

Prosjektportefølje for Nordsjøregionen



Interreg IIIB North Sea



INDEX

1
2
3
4
5
6

La meg først ønske deg velkommen til denne INTERREG IIIB Prosjektportefølje for Nordsjøregionen – den første publikasjonen som presenterer alle våre 54 godkjente prosjekter og beskriver hvor langt de er kommet til nå, og hvilke planer og forventninger man har for fremtiden. På de følgende sidene vil du finne våre prosjekter presentert under seks temaer, selv om vi er klar over at vi ikke yter dem rettferdighet ved å antyde at de bare arbeider med ett av disse temaene!

Vi har samlet prosjektene våre i en portefølje: En samling som ville være ufullstendig om ett av dem manglet. Når du leser gjennom disse sidene håper vi du vil være i stand til å se hvordan hvert prosjekt utfyller de andre. Hvert prosjekt representerer et viktig bidrag til en innsats som har satt Nordsjøprogrammet i forreste rekke i utviklingen av integrerte økonomiske, miljømessige og sosiale tiltak. Nyskapning og relevant tilhørighet er og blir våre styringsprinsipper.

Målsettingene med Nordsjøprogrammet og dets prosjekter er like varierte og interessante som regionen selv: En region som inneholder ytterligheter, fra de mest avsidesliggende øyene til noen av Europas byer i raskest utvikling. En av de store styrkene til INTERREG-programmene er at det tillater oss å rette blikket forbi de åpenbare forskjellene, mot de underliggende utfordringene og mulighetene som forener vår region. De gjør det mulig for partnere å samarbeide som likeverdige i utviklingen av regionen, og erkjenne at mange av problemene vi står overfor bare kan angripes effektivt gjennom felles handling. INTERREG danner en effektiv ramme for slik handling, og våre prosjekter er en tydelig demonstrasjon av effektiviteten i denne fremgangsmåten. Prosjektporteføljen har imidlertid bare plass til et kort sammendrag av våre prosjekter. De som ønsker å vite mer bør besøke programmets nettsted (www.interregnorthsea.org), hvor det ligger mye mer informasjon og kontakt detaljer for hvert prosjekt.

Vi har dessuten forsøkt å skjære gjennom jungelen av EU-sjargong og profesjonell terminologi som omgir et program som vårt! På de neste sidene vil du derfor finne en kort innføring i de viktigste konseptene, som skal bidra til å sikre vår region en fremtid med fortsatt økonomisk vekst, samtidig som de beskytter miljøet og samfunnene vi lever i. Som program er vi stolte av våre prosjekter og de nyskapende løsningene de finner på problemer som berører oss alle. Jeg håper at du vil ha glede av å lese om det arbeidet de gjør for regionen vår. Det er også mitt håp at du vil bli inspirert til å fortelle om resultatene og støtte dem i fremtiden, slik at alle deler av regionen kan dra nytte av dem.

Nye muligheter for landsbygd og utkantstrøk 10

Risikoanalyse for elver og kystområder 14

Bedre transport 18

Ansvarlig bruk av miljøet 22

Bruk av innovasjon og kunnskap 26

Utvikling av konkurransedyktige byer 30

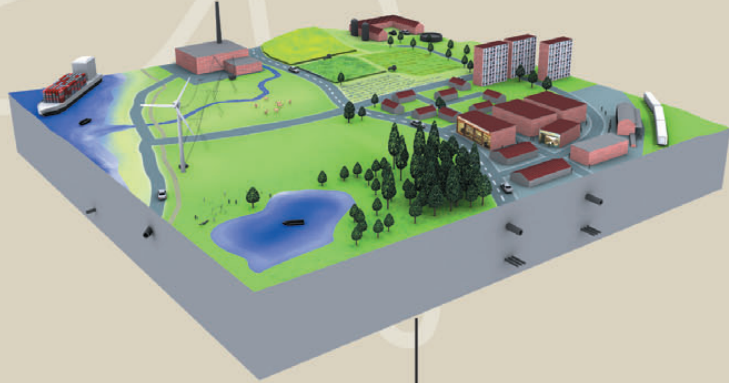


Lorraine George
Leder for programsekretariatet
Interreg IIIB North Sea Region Programme

Prosjektportefølje for Nordsjøregionen

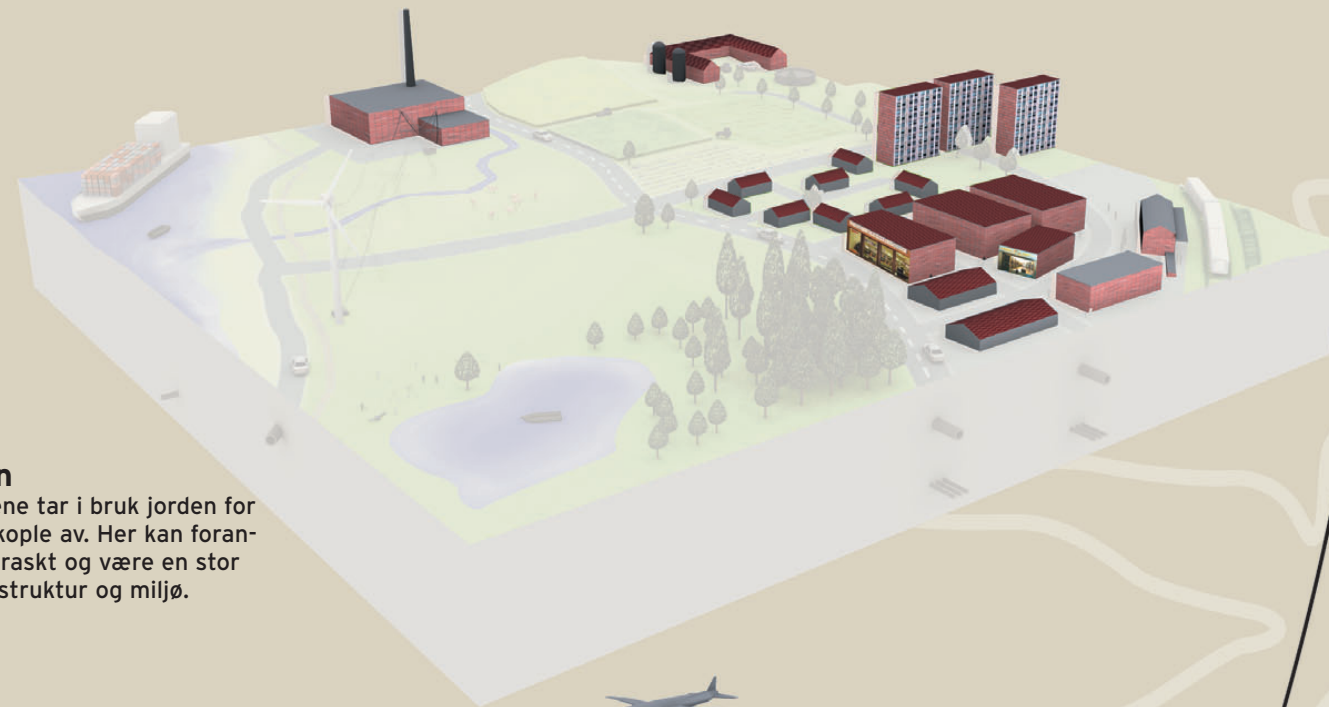
Regional utvikling

Regional: Områdene, i dette tilfelle Nordsjøregionen (= alle deler av Nordsjøen og dens omgivelser, naturlige eller skapt av mennesker). **Utvikling:** Vekst eller fremskritt. **Regional utvikling,** utvikling i alle deler av Nordsjøregionen.



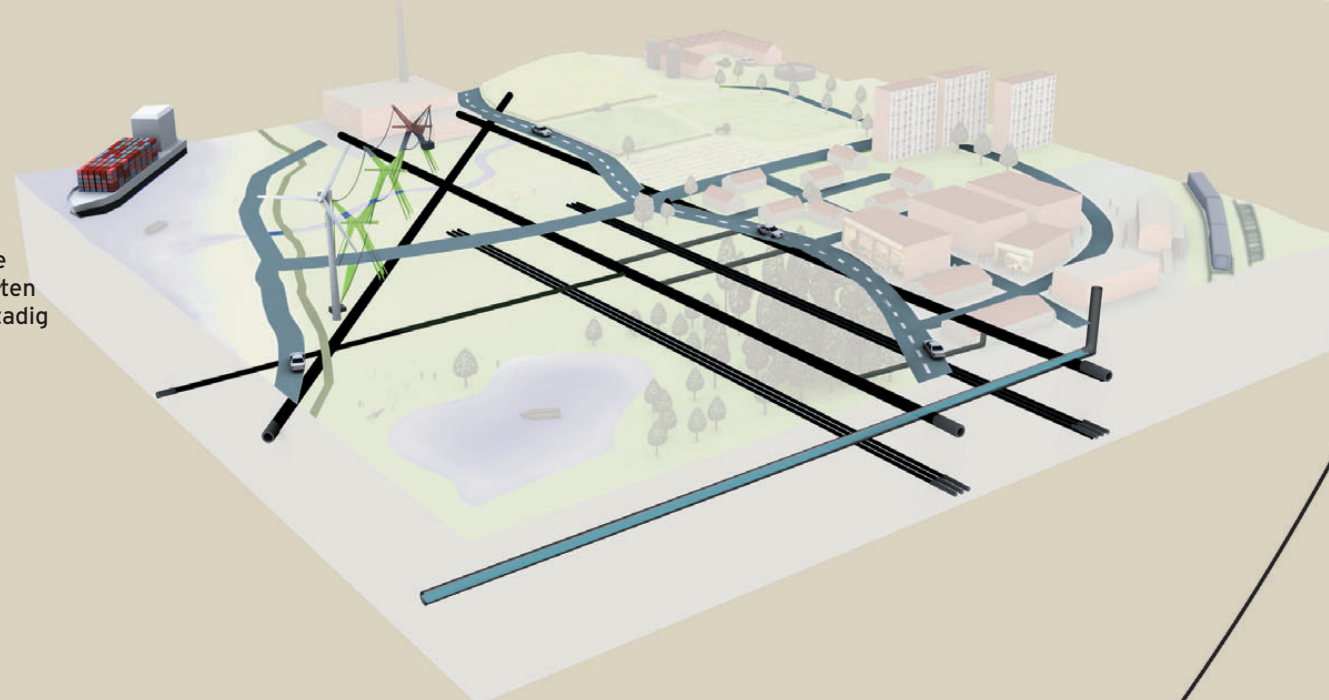
Bruk av jorden

Hvordan menneskene tar i bruk jorden for å leve, arbeide og kople av. Her kan forandringer skje svært raskt og være en stor belastning på infrastruktur og miljø.



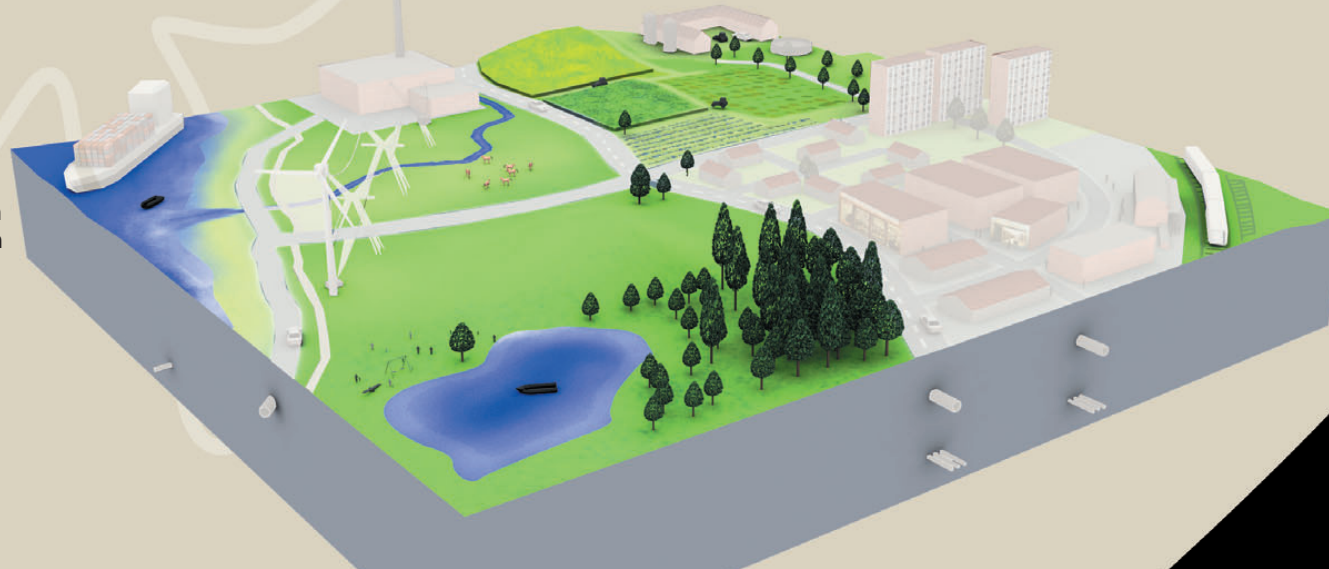
Infrastruktur

Infrastrukturen er de grunnleggende strukturene i et samfunn. Noe av infrastrukturen er åpenbar og synlig, slik som veier, jernbaner og bruer. Annen infrastruktur, som kloakk, elkabler og gassledninger, er like viktige, men ikke like synlige. Med informasjonsalderen har dessuten telekommunikasjoner og datanettverk fått en stadig viktigere rolle.



