

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

1. april 2008

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Transportministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 2 ad KOM (2007) 0535 af den 21. december 2007 om den videre gennemførelse af de europæiske satellitnavigationsprogrammer (Egnos og Galileo).

NOTAT

DEPARTEMENTET

Til Folketingets Europaudvalg

Dato 27. marts 2008
J. nr. 004-U04-8

Spørgsmål 2:

”Ministeren bedes redegøre for, præcist hvilke typer opgave Galileo-systemet skal være med at løse, samt i hvilke situationer Galileo-systemet vil udgøre en forbedring i forhold til den nuværende situation.”

Svar:

De særlige mål for Galileo-programmet består i at sørge for, at de signaler, som systemet udsender, kan bruges til at opfylde følgende fem typer opgaver. Det drejer sig ifølge Kommissionen om følgende tjenester:

En åben tjeneste (”Open Service” – OS), der er gratis for brugerne, og som leverer positions- og tidsbestemmelsesdata. Denne tjeneste er bestemt til anvendelse af satellitnavigation til massemarkedet.

En livskritisk tjeneste (”Safety of Life Service” – SoL), der er rettet mod brugere, for hvem sikkerhed er afgørende, og som navnlig opfylder de krav, der stilles inden for luftfart, søfart og jernbanetransport. Denne tjeneste opfylder desuden kravet om kontinuitet og omfatter en integritetsfunktion, der gør det muligt at advare brugerne i tilfælde af fejl i systemet.

En forretningsmæssig tjeneste (”Commercial Service” – CS), der gør det muligt at udvikle anvendelser til erhvervs- eller forretningsmæssige formål i kraft af en større ydeevne og data med større merværdi end dem, der leveres af den åbne tjeneste.

En statsreguleret tjeneste (”Public Regulated Service” – PRS), der er forbeholdt statsligt autoriserede brugere til følsomme anvendelser, der kræver en høj grad af tjenestekontinuitet. Den statsregulerede tjeneste anvender robuste, krypterede signaler.

En eftersøgnings- og redningstjeneste (”Search and Rescue Support Service” – SAR) i DOSPAS-SARSAT-systemet (et internationalt, humanitært eftersøgnings- og redningssystem) ved at opfange og besvare nødsignaler fra radiosendere.

Et væsentligt element i formålet med Galileo-projektet er ifølge Kommissionen, at det vil gøre EU uafhængigt af andre satellitnavigationssystemer. Hertil



kommer, at Galileo – i modsætning til f.eks. GPS – vil være omfattet af en forsyningsgaranti, hvorved brugerne skulle have en sikkerhed og en tryghed for, at systemet altid er til rådighed.

Galileo-systemets præcision vil ifølge Kommissionen være højere end de signaler, der i dag stilles til rådighed gennem GPS. Kommissionen opgiver en forbedring fra omkring 10 meters nøjagtighed til 1 meters nøjagtighed. Den forbedrede præcision kan have betydning f.eks. ved trafikuheld på en motorvej, hvor redningsmandskabet meget præcist vil kunne vide, om en ulykke er sket i den ene eller den anden side af motorvejen. Dette er også tilfældet visse steder i bymæssig bebyggelse, hvor Galileo-signalet lettere vil kunne fanges end GPS-signalet.

Den forventede større præcision og den forventede større pålidelighed betyder ifølge Kommissionen, at Galileo åbner for et nyt og næsten grænseløst omfang af tjenester.

Derudover anfører Kommissionen, at GPS ikke dækker Nordeuropa særlig godt, og at Galileo-systemets satellitter m.m. vil give en bedre dækning på de nordligere breddegrader.

Der er også fordele for den hjemlige industri. Dele af den danske rumfartsindustri har således eksempelvis deltaget i det hidtidige Galileo-samarbejde, hvor man har leveret strøm- og kontrolforsyninger. Denne del af industrien satser på at kunne få yderligere ordrer på de resterende satellitter, hvilket man bl.a. også i givet fald ser som en stor løftestang for at komme ind på det store amerikanske marked og levere elektroniske rumfartssystemer.

Det er i øvrigt værd at bemærke, at Galileo overordnet set også kan anskues som en infrastruktur – i princippet som et vej- eller banenet – hvor det i høj grad er op til industrien at designe og udvikle hjælpemidler, som vil gøre det attraktivt for brugerne og forbrugere at drage nytte af systemet. Inden for transportverdenen er de seneste års udvikling af satellitbaserede positionsredskaber til f.eks. køretøjer et godt eksempel på effektive og attraktive hjælpemidler.