

Udvalgte høringssvar om gang- og cykelbroen.

Sammendrag: 22. november 2023

Af høringssvarene - 35 dokumenter - fremgår det ved gennemgang, at Kystredningstjenesten er betænkelig ved cykelbroen, fordi den betyder forsinkelser ved redningsaktioner, som i øvrigt skal kunne finde sted døgnet rundt. Miljøstyrelsen er også betænkelig. Man beder om yderligere miljøredegørelse vedrørende udslip af miljøgifte ved anlæg af broen.

Søfartsstyrelsen skriver følgende:

Søfartsstyrelsen skal til vurdering af sejladsikkerheden ved en sådan evt. ny bro have nærmere redegørelse for sejladsikkerhed, muligheder for bropassage, broreglement og afmærkning. Herunder redegørelse for den forventede kommende sejlads gennem denne nye bro; og eksisterende/udbygget Kong Frederik IX's Bro syd herfor, der har en gennemsejlingsbredde på 20 meter i klapfaget. Den angivne illustration (figur 12) viser en klapbro. Her ønskes en svingbro, så figur er ikke korrekt. Figur 13 viser desuden, at der skal kunne sejles gennem to fag på hver side af "svingpillen". Skal der være ensrettet trafik nord/syd? Søfartsstyrelsen kan således ikke ud fra det modtagne materiale tage stilling til sejladsikkerhed mv for en mulig ny bro.

Søfartsstyrelsen gør Kystdirektoratet opmærksom på, at vi har orienteret styrelsen (Sikre Farvande) om Toreby Sejlklub og SIG's høringssvar med følgende citat fra e-posten:

Fra: Sikre farvande Sendt: 16. oktober 2023 07:48 Til: Thomas Larsen Emne: Bemærkninger fra sejlklubber - Høring, cykel- og gangbro, Nykøbing F
Vedhæftede filer: høringssvarTS.pdf

Hej Thomas (Kystdirektoratet, red.)

For info, så har Søfartsstyrelsen modtaget nedenstående/vedhæftede vedr. sejlklubbers høringssvar. Mvh Flemming ("Sikre Farvande" nautisk konsulent, red.)

Fra: Palle Tørnqvist <palletoernqvist@icloud.com> Sendt: 14. oktober 2023 13:53 Til: Sikre farvande <sifa@dma.dk> Cc: Sejlklub Toreby <post@toreby-sejlklub.dk>

Emne: Høring, cykel- og gangbro, Nykøbing F

Til Søfartsstyrelsen, Sikre Farvande.

Kystdirektoratet har den 5. Oktober 2023 sendt Guldborgsund Kommunes ansøgning om anlæg af en gang- og cykelbro tværs over havnen i Nykøbing Falster i offentlig høring. (Journalnr. 23/07046). Høringsfristen er 3. november 2023. Jeg går ud fra, at Søfartsstyrelsen er høringspart også i denne sag. Eftersom Søfartsstyrelsen varetager skibsfartens interesser, herunder sejladsikkerheden, håber vi som fritidssejlere på, at Søfartsstyrelsens høringssvar vil kunne medvirke til, at Kystdirektoratet afstår fra at give Guldborgsund Kommune tilladelse til et projekt som efter mange sejleres opfattelse aldrig skulle være sat i gang.

Ansøgningen er, ligesom projektet, blottet for hensyntagen til sejlklubberne, fritidssejladserne og de naturgivne vilkår i vind og strøm, enhver skipper er underlagt. De lokale sejlklubber i Nykøbing Falster indgiver hver for sig høringssvar med bemærkninger, som i store træk svarer til vedhæftede høringssvar fra Toreby Sejlklub.

Derudover vil Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune (SIG), bestående af 10 sejlklubber i kommunen (1600 sejlerfamilier) indsende et høringssvar med en mere summarisk gennemgang af gang- og cykelbroens negative konsekvenser for fritidssejladsen, sejlklubberne og den frie gennemsejling af Guldborg Sund. Jeg håber, at Søfartsstyrelsen får gavn af at kende de vilkår, som vi lokalt er underlagt, samt perspektiverne for fremtiden med en meget lav gang- og cykelbro (frihøjde godt to meter) tværs over det havnebassin, vi i Toreby Sejlklub frit har kunnet sejle ud af siden klubbens stiftelse i 1966.

Venlig hilsen, Palle Tørnqvist,

Formand for Toreby Sejlklub. Talsmand for Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune.

Forsvarskommandoen bemærker følgende:

Høringssvar - Ansøgning om boardwalk, opholdstrappe, svømmeområde og cykel/gangbro i Nykøbing F - 23/07046

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har modtaget høring vedrørende

Ansøgning om boardwalk, opholdstrappe, svømmeområde og cykel/ gangbro i Nykøbing Falster.

