu vuodesta 2004 lähtien jatkuvasti Euroopan unionin massiivisella tuella: 563 900 000 eurolla, josta lähes puolet on peräisin koheesiorahastosta ja 250 000 000 euroa lainarahaa Euroopan investointipankilta (EIP). Laajennustyöt lisäävät tämän Asturian tärkeimmän sataman kautta kulkevan merirahdin käsittely- ja varastointikapasiteettia. Kyse on lähinnä aallonmurtajien vahvistamisesta sekä varasto- ja ankkurialueiden laajentamisesta, jotta kaikkein suurimmatkin alukset voisivat saapua satamaan. Tällaisia aluksia ovat muun muassa konttialukset, joita Gijónin satamassa on käynyt vain harvoin, vaikka niiden markkinat ovat voimakkaassa kasvussa. *"Kaikki tällaiset uudet infrastruktuurit auttavat meitä tehostamaan toimintaamme, mutta haluaisin kiinnittää huomionne Gijónin toiseen ulottuvuuteen, joka on vähintäänkin yhtä tärkeä"*, painottaa Humberto Moyano. *"Olemme olleet mukana EU:n kaikissa*



Gijónin sataman terästerminaali



Uusi Oscar Niemeyer -keskus muuttaa Avilésin kaupunkikuvaa

satamia koskevissa tutkimus- ja kehittämishankkeissa jo viidentoista vuoden ajan: vuoden 1992 jälkeen hankkeita on ollut ainakin 42... Ne ovat olleet erilaisia tutkimuksen ja teknologian kehittämisen puiteohjelman hankkeita mutta myös LIFE-hankkeita ja tietenkin INTERREG-hankkeita, joista olemme mukana tällä hetkellä kuudessa. Maailma on globalisoitumassa, ja meillä on vastassamme taloudellisia, yhteiskunnallisia ja ympäristöä koskevia haasteita. Juuri tutkimus- ja innovaatiotoiminnan avulla Gijón pystyy todellakin luomaan lisäarvoa niin itselleen kuin myös muille maailman satamille. Esimerkiksi haihtuville aineille kehittämämme ympäristöystävällistä käsittelymallia on hyödynnetty lähes joka puolella maailmaa..."

Oscar Niemeyer

Asturiassa on kuitenkin myös toinen tärkeä satama: Avilés. Siellä käsitellään vuosittain vähemmän rahtia kuin Gijónissa (6 miljoonaa tonnia), mutta se on kuitenkin Kantabrian rannikon suurin kalastussatama. Myös Avilésissä tehdään suuria laajennustöitä (Espanjan uudenaikaisin uusi kahdella, uusia rantalaitureita ja -katuja merenlahden pohjukkaan jne.), mutta myös muita koko kaupunkia koskevia hankkeita niin, että Avilés on ehkä se paikka, jossa tehdään parhaillaan eniten kunnostustöitä Asturiassa. Kaupunki on vähitellen muuttumassa pahoin saastuneesta 85 000 asukkaan teollisuuskaupungista palvelukeskukseksi. Myös se panostaa matkailuun ja aikoo muuttua hyvinkin lyhyessä ajassa erittäin merkittäväksi kulttuurikeskukseksi.

Saneeraushankkeet ja kaupungin uudet suunnitteluhankkeet ovat lisääntyneet Avilésissä jo kymmenen vuoden ajan. "Kaupunki oli rakentunut lähes kokonaan teollisuustoimintojen varaan ja kääntänyt selkänsä merelle», kertoo Avilésin kaupungin EU-hankkeiden koordinaattori Jorge Juan Manrique. "Tänään merenlahden pohjukka halutaan palauttaa kaupungille ja sen asukkaille, halutaan löytää uusi keskusta... se on pitkäaikainen hanke ja vaatii useiden

julkisten ja yksityisten toimijoiden sekä organisaatioiden liikkeelle saamista, ja kaikilla niillä on omat intressinsä. Alueellinen meristrategia saattaa olla tältä osin suureksi avuksi."

Tällaisten hankkeiden johtotähtenä on epäilemättä Oscar Niemeyerin näyttävä kansainvälinen kulttuurikeskus, jonka rakennustyöt ovat juuri aluillaan. Tuon kuuluisan brasilialaisarkkitehdin suunnittelema rakennuskompleksi koostuu valtavan suuresta kävelypuistosta (esplanadista) ja neljästä futuristisesta rakennuksesta, jotka sijaitsevat 44 213 m²:n laajuisella entisen terähtehtaan alueella merenlahden oikealla rannalla. Rakennuskokonaisuuteen kuuluu noin 1 000 hengen auditorio, museo, näyttelytiloja ja kokoussaleja, elokuvateatteri ja maisemaravintola. "Oscar Niemeyer -keskuksessa on kaikki, mitä Asturia haluaa viestittää: tulevaisuus, innovaatiot ja osaaminen. Kaikki tämä on hankittu kohtuulliseen hintaan: 30 miljoonalla eurolla", huudahtaa hankkeen vastuhenkilö Natalio Grueso. Keskuksen on määrä avautua vuonna 2010. Sitä ennen Avilésissä pidetään maailman suurten kulttuurikeskusten (esim. Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre) symposiumi joulukuussa 2007, ja Woody Allen filmaa merenlahden pohjukassa elokuvan.