Naturlig miljø

Regionens fjell, daler, skoger, elver, sjøer og andre naturelementer, og ikke minst Nordsjøen selv. Menneskene har forandret miljøet i Nordsjøregionen gjennom flere tusen år, og landskapet de har formet er en viktig del av regionens kulturarv. Forandringer i det naturlige miljøet tar lang tid. Det betyr at når noe først går galt, så tar det også lang tid å rette det opp igjen.



En integrert angrepsmåte

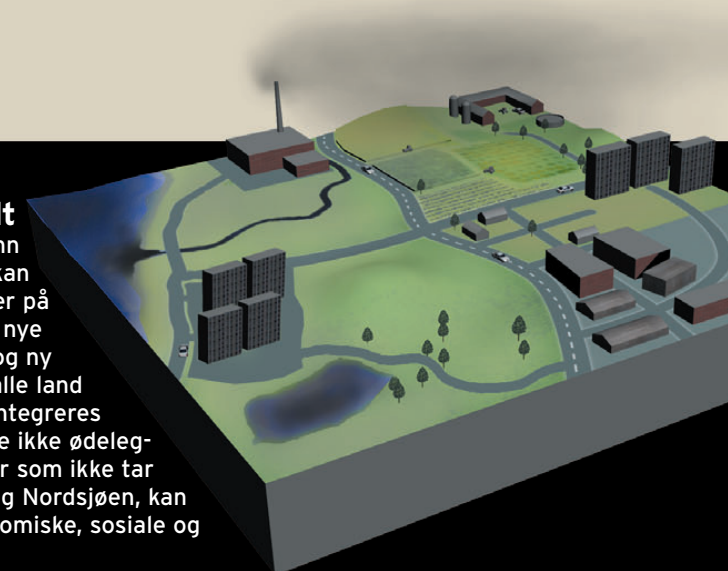
Regional utvikling innebærer at det naturlige miljøet, infrastrukturen og bruken av jorden virker sammen, og må ses på som nært forbundne deler av samme system. Forandringer på ett nivå vil komme til å påvirke de andre to. Den regionale utviklingen krever at utviklere og beslutningstakere betrakter saken integrert, og ser på konsekvensene av sine beslutninger på alle de tre nivåene. De må også være oppmerksomme på de mer vidtrekkende sidene av det de gjør, og se på hvilken effekt deres beslutninger får på naboregioner, hav, land og øyer.

En ny forståelse

Tankene omkring regional utvikling og den integrerte angrepsmåten er relativt nye. I flere tusen år har utviklingen av Nordsjøregionen blitt bestemt gjennom tilfeldigheter, og hva som var best på kort sikt. Utviklingen i den senere tid er blitt bedre planlagt, men normalt begrenset til å dekke behovene for en del av samfunnet, slik som de forretningsdrivende, bøndene, bilistene osv., og dette har ofte hatt negative konsekvenser for andre. I våre dager er tankene omkring spatial utvikling blitt mer akseptert, men det er fremdeles mye igjen å lære om de komplekse samspillene mellom miljøet, infrastrukturen og bruken av jorden.

Når ting går galt

Politikk som er rettet inn mot kortsiktige fordeler kan få katastrofale konsekvenser på lang sikt. Nye arbeidsplasser, nye hus, nye transportalternativer og ny teknikk er prioriterte spørsmål i alle land omkring Nordsjøen, men disse må integreres med eksisterende strukturer, slik at de ikke ødelegger regionen for fremtiden. Beslutninger som ikke tar hensyn til alle nivåene i områdene omkring Nordsjøen, kan sette i gang en utvikling med negative økonomiske, sosiale og miljømessige konsekvenser.



INTERREG

INTER: Mellom. **REG:** Forkortelse for regionene. **INTERREG,** Samarbeid mellom regionene. Samarbeid uten grenser.

1. Et problem

En region har problemer med kjemisk forurensning langs sin Nordsjøkyst. Dette representerer en trussel, ikke bare mot befolkningens helsesituasjon, men også mot miljøet og regionens viktige fiskeindustri.

2. En mulig løsning

En region har erfaring med å håndtere denne typen problemer, og har idéer til nye løsninger som kan være effektive. Regionene etablerer kontakt.



3. Utsveksling av idéer

Partnerne får en inngående forståelse for hverandres situasjon, de utveksler idéer og utvikler felles planer for å gjøre Nordsjøen renere. Planene tar utgangspunkt i eksisterende kunnskap og samlet ekspertise. Forurensning kjenner ingen grenser, og problemene kan bare løses gjennom samarbeid mellom de involverte regionene. Samarbeidet utvikler seg...

4. Samarbeidet

Med utgangspunkt i Nordsjøprogrammet utvikles det samarbeid med andre regioner som står overfor lignende problemer. De har alle ulike idéer om hva som kan være den beste løsningen. Etter at prosjektet er godkjent av Nordsjøprogrammet, starter det sitt arbeid. Gjennom regelmessige kontakter kan alle deltakerne i prosjektet følge fremdriften, og sammen ta avgjørelser om nødvendige justeringer for at prosjektet skal bli en suksess.

5. Samarbeidets fordeler

Gjennom prosjektene kan deltakerne slå sine ressurser sammen, og halve kostnaden blir dekket av EU. Disse midlene blir brukt til å prøve ut nye løsninger, og forbedre andre som allerede finnes.

6. Arbeide sammen

Ved å arbeide sammen med forskjellige myndighetsnivåer har prosjektet tilgang til riktig person til riktig oppgave, enten det gjelder å få endret gjeldende lovverk eller å informere lokalsamfunnet. Ved å involvere mange ulike sektorer i prosjektet øker sannsynligheten for at resultatene prosjektet kommer frem til blir akseptert og tatt i bruk.

7. Gjennomføringen

Nordsjøprogrammet arbeider med noen av de mest alvorlige utfordringene som regionen står overfor, og å løse disse problemene er en langsiktig prosess. Enkelte prosjekter løser noen problemer - andre prosjekter viser veien mot fremtiden.

8. Nettverk

Veien frem til gjennomføring av et prosjekt kan være like viktig som selve resultatet. Når prosjektet er gjennomført er nettverkene som ble bygget opp fortsatt intakt, og det gir alle de deltakende regionene direkte tilgang til kunnskap og erfaring fra opp til sju land. Stadig flere mennesker og organisasjoner oppdager fordelene som ligger i å delta i grenseoverskridende samarbeid.

Grenseoverskridende samarbeid

Internasjonalt samarbeid betyr samarbeid på nasjonalt nivå mellom to eller flere land, mens grenseoverskridende samarbeid er samarbeid mellom regioner i to eller flere land, f.eks. mellom Nord-Jylland i Danmark og Friesland i Nederland. Regionene har solid informasjon om hvilke muligheter og utfordringer de står overfor, informasjon som ofte ikke er tilgjengelig for nasjonale myndigheter. Regionen er derfor ofte det beste nivået for utveksling av kunnskap og erfaring i praktiske spørsmål.

Samarbeid på tvers av sektorene

Moderne samfunn er oppbygget av mange sektorer. Den offentlige og privata sektoren er bygget opp av mange forskjellige sektorer. Den offentlige og den privata sektoren er to tydelige eksempler, men det finnes mange andre oppdelinger som ofte avspeiles i avdelinger innenfor en administrasjon, slik som transport, helse, boliger osv. Ensidige tiltak i en sektor kan imidlertid føre til problemer for de andre sektorene, mens et samarbeid mellom sektorer kan gi uventede fordeler.

Vertikal koordinering

Vertikal: Fra bunn til topp, eller vice versa. **Koordinering:** Fører til at ulike deler arbeider sammen. Vertikal koordinering: Sørger for at ulike myndighetsnivåer (Europeiske, nasjonale, regionale og lokale) arbeider sammen. Målsettingen er at alle som påvirkes av et vedtak også skal kunne si sitt, når det gjelder å fatte eller gjennomføre dette vedtaket.

Nordsjøprogrammet INTERREG:

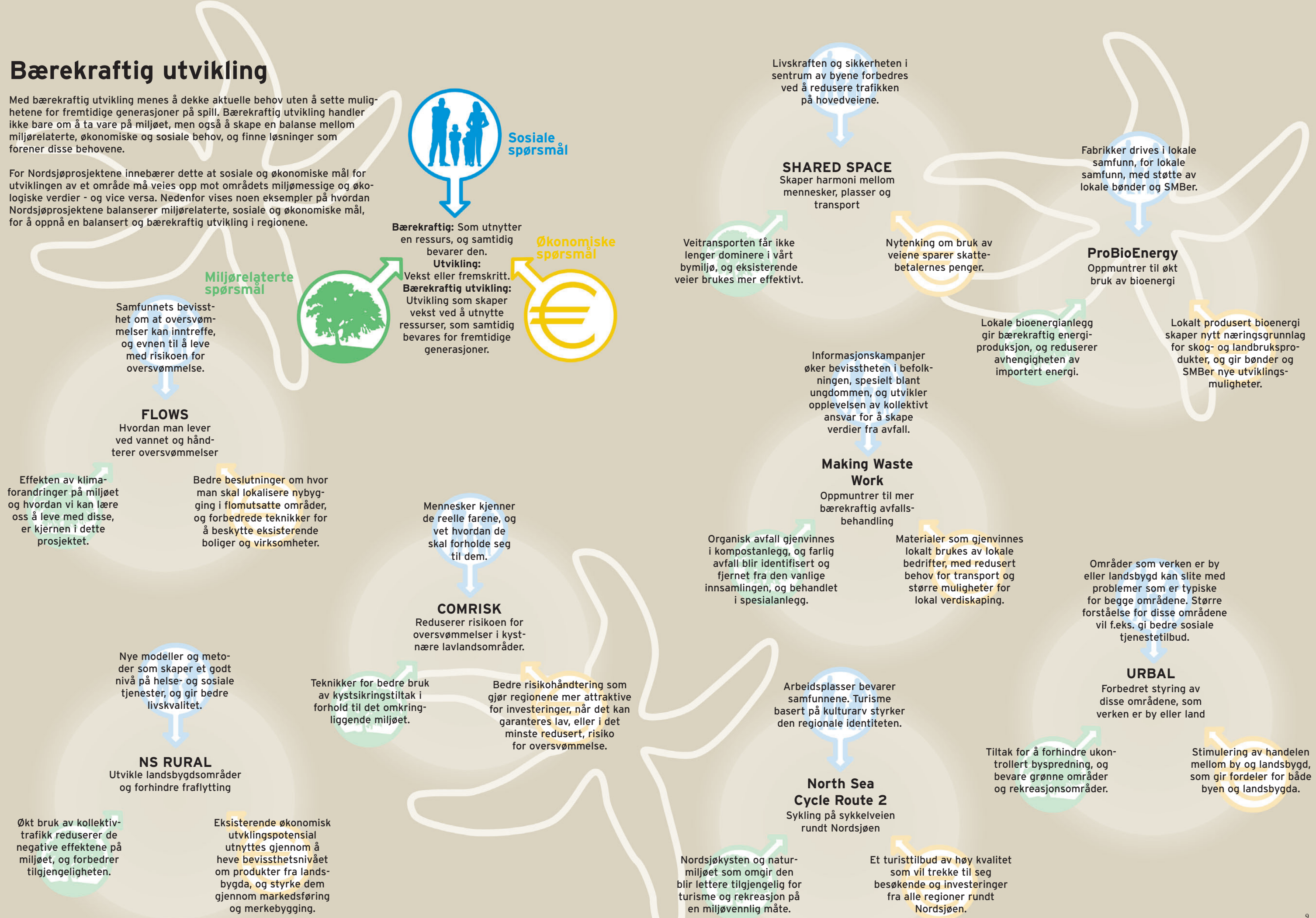
Tidligere representerte de nasjonale grensene begrensninger for å kunne gjennomføre tiltak. Miljøforurensningene og de økonomiske problemene, samfunnsutviklingen og trusselen mot fremtiden kjenner imidlertid ingen slike grenser. Hvis vi skal kunne forbedre den regionen som vi er en del av, så må vi handle sammen. Dette er nå mulig, etter at sju land omkring Nordsjøen kom sammen med EU-kommisjonen, for å utarbeide Nordsjøprogrammet og bidra økonomisk til et effektivt samarbeid.

Norge er en meget aktiv deltaker i Nordsjøprogrammet. Kommunal- og Regionaldepartementet har bevilget 10 mill. Euro til programmet. Norge deltar i 31 av 54 godkjente prosjekt. 5 prosjekter ledes fra Norge.

Bærekraftig utvikling

Med bærekraftig utvikling menes å dekke aktuelle behov uten å sette mulighetene for fremtidige generasjoner på spill. Bærekraftig utvikling handler ikke bare om å ta vare på miljøet, men også å skape en balanse mellom miljørelaterte, økonomiske og sosiale behov, og finne løsninger som forener disse behovene.

