

# Innovation-Strategy-Management

ISM GLAHN & PARTNERS KØBMAGERGADE 2 1150 KØBENHAVN K  
TLF 33142214 FAX 45760656 MBT 40603270 E-MAIL ismglahn@mail.dk

Retsudvalget  
Att. Hr. Peter Skaarup, formand  
Christiansborg  
1240 København K.

2006-07-12  
JG/ep.

Kære Peter Skaarup

**Vedr.: Terror mod Storebælts Vestbro - risikoen undervurderet.**

Vedlagte indlæg om terrortruslen mod Storebælts Vestbro er markant undervurderet - værst tænkelige "uheld" kunne være, at terrorister kaprer en supertanker o.l. på sydgående kurs i Storebælt (f.eks. ud for Romsø), og sejler vest om Sprogø, og tværs gennem lavbroen (Vestbroen) - så er både tog og biltrafikken afbrudt i minimum 6 måneder !

Hvis terroristerne gør dette, er Danmark i praksis skåret totalt over i 6 - 12 - 24 måneder ? og summen af de i artiklen nævnte alternativer er ikke tilnærmelsesvist i stand til at klare trafikbehovet.

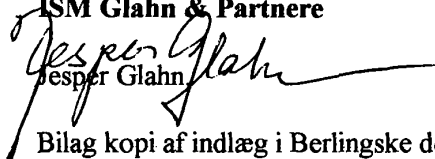
De i artiklen nævnte passage-tal er underdrevne: 11 000 var budgettallet ved vedtagelsen - ved åbningen var der 28 000 passagerer pr dag, og selv den efterfølgende januar var der 19 000 passagerer (heri er ikke bare fritidsrejsende, men også erhverv). At disse tal er mere realistiske ses klart af de økonomiske resultater i de følgende år, der er langt over budgetterne - og støt stigende !

De statistiske skøn er endnu mere urealistiske end passage-tallene. Da Storebæltsprojektet var til høring i Ingeniørforeningen før vedtagelsen i Folketinget, spurgte undertegnede: "Hvad vil man gøre ved risikoen for skibskollision med lavbroen ?" Panelet (11 personer) var ikke forberedt på spørgsmålet, men svarede, at sandsynligheden var 1:1 mio. - det blev regnet om til "1 kollision på 100 år !" Man indførte VTS, som dog ikke har forhindret, at der på de første ca 10 år har været 2 kollisioner (DSB-færgen og Karen Danielsen) ! Siden 11 september 2001 er terrortruslen kommet til med øget risiko for Danmark, så 4500 år til næste er ren teori.

Rent økonomisk vil en totalafbrydelse af vor hovedtrafikåre (alle æg i en kurv) være katastrofal. Der vil sandsynligvis ikke omkomme så mange mennesker som i New York og Mumbai, men terroreffekten vil være markant - en "variant", der atter vil kræve nye forholds-regler !

Vi har til statsministeren foreslået en "flertrins ankerkæde-sikring" (der er miljø-neutral), og stillet os til rådighed for i fællesskab med de rette instanser, at finde den for Danmark bedste løsning.

Med venlig hilsen  
ISM Glahn & Partnere

  
Jesper Glahn

Bilag kopi af indlæg i Berlingske den 7 juli 2006.

# Vi er på den, hvis Storebæltsbroen må nødlukke

**Uha** Trafikken mellem landsdelene vil bryde sammen, hvis Storebæltsforbindelsen må lukke i kortere eller længere tid på grund af en ulykke eller terror. Der findes slet ingen trafikal handlingsplan, hvis uheldet er ude.

Af Hans Larsen

Danskerne må skære kraftigt ned på familiebesøg i den anden ende af landet og i øvrigt indstille sig på et trafikalt mareridt, hvis Storebæltsforbindelsen tvinges til at holde lukket i kortere eller længere tid som følge af en større ulykke eller et terroranslag.

Selv om der stadig eksisterer indenlandske flyruter samt fire færgeruter mellem landsdelene, vil kapaciteten slet ikke kunne stå mål med det ekstra pres, der vil opstå, hvis både vej- og togforbindelsen over Storebælt sættes ud af spillet.

Det fremgår af en ny rapport om alternative transport-

afspærres. En alternativ trafikafviklingsplan findes nemlig slet ikke i dag.

Selv om mange familier vil skære drastisk ned på antallet af fritidsrejser, hvis broen lukkes, vil dagligt mellem 11.000 personer i lavsæsonen og 24.000 personer i højsæsonen have akut behov for alternativ transport, fremgår det af undersøgelsen.

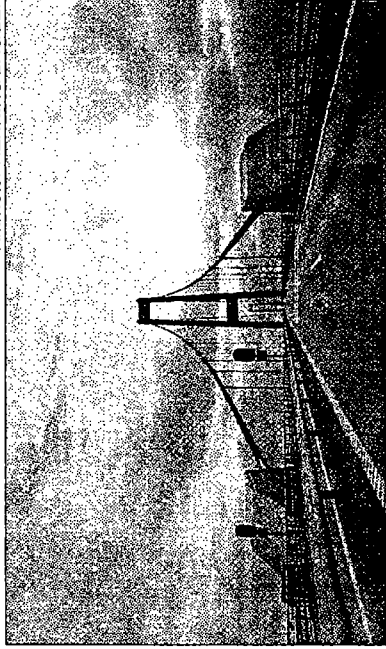
## Nødfærgenete

Hvis vejbroen rammes, er det nødvendigt at indsætte ekstra bilfærger på de eksisterende ruter samt oprette en nødrute på Storebælt mellem Korsør og Lindholm uden for Nyborg. Desuden kan der etableres færgesejls mellem Grenå og Hundested i løbet af nogle uger, mens godstrafikken må dirigeres til overfarterne Fredenrikshavn-Gøteborg og Rødby Puttgården.

De ekstra færger, som i givet fald skal indchartres, skal

## ▼ Hvis uheldet er ude

Arkivfoto: HENNING BAGGER



- De største farer for Storebæltsforbindelsen er skibskollisioner mod Østbroen (højbroen), brand eller eksplosion i Østtunnelen (jernbanetunnelen) og skibskollisioner mod Vestbroen (lavbroen).
- Hvis Vestbroen påsejles og tre brofag ødelægges, vil vejbroen kunne genåbne efter 15 måneder og jernbanen efter 18 måneder. Ved større ødelæggelser vil forbindelsen først kunne genåbnes efter to år.

Er motorvejen lukket i mange måneder, kan der eventuelt indsættes biltog på jernbaneforbindelsen.

Hvis også togtrafikken må indstilles, kan der oprettes bustransport til og fra de eksisterende færgeruter. Der kan også indsættes ekstra tog til København med forbindelse til Århus. Er det derimod alene jernbaneforbindelsen, som må lukke, kan en stor del af transportproblemerne løses af 40-50 busser, der kører over Storebæltsbroen i pendul fart.

På grund af sommerferie har det hverken været muligt at få en kommentar fra Transportministeriet eller Sund & Bælt. Men statistisk set er der i bedste fald også stadig 4.491 år at løbe på...

Den type færger kræver færrest foranstaltninger på land.