

Nykøbing F. 4. november 2024

Til Søfartsstyrelsen, att. Nautisk konsulent Isabella Heikendorf, Sikre Farvande.
og Kystdirektoratet, att. Chefkonsulent Thomas Larsen, Kystzoneforvaltning.

Vedr. sag F - 23/07046 - SFS sagsnr. 2023150786. Guldborgsund Kommunes ansøgning om cykel- og gangbro over Guldborg Sund i Nykøbing Falster.

I forbindelse med Guldborgsund Kommunes besvarelser af spørgsmål fra Søfartsstyrelsen vedrørende kommunens ansøgning til Kystdirektoratet om tilladelse til at etablere en gang- og cykelbro over Guldborg Sund i Nykøbing Falster, har projektledelsen inviteret repræsentanter for sejlklubberne i Nykøbing Falster til et dialogmøde, som blev holdt 29. oktober 2024. Drøftelserne drejede sig om sejladsforholdene omkring projektområdet, drejebroens indvirkning på sejlernes brug af sundet, åbningstider (sæson, hverdage/weekend, tider mm.) samt eventuelle ekstra tiltag.

Fra sejlklubberne deltog formand Ulla Klimt, Sejlforeningen Vikingen, formand Henrik Lundvaldt, Toreby Sejlklub, formand Karl Erik Nielsen, Lergraven Sejl- og Fiskeriklub samt talsmand for Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune, Palle Tørnqvist.

Blandt de seneste ændringer i Guldborgsund Kommunes ansøgning til Kystdirektoratet, som fremgik af dialogmødet, er etablering af mulighed for et mindre antal både (fire til fem) at lægge til kaj syd for gang- og cykelbroen i afventen af drejebroens åbning. Desuden skal drejebroen fjernstyres enten fra Guldborgsundbroen i Guldborg, ni sømil mod nord, eller fra Kong Frederik IX's Bro ca. 500 meter syd for gang- og cykelbroen.

Sejlklubbernes konklusion efter mødet er, at sejladsikkerheden - især syd for den ansøgte bro - ikke kan opnås, og at der ikke kan etableres en acceptabel koordinering af broåbningerne mellem gang- og cykelbroen og Kong Frederik IX's Bro. Fartøjer, som skal passere begge broer - syd fra og nord fra - bør kunne gennemføre sejladsen uden stop, med nødvendig styrefart, i den smalle sejlrende mellem broerne med minimal plads til passage af modgående skibe. Muligheden for at lægge til kaj kan sikkert virke ved gunstige vind- og strømforhold. Ved vestlige vinde vil afsejling kræve tid, mandskab og rigelig plads.

Fjernstyringen af den ansøgte bro anses ikke at kunne overholde standardkravene for et broreglement, herunder observation af de talrige motorbåde, hvis frihøjde overstiger broens højde (to meter ved middel vandstand) samt nødvendige anvisninger fra brovagten til fartøjer i vanskeligheder ved broen.

Syd for broen er der ikke plads til at cirkulere med nødvendig styrefart i den smalle sejlrende. Ved broåbning vil sydgående trafik møde nordgående fartøjer i svære navigations-problemer. Det bemærkes, at A1 Consult, som skitserer den ansøgte gang- og cykelbro, i korrespondancen efter høringsfristens ophør, anerkender sandsynligheden for kollisioner med broen - alvorligst ved hyppigt forekommende strøm på op til to knob og kraftig vind. Foranlediget af dette projekterer A1 Consult ekstra forstærkninger af gang- og cykelbroen uden at forholde sig til de sejlendes skæbne. Se bilag.

Antallet af gennemsejlinger af Frederik IX's Bro registreres af brovagten og kan oplyses her fra. Dertil kommer motorbåde og andre fartøjer, hvis højde overstiger gang- og cykelbroens frihøjde minus en sikkerhedsafstand samt vandstand over middel og aktuel bølgehøjde. Lergraven Sejl- og Fiskeriklubs ca. 80 medlemmer og Toreby Sejlklubs godt 100 aktive medlemmer sejler fortrinsvis nord på. Mindst to tredjedele af de to klubbers hjemmehørende både skal have gang- og cykelbroen

åbnet. I alt skønnes det, at 250 fartøjer, hjemmehørende i Nykøbing Falster, er for høje til at kunne passere gang- og cykelbroen uden åbning.

Med åbningen af Femern-forbindelsen vil Kong Frederik IX's Bro kunne åbne for skibe over fire meter helt ned til fire gange dagligt i sejlsæsonen. Trafikprognoserne opererer med få og korte "huller" i togtrafikken - herunder en kilometer lange godstog, med hurtige og smidige brooplukninger som betingelse. Det kan Frederik IX's klapbroer leve op til. En ophobning af både på begge sider af Frederik IX's Bro må forudses - flest i højsæsonen. Mødet i den smalle sejlrende mellem gang- og cykelbroen og Frederik IX's Bro, hvor en snes både syd fra og nord fra skal passere hinanden, kan næppe ske uden kaotiske situationer, selv under gunstige vejr- og strømforhold.