Lisätietoja: <http://www.asturias.es>

INTERREG IIIB Pohjanmeri

“Rannikoiden tulvariskien hallintaa koskeva tiedonvaihto”



Teksti: **Niels Roode**, SAFECOAST-hankkeen päällikkö, Rijkswaterstaat (vesihallinnon keskusvirasto), Alankomaat

Vuosien 1953 ja 1962 järkyttävien tulva-aaltojen jälkeen Pohjanmeren rannikkovaltiot ovat kehittäneet rannikoiden laajamittaisia suojajärjestelmiä: laajojen alankoalueiden suojelemiseksi myrskyjen aiheuttamilta hyökyaalloilta on rakennettu patoja ja valleja, ja rannikon nykyisiä hiekkadyynejä on vahvistettu. Hiekkavallit ovat lisäksi osoittautuneet 1990-luvulla hyväksi ”pehmeäksi” keinoksi estää eroosiota esimerkiksi Belgian, Alankomaiden, Saksan, Tanskan ja Yhdistyneen kuningaskunnan rannikkoalueilla.

Torjuntatoimenpiteiden onnistuminen saattaa kuitenkin olla vain sattumaa. Tulva-aaltojen riskit ovat viidenkymmenen viime vuoden aikana huomattavasti lisääntyneet huolimatta siitä, että rannikon suojeluun on tehty jatkuvasti investointeja. Kansalaisten ja poliittisten päättäjien tietoisuus näistä riskeistä voi puolestaan heikentää äärimmäisten tapahtumien puuttuessa.

Ilmastonmuutoksen odotetaan nopeuttavan merenpinnan nousua ja aiheuttavan yhä enemmän rajuja myrskyjä, ja tulvien vaikutuksia pahentaa vielä se, että suojelun ulottumattomissa oleville tulva-alueille on keskittynyt tärkeitä sosioekonomisia infrastruktuureita. Aasian tsunami ja hirmumyrsky Katrinan aiheuttamat New Orleansin tulvat ovat tunnettuja esimerkkejä alavien rannikkoalueiden haavoittuvaisuudesta. Englannin jokivarsia kesällä 2007 koetelleet tulvat osoittavat, että ihmiset ja infrastruktuurit ovat uhattuina tulva-alttiilla tasankoalueilla.

Pohjanmeren maissa on tehty useita aloitteita pysyvien ratkaisujen löytämiseksi. Aloitteissa on yhdistetty tulvaturvaa, talouskasvua ja ympäristön kunnioittamista koskevia näkökohtia. Monet ratkaisut näyttävät perustuvan rannikkoalueilla toteutettavien toimintojen tasapuoliseen yhdistelemiseen, kaukonäköiseen aluesuunnitteluun ja riittävään kriisivalmiuteen, joita tuetaan jatkuvalla tutkimustoiminnalla.

Eri maiden ja alueiden erilaiset tilanteet ja kulttuurit tarjoavat tältä osin runsaasti mahdollisuuksia toisilta oppimiseen. Käytettävissä olevia tietoja on kuitenkin yhdenmukaistettava yhteistyöllä ja yhteisin

sopimuksin ja luotava toimien perustaksi yhteinen tietopohja.

INTERREG-ohjelmaan kuuluvan Safecoast-yhteistyöhankkeen rahoitus on 2,3 miljoonaa euroa, josta puolet on EU-rahoitusta. Hanke perustuu rannikon aluesuunnittelijoiden ja tutkijoiden yhteistyöhön, jonka tarkoituksena on koota yhteistä tietoa samasta ongelmasta. Toiminta perustuu tekemällä oppimiseen: osapuolet laativat muun muassa yhdessä riskinarviointeja, järjestävät tiedotuskampanjoita, jakavat tietoa ja laativat helpotajuisia karttoja, joiden tiedot ulottuvat kansallisten rajojen yli.

Kaikki nämä tiedot päätyvät Pohjanmeren aluetta koskevaan laajaan yhteenvetoraporttiin, joka toimii tietolähteenä asiasta vastaaville eri maiden hallintoviranomaisille ja poliittisille päättäjille. Tulokset julkistetaan 21. toukokuuta 2008 Chain of Safety-hankkeen kanssa järjestettävässä yhteisessä konferenssissa, jossa eri maiden kansainvälisestä aluehallinnosta, aluesuunnittelusta ja kriisintorjunnasta vastaavat henkilöt tapaavat toisiaan. Konferenssissa käsitellään toivottavasti uusia ideoita, joiden avulla rannikkotulvia voidaan torjua yhtenäisemmin.