Efter høring af myndigheder under Forsvarsministeriet, skal Ejendomsstyrelsen oplyse, at der er følgende bemærkninger:

For så vidt angår etablering af cykel-/gangbro over Guldborgsund vil denne have en potentielt negativ indvirkning på Kystredningstjenestens station i Gedser og dennes virke. Frihøjden på broen gør at Kystredningstjenesten ikke kan sejle under broen, men skal benytte drejebroen som passage. Benyttelse af drejebroen vil sætte en begrænsning på Kystredningstjenestens mobilitet samt responstid på ulykker. Kystredningstjenesten skal kunne krydse broen på alle tider af døgnet.

Forsvarskommandoen ser behov for at indgå i en videre dialog med projektejer for at få klarhed over de forhold, der vil være gældende for Kystredningstjenestens passage af broen.

Miljøstyrelsen:

Høringssvar fra Hav- og Vandmiljø vedr. Projekt boardwalk, opholdstrappe, svømmeområde og gangbro i Nykøbing F.

Projektet må ikke forhindre opfyldelse af miljømål for de direkte og indirekte berørte målsatte kystvande, eller forringe den aktuelle tilstand for de enkelte kvalitetselementer, jf. § 8 i BEK 797 af 13/06/23 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. I ansøgningsmaterialet mangler der derfor en redegørelse og vurdering af projektets mulige direkte og indirekte påvirkninger på målsatte kystvande, og om disse påvirkninger kan medføre, at fastlagte miljømål ikke kan opnås eller at aktuel tilstand forringes for de enkelte biologiske kvalitetselementer (fytoplankton, rodfæstede bundplanter (eks. ålegræs), bunddyr og miljøfarlige forurenende stoffer).

Tilstandsvurderinger for målsatte kystvande kan ses på MiljøGIS:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3-2022>

Det fremgår af ovenstående, at der er fastlagt konkret miljømål for kvalitetselementerne. For ålegræs er der fastlagt et miljømål for dybdegrænsen for hovedudbredelse (svarende til mindst 10 % dækning). For Guldborgsund (nr. 38) er miljømålet for ålegræs 3,9 m (se miljøGIS på link ovenfor). Det betyder at ålegræs skal kunne vokse med mindst 10 % dækning ud til mindst 3,9 m, også i områder hvor der i dag ikke vokser ålegræs. Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at se om dette er inddraget i vurderingerne. Der mangler en dækkende beskrivelse og vurdering af den potentielle effekt af sedimentspredningen på lysforholdene i vandsøjlen, ligesom der også mangler en vurdering af projektets potentielle påvirkning af strømforholdene i kystvandområdet.

Der mangler generelt oplysninger og vurderinger af projektets påvirkning på det berørte vandområde fsva. miljøfarlige forurenende stoffer. Dvs. der mangler en redegørelse/dokumentation for at der ikke vil blive anvendt metoder, materialer eller produkter, som vil kunne afgive eller frigive miljøfarlige forurenende stoffer til det omkringliggende vandmiljø i et omfang, som vil give anledning til overskridelse af miljøkvalitetskravene eller en yderligere forringelse af miljøtilstanden (jf. BEK nr. 796 af 13/06/23).

Miljøkvalitetskravene er opgivet som både generelle miljøkvalitetskrav og maksimumskoncentrationer. I bekendtgørelsen er der opgivet både nationalt 2 fastsatte miljøkvalitetskrav for de national specifikke stoffer, som indgår i den økologiske tilstandsvurdering, og EU fastsatte miljøkvalitetskrav for de EU prioriterede stoffer, som indgår i den kemiske tilstandsvurdering. Vurderingen skal foretages på enkeltstofniveau for alle de af projektet relevante stoffer (både national specifikke og EU prioriterede) og konkret for det berørte vandområde. Det vil sige, at ved vurdering, skal vandområdets tilstand tages i betragtning, herunder både den økologiske tilstand (national specifikke stoffer) og den kemiske tilstand (EU-prioriterede stoffer). Hertil gøres der opmærksom på at det pågældende vandområde (ID: 38, Guldborgsund) er i ikke-god kemisk tilstand pga. overskridelser af anthracen og kviksølv.

Derudover gøres der opmærksom på, at anvendelsen af klapvejledningen og klapvejledningens aktionsniveauer ikke kan anvendes til vurdering af påvirkninger med miljøfarlige forurenende stoffer i relation til tilstand og målopfyldelse for målsatte vandområder udpeget i vandområdeplan 2021-2027, jf. §8 i BEK nr. 797 af 13/06/2023. Der mangler generelt oplysninger om de geotekniske borerer som skal foretages, herunder om der er tale om dybe borerer og om disse kan påvirke grundvandsforekomster som er følsomme over for vibrationer.

Med venlig hilsen

Cathrine Bøgh Pedersen

Biolog

Hav- og Vandmiljø, Miljøstyrelsen.

