



Transport- og Energiministeriet

Talepapir til brug for samråd i Folketingets Trafikudvalg 26. april 2005 om Karen Danielsens påsejling af Storebæltsforbindelsen 3. marts 2005

Indledning

Ulykken med Karen Danielsen den 3. marts 2005 kom som et chok for os alle. Det var ulykken, som ikke skulle kunne ske.

Det er klart, at vi er nødt til at følge op på denne alvorlige ulykke. Ulykken rejser to problemstillinger.

Den ene er, hvad vi kan gøre for at forhindre gentagelse af ulykken og det er det vigtigste spørgsmål. Det andet er at se på hvilke nødplaner der er, hvis broen er lukket i kortere eller længere tid.

Søfartsstyrelsens opklaringsenheds rapport

Hvordan kunne ulykken ske?

Søfartsstyrelsens opklaringsenhed har udarbejdet en foreløbig rapport om ulykken. Rapporten indeholder en beskrivelse af hændelsesforløbet og andre faktuelle oplysninger, som de på nuværende tidspunkt foreligger oplyst. Jeg vil ikke gennemgå de konkrete omstændigheder i

alle detaljer da rapporten er tilgået udvalgets medlemmer.

Det skal bemærkes at der er tale om en foreløbig rapport.

Omstændighederne omkring Karen Danielsens påsejling af Vestbroen

Det kan på baggrund af den foreløbige rapport konstateres at Karen Danielsen afsejlede fra Svendborg den 3. marts. Der var lods om bord. Lodsen meddelte VTS Storebælt, at han var på vej ud til Thurø Rev med Karen Danielsen som var på vej til Finland og derfor blot skulle rundt om Vresen (nord for Langeland) og derefter syd på. Lodsen gik fra borde ca. 2 timer før ulykken.

I de sidste ca. 45 minutter før ulykken sejlede Karen Danielsens på konstant kurs. Overstyrmanden iværksatte ikke den kursændring, som han skulle i henhold til sejladsplanlægningen ca. 10 minutter før påsejlingen skete.

Lidt efter klokken 19 påsejlede Karen Danielsen vestbroen ca. 800 meter fra Fyns siden.

Ca. 5 minutter efter påsejlingen udsender skibsføreren nødsignalet May-Day. Herefter alarmerede VTS centeret politiet, Storebæltsforbindelsen og DSB, hvorefter trafikken på Storebæltsforbindelsen blev stoppet.

Beredskabet på selve forbindelsen

Beredskabet omkring Storebæltsbroen fungerede godt og der var god kommunikation mellem de forskellige involverede myndigheder.

Broen blev genåbnet for trafik kl. ca. 01.30 efter at Storebæltsforbindelsens teknikere havde besigtiget ulykkesstedet. Broen har ved påsejlingen kun lidt mindre skade.

VTS centerets rolle

VTS Storebælt, som har til opgave at overvåge skibstrafikken i Storebælt, herunder at alarmere ved påsejlingsrisiko, greb ikke ind overfor Karen Danielsen.

VTS centeret havde modtaget melding om Karen Danielsens sejlads og havde et tydeligt radarbillede af skibets sejlads indtil påsejlingen.

Den vagthavende operatør har ikke observeret, at Karen Danielsen fortsatte på uændret kurs indtil påsejlingen. VTS centeret har ikke forsøgt at kalde Karen Danielsen før påsejlingen og VTS centeret har ikke udsendt afviserfartøjet eller iværksat alarmering før påsejling.

Ombord på Karen Danielsen

Om bord på Karen Danielsen har det efterfølgende kunne konstateres at overstyrmanden sad i stolen ved manøvrepladsen, da påsejlingen skete. Overstyrmanden var alene på vagt på broen. Skibets GPS-udstyr har afgivet en højlydt alarm i styrehuset fra det tidspunkt, ca.