For Nordsjøprosjektene innebærer dette at sosiale og økonomiske mål for utviklingen av et område må veies opp mot områdets miljømessige og økologiske verdier - og vice versa. Nedenfor vises noen eksempler på hvordan Nordsjøprosjektene balanserer miljørelaterte, sosiale og økonomiske mål, for å oppnå en balansert og bærekraftig utvikling i regionene.



North Sea Rural

Mange områder ute på landsbygda opplever at de befinner seg i en vanskelig situasjon: de har ikke tilstrekkelig med midler for å sikre samme servicenivå som man finner i byene, og dette kan føre til fraflytting, noe som svekker økonomien ytterligere. North Sea Rural er et forsøk på å reversere denne prosessen, og stimulere en positiv utvikling. Sosial- og helsetjenester, transport og økonomisk utvikling er utpekt som tre nøkkelfaktorer som påvirker utflytting. Man har innsett at disse faktorene er knyttet tett sammen, og at positiv eller negativ utvikling innenfor ett av områdene ofte gjenspeiles i de andre. Prosjektet tar de aktuelle løsningene opp til ny vurdering for å finne frem til nye måter for levering av kvalitetstjenester innenfor de grensene som ligger i de tilgjengelige ressursene. Bedre koordinering er en del av svaret, men prosjektet vil også arbeide forebyggende, ved å inspirere til helt nye aktiviteter ute på landsbygda. Det er i mange år arbeidet hardt for å snu nedbyggingen av landsbygda, men prosjektet samler noen av de beste idéene for å forsøke å nærme seg problemet på en ny måte. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.northsearural.org

BESST

Det er en utbredt, men feilaktig oppfatning, at økonomisk utvikling alltid kommer i konflikt med miljøhensyn. På landsbygda er økonomisk utvikling, tvert imot, ofte avhengig av gode miljøløsninger. Kundegrunnlaget for å drive næring på landsbygda bygger ofte på tilreisende, som verdsetter en særpreget miljømessig og regional identitet. Derfor må bygdeturismen utnytte disse verdiene. BESST har planer om å sette i gang en ”god sirkel”. Nye tilbud til turistene vil trekke folk til området. Et godt utvalg av tilbud vil effektivisere markedsføringen, og på den måten trekke flere folk. Dette fremmer utviklingen av regionale kvaliteter som et turistmål. En klar forbindelse mellom miljømessig og økonomisk aktivitet vil dessuten oppmuntre videreføringen av den ene til fordel for den andre. Dette fører til ennå flere turisttilbud, som trekker enda flere mennesker, og så videre. Ved å skape inntektsmuligheter basert på miljøbevaring, tilbyr prosjektet er en reell mulighet for bærekraftig økonomisk utvikling på landsbygda. Prosjektet har norsk deltakelse.

Canal Link

Kanalene, som en gang var livsviktige transportkorridorer, er for lengst utkonkurrert av tekniske nyvinninger, og de fleste er tatt i bruk

til fritidsformål eller overlatt til naturen. Landene omkring Nordsjøen sitter med et omfattende nettverk av kanaler, og prosjektet ser på nye muligheter for å ta dem i bruk.

Turisme er et nærliggende område for potensiell vekst, med store muligheter for å utvikle attraksjoner langs kanalene som får de besøkende til å bruke mer tid (og penger) i en region, enn når de bare å passerer gjennom. Et annet alternativ er å bringe samfunnene og næringslivet tilbake til kanalene, ved å markedsføre den sterke naturtilhørighet og kulturarv de representerer. Men det er viktig å aldri glemme kanalenes opprinnelige funksjon. Noen av dem er fremdeles viktige transportveier, og kanalbåter er et bærekraftig transportalternativ som fremdeles egner seg godt for mange typer gods. Regionens nettverk av vannveier er en undervurdert ressurs, men Canal Link vil utvikle nye strategier og bidra med de nødvendige investeringene for å endre denne situasjonen. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.canal-link.net

North Sea Cycle Route 2

Nordsjøregionen kan tilby sine gjester et imponerende mangfold av landskap og kulturelle opplevelser. Det eneste problemet er at mange av dem har vært vanskelig tilgjengelige! North Sea Cycle Route har ikke bare som mål å løse dette problemet, men vil også gjøre selve reisen til en uforglemmelig del av opplevelsen. Veien, som ble etablert under det forrige INTERREG-programmet, strekker seg langs alle strendene rundt Nordsjøen (og er tatt inn i Guinness rekordbok som verdens lengste). Den har nå fått et oppfølgingsprosjekt for å konsolidere arbeidet som allerede er gjort. Prosjektet vil øke oppmerksomheten for selve ruten, og for attraksjonene som kan oppleves langs veien. Det vil også avdekke svake deler av ruten, og iverksette forbedringer som til en lav kostnad kan utbedre problemene, og i tillegg iverksette en undersøkelse av de realøkonomiske mulighetene ruten representerer. Ruten gjør det også mulig for regionen å konkurrere om de besøkende med et turisttilbud i verdensklassen, og hente dem og pengene de bruker til noen av de mest avsidesliggende delene av Nordsjøkysten.

For mer informasjon, se: www.northsea-cycle.com

Prosjektet ledes fra Norge.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Nordsjøregionen omfatter store områder med landsbygd og utkantstrøk, som også har behov for bli tilført utviklingsmuligheter dersom det skal kunne opprettholdes en balanse i hele regionen. Avstanden fra de økonomiske sentrene og de viktigste transportrutene representerer spesielle utfordringer, og disse har ført til problemer, slik som økende fraflytting og færre arbeidsplasser for de som er igjen på stedet. Det er spesielt viktig å finne frem til nye utviklingsmuligheter for disse områdene. Mange av aktørene omkring Nordsjøen har innsett dette, og de arbeider nå sammen om prosjekter for felles utvikling av sine regioner. Å snu negative trender er hovedutfordring, og det er derfor nødvendig å dele eksisterende kunnskap og utvikle nye idéer. Landsbygd og utkantstrøk har mange sterke ressurser, som bl.a. uberørt natur og en sterk kulturarv. Det ligger et utviklingspotensial i disse unike egenskapene.

Også småbyene spiller også en viktig rolle i slike områder. De fungerer som regionsentra for økonomisk og sosial aktivitet, og det er viktig å ta vare på denne rollen. Det blir derfor iverksatt tiltak for å gjøre byene i utkantstrøk mer attraktive, og sørge for at de kan levere et godt tjenestenivå. Slike initiativ er ikke bare en direkte fordel for innbyggerne, men gjør også området som helhet mer attraktivt for folk som ønsker å flytte dit og investere.

Nye muligheter for landsbygd og utkantstrøk

Nave Nortrail

Hvis sykling ikke er noe for deg, så skulle du prøve en fottur! Dette prosjektet organiserer turtraséer omkring Nordsjøen. Den logiske begrunnelsen og metoden er de samme som for sykkelruten, men det er en viktig forskjell: målgruppen. Vi kan ikke bestemme over været. Nordsjøregionen stiller derfor svakere når det gjelder å konkurrere på markedet for sol-, sjø- og sandferie, men den kan konkurrere på like vilkår når det gjelder å utvikle kvalitetstjenester for mer spesialiserte markedssektorer. Fotturisme er et godt eksempel, og nettverket av veier og stier som allerede finnes danner et utmerket utgangspunkt.

Prosjektet vil kople sammen eksisterende stier, slik at fotturistene kan følge en sammenhengende rute (med ferjeforbindelser). På disse turene kommer de besøkende i nærmere kontakt med landskapet enn ved noen annen form for transport, og prosjektet vil også sørge for informasjon langs veien, slik at de kan få kunnskap om det de ser. Det er naturligvis ikke noe krav om å gjennomføre hele turen, så ruten vil også være et verdifullt rekreasjonsanlegg for de lokalsamfunnene den passerer gjennom. Prosjektet har norsk deltakelse.

MOPARK

Nasjonalparker ble opprettet for å beskytte noen av de mest verdifulle naturområdene i Nordsjøregionen. I helger og ferier er det imidlertid mange besøkende som tilbringer mer tid i køer på veiene enn ute i naturen, og parkene står i fare for å bli offer for sine egen suksess.

MOPARK forsøker å skape en balanse mellom de besøkendes ønsker og naturens behov. Svaret ligger i å ta i bruk miljøvennlige teknologier, og løse tidligere problemer knyttet til kostnader og mangel på kunnskap. Prosjektet vil ta i bruk informasjons- og kommunikasjons-teknologi for å gjøre publikum mer bevisste på naturens egne verdier.

For å løse transportbehovene ser man for seg metoder for å integrere offentlig og privat transport, ved å etablere knutepunkter ved jernban

estasjoner og gjøre innfartsparkering og bytte av transportmidler mer attraktivt. Prosjektet vil også se på bruken av miljøvennlige kjøretøyer, som elektriske og solcelledrevne båter, og sykler som er konstruert for personer med funksjonshemming.

Disse tiltakene vil gi de besøkende en enda bedre opplevelse av nasjonalparkene, samtidig som man tar vare på de verdiene som nasjonalparkene ble opprettet for å beskytte. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.mopark.net

Farmers 4 Nature

Landsbygda i Nordsjøregionen er vakker og variert. Men i alminnelighet er det ikke et helt naturlig landskap. Det har forandret seg gjennom mange års menneskelig aktivitet, og at det i dag fremstår som kjent, er et tegn på at denne aktiviteten fortsetter. Bøndene spiller en nøkkelrolle når det gjelder å verne landskapet, men deler av deres arbeid blir ofte verken verdsatt eller betalt for.

Reduksjoner i landbrukstilskudd i årene som kommer kan føre til fraflytting fra gårder, eller at de gårdsbrukene som drives blir drevet enda mer intensivt, og begge deler vil være til skade for landsbygda. Prosjektet planlegger å tilby et tredje alternativ, ved å starte program som skaper inntekter fra det å beskytte miljøet. Det vil oppmuntre bøndene til å ta vare på mangfoldet og sjeldne arter, og vedlikeholde og utvikle de enestående kvalitetene i landskapet hvor de arbeider. Andre aktiviteter sikrer lønnsomheten i denne nye landbruksmodellen, ved å stimulere nye markeder og oppmuntre til å danne kooperativer, slik at bøndene kan dele på kostnader og arbeidskraft.

Det foreslås en serie av pilottiltak, og resultatene som kommer ut av dette vil gjøre det mulig for bøndene å skape et landskap som både er en levende arbeidsplass for dem som bor der og et trivelig reisemål for dem som kommer på besøk. Prosjektet har norsk deltakelse.

LANCEWADPLAN

Waddenhavet er den grunne kystlinjen som strekker seg langs Nederland, Tyskland og Danmark. Havet har status som World Heritage Site, med et verdifullt naturmiljø og en enestående kulturarv. For befolkningen i regionen er det imidlertid viktig at denne spesielle statusen ikke er til hinder for utvikling, og dette krever en gjennomtenkt og integrert planlegging.

Dette prosjektet bygger på anbefalingene fra et tidligere INTERREG-prosjekt, for å utvikle en strategi for hele regionen som vil gjøre det mulig å ta i bruk landskapet og kulturarven, samtidig som dette også bevart for fremtiden ("vern gjennom bruk"). Prosjektet vil se på jord-anvendelse, jordbruk, turisme, byutvikling og miljø, for å identifisere muligheter og løse eventuelle interessekonflikter som måtte oppstå. Regelmessig kontakt med befolkningen i området vil sikre at deres stemmer blir hørt og at de forstår prosjektmålene, mens den politiske støtten vil bli sikret gjennom en ministerkonferanse.

En tiltaksplan for å ta vare på den ømfintlige balansen mellom menneskene og naturen i regionen vil bli utarbeidet, og kan fungere som en oppskrift for alt regionarbeid med integrering av bevarings- og utviklingsbehov.

NorthSeaFaring

Det snakkes ofte om nedgangen i den maritime industrien i Nordsjøregionen, men dette er bare en halv sannhet. Regionens havner er fulle av småbåter, og hver weekend om sommeren lever havet med blafrende seil. Vann og skipsfart fortsetter å trekke folk til Nordsjøen. Overgangen til fritidsseiling har imidlertid ikke veid opp for tapte inntekter fra fiske og skipsbygging, og har ikke skapt alternative anvendelser for mange av regionens havneanlegg, skipsverft eller andre monumenter over vår maritime arv.

Prosjektet har som mål å utnytte det udiskutable utviklingspotensialet som ligger her. På den ene side vil det beskytte vår maritime arv. På den andre vil det sikre at denne arven finner sin rette plass planleggingen, og at vår fortid som sjøfarende blir en positiv verdi i våre maritime regioner. Inntektene fra turismen er åpenbare, men det vil også bli iverksatt tiltak for å utvikle en levende arv ved å sikre at fagkunnskap og arbeidsplasser som er knyttet til sjøen kan overleve og utvikle seg. Det ville være et feilgrep å se på vår tilknytning til havet som noe som bare hørte fortiden til. Dette prosjektet vil omdefinere disse forbindelsene, for å finne dagens potensial i en arv som er en så sterk del av vår regionale identitet.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

**Nye muligheter for
landsbygd og utkantstrøk**

FLAWS

Flomsletter er naturens løsning på oversvømmelser, med store arealer hvor overskuddsvann kan bli holdt tilbake inntil tilførselen igjen er normal. Disse slettene har imidlertid vært attraktive som bosettingsområder i tusener av år, og i Nordsjøregionen er de ofte tett befolket og utgjør økonomiske sentra. De står nå i fare, fordi hyppigere og mer alvorlige oversvømmelser kan forventes, som følge av global oppvarming og stigende havnivå.

