

Møde mellem de københavnske sejlskibe

Mødet blev afholdt i København Marineforening 13/1. Anledningen var et interessentmøde afholdt 12/12 2024, hvor Rambøll fremlagde en række scenarier for etableringen af en cykelforbindelse mellem Østerbro og Refshaleøen. På baggrund af diskussionerne på mødet 13/1 findes herunder udkast til et fælles politikudkast. Det forsøges – med eventuelle rettelser – fremlagt for medlemmer af Borgerrepræsentationen primo februar.

Cykelforbindelse over havnen

I det materiale som Rambøll har udarbejdet om cykelforbindelsen mellem Østerbro og Refshaleøen er undersøgt tre modeller; en lavbro, en højbro og en færgeforbindelse. De københavnske sejlskibe har deltaget i flere borgermøder om emnet.

De københavnske sejlskibe finder, at det er en god idé at sikre cykelveje med en kapacitet, som kan binde byen sammen uden at det maritime miljø ødelægges. Vi ønsker at se en levende havn, hvor der er plads til både historiske sejlskibe og cyklister, og prioriterer løsningerne som følger.

Topprioriteten er en færgeforbindelse eller rettere færgeforbindelser. Grundlæggende undrer vi os over, at man i materialet kun har undersøgt en model med to massive broanløb og en række større færger. I stedet for den store løsning ville en række mindre færgeforbindelser med autonome eller semiautonome fartøjer kunne dække samme behov. Denne løsning vil ikke være til gene for skibstrafikken og den vil være fleksibel i fald udviklingen over de næste halvtreds år vil ske på en måde, som vi ikke i dag kan forudse.

Samtidig vil færger i havnen være med til at bibeholde farvandet som et sted for skibe og understøtter dermed bevarelsen af havnens kulturmiljø.

Færgetrafikken er den foretrukne løsning for os, fordi den giver plads til alle skibe og kan tilpasses ændrede trafikløsninger over tid.

Vores andenprioritet er slet ikke med i Rambølls materiale. På borgermødet i december blev det fortalt, at en tunnelloøsning ikke var mulig af politiske årsager og derfor ikke var blevet undersøgt. Det vurderer vi er en fejl. Flere steder i verden fx i Norge, i Hamborg og i London har man lavet tunnelloøsninger på tilsvarende steder uden problemer. Det forlyder, at denne løsning er urimeligt dyr, men det burde alligevel undersøges inden det bliver skrinlagt.

For skibene vil en tunnel ikke være et problem.

Det skal naturligvis undersøges om det er muligt at lave en så lang tunnel, at det ikke er nødvendigt med en elevator i hver ende og man bør også undersøge de succesfulde løsninger på at bevare trygheden for brugerne i de fungerende tunneler rundt omkring i Europa.

Det virker dog for os lidt besynderligt, at en løsning, som fungerer glimrende i andre europæiske storbyer, ikke engang meriterer en undersøgelse i København.

Vores tredjeprioritet er en højbro. I Rambølls udkast kan skibe op til 21 meter gå under broen. Det vil være godt nok for en del sejlskibe, men hæves højden til bare 26 meter vil langt de fleste skibe kunne sejle under. Det vil blandt muliggøre, at de historiske skonnerter, som lever af chartersejlad, vil kunne sejle under broen.

Der er uden tvivl andre problemer ved en højbro med cyklister, som færdes i over 20 meters højde, men for skibene vil problemerne for langt de flestes vedkommende kunne løses med denne løsning.

Denne løsning vil dog stadig betyde, at enkelte skibe vil skulle have broåbning og dermed også bør tilgodeses med ventepladser, når det ikke kan lade sig gøre umiddelbart at passere broen.

Sidst men ikke mindst, så er der løsningen med en lavbro med åbningstider. På samme måde som højbroen kræver lavbroen ventepladser på begge sider af broen og i sagens natur langt flere af dem.

Desuden er det værd at bemærke sig, at alle erfaringer fra andre byer tilsiger, at den stabile og daglige trafik gennem broåbninger ikke holder længe efter broernes etablering. Selvom man forsøger at holde liv i masterførende sejlskibe bag broerne, så er det reelle valg at ophøre med at sejle eller forlægge til uden for broerne. En lavbro vil de facto også betyde store økonomiske tab for lystbådehavne og anløbspladser som fx Wilders Plads, da byens attraktion som anløbshavn for fremmede skibe falder betragteligt.

