

Nedlæggelse af VTS fartøj

Indstilling: Sund & Bælt indstiller, at det døgnbemandede VTS fartøj fremover ikke indgår i det VTS system, som overvåger skibstrafikken i Storebælt med henblik på beskyttelse af Storebæltsforbindelsen.

Årsag: På baggrund af risikoanalyser og erfaringer fra 12 års drift kan det konkluderes, at den risikoreducerende effekt af VTS fartøjet nu er så begrænset, idet ny teknologi er udviklet, at det ikke længere er nødvendigt at opretholde VTS fartøjet for at bevare den høje sikkerhed for Storebæltsforbindelsen og dens brugere.

Baggrund

Siden anlægsperioden har et VTS fartøj indgået i VTS systemet ved Storebæltsforbindelsen. Storebæltsforbindelsen har nu været åben for trafik siden 1997, og ny teknologi til kommunikation mellem skibe og VTS overvågningscentralen på land gør, at behovet for et VTS fartøj ikke længere er til stede.

VTS fartøjets primære opgave har i starten af driftsfasen været at identificere skibene i Storebælt. Siden 2008 har det været et krav, at skibe over 300 bruttotons skal være udstyret med en teknologi, der hedder AIS (Automatic Identification System). Den teknologi gør, at skibene nu automatisk identificeres og informerer VTS tjenestens overvågningsrum på Flådestation Korsør om skibets kaldesignal, fart, planlagt rute og destination mv.

Den nye teknologi har som nævnt været obligatorisk siden 2008, og er i dag en kendt og anerkendt teknologi. Et VTS fartøj har således heller ikke indgået i de sejlads-simuleringer, der er gennemført for skråstagsbroløsningen på Femern Bælt.

VTS fartøjet er efter A/S Storebælts vurdering en teknologi, der er forældet, og det bidrager ikke til at sikre den faste forbindelse mod påsejling. VTS fartøjet udfører i dag primært opgaver med at hjælpe nødlidende sejlere, fjerne løse fiskegarn og sejle med besøgende til området.

A/S Storebælt har truffet beslutningen om at indstille en nedlæggelse af VTS fartøjet på baggrund af risikoanalyser udarbejdet af COWI. COWIs arbejde er kvalitetssikret af professor Ternstrup Pedersen fra DTU, som også deltog som ekspert i arbejdet med skibsstørisikoanalyserne i 1990'erne.

Så vidt A/S Storebælt er oplyst, vil der kunne findes alternativ beskæftigelse i Forsvaret til de 6 personer, der i dag bemander VTS fartøjet, og A/S Storebælt har i øvrigt et nært og frugtbart samarbejde med VTS overvågningen i Korsør.

Sikkerhed

Sikkerheden mod påsejling af den faste forbindelse er uændret høj ved fjernelse af VTS fartøjet og opfylder fuldt ud den opstillede sikkerhedsmålsætning.

Hvis et skib helt undtagelsesvis har kurs mod de dele af broen, der ligger væk fra gennemsejlingsfaget, vil politiet straks blive advaret fra VTS overvågningen på land. Herefter lukkes bom-

mene på broen, så broen i løbet af få minutter tømmes. På den måde sikres trafikanter og togpassagerer, hvis broen skulle lide skade ved en skibskollision.

VTS fartøjet vil med meget stor sandsynlighed ikke kunne nå frem til et skib på afveje i tide til at undgå en kollision. Da skibet Karen Danielsen i 2005 påsejlede Vestbroen, dokumenterede den efterfølgende analyse af hændelsen, at VTS fartøjet ikke havde nogen effekt i den konkrete situation. Som en konsekvens af hændelsen med Karen Danielsen blev overvågningen fra VTS centeret på land øget, idet den vagthavende bemanning blev øget.