Dette prosjektet ser på mulige løsninger for å sikre at utviklingen på flomslettene tar hensyn til den viktige rollen de spiller, og ikke forstyrr balansen. En undersøkelse tar for seg ombygging av eksisterende bygninger for å beskytte dem mot flom, og løsninger for å gi befolkningen bedre informasjon om flomfarer og tiltakene som kan bli iverksatt for å minimere dem. Et siste element omfatter kartlegging og modellering, slik at planleggerne kan bli bedre til å forutsi hvordan flomvann vil oppføre seg.

Nordsjøregionen omfatter mange lavtliggende områder, og tiltakene som er utviklet av FLOWS er viktige verktøy i kampen mot denne trusselen, som blir stadig mer aktuell. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.flows.nu

Safety@Sea

Når skip går ned kan resultatene bli katastrofale og regionene som påvirkes kan bli påført store tap, i form av oppryddingskostnader og tapt inntekt. Det er derfor helt avgjørende at regionene får uttale seg i spørsmålet om å definere og iverksette en maritim sikkerhetspolitikk, og de tiltak de kan gjennomføre for å forhindre eller begrense skadene dersom en ulykke inntreffer.

Safety@Sea er en del i et samarbeid som forhåpentligvis vil omfatte hele strekningen fra Russland til Spania. Både dette og andre lignende prosjekter tilfører en regional dimensjon til maritim sikkerhet, og koordinert handling i krisesituasjoner. Aktivitetene omfatter overvåking av eksisterende skipskorridorer, havner og terminaler, med blikket rettet mot forbedringer av korridorene og andre sikkerhets tiltak som krever små investeringer. Nasjonale og regionale myndigheter vil også arbeide sammen for å plukke ut akseptable "nødhavner", hvor skip kan slepes inn hvis de er i vanskeligheter. Andre analyser ser på ulykkesårsaker og mulige forebyggende tiltak. Nye datakilder vil sørge for at slike analyser vil bli mer effektive enn tidligere. Nordsjøen rommer mange sikkerhetsrisikoer, fra vindmøllfarmer offshore til transport av radioaktivt avfall. Safety@Sea vil vise hvordan man håndterer disse risikoene. Prosjektet ledes fra Norge.

Enkelte regioner omkring Nordsjøen er mer utsatt for naturlige trusler enn andre. Dette gjelder i særlig områder langs elver og kyster. Mange som bor i slike områder har opplevd hvilke skader en flom kan forårsake på deres hjem og eiendom. Enkelte regioner har gjennom de senere årene utviklet viktig kunnskap og ekspertise om hvordan slik risiko skal håndteres, men alle erkjenner at det fortsatt er mer som må gjøres.

Et spesielt fokus er rettet mot hvordan man kan forhindre flom og minimere skaden den forårsaker. Dette kan skje ved å fjerne elementer som kan øke flomfaren, etablere flomstyringsområder, hvor vann kan lagres når vannmengdene er store, og inkludere flomfareinformasjon når det utarbeides planer for områdeutnyttelse, slik at utviklingen styres bort fra høyrisikoområder. Til tross for disse tiltakene vil fremtidig flom ikke være til å unngå, men prosjekter arbeider også med å sørge for at regioner er bedre forberedt, med enda bedre beredskapsplaner og bedre systemer for å overvåke høy vannstand og evakueringsmuligheter.

Nordsjøen selv er også i fare. Travle skipsruter går gjennom regionen, og en del av lasten som fraktes er ekstremt farlig. Det er viktig å ha kontroll over slike risikofaktorer, og ta fornuftige forholdsregler. Mange av myndighetene omkring Nordsjøen, med ansvar for å tilrettelegge for sikker sjøtransport, arbeider nå sammen for å samordne sine strategier. Det er likevel umulig å garantere at problemer ikke vil oppstå, men samarbeid skaper effektive strategier for å redusere faremomentene og ta hånd om ettervirkningen når noe går galt.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Risikoanalyse for elver og kystområder

COMRISK

De lavtliggende kystområdene omkring Nordsjøen har ca. 12 millioner innbyggere, som alle lever i fare for å bli rammet av flom. Noen kan beskyttes ved å bygge nye sikringsanlegg mot havet. For andre er det et presserende behov for å utvikle nye teknikker.

COMRISK samler planleggere fra de fem Nordsjølandene som er mest i faresonen, for å gjennomgå nasjonale og regionale bestemmelser og strategier, og utvikle nye løsninger ut fra det beste i disse. Idéene som kommer opp vil bli prøvd ut på tre svært forskjellige pilotområder, som likevel har det til felles at de er truet i samme grad, og et nytt overvåkningssystem vil gjøre det mulig å måle effekten av de tiltakene som er iverksatt. Et annet nøkkelement i risikohåndteringen er å minimere effektene av problemene når de først inntreffer. I denne sammenheng spiller allmennheten en nesten like viktig rolle som ekspertene, og prosjektet har derfor også som målsetting å øke forståelsen for og deltakelsen i flomsikringstiltakene.

Dette prosjektet kan ikke forhindre flom, men det vil bidra til å minimere tap av liv og eiendom i krisesituasjoner.

For mer informasjon: se www.comrisk.org

FRaME - Flood risk management in Estuaries

Områdene omkring munningene av regionens elver står overfor en spesielt stor flomrisiko, og den kan aldri elimineres helt. Den beste løsningen som foreligger er å utarbeide løsninger for å regulere flomvannet, slik at det kan ledes til områder hvor det gjør minst skade. Elvemunninger i tidevannssonen omfatter mange områder, bl.a. våtmarker, som kan lagre enorme mengder vann, og de er ideelle for dette formålet. Dette prosjektet arbeider med disse flomreguleringsområdene, finner frem til egnede områder og sørger for at flomvannet blir ledet mot disse når flommen inntreffer.

Like viktig er det at prosjektet ser på bruken av disse områdene i perioder når det ikke er flom, slik at de kan være til økonomisk og samfunnsmessig nytte og ikke bare ligge brakk. Både rekreasjon, naturvern og utnyttelse av naturressurser er temaer som blir behandlet. En rekke elvedeltaområder er også klassifisert som Natura 2000-områder med spesielle naturverdier, og bevaringen av disse vil være en ytterligere gevinst, ut over den målbare nedgangen i flom som prosjektet planlegger å oppnå.

For mer informasjon, se: www.frameproject.org

COMCOAST

Sikringsvoller utgjør en viktig del av beskyttelsesanleggene omkring Nordsjøen, men hva kan vi gjøre hvis havnivået stiger? Alternativet med å beskytte oss bak stadig høyere voller er både kostbart og upraktisk, og kystene våre ville bli forandret til det ugjenkjennelige hvis vi forsøkte å sette opp et slik kraftig barriere mellom land og hav.

COMCOAST eksperimenterer med et alternativ: Kystsikringer som lar noe av vannet komme over, men som likevel danner en effektiv barriere mot oversvømmelse. Vannet vil kunne bli lagret i områdene bak sikringsanleggene, som ofte ligger ubrukt. De kan også være hensiktsmessige for å skape nye habitater i våtmarksområder, områder for lagring av ferskvann og som barriere for å forhindre saltinntrenging i jordbruksområder. Det er imidlertid ett problem. Dette er en ny idé, og de sikringsanleggene man har i dag er ganske enkelt ikke sterke nok til å tåle at vannet renner over toppen. Prosjektet vil derfor prøve ut nye forsterkningsteknikker, slik at infrastrukturen kan klare disse nye belastningene. Dette er et prosjekt som forhindrer flom ved å samarbeide med havet, fremfor å kjempe mot det: en utvikling i rett tid for å ta hånd om den økte risikoen man forventer i fremtiden.

Escape

I 1953 førte en stormflo til enorme ødeleggelser i Nederland, Belgia og Storbritannia, og tap av 2 164 menneskeliv. Etter den tid er flomsikringsanleggene forsterket, men ikke i en slik grad at de ville vært i stand til å stå imot slike overveldende krefter. Det er derfor et spørsmål om når og ikke hvorvidt en slik katastrofe vil inntreffe igjen. Til tross for slike farer er imidlertid mange mennesker som bor i flomutsatte områder ikke klar over risikoen de utsettes for, og som mangler kunnskap om hva de skulle gjøre i en alvorlig flomsituasjon. Det er ingen tvil om at dette ville føre til større og unødvendige tap av menneskeliv. Prosjektet har som målsetting å forbedre planleggingen, slik at myndigheter og andre kan handle raskt og effektivt, og å øke allmennhetens bevissthet, slik at folk er kjent med hvilken viktig rolle de selv må spille for å berge liv og begrense de materielle skadene. Et enda bedre system for å overvåke høy vannstand vil gi bedre varsling av problemer som er i ferd med å oppstå, og fleksible evakueringsplaner setter de ansvarlige myndigheter i stand til å holde seg oppdatert med utviklingssituasjonen under en katastrofe.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Risikoanalyse for elver og kystområder



Northern Transport-Political Network

Det meste av godstransporten gjennom Europa skjer langs korridorer: hovedtransportkorridorer gir kortere reisetid mellom viktige steder. Områdene langs disse korridorene trekker til seg store investeringer, på grunn av sine gode kommunikasjoner til resten av Europa, og det er en fare for at regioner som ikke har god atkomst til korridorene vil bli liggende etter. Store deler av Skandinavia befinner seg i denne situasjonen, og dette prosjektet arbeider derfor med utviklingen av en korridor fra Sør-Norge og Vest-Sverige gjennom Danmark og Nord-Tyskland, og videre til Sentral-Europa. Politisk støtte ben en betingelse for suksess, sammen med god forståelse for hvordan eksisterende infrastruktur og regionale transportstrategier og -planer kan integreres med korridoren. Prosjektet beskjeftiger seg med disse temaene, og søker også å integrere akseptable transportløsninger med korridoren. Resultatet vil bli en realistisk plan for utvikling av korridoren, som kan fungere som en modell for lignende utvikling i fremtiden. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.ntn.dk

Shared Space

Våre behov for å forflytte oss og bilens bekvemmelighet har ført til dyptgripende endringer i våre gater og byer, og ute på landsbygda. Bilen har ofte spilt den dominerende rollen i denne prosessen, og dette har tæret både på plassen som er igjen til menneskene og delt samfunn opp i biter. Til tross for disse problemene er veitransport en viktig del av vår moderne livsstil, og dette prosjektet har ikke som mål å presse bort bilen, snarere å tenke nytt når det gjelder trafikk, slik at bilene og menneskene kan dele den plassen som står til rådighet.

Denne nye angrepsmåten krever helt nye tanker omkring trafikkplanlegging, sikkerhetsløsninger og områdeplanlegging, ettersom de senere års veiutforming i hovedsak har vært basert på den oppfatning at

biler og mennesker ikke kan blandes. Prosjektet samler derfor eksperter fra et meget omfattende sett av fagområder, fra trafikkplanlegging og landskapsarkitektur til sosiologi og kulturhistorie. Veier som er integrert i det rommet hvor de ligger, vil gi bedre sikkerhet, høyere kvalitet på landskap og bebygget miljø, bedre tilgjengelighet for fotgjengere og plass for sosiale aktiviteter. Spennvidden av deltakere kan gjøre denne vanskelige visjonen mulig.

REMARCC

En av de viktigste fordelene med varetransport på vei er bekvemmeligheten med å komme fra dør til dør. De miljømessige kostnadene for denne bekvemmeligheten er imidlertid høy. Varetransport på sjøen er en fordel for miljøet, og er dessuten kostnadsbesparende. For at sjøtransport skal kunne øke sine markedsandeler må den imidlertid bli like bekvem som veitransport, fleksibel, konkurransemessig priset og markedsført på en effektiv måte.

De maritime kompetansesentrene som dette prosjektet etablerer i regionen, skal bidra til å nå disse målsettingene. Sentrene skal arbeide for integrering av transport på skip med andre bærekraftige transportalternativer, slik som jernbane, slik at brukerne sikres problemfri transport av varer fra produsent til leverandør. Prosjektet vil også sørge for at nødvendig kompetanse og infrastruktur for slike tjenester er tilgjengelig. Det vil også bli drevet målrettet markedsføring mot næringslivet i regionen, for å overtale dem til å skifte til disse nye tjenestene.