Skal man undgå en total flytning af sejlskibene til andre byer som fx Helsingør og Holbæk, hvor skibene er mere velkomne og som prioriterer udviklingen af deres sejlskibsmiljø, så vil det være imperativt med en sejlskibase nord for den nye lavbro. Det kunne eventuelt være i form af Københavns Maritime Park på Lynetteøen, som er et forslag stillet af Georg Stage, men kunne naturligvis også være et andet sted. Men skaber man ikke et sejlskibsmiljø nord for en lavbro, så vil København være tømt for masterførende skibe i løbet af meget kort tid.

Skibene i København er de sidste rester af den maritime kulturarv, som byen er bygget på. Skibene spiller en rolle for både byens borgere, byens identitet og byens turisme, men det har en pris at have sejlførende skibe i byen.

Skibene skal kunne sejle – det er det, de er bygget til og de enorme ressourcer, som puttes i vedligehold og drift af skibene giver kun mening, hvis de kan komme ud af havnen uden for meget besvær. Skibene er kulturarv, men de er det kun i kraft af, at de bliver brugt.

Overordnet set er betænkelighederne over en cykelbro primært til stede fordi problemstillingen demonstrerer, hvilket problemer det giver, ikke at have en helhedsplan for det maritime område og for byens vandarealer.

Det, som der mangler en samlet plan for, er sejladsforhold, vedligeholdelsesområder, trafikzoner i havnen, sikkerhed til søs, offentlighedens adgang til det maritime, maritim uddannelse i København og andre forhold, som berører alle sejlen og især den maritime kulturarv.

Det medfører at spørgsmål vedrørende vandarealerne altid skal tænkes en kommende katastrofe ad gangen og vi håber derfor, at diskussionen om cykelforbindelsen ikke bare bliver endnu en lappeløsning på vandarealernes problemer, men begyndelsen på en gennemtænkt løsning for det sejlen folk og alle andre københavnernes brug af vand og kajer.

De københavnske sejlskibe og organisationer for samme

Eric Erichsen
Lotte Brinch af Nyhavn
Lokalmand Træskibs Sammenslutningen

Annette Dres
Lotte Brinch af Nyhavn
Sekretær Nyhavns Skipperlaug

Asser Amdisen
Skoleskibet Georg Stage

Morten Milthers
Anna af Bøgeskov
Bestyrelsesmedlem i Træskibs Sammenslutningen

Morten Kold Mikkelsen
Guldborgsund af Nyhavn
Redaktør af TS-bladet

Sammy Eisinger
Fane af Nyhavn
Bestyrelsesmedlem i Nyhavnsforeningen

Trine Eisinger
Fane af Nyhavn
Nyhavns Skipperlaug

Gert Stage
Driverten, Nokken
Træskibs Sammenslutningen

Hanne Skovhus Poulsen
Driverten, Nokken
Træskibs Sammenslutningen

Jesper Hjort
Tidligere kaptajn Georg Stage og Lilla Dan

John Hansen
Bestyrelsesmedlem Københavns Marineforening

Anette Hansen
Københavns Marineforening

Benjamin Rasmussen
Skibladner II
Kredsleder og skipper

Mogens Kjøller
Skibladner II
Skipper

Per Vilstrup
Afdelingsformand Københavns Marineforening

Leif Larsen
Banjermester Københavns Marineforening

Thomas Bøgebjerg
Havnefoged Wilders Plads Marina

Stefan Viid
Skonnerten Lilla Dan
Skipper

Ingegerd Børke Betz
Københavns Marineforening, fotograf

Mathias Hall Laursen
Skonnerten Mira
Skipper

Emil Ankerstjerne
Skonnerten Halmø
Skipper

Søren Stenderup
Joanna af Nyhavn
Formand Nyhavns Foreningen

John Bo Nielsen

Ma-ri af Nyhavn

Kasserer i Nyhavns Skipperlaug og Nyhavnsforeningen