Et broreglement for gang- og cykelbroen med åbningstider er ikke fremlagt. Sejlkлубberne fastholder det oprindelige krav fra november 2022 - før broens meget lave højde var kendt, - at broen skal kunne åbne efter behov for alle slags fartøjer - danske og udenlandske. I tilfælde af selvbetjening, med ned til en person ombord. Ved "efter behov" forstås fra en halv time før solopgang til en halv time efter solnedgang i sejlsæsonen fra 15. april til 15. november.

Den ansøgte gang- og cykelbro er et projekt, som vil skabe alvorlige hindringer for sejladsen på Guldborg Sund samt ramme fritidssejladsen for omkring 250 lokale sejlere, og sejlerturismen. For klubber ved Guldborg Sund og op i Smålandsfarvandet vil den risikable og for mange sejlere vedkommende, uønskede gennemsejling af Guldborg Sund betyde tabte indtægter fra gæstesejlere fra ind- og udland.

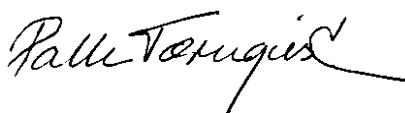
Der henvises i øvrigt til de indsendte høringssvar fra Sejlforeningen Vikingen, Lergraven Sejl- og Fiskeriklub, Toreby Sejlklub og Sejlkлубberne i Guldborgsund Kommune, SIG. Dansk Sejlunion tilslutter sig i Unionens høringssvar de lokale synspunkter. DS har desuden tilkendegivet fuld støtte i de fortsatte bestræbelser på at bevare Guldborg Sund som et risikofrit gennemsejlingsfarvand for ansvarlige bådførere.

I sejlkлубberne undrer vi os over, at Guldborgsund Kommune - tankeløst - kan foreslå en ny og meget lav bro med de beskrevne, alvorlige konsekvenser for sejladsikkerhed og foreningsliv, efter at byrådet aktivt i 2020 medvirkede til, at Kong Frederik IX's Bro forbliver en klapbro, og efter at afmærkningen af sejlrenden mellem Nykøbing og Gedser omsider blev ført á jour med mindstedybder på 2,10 meter.

Med venlig hilsen,



Karl Erik Nielsen, koordinator, SIG.
Formand, Lergraven.



Palle Tørnqvist, talsmand, SIG.



Ulla Klimt, formand, "Vikingen."



Henrik Lundvaldt, formand, Toreby Sejlklub.

Bilag.



Risikoen for mindre kollisioner i form af påsejlinger ved lav hastighed er dog væsentlig tilstede, grundet den heftige trafik igennem Guldborgsund. Det foreslås derfor at broen designes og konstrueres til at modstå kollision af et mindre fartøj op til 20 tons og hastighed op til 3 knob. En sådan kollision kan forårsage personskader, men ikke betydelige skader på broen.

Risikoen for mindre kontaktskader med den nye cykel-/gangbro, anses for værende overvejende sandsynlig. Årsagen hertil skal pålægges muligheden for at mindre sejlskibe forsøger at passere broåbningen for sejl uden motor. Ved stærk strøm og ved særlige vindretninger overvejende i syd eller nord, samt det forhold at drejebroen er 30 meter lang, kan gøre det vanskeligt at passere åbningen for sejl. Da en sådan passage vil foregå ved lav fart, anses risikoen ved kontakt med broen, som værende begrænset ift. personskader.

Især den kraftige tidevandstrøm og overfladestrøm kan forårsage en del sejladsbesvær igennem det snævre sund. For at etablere en sikker passage for lysfartøjer, bør broen og drejebroen forsynes med et lavt friholderværk på udsatte steder, der sikrer imod at lystbåde ikke driver under brosegmentet og bliver fastklemt.

Det formodes at større erhvervsfartøjer ikke længere vil passere området, da erhvervshavnen nedlægges. Den eneste erhvervstrafik i Guldborgsund bliver ca. 500 m nord for den fremtidige cykel-/gangbro.

Mindre erhvervsfartøjer som f.eks. havneuddrybningsfartøjer og pramme bør passere i roligt vejr og ved god sigtbarhed.

I forbindelse med konstruktionsfasen skal der forventes en del forstyrrelse af søtrafikken, idet passagen igennem Guldborgsund er snæver og løbet omkring den nye bro er under 200 meter i bredden. Det må forventes at søtrafikken skal afspærres på særlige tidspunkter. Der vurderes ikke nogen umiddelbar risiko for sejladssikkerheden i forbindelse med byggeriet. Byggeriet skal adviseres i Efterretninger for søfarende. Søfartsstyrelsen skal adviseres via Vurdering af sejladssikkerheden ved arbejder til søs. Jf. bekendtgørelse nr. 1351 af 29 november 2013.