Oppfatningen av sjøtransport som foreldet og upålitelig må fjernes. REMARCC II vil bety at dette skal gjøres ved å drive en markedsføring som er tilpasset moderne krav og forventninger til service. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.remarcc.net

Godstransport innefor og mellom regioner er viktig for utviklingen av Nordsjøregionen, og for å knytte oss til hverandre og til resten av Europa. Veitransport har imidlertid fått en dominerende rolle, i Nordsjøregionen som ellers. I tillegg til de åpenbare bekymringene for trafikkikkerhet og forurensning, skaper veitransporten også støy, den forstyrrer sosial aktivitet og er ofte ineffektiv i forhold til drivstofforbruk (bare for å nevne noen få av problemene den medfører). Det finnes alternativer som i mange tilfeller er bedre, og Nordsjøprogrammet støtter prosjekter som fremmer disse og mer effektiv bruk av veitransport. Transportruter krysser administrative og nasjonale grenser, og kan ikke utvikles effektivt hvis de ulike myndighetene arbeider uavhengig av hverandre for å utvikle sin del av en rute. Rutene må isteden ses på som et sammenhengende systemer, og det må utvikles tjenester i overensstemmelse med denne visjonen. I Nordsjøregionen er det mange forskjellige ruter som krever spesiell oppmerksomhet. For det første er sjøtransport allerede viktig, men det er fremdeles et betydelig potensial for å øke andelen av varer og personer som transporteres med skip. Deretter er det behovet for bedre samordning av ulike former for transporttjenester (jernbane, sjø, vei og andre) hvis miljøvennlige transportløsninger skal kunne erobre en større markedsandel. Denne såkalte intermodale transporten, som gjør det enkelt for gods og passasjerer å forflytte seg mellom de ulike transportmidlene for å nå sin endelige destinasjon, krever meget god samordning om det skal fungere, og detaljert, men lett tilgjengelig informasjon om det skal tiltrekke seg passasjerer. Endelig er avsidesliggende deler av Nordsjøregionen avhengig av gode flyforbindelser, og mye kan gjøres for å sikre at disse tjenestene blir pålitelige og gunstige prismessig.

Målsettingen er en Nordsjøregion hvor transporten er både bekvem og miljøvennlig.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Forbedret transport

Northern Maritime Corridor

I dette prosjektet har programmet inngått et samarbeid med Northern Periphery Region for å dekke hele området fra Nord-Russland til de viktigste havnene i Nordsjøregionen. I de kommende år forventes det stadig økende skipstransport på rutene fra Russland langs norskekysten ned til resten av Europa, og ingen land som arbeider alene kan garantere sikkerheten for og utviklingen av denne ruten. Åpningen av oljefeltene i Barentshavet vil føre til stor økning i tankbåttrafikken, og når lasten representerer en slik potensiell fare er det behov for tiltak for å håndtere risikoen som følger med. På samme tid representerer økt skipsfart nye muligheter for havnene i regionen. Gjennom utvikling av sjøkorridoren åpnes det også for transport av annet gods. Prosjektet bistår derfor havnene med å organisere seg, slik at de kan markedsføre seg og sikre seg kontrakter for godstransport i regionen. Fisk og skalldyr er et potensielt vekstmarked, og en fast rute for papirtransport er allerede etablert. Prosjektet ledes fra Norge.

For mer informasjon: se www.northernmaritimecorridor.no

HiTrans

Kollektivtrafikk er den beste løsningen for byene våre, fordi det gir mindre forurensning og færre trafikkproblemer, og befolkningen får en mulighet til å ta tilbake noe av det arealet som bilene har beslaglagt de siste årene. For at kollektivtrafikken skal bli en suksess er man imidlertid avhengig av evnen til å levere tjenester som er pålitelige, og som dekker de reisendes behov til en fornuftig pris.

HiTrans vil støtte utviklingen av nye kollektivtrafikktilbud, ved å utarbeide en veiledning for "best practice" basert på tjenester som tidligere har vist seg å være en suksess. Prosjektet vil også utvikle standarder som transportmyndighetene kan bruke for å evaluere nye forslag.

Dette prosjektet gir partnerne en viktig anledning til å foreta en ny vurdering av sine konvensjonelle løsninger for kollektivtrafikk, i lys av hverandres ulike erfaringer.

Fremtidens kollektivtrafikk krever tjenester som utvikler seg parallelt med brukernes behov. HiTrans vil tilby verktøyene som sikrer at de riktige beslutningene blir tatt i denne prosessen. Prosjektet ledes fra Norge.

For mer informasjon: se www.hitrans.org

Target

Hvis vi kom oss ut av bilen en gang imellom ville det gi oss bedre miljø, bedre livskvalitet og til og med bedre helse. Før de fleste av oss er villig til å gjøre dette har vi imidlertid behov for kunnskap om og tro på alternativene, i tillegg til at vi fra tid til annen blir minnet om at bilen ikke er den eneste løsningen.

Target arbeider med en omfattende pakke av transportløsninger, for å fremme bruken av alternative, mer bærekraftige former for transport. Ett eksempel er program for arbeidsreiser, som stimulerer til samkjøring, et annet er å oppmuntre skolebarn til å reise kollektivt (hvor det også blir gjennomført forbedringer av kvalitet og sikkerhet). Det blir også gjort fremstøt for å få populære besøksdestinasjoner og turistattraksjoner til å gi detaljert informasjon om kollektivtransport, og dessuten bli integrert i bedre og mer fleksible kommunikasjons-tjenester. Disse enkelttiltakene er små i en bredt anlagt kampanje for å gi alternativene til bilen mer profilering og høyere status. Målsettingen er å endre folks oppfatning om hvilken reise måte som er best, slik at de endrer sin reisevaner på permanent basis.

For mer informasjon, se: www.eu-target.net

Seaplane

Utkantregionene omkring Nordsjøen er avhengig av flyplasser for å være tilgjengelig, og på den måten i stand til å ta del i den Europeiske økonomien. Trafikkvolumene over disse små regionale flyplassene er begrenset, og prosjektet arbeider for å gi dem en sterkere rolle, slik at deres tjenester kan sikres for fremtiden.

Ved å bygge videre på et vellykket Østersjøprosjekt vil Seaplane analysere passasjertransportens behov, for å foreslå nye tjenester og ruter til både internasjonale flyplasser og andre regionale flyplasser innenfor nettverket. Sikkerhetstiltak på flyplassene vil også bli undersøkt, og det samme vil effektiviteten i flyplassens drift og linker mellom flyplasser og de områdene de betjener med forbedret kollektivtransport.

I lys av den viktige rolle disse flyplassene spiller er det viktig at de får administrativ støtte på alle nivåer. Prosjektet vil derfor også forberede et strategidokument for relevante EU-institusjoner, for å sikre at behovene for regionale flyplasser blir vurdert i fremtidige utviklingsstrategier for Nordsjøregionen. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.seaplane-project.net

SustAccess

Transportnettverket gjør det mulig å reise til og fra de mest avsidesliggende delene av Nordsjøregionen, og de største byene er knutepunkter i dette nettverket. Det er gjennom disse byene den største delen av passasjerer og gods kommer inn i de ulike delene av regionen, og de er startpunktet for tjenesten som bringer dem videre til de mindre byene i det omkringliggende området. I Nordsjøregionen er imidlertid deler av dette nettverket svakt, og enkelte landsbygder og utkantstrøk er derfor vanskelig tilgjengelige, noe som er en alvorlig ulempe.

Prosjektet arbeider for å styrke linkene og knutepunktene i nettverket. Tiltak for passasjerene omfatter bedre tilgang til kollektivtransport og knutepunkter, og å øke hastigheten og effektiviteten ved overgang mellom de ulike transportmidlene. For godstransport vil det bli utviklet og markedsført bærekraftige ruter mellom knutepunktene, og ut i de omkringliggende områdene. Gjennom en kombinasjon av analyser og praktiske tiltak for å avhjelpe svakheter i det eksisterende systemet, vil prosjektet gjøre bærekraftige transportløsninger til mer attraktive alternativer for alle brukere. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Forbedret transport

BurVal

Underjordiske daler er vanlig forekommende i Nordsjøregionen. Til tross for at de ofte er usynlige for vanlige folk utgjør de livsviktige ferskvannsreservoarer, og er derfor et klassisk eksempel på at det er behov for god informasjon og profesjonell håndtering av planleggingsprosessene for å unngå problemer.

Kunnskapen om vannsystemene, som slike daler er en del av, er ikke tilfredsstillende i dag. Vannet strømmer i underjordiske daler på samme måte som i åpne daler. Dette representerer en fare for forurensning som man tidligere har tatt lite oppmerksom på. For å unngå slike farer er det derfor behov for å studere de enestående egenskapene til de underjordiske dalene nærmere. Prosjektet vil ta for seg den rådende kunnskapsmangelen om de underjordiske dalene, ved å gjennomføre seks pilotprosjekter som skal undersøke deres struktur og hydrologiske egenskaper. Gjennom å utvikle nødvendig kunnskap og metoder for å studere underjordiske daler, vil prosjektet sikre at de blir tatt i betraktning i fremtidige utviklingsstrategier, og på den måten forhindre eller avhjelpe forurensning av en viktig ressurs.

POWER

Landene i Nordsjøregionen er blant de fremste i Europa og hele verden når det gjelder å utvikle og gjennomføre prosjekter for kraftproduksjon fra vindenergi. Miljøfordelene med vindenergi er udiskutabel, men det er ofte motstand mot å ta i bruk nye og store landområder. Den åpenbare reaksjonen på dette er å vende blikket mot havet, men også her er det hindringer som skal overvinnes.

POWER tilbyr support og idéer for alle regioner som ønsker å utvikle vindenergi offshore. Prosjektet ser på beslutningsstøtte, slik at de riktige valgene blir tatt om vindenergi, forretningsstruktur og forsyningslinjer, for å implementere dem og for å gi opplæring til dem som skal arbeide med vindfarmene. Man vurderer også de økonomiske potensialene i kystområder (mange av disse har stor arbeidsløshet), og bekymringene til grupper som fiskere og turistorganisasjoner.

Vindenergi offshore er et godt alternativ til fossilt brennstoff, men utvikling i stor skala vil være nødvendig for å sikre en andel av energiproduksjonen som betyr noe. Prosjektet gir regionene nødvendig ekspertise for å komme videre, og mulighet til å utvikle en felles strategi for å se på virkningen av vindmøllparkene på de havområdene de deler.

TEN 3

Utviklingen av menneskelig aktivitet i Nordsjøregionen har ført til at mange ville dyrearter er blitt truet. Deres tilholdsområder er blitt redusert, og på mange steder er antallet gjenværende individer for lavt til å sikre en levedyktig, formerende populasjon. Om vi skal forhindre at disse artene forsvinner må vi iverksette tiltak nå, for hvis disse dyrene, fiskene og plantene dør ut vil det være et ugjenkallelig tap. Å sikre eksisterende leveområder er ett trinn i riktig retning, men det er ikke nok. Dyr vandrer, og dette sørger for at ville populasjoner får inn nytt arvemateriale. Dyrenes tradisjonelle landkorridorer er i de senere årene blitt blokkert av motorveier, jernbaner og byutvikling, mens sluser og demninger har blokkert vannveiene. TEN 3 arbeider for å gjenåpne disse viktige korridorane, slik at ville populasjoner kan overleve og også spre seg på nytt i Nordsjøregionen. En viktig, men ikke eneste, målsetting for prosjektet er å linke samme Natura 2000-områder med spesiell naturverdi. Det endelige målet er å etablere et nettverk av korridorer, slik at ville dyr igjen kan vandre fritt over hele Europa.

Save the North Sea

Nordsjøen betyr mye for mange mennesker: arbeidsplassen, inntektsskilden, rekreasjonsområdet... og søppeldynga.

Prosjektet tar sikte på å dokumentere det virkelige omfanget av forsøplingen, spore søppelets opprinnelse og gjennomføre kampanjer for å skape endret atferd og rense opp Nordsjøen. Fuglemager kan høres ut som en lite lovende start, men avfallet som døde fugler har spist har vist seg å være en effektiv indikator på mengden av flytende søppel i Nordsjøen, og det er ofte er usynlig for det menneskelige øyet. Prosjektet har også sendt fiskere ut for å fiske opp søppel, og en analyse av deres fangst har satt forskerne i stand til å estimere hvor mye søppel som kommer fra oljeindustrien, fiskerinæringen, skipsfarten eller andre kilder. Kampanjer fokuserer på de langsiktige konsekvensene som søppel vil ha for dem som er avhengig av Nordsjøen, mens andre initiativ, slik som utvikling av en maskin for resirkulering av fiskeutstyr, har som mål å gi folk et alternativ til dumpe avfallet i havet. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.savethenorthsea.com

Erkjennelsen av at det ikke bør oppmuntres til økonomisk utvikling på miljøets og samfunnets bekostning, får stadig bredere støtte fra fagfolk og politikere på alle myndighetsnivåer. Miljøkapital må forvaltes med ansvarlighet, akkurat som menneskelig og økonomisk kapital. Der er derfor Nordsjøprosjektene har bærekraftighet i fokus når de utvikler og gjennomfører sine idéer.

Mange av prosjektene har en svært aktiv miljødimensjon, og er basert på behovet for å beskytte og utvikle miljøressurser. Forbedring av vannkvalitet, bevaring av mangfold og verdifulle naturområder, reduksjoner i den produserte avfallsmengden og skadene den fører til, eksperimentering med miljøvennlige energikilder og enighet om hvordan man skal ta vare på våre sårbare kystområder, er bare noen av de tiltak som er tatt inn i programmet. Slike aktiviteter er en viktig del i vår fortsatte økonomiske velstand, og skaper på den ene siden nye forretningsmuligheter og reduserer på den andre siden de enorme beløpene vi kan bli nødt til å bruke i fremtiden, for å rette opp igjen våre miljømessige feilgrep.

