

Folketingets Miljøudvalg
Udvalgsafdelingen
Christiansborg

Jeg skal hermed til udvalgets orientering oplyse, at Forsvarsministeriet har konkrete planer om at opsætte radaranlæg langs de danske kyster, hvilket vil søges gennemført ved en anlægslov.

Det følger af ”Aftale af 25. maj 1999 om forsvarets ordning 2000-2004”, at forsvaret skal forbedre radardækningen i de indre danske farvande. Dette skal ske ved at udskifte eksisterende nedslidt kystradarmateriel samt ved at etablere supplerende radarkapacitet til farvandsovervågningen, således at der opnås fuld dækning af alle væsentlige danske farvandsafsnit og gennemsejlinger fra det nordlige Kattegat til Østersøen.

Baggrunden for dette er, at territorialgrænsen er blevet udvidet fra 3 til 12 sømil, og der er en række nye opgaver med fokus på både militære og civile opgaver, herunder bl.a. grænseoverskridende kriminalitet, politimyndighed til søs, eftersøgnings- og redningsoperationer, håndhævelse af havmiljølovgivningen og bekæmpelse af havforurening og kontrol med skibe, som transporterer farligt eller forurenende gods.

Men det helt overordnede problem er, at der årligt passerer op til 60.000 skibe gennem de danske farvande, hvoraf en stigende andel er tankskibe. Denne trafik medfører en risiko for en alvorlig miljøulykke.

Siden kystradarprojektets opstart har en række forhold ændret sig. Regeringen har besluttet at sætte øget fokus på sejladsikkerheden, og der er i internationale fora besluttet foranstaltninger med henblik på forbedring af sejladsikkerheden og forebyggelse af miljøkatastrofer. Blandt disse foranstaltninger kan nævnes udpegning af nødrområder, etablering af Automatic Identification System (AIS) samt Maritime Assistance Service (MAS). Dette har medført, at kystradarprojektet er blevet udvidet således, at det ikke alene dækker de indre danske farvande fra Skagen til øst for Bornholm, men ligeledes dækker fra Jammerbugten til Skagen, samt områderne omkring Esbjerg, Thyborøn og Hanstholm.

Som nævnt nedsatte regeringen ”Udvalg vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden”. Udvalgets rapport, der blev fremlagt i april 2004, anbefalede bl.a. en yderligere sikring af vore kyster og farvande ved en styrket overvågning af skibstrafikken gennem øget anvendelse af ny teknologi. Efterfølgende vedtog regeringen en handlingsplan af 26. maj 2004 for at sikre fremdriften af rapportens anbefalinger.

Kystradarprojektets gennemførelse blev i rapporten fastslået som en forudsætning for en omkostningseffektiv og dækkende farvandsovervågning. Kystradarprojektet samkørt med AIS og andre elementer i farvandsovervågningen giver således en kontinuerligt opdateret positiv identifikation af skibe, som kan fastholdes ved gennemsejlingen af de danske farvande. Kystradarprojektet er også en helt afgørende forudsætning for gennemførelsen af en række af de initiativer, som udvalget anbefalede, og som indgår i regeringens handlingsplan: etablering af en infrastruktur navnlig bestående af kystbaseret radardækning samkørt med landbaseret AIS, kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko, overvågning/sejladsevejledning for relevante skibe i nærmere definerede farvandsafsnit mv.

Kystradarernes placering er indbyrdes afhængige således, at såfremt én radar bliver flyttet i forhold til planen,

udelukkes muligheden for kontinuerligt at følge skibstrafikken, medmindre andre radarer flyttes, eller subsidiært yderligere radarer opstilles. Det danske kystlandskab er, som vi alle ved, karakteriseret ved øer, bugter, fjorde, bakker mv., og placeringen af radaren er derfor af afgørende betydning for kvaliteten af det indhentede billede. Det er således en forudsætning for en effektiv informationsindhentning, at der f.eks. ikke er bakker eller øer, der "skygger" for radaren.

Radarerne vil i videst muligt omfang blive opstillet i eksisterende master mv., men ifølge sagens natur må radarerne ofte placeres i de åbne kystnære områder, der nyder særlig beskyttelse i lovgivningen. Ved udvælgelsen af placeringerne for radarerne er indgået hensyn til bl.a. dækning, landskab, teknik og økonomi, herunder tungtvejende hensyn til det æstetiske udtryk i lokalområdet. Vi har prøvet at få interesserne til at mødes, således at beskyttelsen af de danske kyster og farvande styrkes samtidig med, at så få naturskønne områder som muligt berøres. Skov- og Naturstyrelsen er således blevet konsulteret undervejs. Det er dog afgørende for kystradarprojektets bidrag til sikkerheden for vore kyster og farvande, at der er den fornødne sammenhæng i dækningen af de danske farvande.

Kystradarprojektet blev tiltrådt i Akt 58 den 12. december 2001. Ved aktstykket blev bevilliget 109 mio. kr. Af aktstykket fremgik endvidere at forsvaret yderligere ville anvende 30 mio. kr. finansieret af driftsmidler til etablering af en forbedret overvågning i det lave luftrum, hvorfor den samlede projektsum udgør 139 mio. kr. Projektet forventes fordyret i forhold hertil som følge af øgede bygge- og anlægsudgifter, øgede udgifter til ekspropriation samt omdefinering af det oprindelige projekt. I alt forventes der et merforbrug på ca. 32 mio. kr. i forhold til det i aktstykket angivne beløb. Herudover er det oprindelige projekt udvidet med den planlagte etablering af radarkapacitet på vestkysten (37 mio.).

Det er på ovennævnte baggrund, at jeg har til hensigt at søge kystradarprojektet gennemført ved en anlægslov, der sikrer en bred demokratisk proces ved behandlingen i Folketinget. Forinden lovforslaget udfærdiges og sendes i høring, vil kystradarprojektet blive sendt i en 1. indledende høringsrunde til amter og kommuner, således at disse på et tidligt tidspunkt og i et vist omfang har mulighed for få indflydelse på placeringerne af kystradarerne.

Det skal bemærkes, at tidsperspektivet i processen er forholdsvist snævert, da anlægsloven senest skal fremsættes for Folketinget ultimo februar 2005. Dette skyldes, at Folketinget hele foråret er optaget af lovgivningsarbejdet i forbindelse med strukturreformen.

Med venlig hilsen

Søren Gade