Thomas Blomberg og Karin Ellekjær har indsendt følgende:

J.nr. 23/07046.

Høringssvar vedrørende Guldborgsund Kommunes ansøgning om tilladelse til etablering af gang- og cykelbro over guldborgsund j.nr. 23/07046.

Begrundelsen for etablering syntes, fra kommunens side, udelukkende at være baseret på forhold og interesser på landjorden, uden hensynstagen til et rigt sejlerliv på guldborgsund, et sejlerliv som Guldborgsund Kommune for bare år tilbage var stolte af, og lagde rimelige investeringer i.

Guldborgsund er som nævnt et meget aktivt sejlerfarvand, med tung trafik af lystsejlere fra især Tyskland. (2023 små 2000 gennemsejlinger af Frederik d. IX's bro udelukkende fra IKKE lokale sejlere). Herudover kan tillægges et stort antal sejlere fra især Toreby Sejlklub, som ville skulle passere denne cykel/gangbro rigtig mange gange dagligt.

Vi er den del der praktiserer ugentlig kapsejlers nord for Nyk. F. på guldborgsund, sejlere som dagligt ligger i Toreby Sejlklub. Toreby Sejlklub ville være en klub klemmt inde mellem cykel/gangbroen og Frederik d. IX's bro. Vores driftmiddel er udelukkende sejlføring.

Guldborgsund er et farvand med, til tider, meget stærk strøm, og som oftest svingende vindretninger, hvilket i forvejen kræver gode sejlegenskaber og navigation, specielt for sejl.

Vores bekymringer går på:

* Hvordan skal broåbning aktiveres fra vandet?

Sejler man for ren sejl kan man ikke bare bremse båden, det kræver, at der er optimale vind og strømforhold, så man kan bevare en vis styrefart - forsvinder den, bestemmer man ikke længere selv hvor båden driver hen. Denne risiko øges når fart og retning skal ændres. Ifølge strømningsmåling foretaget mellem 1/3 - 13/4 2023, er der i perioden registreret strømning på helt op til 2,89 kn. Dette vil kunne medføre ekstremt farlige situationer for sejlbåde/kapsejladsbåde, når disse skal vente på broåbning - dette gør sig specielt gældende for både driftet udelukkende af sejl.

* Åbningstider

Det oplyses i skitseprojektet (side 15), at broen skal åbnes af brovagten på Frederik d. IX's bro. Dette ville betyde en indgriben i sejlernes frihed (i særdeleshed Toreby Sejlklub), da brovagten på ovenstående bro slutter vagten senest kl. 19:30 i sommermånederne. For forår og efterår er dette tidspunkt endnu tidligere. For de deltagende både i Sejlforeningen Vikingens ugentlige kapsejlads på guldborgsund ville dette betyde udelukkelse fra deltagelse da man ikke kan nå tilbage inden en eventuel sidste åbning af cykel/gangbroen. Det ville så helt reelt betyde, at Nyk. F.'s største sejlklub pludselig blev frataget muligheden for sejlads dagligt efter kl. 19, hvilket dels må betragtes som en forringelse af hobbyens betingelser, dels en indgriben i personlig frihed samt foreningsliv.

* Antal fortøjningsmuligheder

Det forventes at man skal fortøjre sin båd mens man afventer åbning af cykel/gangbro. Ifølge plantegningen vil ledeværk (fortøjningsmuligheder) udgøre en estimeret længde på max 20 M.

En gennemsnitlig tursejladsbåd udgør en længde på +10 meter, hvilket giver mulighed for fortøjring af max 2 både i venteposition.

Man må antage at der i højsæsonen (juni - september) snilt kan samle sig op til 10 både, hvis man medtager Frederik d. IX's halve times åbning. Dette er et øjebliksbillede, når Femern forbindelsen står færdig vil man udsættes for et endnu større pres qua Frederik d. IX's minimerede åbninger, hvorfor der vil foregå en ophobning af trafik kommende fra syd. Alt i alt må man, med henblik på sejladsikkerheden konkludere, at en etablering af cykel/gangbroen i påtænkte form vil medføre yderst farlige situationer for skibstrafikken på sundet.

Med venlig hilsen

Karin Ellekjær og Thomas Blomberg

Sejlere hjemhørende Toreby Sejlklub

Kulturministeriet forlanger arkæologiske undersøgelser før anlæg af broen efter anbefaling fra museerne.

Positive hørings svar er indsendt af en grundejerforening, Sundskolens bestyrelse og en beboer i Sundby. En anden beboer klager over øget indblik fra cykelbroen.

Alt i alt er de afgørende myndigheder på vores parti med sejladsikkerhed og broreglement mm. Den alvorligste indvending kan måske vise sig at komme fra Kystredningstjenesten, som skal kunne passere cykelbroen døgnet rundt.

Palle Tørnqvist.