Å beskytte regionens vakre, naturlige miljøer og dyreliv er i seg selv en verdifull målsetting, men om den styres på en god måte kan dette være bare en av mange gevinster i prosessen.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Ansvarlig bruk av miljøet

Fisheries Partnership

Har torsken forsvunnet eller bare flyttet ned på større havdyp? Striden knyttet til gjenværende fiskebestander, fiskekvoter og den truede situasjonen for fiskerinæringen omkring Nordsjøen, har fått mange medieoppslag den siste tiden. Ingen ønsker å oppleve Nordsjøen uten fisk og fiskerier, men det er en grunnleggende uenighet om hvor nær vi er et slik scenario, og hvilke tiltak som må iverksettes for å forhindre det. Tidligere har det vært vanlig å fastsette kvotene ut fra eksper-tenes anslag, men hver gang det blir introdusert nye kvoter har fisker- ne brukt de fortsatt gode fangstene som bevis på at disse anslagene var skremselspropaganda. Fisheries Partnership fører de to sidene sammen for å diskutere de harde fakta bak påstandene, og forsøke å oppnå enighet om den faktiske situasjonen for fiskebestanden i Nordsjøen. Fiskeridirektører, miljøgrupper, fiskeforedlere og forhand- lere er også sterkt berørt, og er derfor også engasjert. Målet er en bærekraftig forvaltning av Nordsjøen, hvor både fisk og fiskerier vil ha sin fortsatte rolle. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.northsea.org/fisheriespartnership

Water4All

Vi kan ikke overleve uten rent vann, men vi forstår overraskende lite av hvordan de forskjellige forurensende stoffene kommer inn i drikke- vannet. Dette skyldes i hovedsak vannsystemenes kompleksitet, og hvordan vannet strømmer gjennom ulike jordarter og terrengforma- sjoner. Effektene utslipp av forurenset vann i ulike områder har på vannforsyningen kan gå fra det ubetydelige til det katastrofale, og vi har behov for å forstå disse prosessene bedre dersom vi skal kunne sikre oss ren vannforsyning.

Prosjektet iverksetter derfor pilotprosjekter i områder med svært ulike forutsetninger, og studerer bevegelsen av forskjellige foruren- sende stoffer gjennom vannsystemet og inn i vannforsyningen. Kombinert med forskning vil dette gi kunnskap om samspillet mel- lom ulike forurensende stoffer og jordartstyper, og vil sikre at frem- tidige tiltak får minimal innflytelse på vannsystemene. Vi har gjort det til en vane å ta vannet fra kranen som en selvfølge, og ved å arbei- de for å sikre vannforsyningen vil Water4All bidra til å sikre at denne livsviktige ressursen fortsetter å være en normal del av vårt dagligliv.

For mer informasjon: se www.water4all.com

NOLIMP

EUs Vanddirektiv har sørget for at vann er kommet på dagsorden for nasjonale, regionale og lokale myndigheter over hele Europa.

Direktivet har satt ambisiøse mål for vannkvalitet, som skal nås innen år 2015, men kunnskapen om hvordan disse målsettingene skal nås finnes ikke alltid.

NOLIMP undersøker hvilke metoder som er tilgjengelige på det nåværende tidspunkt og tester ut innovativ ny teknikk, med etable- ring av et rammeverk for deltakende regioner for å eksperimentere med ulike tiltak, og komme frem til en forståelse av hva som fungerer best. De sentrale aktivitetene er pilotprogram i fem land for å forbedre vannkvalitet, redusere utslipp av forurensende stoffer og øke det bio- logiske mangfoldet. Prosjektet ser også på vannhusholdning og prose- dyrer, og vil evaluere hvor mye plass det er for forbedring av de grun- nleggende måtene vi bruker vannressusene på.

Mye er allerede gjort for å imøtekomme kravene i direktivet, men de endelige resultatene vil det generelt være nødvendig å nå gjennom endringer som gjøres på regionalt og lokalt nivå. NOLIMP vil utarbei- de verktøyene som skal hjelpe lokale og regionale myndigheter med å gjøre dette og nå målene. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.nolimp.org

Forum Skagerrak

Tidligere var det ofte konkurranse mellom de forskjellige regionene, men når regioner er avhengig av en felles ressurs er samarbeid en mye mer effektiv løsning. Skagerrak – havet mellom Danmark, Sverige og Norge – er akkurat en slik ressurs. Prosjektet fokuserer på å forbedre hav- og kystmiljøet for denne delen av Nordsjøen, og kombinerer den geografiske vinklingen med en bred tematisk angrepsmåte når det tar for seg alle de forskjellige aktivitetene som har innflytelse på det marine miljøet i Skagerrak.

Blant de umiddelbare problemene som må løses er reduksjonen av eutrofiering (for høye nivåer av næringsstoffer i vann, som fører til algevekst og oksygenmangel), håndtering av miljøfarlige stoffer, utvik- ling av mer miljøvennlige metoder for oppdrett av fisk og skaldyr, og testing av ny teknologi for avfallsmottak i havner. Kunnskap om disse aktivitetene og om den enestående betydningen av Skagerrak og kyst- områdene omkring, vil også bli gjort tilgjengelig for både fagfolkene og allmennheten. Prosjektet vil ende opp i etableringen av en perma- nent organisasjon, Forum Skagerrak, for å garantere en langsiktig bærekraftig forvaltning av denne delen av Nordsjøen. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon: se www.forumskagerrak.com

NORIS

Alle landene omkring Nordsjøen har massevis av erfaring med regn! Når det i våre dager faller over byer og tettbygde områder blir det umiddelbart ledet bort i rør - ute av syne, ute av sinn. Erkjennelsen av at dette ikke er noen god løsning blir stadig sterkere. Det gjør det umulig for regnvannet å komme inn i det naturlige vannkretsløpet, og blander det isteden sammen med skittent avløpsvann i kloakk- systemet. På denne måten blir mengden av vann som må renses mye større, og forårsaker lokale flommer når kloakksystemet er overbela- stet. Det ville være mye bedre å lede regnvannet for seg, men hvordan skal dette gjøres når infrastrukturen er utformet for å føre det inn i kloakknettet?

Prosjektet arbeider med en kombinasjon av tiltak som kan komme opp med et svar. Noen løsninger går ut på å ”kople fra” regnvannet fra kloakksystemene, mens andre vil bruke teknikker som ikke krever graving, for å lage avløpssystemer med separate rør for overflatevann. Det er ventet at de nye teknikkene som utvikles vil få stor betydning for vannkvalitet, flom, miljø og biologisk mangfold. Disse lokale endringene vil bli fulgt opp nøye, og vil danne grunnlag for et om- fattende sett av praktiske anbefalinger som kan brukes over alt i regionen.

Making Waste Work

Alla människor ger upphov till enorma mängder avfall varje år, och Vi produserer alle store mengder avfall hvert år, og mengden fortsetter å vokse. Den ressursløsingen dette representerer er enorm, men pro- blemene ender ikke der. Konvensjonelle løsninger for avfallsdepone- ring er en potensiell fare for miljøet og menneskenes helse. Det finnes program for gjenvinning, men det er åpenbart at mye mer må gjøres for at vi skal kunne løse problemet. Prosjektet arbeider for avfallsbe- handling som reduserer søppelmengden vi produserer, og å behandle uunnåelig søppel på en mer effektiv måte. Tiltakene omfatter fjer- ning av organisk materiale og problemavfall fra de vanlige innsam- lingssystemene for søppel, slik at de kan behandles mer hensiktsmes- sig, undersøkelse av forretningsmulighetene som avfallet skaper og motivering av samfunnene til å ta ansvar for avfallet de produserer. Hver partner vil bruke en kombinasjon av å presentere problemet i sitt virkelige omfang, og å legge vekt på fordelene ved å iverksette kon- krete tiltak. Samtidig vil nye løsninger bli prøvd ut i pilotprosjekter, slik at miljøvennlige løsninger for avfallsbehandling blir tilgjengelig i de medvirkende regionene. For at dette skal bli en suksess kreves det endring av inngrodde vaner, og prosjektet er et effektivt grunnlag for å få til den langvarige og fokuserte satsingen som er nødvendig.

For mer informasjon, se: <http://waste.tec-hh.net/uk/>

ProBioEnergy

Teknologien for å produsere energi av biobrensel finnes allerede, og mens implementering i stor skala krever forbedring av denne tekno- logien og en sikrere brenselstilgang, er det små hindringer i veien for å starte bioenergianlegg i liten skala. Områder på landsbygda er ideel- le, ettersom de allerede har tilgang på biobrensel og dessuten små energimarkeder hvor behovene kan imøtekommes med denne typen anlegg. Det som mangler er kunnskapen om at slike muligheter fak- tisk finnes.

Prosjektet har derfor som mål å øke kunnskapen hos viktige grupper (spesielt bønder og små og mellomstore bedrifter), og på den måten skape regionale nettverk av bioenergieksperter, som så kan overtale andre til å forsøke denne nye teknologien. Dette vil bli fulgt opp med en rekke supplerende tiltak, slik som etablering av en virtuell mar- keds plass for handel med bioenergi, som vil bidra til å sikre at anleg- gene kan arbeide effektivt når de først er etablert.

Slike regionale tiltak representerer den beste muligheten for å starte en omfattende bruk av bioenergi, men for regionale aktører er både investeringen og risikoen stor. Dette grenseoverskridende samarbeidet samler ekspertise fra hele regionen, slik at det kan gi dette viktige eksperimentet størst mulig sjans til å lykkes.

Wadden Sea Forum

Forslag som utformes uten at de som blir påvirket av dem har fått komme med sine synspunkter, kan aldri blir gjennomført på en effek- tiv måte. Dette er i særdeleshet riktig når langsiktige mål, slik som beskyttelse av miljøet, synes å være på konfliktkurs med sterke behov for arbeidsplasser og økonomisk utvikling. Denne typen problemer kan imidlertid løses ved å etablere en dialog for å definere strategier som tilfredsstillende behovene, uten å gå på kompromiss med de grunn- leggende målsettingene. Forumet er en plattform for interessenter omkring Waddenhavet, med deltakere fra Tyskland, Nederland og Danmark. Målsettingen er å støtte en langsiktig bærekraftig utvikling gjennom å utvikle planer og strategier, som oppnår støtte fra så vel brukergrupper som lokale og regionale myndighetsorganer.

Spørsmålene som vil bli behandlet omfatter energi, landbruk, fiskeri- er, industri, havner og hvordan landene rundt Waddenhavet kan sam- arbeide for å komme videre på hvert enkelt område, uten at det har en negativ påvirkning på deres eget eller naboenes miljø. Disse forsla- gene og planene vil bli behandlet på en konferanse på ministernivå, Wadden Sea Conference i 2005. De vil utgjøre et verdifullt grunnlag for fremtidig planlegging, og kommer til å skape en felles visjon for styring av ulike sektorer.

For mer informasjon, se: www.waddensea-forum.org

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Ansvarlig bruk av miljøet

ICTs for SMEs

Små og middels store bedrifter spiller en viktig rolle i Nordsjøregionens økonomi, spesielt på landsbygda og i avsidesliggende deler av regionen, hvor de ofte er de største arbeidsgiverne. Disse bedriftene har imidlertid en ulempe når de står overfor ny informasjons- og kommunikasjonsteknologi, fordi de ikke har tilgang til ekspertise og ofte ikke har råd til de kostbare og noen ganger risikofylte investeringene som behøves. Prosjektet forsøker å forbedre denne situasjonen ved å gi enkeltbedriftene råd om teknologiens potensial. Slike rådgivningstjenester har til nå vært konsentrert til byområder, men prosjektet vil gi de samme mulighetene til små og mellomstore bedrifter på landsbygda, hvor innføringen av ny teknologi har gått langsomt. Vekstpotensialet er betydelig og prosjektet vil ha spesiell fokus på dette for å sikre at selskapene har utstyret, selvtilliten og kompetansen som er nødvendig for å delta fullt ut. Det vil også bli utarbeidet retningslinjer for hvordan ulike bedrifter i hele Nordsjøregionen kan bruke IKT på best mulig måte. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: <http://ictsmes.rkk.no>

North Sea Bio-Energy

Bioenergi representerer muligheten for at vi en dag kan være i stand til å dekke mange av våre energibehov, med fornybare ressurser produsert i Nordsjøregionen. Mange av teknologiene som kreves til dette er imidlertid fremdeles nye, og hindringer knyttet forbundet med å ta dem i bruk har ikke alltid gjort dem økonomisk levedyktige når de er blitt testet. Prosjektet arbeider for å fjerne disse hindringene, og sikre både en tilfredsstillende tilførsel av biobrensel og et marked for den produserte energien. Nye og eksisterende brennstoffer vil bli undersøkt, fra halm til trepellets og grisekjøtsel. Dyrking av energivekster kan gi bøndene nye inntektsmuligheter, og andre prosjekter vil sørge for at dette er økonomisk gjennomførbart. Prosjektet vil også finne ut hvordan avfall fra disse energiproduksjonsprosessene kan brukes som gjødningsmiddel – slik at den bærekraftige syklusen blir fullstendig. Dette prosjektet tar som utgangspunkt at det skal se på alle komponentene som inngår i gjennomførbare bioenergisprosjekter. Det skaper derfor ikke bare muligheten til å nå de europeiske målsettingene, men også for å sikre en miljøvennlig energiforsyning for regionen.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

EUs såkalte Lisboa-strategi legger stor vekt på behovet for innovasjon og bedret konkurransekraft for Europa i fremtiden. Økonomiene i Nordsjølandene blir i stadig større grad basert på kunnskapsindustri, og vi er blant verdens fremste når det gjelder bruk av nye informasjons- og kommunikasjonsteknologier. Å ta vare på denne fordelene vil imidlertid kreve uforminsket forskning og utvikling, og støtte til nyskaping.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologier gir reelle muligheter for alle parter i Nordsjøregionen, men bruk av slike teknologier har en tendens til å være konsentrert i byområdene. Utfordringen nå er å fortsette å bringe disse teknologiene inn i sektorer og regioner som har ligget etter med å ta disse nye teknologiene i bruk. Små og mellomstore bedrifter (SMBer) er en gruppe som kan ha spesielle fordeler, men kollapsen i IT-boblen har gjort mange bedrifter tvilende til at ny teknologi er løsningen på alle deres problemer. Ettersom disse selskapene er svært viktige arbeidsgivere i Nordsjøregionen, er det av stor betydning at de får den nødvendige støtte for å kunne utnytte mulighetene.

