

10. september i år på det møde i Helsinki Kommissionen (HELCOM), som Danmark har taget initiativet til at få afholdt. Forberedelserne til mødet er allerede i gang i et samarbejde mellem de ansvarlige myndigheder her i landet og i en særlig HELCOM ekspertgruppe.

På ministermødet vil vi blandt andet se på, hvorledes man kan forbedre sikkerheden gennem brug af den nye teknologi, som allerede er ved at blive indført inden for søfarten.

Fra juli 2002 skal alle større skibe således efter en overgangsperiode udstyres med AIS – en automatisk identifikationstransponder. Dette system giver skibene mulighed for at identificere hinanden og få præcise og øjeblikkelige oplysninger om andre skibe med tilsvarende udstyr, herunder om pludselige kursændringer. AIS giver samtidig mulighed for at etablere en relativ simpel form for landbaseret farvandsovervågning.

Hertil kommer det elektroniske søkort (ECDIS), der er i stand til at advare besætningen, hvis sejladsen planlægges eller udføres gennem områder, hvor skibet ikke kan passere. Store skibe, som overser de særlige dybdeforhold i Kadetrenden, og som er udstyret med ECDIS, vil således blive advaret, såfremt de sætter kurs mod de områder, hvor vanddybden er for lav til, at de kan passere.

Endelig kommer vore fornyede bestræbelser på at indføre lodspligt.

Alle disse initiativer tager sigte på at forbedre sejladssikkerheden i hele Østersøområdet. I tilslutning hertil vil det blive vurderet, om der kan opnås yderligere forbedringer af sejladssikkerheden ved at etablere nye VTS-systemer i de danske farvande, herunder ved Kadetrenden.

Jeg finder det vigtigt, at den sikkerhedsmæssige gevinst opnås på en måde, hvor ressourcerne står mål med forbedringerne af sejladssikkerheden. Etableringen af VTS-Storebælt kostede cirka 20 mio. kr., og de årlige driftsomkostninger udgør cirka 17 mio. kr. Etableringen af Drogden VTS kostede cirka 13 mio. kr., og de årlige driftsomkostninger udgjorde cirka 13 mio. kr.

Etablering af et VTS-system er en ganske omfattende og tidskrævende opgave. Endvidere skal systemet anerkendes internationalt for at få fuld effekt.

M/S LILLEBÆLT, eller DANASUND, som skibet hedder i dag, der er omtalt i begrundelsen for spørgsmål S 2737, er en mindre bugserbåd. Skibet har tidligere gjort tjeneste som *vagtskib* ved det daværende VTS-Drogden, som blev

etableret i forbindelse med bygningen af den faste forbindelse over Øresund. M/S LILLEBÆLT var dengang et supplement til VTS-systemet, og skibet kan ikke i sig selv anvendes som en form for mobilt VTS-system.

Spm. nr. S 2737

Til erhvervsministeren (14/5 01) af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Vil ministeren – hvis ikke han ønsker at reagere positivt på spørgsmål 2736 – foranledige iværksat en hurtig, uvildig undersøgelse for at få afklaret, om etablering af et VTS-system kan forventes at have en positiv nytteværdi på uheldsrisikoen ved Kadetrenden?«

Begrundelse

Selv om den danske søfartsstyrelse ikke mener, VTS-overvågning er relevant ved Kadetrenden, er andre søfartskyndige af en anden opfattelse. Fakta er, at der er sket adskillige grundstødninger i Kadetrenden – også efter at der sidste forår blev etableret forbedrede søbøjeanvisninger. Hvis ministeren følger Søfartsstyrelsens hidtidige holdning, må det derfor være på sin plads at indhente en hurtig, uvildig vurdering.

(Besvaret sammen med spm. nr. S 2736).

Spm. nr. S 2825

Til by- og boligministeren (21/5 01) af:

Svend Erik Hovmand (V):

»Agter ministeren at tage initiativ til at fremme mulighederne for at opføre træhusboliger i Danmark?«

Begrundelse

Adskillige undersøgelser har vist, at boliger opført i træ har en række fortrin i forhold til traditionelt byggeri. Det drejer sig blandt andet om indeklima og isoleringsgrad, men også om miljømæssig bæredygtighed og æstetik. På denne