Sidste år var der en hændelse i Øresund, hvor et skib gik på grund. To afviserfartøjer fra forsvarret og en helikopter forsøgte at få kontakt med skibet. Men det lykkedes ikke, og skibet endte altså med at støde på grund. Den vagthavende officer på skibets bro var i dette tilfælde beruset. Men situationer som det nævnte kan også opstå, hvis den vagthavende officer får et ildebefindende. I en sådan situation vil et VTS fartøj heller ikke have mulighed for at gøre en forskel.

De årlige driftsomkostninger ved at drive et VTS fartøj er knap 6. mio. kr. om året. Det står efter A/S Storebælts mening ikke mål med fartøjets stærkt begrænsede nytteværdi for broens sikkerhed.

A/S Storebælt har som nævnt gennemført en risikoanalyse og en cost-benefit betragtning før indstillingen om at nedlægge VTS fartøjet. Resultatet heraf er kort gengivet i vedhæftede bilag.

BILAG

Resultat af risikoodatering

Risikoberegningerne er gennemført baseret på et opgraderet VTS system (opgraderingen skete i 2008) og på det faktum, at skibe i dag er udstyret med AIS til brug for identifikation af skibene. Endvidere indgår alle indhøstede erfaringer og hændelser siden åbningen af den faste forbindelse i beregningerne, udførte aktioner samt tilgængeligheden af VTS fartøjet¹. Skibstrafikken er vurderet baseret på prognoser for trafikken i 2020.

Effekten af VTS fartøjet er analyseret ved at undersøge de primære og sekundære funktioner for fartøjet, som de fremgår af VTS-aftalen med forsvaret.

Den risikoreducerende effekt for Østbroen er relativt set meget lille. De sejlads-mæssige fejl sker tæt på broen, og her vil VTS fartøjet normalt ikke kunne nå at intervenere pga. sejlaftstanden fra VTS fartøjets havn til Østbroen. For Vestbroen er effekten lidt større, idet der er lidt længere tid til at reagere på "vandrende" skibe fra Østerrenden, der ofte opdages længere fra broen end tilfældet er, når skibene sejler i Østerrenden med kurs mod Østbroen. Effekten er dog uden betydning for opfyldelse af sikkerhedsmålsætningen for Storebæltsbroen.

De opdaterede skibskollisionsundersøgelser bekræfter således, at et VTS system uden tilstedeværelse af et VTS fartøj fuldt ud sikrer opfyldelse af de risikoacceptkriterier, der er fastlagt for den faste forbindelse over Storebælt.

Cost-benefit vurdering

Omkostningerne ved at drive VTS fartøjet ligger på knap 6 mio. kr. om året.

Disse er i en cost-benefit vurdering sammenholdt med den risikoreducerende effekt, der opnås med VTS fartøjet. I beregningen er medregnet både A/S Storebælts eventuelle tab samt samfundets tab ved en midlertidig afbrydelse af Storebæltsforbindelsen.

Resultatet af cost-benefit vurderingen er:

a) Tab for A/S Storebælt:

De opnåede risikoreduktioner ved anvendelse af et VTS fartøj er en faktor 13 lavere end de årlige driftsomkostninger for VTS fartøjet, dvs. ca. 450.000 kr. sammenholdt med den årlige udgift på næsten 6 mio. kr. Medregnes forsikringsdækningen er den opnåede risikoreduktion 3400 gange lavere end driftsomkostningerne, dvs. ca. 1700 kr. sammenholdt med den årlige udgift på knap 6 mio. kr. Driftsomkostningerne ved VTS fartøjet er således markant højere end den opnåede risikoreduktion.

b) Tab for samfundet²:

Den opnåede risikoreduktion ved anvendelse af et VTS fartøj er en faktor 5 lavere end driftsomkostningerne for VTS fartøjet, dvs. 1.3 mio. kr. sammenholdt med den årlige udgift på næsten 6 mio. kr. Også her er omkostningerne ved fartøjet højere end den risikoreducerende effekt.

¹ Der er perioder, hvor VTS fartøjet ikke kan sejle ud fx pga. is eller blæst/bølger

² Samfundets tab opgøres som øget rejsetid i en situation, hvor broen ikke kan benyttes samt udgifter til reparationsarbejde