Informasjonsteknologi kan også forbedre demokratiske prosesser. Ved å forbedre informasjonsstrømmen fra administrasjonene ut til befolkningen, og vice versa, gjør ny teknologi det mulig for vanlige mennesker å bidra til og påvirke utviklingen. Bruken av denne formen for E-demokrati er relativt ny, og det er mange idéer om hvordan man skal kunne øke deltakelse og engasjement. Multimediapotensialet i datamaskinene er et annet interessant område, fordi det gjør informasjonen lett tilgjengelig. Slik blir det enklere for befolkningen å skaffe seg bakgrunnskunnskapen som er viktig for å kunne ta velbegrunnede beslutninger. Innovasjon og ny teknologi er ikke begrenset til datamaskiner. Andre prosjekter utnytter for eksempel regional styrke innenfor miljøteknologi for å utvikle nye produkter og prosesser. I dette avsnittet vil vi presentere prosjekter som har hovedfokus på innovasjon, men det er viktig å huske at nesten alle prosjekter inneholder et element av innovasjon, uavhengig av metoder, verktøy eller prosedyrer. De nye idéene som har oppstått i Nordsjøregionen har allerede tiltrukket seg oppmerksomhet fra Japan, Chile, Sør-Afrika og mange andre land, og selvfølgelig fra andre deler av Europa.

Bruk av innovasjon og kunnskap

Green North Sea Docks

Verdens Naturfond (WWF) har kalt TBT (tributyltinn) ”Det giftigste stoffet som noen gang med vilje er plassert i havet”. Bruken av stoffet er blitt betydelig redusert og det forskes på alternativer, men det blir fremdeles brukt i skipsmaling for å hindre vekst av rur på skipsskrog. På grunn av skipsfartens store betydning og de alvorlige effektene ruren har på skipenes fremdrift, blir det kanskje ikke noe totalforbud mot TBT i den nærmeste fremtid. I mellomtiden finner man de farligste konsentrasjonene av TBT i havner, og spesielt omkring dokker hvor slik maling blir brukt. Prosjektet forsker derfor på nyskapende filtreringsteknikker for å kunne fjerne TBT (og tungmetaller) fra spillvann fra dokkene. Samtidig blir det også drevet forskning for å undersøke og utbedre svakheter i forhold til kommersiell anvendelighet av teknologien, og interessentenes villighet til å betale for slike forbedringer (allerede er fullført med positive resultater). Beslutningstakere vil på den måten ha et mer komplett bilde av alternativene når de tar sine avgjørelser omkring TBT.

For mer informasjon: se www.greendocks.de

Sutranet

Det er lagt frem mange lovende idéer for å få mer miljøvennlig transport, men oppgaven er kompleks og ny forskning kommer hele tiden med forslag til alternative løsninger.

Prosjektet samler forskere fra hele regionen for å konsolidere eksisterende kunnskap, og utvikle en forståelse av transportstrømmene gjennom regionen. Skipsfartens rolle og utviklingen av ”motorveier på havet” vil bli gjenstand for spesiell oppmerksomhet, og det samme gjelder godstransporten til og fra havnene. Det potensielle markedet for denne typen tjenester er stort, men vil ikke kunne utnyttes fullt ut om det ikke kan dokumenteres at de er effektive og praktiske.

Prosjektet vil derfor også utvikle rollen til regionale transport- og logistikkentra, som kan spille en nøkkelrolle for å sikre at disse betingelsene blir oppfylt. Det vil også være behov for spesialkompetanse for at integrerte transportløsninger skal kunne fungere, og prosjektet vil utvikle et opplæringsprogram for å dekke dette kunnskapsbehovet. Prosjektet samler teori og praksis, og vil skape verdifulle resultater for regionen og andre transportprosjekter. Prosjektet har norsk deltakelse.

Geoshare

Det finns stora mängder av geografisk information om Det finnes enorme mengder geografisk informasjon om Nordsjøregionen. Dersom denne informasjonen kunne samles og deles ville den være en uvurderlig ressurs. Ulike regioner samler imidlertid inn forskjellige data, bruker ulike standarder og lagrer dataene i ulike formater. Dette fører til at det ofte er umulig for to regioner å utveksle informasjon, og beslutningstakere og publikum får et fragmentert bilde av virkeligheten.

En løsning er å produsere kart, fordi det vil gjøre det mulig å presentere ulike data i en lett tilgjengelig form. Geoshare utvikler dataapplikasjoner for produksjon av slike kart fra ulike data. Fremstillingen av sammensatt miljøinformasjon er bare ett av mange mulige bruksområder. Det kan lages kart for å vise arbeidsgivere hvor det er enklest å hente arbeidskraft, interaktive kart med informasjon om skoler, leger og andre tjenester, feriekart som gjør at du kan planlegge reiseveien med et museklikk... mulighetene er nesten uendelige, og enkle å generere ut fra eksisterende data. Kart endrer vår oppfatning av verden, og ved å legge til mer informasjon kan Geoshare gi oss en mulighet for å utvikle et mer nyansert syn på regionen. Prosjektet ledes fra Norge.

For mer informasjon: se www.geoshare.net

E-Voice

I de senere årene har demokratiene i Nordsjøregionen opplevd at færre personer stemmer ved valg, melder seg inn i politiske partier eller stiller til valg. En tid trodde man at Internett skulle endre dette, men eksperimentering med ”E-demokrati” har ofte hatt bare begrenset suksess.

Prosjektet har som målsetting å endre dette, ved å velge en mye mer strukturert angrepsmåte for bruk av teknologien, for å øke interessen for den demokratiske prosessen. Nye medier fungerer ikke bra alene, og vil derfor bli kombinert med gamle medier som TV og aviser, for å skape større interesse og bevissthet. Et bibliotek med verktøy vil gi alle parter det de trenger for å sette opp debatter, diskusjoner og dialog online. Prosjektet vil også se på innholdet i disse nye foraene, og tilby opplæring i hvordan regionale myndigheter kan utvikle informasjon som er lett forståelig og som kan oppfylle de ulike behovene til de ulike målgruppene i befolkningen.

Til å begynne med vil det bli fokusert på regionale spørsmål, som berører innbyggerne direkte, og som de i neste omgang kan ha innflytelse over. Ved å gjenopprette forbindelsen mellom publikum og politikere er det imidlertid forventninger til at prosjektet kan få vidtrekkende effekter.

LOG-IN

Det lokale nivået er der hvor alle de politiske nivåene samles. Følgelig er det på det lokale nivået den aller beste kunnskapen og informasjonen burde være tilgjengelig. Informasjons- og kommunikasjonsteknologi gjør dette mulig, men mangel på kapital og kompetanse fører ofte til at potensialet ikke utnyttes fullt ut, spesielt på landsbygda.

Prosjektet arbeider innenfor et bredt aktivitetsspekter, som etter hvert bør kunne tas i bruk i alle deler av Nordsjøregionen. Det vil se på forbindelser mellom ulike myndighetsnivåer, mellom lokale myndigheter og mellom myndigheter og befolkningen. Prosjektet vil derfor klarlegge de virkelige behovene for alle disse gruppene, og etablere databaser, verktøy og dataløsninger som møter disse behovene på en kostnadseffektiv måte. Det vil også bli iverksatt tiltak for å sikre at ny teknologi blir helt integrert i gjeldende praksis, og at nye tjenester faktisk blir brukt.

Lokale myndigheter bør spille en sterk rolle i lokal økonomisk utvikling, og LOG-IN vil gi dem nye måter å gjøre dette på.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Bruk av innovasjon og kunnskap

Liveable City

Mange av byene i Nordsjøregionen står som monumenter over flere hundre eller til og med tusen års historie. Det er en åpenbar trussel at utviklingen vil kunne ødelegge disse byenes enestående egenart, men kanskje ikke like åpenbart at dersom utviklingen stanser er det fare for at de ender opp som museer. Bysentrenes livskraft er nøkkelen til deres suksess, og det må derfor finnes en vanskelig balanse mellom fortsatt liv og det å bevare historien. Liveable City ser på utvikling, ledelse og vedlikehold for å finne nye løsninger for å sikre denne balansen. Attraktive fellesområder, bedre sikkerhet og attraktive bekvemmeligheter og arrangementer kan alle spille en rolle i å berge menneskene tilbake til bykjernen, og holde dem der uten at det får negativ innvirkning på byens historiske verdi. Prosjektet er på denne måten et godt eksempel på å skape en bærekraftig utvikling.

Økonomisk velstand, forbedringer av miljøet og sosial inkludering utvikles parallelt, og hvis noen av disse områdene blir forsømt, vil det ikke bli noen varig fremgang for de andre. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.liveable-city.org

B-Sure

En liten endring i et nabolag kan noen ganger være den utløsende faktoren som initierer investering og byggfornyelse. Denne typen initiativ er svært attraktive i mange byer hvor problemene kan være omfattende, men investeringsmidlene er ofte begrenset. Det er en enkel idé, men som for så mange av de nye løsningene som lanseres for Nordsjøregionen, er det ett problem: vi vet ikke hvilken investering som vil skape den utløsende effekten, og hvis vi ikke skaffer oss denne kunnskapen vil vi aldri være i stand til å utnytte metoden effektivt. Prøving og feiling ville være et kostbart og dårlig alternativ. B-Sure innser at det å samarbeide er en langt mer effektiv løsning.

Prosjektet fokuserer på områder nær vann, fordi det er her utviklingspotensialet er størst. Gjennom pilotprosjekter vil det bli undersøkt hvilken investeringsprosedyre som gir best effekt, samtidig som nært samarbeid med beslutningstakere og lokalbefolkning vil sikre støtte for tiltakene, og øke bevisstheten om potensialet i slike områder. Mange av regionens byer har vokst frem som følge av sin nærhet til elver og kanaler. Nå vil B-Sure tilby dem en kostnadseffektiv mulighet til å snu en negativ trend, ved å bruke vannet som en katalysator for fornyet vekst.

SmartLIFE-International

Suksess kan noen ganger skape nye problemer. SmartLIFE bringer samme tre vekstområder ved Nordsjøen, hvor en voksende befolkning har ført til mangel på boliger som folk har råd til å bo i. I et langsiktig fremtidsperspektiv er det viktig for disse områdene at det intense presset for å skaffe nye boliger ikke resulterer i hastverksløsninger, og at nye boliger blir integrert i det naturlige miljøet og infrastrukturen. Dette kan i sin tur gjøre det vanskelig å holde følge med etterspørselen, så prosjektet fokuserer på å drive opplæring og rådgivning, og gi praktisk teknisk støtte, til profesjonelle utbyggere og selvbyggere. En slik fremgangsmåte vil ikke bare øke byggekapasiteten, men også sikre at de som bygger først har fått opplæring i de nyeste løsningene, og på den måten kan skape kvalitetsboliger som varer lenge. Ledelsen for disse vekstområdene er også med i prosjektet, for å garantere at ny utvikling blir integrert i eksisterende strukturer. På denne måten vil trusselen fra boligmangel omvandles til en mulighet for å skape nye og bærekraftige samfunn, hvor det er fint å bo, arbeide og koble av i fritiden.

Se www.smartlife-project.net for mer informasjon.

I mange regioner er det byene som representerer nøkkelen til utvikling og nyskaping. Å sørge for utvikling av mer konkurransedyktige byer er derfor ofte et viktig skritt i retning av å styrke hele regionen. De typiske utfordringene som mange byområder står overfor, slik som mangel på boliger, sosial utestenging og et forurenset miljø, er velkjent og ofte dypt rotfestet. Det er behov for en rekke tiltak for å skape varige resultater, og byene har mye å lære av hverandre. Det er etablert mange nettverk mellom byene i landene omkring Nordsjøen. De beskjefter seg ikke bare med utveksling av kunnskap og erfaring, men tar også avgjørelser om praktiske handlinger, som så blir gjennomført i de byene som deltar i samarbeidet. Disse pilottiltakene skaffer verdifull informasjon for fremtidige tiltak, og verktøy og retningslinjer som samles gjør denne kunnskapen tilgjengelig både i og utenfor Nordsjøregionen.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

Utvikling av mer konkurransedyktige byer

Water City International

Vann kan fungere som en magnet for alle typer økonomisk og sosial aktivitet, fra kontorutvikling langs kanalen til piknikområder i en park. Vannets tiltrekningskraft er imidlertid avhengig av vannkvaliteten, og stillestående eller forurenset vann kan like gjerne bli en tilsvarende begrensende faktor. Dynamikken i vannsystemene kan skape ytterligere problemer: vannet er alltid i bevegelse og problemer i ett område flytter seg raskt til andre.

