

[Trafikministeren]

Den empiriske regel er en tommelfingerregel, som vurderes at være rimelig korrekt for større skibe. Denne regels gyldighed har sine begrænsninger, hvorfor gennemførelse af manøversimuleringer er aktuelle. I den enkelte konkrete situation må der foretages vurderinger af f.eks. trafikintensitet, farvandets type, om der er enkelt- eller dobbeltrettet sejlads, og vurderinger af skibets manøvreedygtighed for de aktuelle tonnagestørrelser.

Hensynet til skibenes sikkerhed betyder, at grænsen for legale skibe må vurderes. Manøversimuleringer er planlagt for at tilvejebringe grundlag for en endelig fastlæggelse af denne grænse. Det er vurderet, at manøversimuleringer er bedre egnede til dette formål end anvendelse af domæneteorien, herunder den empiriske regel.

Spm. nr. S 801

Til trafikministeren (26/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvor lang tid mener ministeren at VTS-overvågningen giver til at standse et skib, der ikke har meldt sig, når det først 8–9 sømil syd fra eller 11 sømil nord fra bliver tydeligt, at det trods størrelsen vælger at sejle under vestbroen i stedet for østbroen, skønt det er større end foreskrevet af søfartsmyndighederne for passage af vestbroen?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 797.

Svar (8/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Den tid, der er til rådighed til at forhindre et vildfarent skib i at passere under vestbroen ved hjælp af VTS-systemet, afhænger naturligvis af den hastighed, skibet sejler med.

Antages en typisk servicehastighed, vil der være ca. 45 minutter til rådighed til at standse et vildfarent skib.

Spm. nr. S 802

Til trafikministeren (26/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvor mange ulykker/uheld i Storebælt der inden for de sidste 10 år skyldes konflikter mellem den gennemgående trafik og de tværgående færger, og hvor stor en andel disse udgør af de samlede uheld i Bæltet?«

Begrundelse

Det er fra A/S Storebæltsforbindelsens side anført, at de tværgående færger udgør den største risiko for skibsfarten i Storebælt. Dette be-
des dokumenteret ved faktiske tal for uheld og ulykker.

Svar (8/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Inden for de sidste 10 år (1980–89) er der observeret i alt 33 uheld i området umiddelbart omkring broen. Disse er fordelt som følger:

- 14 grundstødninger
- 9 kollisioner mellem to skibe
- 6 kollisioner med fyrtårne
- 4 andre uheld (brande og lign.).

Heraf var færgerne fra Storebæltsruterne direkte involveret i:

- 3 grundstødninger
- 6 kollisioner mellem to skibe
- 1 kollision med fyrtårn
- 3 andre uheld (1 brand, 1 maskinhavari, 1 lasthavari med olieudslip).

Det skal bemærkes, at antallet af uheld, hvor færger har været involveret, kan være højere, fordi der i de fleste af uheldene var involveret udenlandske skibe, som ikke har pligt til at afgive søforklaring her.

Spm. nr. S 803

Til trafikministeren (26/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvis man som foreslået af lodserne i deres bilag til appendiks IV–IV-6 ønsker at afgrave til 23–24 m i stedet for de 19 m, der er angivet i 1. marts-notatet side 4, hvilke mængder skal der så afgraves, og hvornår tager man stilling til dette?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 797.