

"Baltimore-brokollaps vil ikke kunne overgå Storebæltsbroen"

Skrevet i min kommentar til ovennævnte artikel i Søfart den 26. marts 2024:

Det er ikke korrekt når den skibstekniske ekspert med flere udtaler at der er små "øer" omkring pylonerne, der står mellem ankerblokkene.

Det er tydeligt på artiklens billede at det kun er ankerblokkene og nogle af pylonerne mod land er beskyttede.

De store pyloner kan modstå en påsejling af et væsentligt større skib end det der var årsagen til brokollapset i Baltimore.

Uanset antallet af lodser ombord og om området er dækket af VTS (Vessel Traffic Service) kan ulykken også ske her. Det hele kommer an på skibets vedligeholdelse.

Rederen laver en risikovurdering på hvor meget vedligeholdelse skib og besætning skal have, i henhold til gældende regler.

De offentlige myndigheder laver også en risikovurdering hvad der kan betale sig:

- Skal det offentlige:
 - Betale for lods i de berørte skibe?
 - Uddybe rute T?
 - Få A/S Storebælt til at opdatere risikoanalyserne?
 - Da skibene er blevet større og sejler hurtigere.
 - Da der oftere er kø på broen over Storebælt.
 - Indføre lavere fartbegrænsning i TSS for større skibe?
 - Forbedre overvågningen?
 - Genindsætte afviserfartøjer?

I disse urolige tider skal man nok være varsom med at oplyse hvad pylonerne er designet til at kunne tåle, men som jeg skriver ovenfor skal der et noget større skib til.

I august 2016 var der en lignende situation i Storebælt. Dengang var det tankskibet OLYMPIC GLORY der fik black out kort før passage af broen. Lodsene reagerede hurtigt og fik smidt ankeret. Storebælt VTS lukkede kortvarigt for trafikken på broen og regulerede den øvrige skibstrafik udenom skibet der ankrede midt i TSS.

Dengang bestod vagtholdet på Storebælt VTS af 4 navigatører, det reducerede Forsvaret til 3 i 2019. Uden en forudgående risikovurdering.