
Nordsjøkommisjonen vart oppretta i 1989 som ein geografisk underkommisjon av Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR). Organisasjonen har i dag 31 medlemmar som representerer 8 land rundt Nordsjøen. Nordsjøkommisjonen er først og fremst ein politisk organisasjon – ein arena for regionar rundt Nordsjøen til å samordne interesser, samarbeide og utvikle politikk. Arbeidet i NSC vert styrt av strategidokumentet North Sea Region 2020. Strategien blir operasjonalisert gjennom arbeid i dei tematiske gruppene.

Rapportering frå NSC thematic groups

Gruppe: Transport

Representantar frå Hordaland:

Nils T. Bjørke (forfall)

Frå administrasjonen deltok Matti Torgersen

Tid og sted

| |
|-------------------------|
| Aberdeen 1-2. mars 2017 |
|-------------------------|

Hovudsaker

Nokre av sakene som vart teke opp på møtet var:

- Vest-Agder har saman med Union av baltiske byar, teke til orde for internasjonale reguleringar knytt til utstyr til landsida for landstrøm på hamner. Dei vil ta opp eit framlegg til generalforsamlinga i NSC i juni der dei ønskjer at CPMR arbeider for ei slik regulering. Dette for å gje incentiver til cruise-reiarlag for å investere i utstyr om bord som gjer at dei kan nyttiggjere seg landstrøm.
- Eit hovudtema på møtet vart utvikling av det overordna TEN-T nettverket i Europa, som er 9 transportkorridorar gjennom Europa. Betydelege EU-midlar brukast til utvikling av desse nettverka, særleg for jernbane. Noreg inngår berre i ein korridor, ein arm mellom Gøteborg og Oslo i ein korridor som strekkjer seg frå Palermo til grensa mot Russland frå Finland. (ScanMed - Scandiavian- Mediterranean corridor). Mange NSC regionar er bekymra over dette, då dei står utanfor korridorane. Andre igjen, som Aberdeenshire i Skottland opplever at deira prosjekt ikkje blir prioriterte, då dei ligg i enden av ein korridor og blir sett på som ein nasjonal problemstilling. Gruppa vart samd om at ein skal starte opp arbeidet med å påverke innhaldet i neste langtidsperiode for EU, som tek til i 2021, der EU sin politikk kan bli modifisert. M.a tek Ørebro til orde for at strekkinga St.Petersburg-Helsinki-Oslo bør inn i kjernenettverket som ei utviding av ScanMed corridor. Den praktiske konsekvensen av dette er at det då kan søkjast om EU-midlar til opprusting av jernbanestrekninga mellom Oslo og Stockholm.
- Det vart frist for EU sin konsultasjon for revisjon av “the clean vehicle directive” 24 mars. Direktivet pålegg offentlege aktørar å ta omsyn til krav til energi og miljø i kjøp av køyretøy. Det har m.a. betydning for innkjøp av bussar.

- Sekretariatet undersøker moglegheita for å lage eit nettverk mellom NSC medlemmane sine Brusselkontor.

Det vart to seminar i tilknytning til møtet, eit om autonome køyretøy og eit om transportprosjekt i Interreg Nordsjøen.

Autonome køyretøy

Michael Glotz-Richter frå Bremen heldt eit seminar om autonome køyretøy. Sjølvkøyrande kjøretøy kjem innan kort tid. Dei har eit sterkt potensiale for å gjere transport tryggare, meir effektivt og meir tilgjengeleg for grupper som ikkje kan køyre bil. Samstundes er det grunn til å vere uroa over t.d. tryggleik i systemet (hacking mv), det kan auke transportmengda med påfølgjande utfordringar knytt til framkome og miljø, og det kan auke arbeidsløysa for transportarbeidarar. Han peikte på behovet for politisk bevisstheit, slik at det ikkje berre blir bilindustri og teknologileverandørar styrer utviklinga. Han meinte at det er behov for felles europeisk regulering av utviklinga. Vidare meinte han at Nordsjøkommisjonen sine medlemar kan spele ein viktig rolle for å få merksemd og for debatt om korleis vi skal møte dette. Ikkje minst så han eit behov for å utvikle scenarier for konsekvensar av innføring av autonome køyretøy.

Transportprosjekt innan Nordsjøprogrammet

I forlenginga av møtet arrangerte transportgruppa saman med Interreg Nordsjøen programsekretariat eit miniseminar om transportprosjekt i regi av Nordsjøprogrammet. Hovudformålet med seminaret var å få fram fleire søknader innan transport i neste utlysing av Nordsjøprogrammet. Det har vore relativt låg søking på transportprosjekt så langt. Det står igjen totalt innan transport EU – midlar på €22.6 mill, mens det for norske partnarar er det igjen €608.300 innan programperioden som varer ut 2020.

Interreg Nordsjøen har to område der det kan søkjast om midlar til prosjekt

- 4.1 Utvikle innovative løysingar og/eller forbetringar innan transport og logistikk som har potensiale til å overføre store mengder gods frå langdistanse vegtransport
- 4.2 Stimulere til opptak og tilpassing av grønne transportløysingar for regional gods- og persontransport.

Det er 3 prosjekt som hittil er godkjend innan samferdsel:

- Hydrogen Transport Economy in the North Sea Region2: Skape vilkår for at ein hydrogenmarknad kan oppstå.
- Share North; Shared Mobility Solutions for a Liveable and Low-Carbon North Sea Region. Fremje, utvikle og innføre ordningar for delt mobilitet som bildeling, sykkeldeling, samkøyring mv. Bergen kommune deltek i dette prosjektet.
- Smart, clean Energy and Electric Vehicles 4 the City: Fremje grøn byutvikling med smarte kombinasjonar av elektriske køyretøy, fornybar energiløysingar og IT-løysingar.

Følgjande prosjektidear som er under arbeid for søknad i neste utlysing som finn stad mellom 30. juni and 20. august vart presenterte:

- Demand responsive transportation in the vast North Sea Region: Utvikle system for koordinering av transport i utkantområde
- Smart green shore side transport for Cruise tourism: Gjere cruiseturisme meir berekraftig gjennom å lage smarte løysingar, både før og etter turistane er kome på land.
- Autonomous cars: Sjølvkøyrande bilar og bildeling
- Hydrobil: Produsere og bruke hydrogen i hamne- og logistikkområde
- Green click: Utvikle programvare for å sjå kva som er det mest miljøvenlege alternativ mellom veg, sjø og bane.