Dette innebærer at byer ikke ser på vannproblemer isolert, men heller som en del av et sammensatt system, og så utvikler vannplaner som tar hensyn til hele systemet. Prosjektet forener byer med lang erfaring med andre som er nye i forhold til integrert vannplanlegging. Planene de utvikler hjelper byene til å forstå at det er behov for mer vidtrekkende endringer for å løse spesielle problemer. Praktiske tiltak, slik som mudring av bunnen i forurensete kanaler, forbedring av vannsirkulasjonen og teknologiske nyvinninger, bl.a. metoder for å skille vannstrømmer, spiller en viktig rolle. Disse miljøforbedringene gjør det mulig for byene å utvikle vannet som en verdifull økonomisk og sosial ressurs. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.watercity.org

Seaport

Skipsfartsindustrien, som brukte å holde liv i de små havnebyene i regionen, har hatt en negativ utvikling i mange år. Varestrømmene er i stadig sterkere grad konsentrert om noen få større havner, og det er vanskelig for mindre havner å trekke til seg nok aktivitet. I mange tilfeller har dette ført til økonomisk og sosial tilbakegang, og det er et sterkt behov for å stimulere ny økonomisk aktivitet. Prosjektet ser på hvilke former for økonomisk utvikling som er mulig i mindre havner, og på de endringene som kreves for å sikre at slike initiativ blir en suksess.

Mange faktorer må tas med i betraktning, ikke minst lokalisering, transportalternativer, tilgang på forretningslokaler og markedsføring av havnene som attraktive steder for investering. Partnere vil også arbeide med muligheter for å maksimere eksisterende ressurser, ved å utvikle potensialet i beliggenheten nær sjøen, tiltrekningskraften i en sterk maritim arv og historiske bygninger knyttet til denne arven.

Prosjektet oppmuntrer til deltakelse fra andre havner som står overfor lignende utfordringer, og arbeider med retningslinjer som kan brukes til fornyelse av alle små havner i regionen. Prosjektet har norsk deltakelse.

Waterfront Communities

Noen byer er knutepunkter for å ta imot besøkende og varer som kommer inn til en region. De har et betydelig utviklingspotensial, men må kunne tilby attraktive tjenester og fasiliteter for at dette potensialet skal kunne bli utviklet. Allfor ofte har imidlertid tilbakegangen for tradisjonell skipsfartsindustri skapt et forfall nettopp i havneområdene, som er det første som en besøkende får øye på. Det er i disse områdene en byggfornyelse først må gjennomføres, men det krever store investeringer. Prosjektet fører sammen ni byer for å utvikle innovative metoder, som vil forhindre kostbare feil og utvikle sjøsiden optimalt.

Dette prosjektet er et godt eksempel på det å kunne spre risiko gjennom et samarbeid: ikke alle metodene som er testet vil være like effektive, men alle som deltar i samarbeidet vil få tilgang til de som har vist seg å fungere. De ni byene som samarbeider i prosjektet mottar derfor økonomiske midler for å gjennomføre disse nye idéene på vegne av hele Nordsjøregionen, og senere vil andre byer kunne ta i bruk disse utprøvde og testede metodene, som blir tilgjengelig i en pakke med de beste løsningene. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

URBAL

Skillet mellom by og land har man vært klar over lenge, men i økende grad ser vi en tredje sone som vokser der hvor byen og landsbygda smelter sammen: by-land-området (URBAL). Disse områdene ligger som et grenseland, og blir som sådan tidvis definert som by og tidvis som land, og ofte havner de i en klemme mellom ulike administrasjoner. Prosjektet har som siktemål og øke forståelse og bevissthet om at disse områdene er en egen kategori som krever sin egen politikk, og samarbeid mellom ulike myndigheter og sektorer hvis den skal bli administrert på en effektiv måte. Det vil bli rettet spesiell fokus mot helsevesen, økonomiske utviklingsmuligheter og styring av byutvikling, for å unngå skade på grønne områder. Samarbeid og en forståelse for den mangeartede situasjonen for denne typen områder i forskjellige land og regioner er viktig, for å kunne utvikle et sett med allment anvendelige virkemidler. Resultatene fra prosjektet vil bli lagt frem for dem som legger opp politikken i EU, og vil være et nøkkelbidrag i debatten om fremtidig administrasjon av denne typen områder. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.urbaldevelopment.com

VISP

Når store byer fortsetter å vokse, blir mindre byer stadig oftere slukt opp, eller de blir soveforsteder for sine større naboer. Tjenesteyting, forretningsvirksomhet og underholdning er ofte samlet i storbyen. Dette trekker til seg velutdannede fagfolk, og fører til ubalanse i befolkningssammensetning og inntekt.

Disse byene må derfor etablere sterke, uavhengige identiteter, forbedre sin konkurransevne (mange har opplevd nedgang i viktige økonomiske aktiviteter de siste årene) og sikre gode transportforbindelser, dersom de skal få del i de samme utviklingsmulighetene. Samarbeid over

landegrensene gir de beste mulighetene for å samle den ekspertisen som er nødvendig for å møte dette komplekse mønsteret av krevende utfordringer. Det er viktig å sørge for at slike spørsmål blir en del av planleggingen, men et bredt spekter av praktiske tiltak vil også bli gjennomført og testet. På denne måten vil mindre byer bli i stand til å utvikle effektive strategier for å kompensere for ulempen ved å ha så sterke naboer.

For mer informasjon, se: www.vispnet.org

Town-Net

De små byenes rolle er mange ganger truet, og de må finne strategier for å tiltrekke seg nye muligheter og opprettholde sin egen posisjon og sine innbyggere. Samarbeid i nettverk av byer har vist seg å være en effektiv måte for å ta del i hverandres vellykkede strategier, men Town-Net fører nå dette samarbeidet videre, ved å undersøke hvordan byer kan arbeide aktivt sammen for å utnytte muligheter og mestre utfordringer.

I tillegg til økonomisk utvikling og handel ser de involverte byene blant annet på etablering av miljøvennlige transportløsninger, forbedring av forbindelsene til de omkringliggende landsbygdene og forbedring av miljøet gjennom etablering av "grønn-blå" (natur og vann) belter omkring byene. Samarbeid vil gjøre dem mer konkurransedyktige og mer attraktive å bo i. Hver by har også behov for å markedsføre disse fremskrittene overfor potensielle innbyggere, investorer og besøkende, og samarbeidet gir dem mulighet til å markedsføre seg i hele Nordsjøregionen. Prosjektet har norsk deltakelse.

For mer informasjon, se: www.town-net.nl

Utvikling av mer konkurransedyktige byer

Revitalisation of Harbour Towns

Problemer med image kan være like viktig som økonomiske, miljømessige og sosiale problemer, og bli en begrensende faktor for videre utvikling. Dette var en av de viktigste konklusjonene i en undersøkelse som ble gjennomført i det forrige INTERREG-programmet, og dette prosjektet ser på hva som kan gjøres for å løse problemet. De mindre havnebyene som deltar i dette prosjektet har oppdaget at selv om de ligger vakkert til mot havet, så gir ikke dette alltid den forbedring av image som de hadde forventet. I enkelte tilfeller ligger problemet i at det er mye som må gjøres for at sjøsiden skal bli mer attraktiv, men like ofte er problemet knyttet til dårlige forbindelser til resten av byen. Områdene mot sjøsiden må integreres med andre deler av byen, for at de ikke skal bli isolert og underutnyttet. Prosjektet involverer personer og bedrifter som bruker nærheten til sjøen, slik at løsningene som velges er tilpasset deres behov. Resultatet vil bli fornyet aktivitet, og muligheten til å skape en ny oppfatning om utbygging mot sjøen som noe fjernt og frakoplet fra byens øvrige liv.

Urban Water Cycle

Fontener, taltalende bassenger og kafeer langs elven. Blokkerte avløp, vannfylte kjellere og kanaler fulle av søppel. Vann har enorme positive og negative potensialer i byrommet, og vannsystemer i byer må administreres følsomt for å skape de største fordelene og redusere problemene.

Noen ganger er det lett å glemme at de forskjellige landene og noen ganger også de ulike regionene omkring Nordsjøen har svært ulike måter å gjøre dette på, noe som kan gi svært ulike resultater. Prosjektet handler om "å lære gjennom å gjøre", og å lære gjennom erfaringer som er gjort i andre samarbeidende regioner.

Pilotprosjekter arbeider med mange ulike oppgaver, fra nye filterteknikker for flomvann og rensing vann, til etablering av selvfor

synende vannkretsløp og bruk av vannet til å forbedre livskvaliteten i områder som er ugunstig stilt. Andre temaer som skal behandles er så forskjellige som privatisering av vannverk, effekter av global oppvarming på vannsystemer i byene og implementering av EUs Vanddirektiv (Water Framework Directive). Vannkretsløpet i byene er svært sammensatt, og de optimale løsningene vil vokse frem over tid. Prosjektet vil akselerere denne utviklingsprosessen, og sørge for at hele Nordsjøregionen kan dra nytte av resultatene.

PURE North Sea

Mange flomområder langs elver er områder med svært stor aktivitet, og dette kan skape konflikter mellom miljøhensyn og jordanvendelse. Behovet for tiltak er spesielt akutt i overgangssonen mellom by og land, hvor miljøet er under press, samtidig som det utgjør en trussel for den menneskelige utviklingen (ofte i stor grad som følge av menneskelige tiltak i fortiden).

Prosjektet fokuserer spesielt på forbedring av vannkvalitet på den ene siden, og reduksjon av flomfare på den andre. Tiltakene omfatter utvikling av metoder for gjenbruk av vann, for å få mest mulig ut av en verdifull ressurs og redusere det totale forbruket. Risikoene knyttet til vannet reduseres gjennom bedre løsninger for regnvannet og gjenoppretting av de naturlige vannsystemene, som er best i stand til å mestre svingninger i vannstanden. Allmennhetens bidrag er viktig for at folk skal forstå og akseptere nødvendige endringer, og prosjektet legger ned store ressurser for å forklare vannets store betydning. Spesialister er også engasjert for å sørge for at vannproblematikken blir integrert i planleggingen, og at det vil bli mindre behov for utbedringstiltak i fremtiden.

For mer informasjon, se: www.purenorthsea.com

Prosjektregister

| | | | |
|-------------------------|----|--------------------------------------|----|
| BESST | 10 | North Sea rural | 10 |
| B-SURE | 30 | NorthSeaFaring | 13 |
| BurVal | 22 | Northern Maritime Corridor | 20 |
| Canal Link | 10 | Northern Transport-Political Network | 18 |
| COMRISK | 16 | POWER | 22 |
| COMCOAST | 17 | ProBioEnergy | 25 |
| Escape | 17 | PURE North Sea | 34 |
| E-Voice | 29 | REMARCC | 18 |
| Farmers 4 Nature | 12 | Revitalisation of Harbour Towns | 34 |
| Fisheries Partnership | 24 | Safety@Sea | 14 |
| FLAWS | 14 | Save the North Sea | 22 |
| Forum Skagerrak | 24 | SEAPLANE | 21 |
| FRaME | 16 | Seaport | 32 |
| GeoShare | 28 | Shared Space | 18 |
| Green North Sea Docks | 28 | SmartLIFE | 30 |
| HiTrans | 20 | SustAccess | 21 |
| ICTs for SMEs | 26 | Sutranet | 28 |
| LANCEWADPLAN | 13 | TARGET | 20 |
| Liveable City | 30 | TEN 3 | 22 |
| LOG-IN | 29 | Town-Net | 33 |
| Making Waste Work | 25 | URBAL | 33 |
| MOPARK | 12 | Urban Water Cycle | 34 |
| Nave Nortrail | 12 | VISP | 33 |
| NOLIMP | 24 | Wadden Sea Forum | 25 |
| NORIS | 25 | Water City International | 33 |
| North Sea Bio-Energy | 26 | Water4All | 24 |
| North Sea Cycle Route 2 | 10 | Waterfront Communities | 32 |

For mer informasjon, se: www.interregnorthsea.org

For mer informasjon i Norge om Interreg Nordsjøregionen kontakt:

arve.skjerpen@krd.dep.no
sverre.mauritzen@vestlandsradet.no
rkl@rfk.rogaland-f.kommune.no

Produsert av: Par No 1 A/S

Infografikk av AddSugar (Morten Lyhne)
www.addsugar.dk



Svanemerket er det offisielle nordiske miljømerket

Interreg IIIB North Sea

Jernbanegade 22, DK-8800 Viborg, Danmark
Tel.: +45 87 27 19 99
Faks: +45 86 60 16 80
E-post: info@interregnorthsea.org
www.interregnorthsea.org