Lisätietoja: www.safecoast.org



Dyynit tarjoavat sekä suojaa että kauniita maisemia

INTERREG IIIA: Irlanti/Wales

"IMAGIN": Irlanninmeren kivennäisesiintymien hyödyntäminen



Kokonaiskustannukset: 1 246 111 EUR
EU:n rahoitusosuus: 841 976 EUR

"Laastin tai betonin valmistuksessa käytettävät, taloudellisesti kannattavat kivennäisesiintymät (sora, hiekka jne.) ovat käyneet yhä harvinaisemmiksi Isossa-Britanniassa ja Irlannissa. On löydettävä lisää esiintymiä. Eteläisellä Irlanninmerellä on merkittäviä merenalaisia kivennäisesiintymiä, joiden avulla voidaan edistää kilpailukykyistä aluekehitystä. Hankkeessa Irish sea Marine Aggregates Initiative (IMAGIN) useat rannikoiden maantieteeseen, geologiaan, meren luonnonvarojen hallintaan jne. erikoistuneet organisaatiot tekevät yhteistyötä tarkoituksenaan määritellä tieteelliset, strategiset ja operatiiviset puitteet, joiden avulla voidaan varmistaa mineraaliesiintymien hyödyntäminen ympäristöä kunnioittavalla tavalla."

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

INTERREG IIB Itämeri

"Baltic Gateway": eteläisen Itämeren yhdistäminen



Kokonaiskustannukset: 1 043 500 EUR
EU:n rahoitusosuus: 664 500 EUR

"Baltic Gateway -yhteistyöhankkeeseen osallistuu 38 yhteistyökumppania seitsemästä maasta. Hankkeen tarkoituksena on kehittää täydellinen ja laadukas logististen kuljetusten ja palvelujen järjestelmä Skandinavian, Venäjän, Valko-Venäjän, Ukrainan ja Aasian välille. Tavoitteena on edistää eteläisen Itämeren talouskasvua ja kestävä kehitystä. Hankkeen yhteydessä on tehty useita tutkimuksia, ja se on johtanut lukuisiin taloudellisiin investointeihin."

Bengt Gustafsson, hankkeen koordinaattori.
bengt.gustafsson@regionblekinge.se
www.balticgateway.se

INTERREG IIB Atlantin alue

"Coastatlantic": rannikkoalueiden yhdenmukainen käyttö ja hoito



Kokonaiskustannukset: 2 535 079 EUR
EU:n rahoitusosuus: 1 753 768 EUR

"Coastatlantic-yhteistyöhankkeen tavoitteena on edistää rannikkoalueiden tervettä ja kestävä kehitystä menettelytavalla, jossa otetaan huomioon rannikkoalueen ympäristö-, yhteiskunta- ja talouspoliittinen ulottuvuus. Kahdellatoista atlanttisella alueella Espanjasta, Ranskasta, Yhdistyneestä kuningaskunnasta ja Irlannista on vastedes yhteinen näkemys aluesuunnittelusta ja rannikkoalueiden yhdenmukaisesta käytöstä ja hoidosta. Tämä on jo toteutunut muilla Euroopan alueilla (Pohjanmerellä, Itämerellä ja Välimerellä), mutta Atlantin valtamerellä vain vähäisessä määrin."

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

INTERREG IIC Pohjoinen

"InterMareC": meriklusterien tukeminen



Kokonaiskustannukset: 3 250 000 EUR
EU:n rahoitusosuus: 1 750 000 EUR

"Hanke nimeltä "InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions» on lähtöisin kolmen syrjäisen mutta suoraan meren rannalla sijaitsevan alueen yhteistyöstä. Alueet ovat Schleswig-Holstein, Bretagne ja Pommeri. Ne haluavat laatia yhteisen strategian laajalti käyttämättä jäsenien mahdollisuuksien hyödyntämiseksi meriklusterien avulla. Hankkeessa pyritään vauhdittamaan viranomaisten, tutkijoiden ja yritysten yhteistyöllä sekä rannikkoalueiden taloutta että merialan toimintoja kolmella painopistealueella (offshore-alan ja valtameritutkimuksen teknologiat, rannikkoalueiden toiminnot ja palvelut, laivanrakennus). InterMareC-hankkeessa kehitetään muun muassa merenalaista akustiikkaa ja robotiikkaa, valtameren sääennusteisiin (meteocean), hydrodynamiikkaan ja ympäristöön liittyviä uusia tuotteita ja palveluita."

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

Inforegion verkkosivusto: tärkeimmät sivut ovat saatavilla 22 kielellä

Uuden Internet-sivustomme kaksi tärkeintä osaa ovat «Aluepolitiikka» ja «Välineet» (ja niiden alaosastot), jotka ovat vastedes saatavilla 22 kielellä. Sivustolla kävijät voivat näin ollen tutustua 27 jäsenvaltion kielellä yksityiskohtaisiin tietoihin aluepolitiikan historiasta, tärkeimmistä tavoitteista ja painopistealueista vuosina 2007–2013.

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