10 minutter før påsejlingen, hvor den planlagte kursændring skulle have været iværksat, og indtil påsejlingen.

Ved obduktionen af den omkomne overstyrmand blev der konstateret en alkoholpromille på mindst 1,55.

Opsamling

Det er åbenbart, at der var tale om menneskelige fejl, såvel på Karen Danielsen som i VTS centret. Dette er dybt beklageligt.

Søfartsstyrelsen vil senere fremlægge en endelig søulykkesrapport som vil indeholde en fuldstændig analyse af de omstændigheder, der førte til påsejlingen, en endelig konklusion om årsagerne til påsejlingen samt anbefalinger om gennemførelse af forholdsregler for at nedsætte risikoen for en gentagelse.

Forsvarsministeren får ordet

Det forslås at du herefter giver ordet til Forsvarsministeren som kan uddybe omkring VTS centret, herunder de påtænkte og allerede gennemførte tiltag med henblik på at minimere risikoen for en gentagelse af ulykken.

Hvad vil det kost at flytte VTS fra Korsør til Sprogø

Der er blevet spurgt til hvad det vil koste at flytte VTS-centeret fra Korsør til Sprogø.

Anlægsomkostningerne ved en flytning af VTS centeret er skønsmæssigt beregnet til ca. 47 mio. kr., idet der er forudsat bibeholdelse af back-up

system på flådestationen og etablering af nyt tårn på Sprogø med udsyn til såvel Vester- som Østerrenden nord og syd for brolinien.

Driftsomkostninger ved en flytning af VTS anlægget.

I tillæg hertil må de årlige driftsomkostninger forventes at stige med 2 – 3 mio. kr., som følge af at afstanden til faciliteterne på flådestationen øges.

Kan A/S Storebælt overtage VTS-centeret fuldt og helt

Endelig har der været rejst spørgsmål angående hvorvidt A/S Storebælt vil kunne overtage VTS fuldt og helt. Dette spørgsmål, som er stillet med kort varsel, giver anledning til en række såvel praktiske som juridiske overvejelser. Jeg vil

Skriftlig besvarelse

snarest give en skriftlig besvarelse af dette spørgsmål, når der har været mulighed for at analysere disse forhold nærmere.

Sammenfatning

Der er tale om alvorlige problemstillinger. Alle involverede parter vil gøre deres yderste for, at en sådan ulykke ikke indtræffer igen.

En flytning af VTS centeret vil formodentlig ikke reducere risikoen for en påsejling

Det er, som det også blev fremført af forsvarsministeren, tvivlsomt om der kan registreres nogen risikoreducerende effekt overfor påsejling af forbindelsen ved en flytning af VTS-centret til Sprogø. Samtidig vil det være dyrere.

Relevante myndigheder vil drøfte mulige tiltag

De forskellige instanser, der har ansvar for de sikkerhedsmæssige forhold, vil vurdere og

drøfte, hvilke tiltag der skal til for at mindske risikoen for en gentagelse af ulykken. Det vil først og fremmest ske på baggrund af den endelige rapport fra Søfartsstyrelsens opklaringsenhed.

**Arbejdsgruppe
vedr.
katastrofeplaner**

Transport- og Energiministeriet har iværksat udvalgsarbejde vedrørende katastrofeberedskabet i forbindelse med en afbrydelse af Storebæltsforbindelsen.

Der er således iværksat en analyse af de planer, der foreligger for at håndtere en situation, hvor Storebæltsforbindelsen og dermed hovedparten af trafikken mellem landsdelene er afbrudt.

Som led i arbejdet ses der på behov og muligheder for etablering af et akut transportalternativ og for længerevarende løsninger. Et væsentligt element i dette er at vurdere, hvilken kapacitet, der skal sikres, og hvorvidt der er den fornødne infrastruktur kapacitet til stede.

Afrunding

Herefter kan du åbne op for bemærkninger fra Trafikudvalgets medlemmer.