



Vedr. forslag om etablering af dækmole på Nørresand.

Jeg vil i det følgende fremføre en kortfattet kritik af den foreslåede ændring af Nørresand Havn ved udbygning af en kort mole/ bølgebryder umiddelbart i havneindløbet. Derefter foreslår jeg alternativer.

Min baggrund for denne kritik, er den erfaring jeg har fået efter 43 år som bådejer og bruger af havnen. Ligeledes har jeg gennem mit professionelle virke, bidraget til en del af havnens vedligehold og nuværende konstruktioner. Min opfattelse af Nørresands funktion som havn er, dels grundet af de mange anløb som jeg har set, og de situationer som har givet gæster og hjemhørende både, problemer ved mangel på rettidigt omhu.Samtidig har jeg set uendelig mange glade og tilfredse besøgende, som har værdsat havnens unikke beliggenhed og karakter.

Jeg er selv flittig lystsejler og har gjort erfaring med anløb af fremmede havne. De sidste 11 år har jeg på egen køl besøgt over 200 forskellige havne i 9 forskellige europæiske lande. Alt dette gør mig naturligvis ikke til ekspert, men jeg mener at kunne bidrage med et vist overblik.

Prioritering .

Det forekommer mig fuldstændig uforståeligt, at begrundelsen for at udfører en så spektakulær konstruktion, skulle være at højne havnens kvalitet ved at skabe bølgero i havnen. Både Nørresand og "Den Store Havn" er så behæftet med utilstrækkelig vedligehold og indlysende behov for simple forbedringer, at der er mere end rigeligt at tage hånd om, i forhold til at løfte standarden til tidssvarende forhold. Jeg nævner lige par eksempler:

Den generelle sikring af ydermolen og stenværkerne i almindelighed. Vedligehold af vatterlister. Slæbestedet på Nørresand er stort set ubrugeligt til udsætning af trailerbåde, så der tilbydes ingen havneservice og ingen indtægter herfra. Opsætning af redningsstiger. Udlægning af udhalere (som tidligere sikrede brugbar fortøjninger af både ved nordlig vind.) Færdiggørelse af afdækning af stenbelægningen. Reparation af betonmuren på langskajen. Regulering af trafik og parkering på havnens område mv.

På den store havn er porten i katastrofal dårlig forfatning. Slæbestedet med den besynderlige bro har helt klart plads til en forbedring. Ligeledes et par emner som burde påkalde sig opmærksomhed, i forhold til prioritering af kvalitetsforbedringer på Gudhjems havne.

Besejling:

Nørresand er en såkaldt åbenvandshavn. Som uendelig mange småhavne, er den oprindelig bygget for at yde best mulig beskyttelse, med de økonomisk og tekniske muligheder, som var til rådighed. Mange af disse havne har kunne forbedres med forskellige konstruktive tiltag. Feks er den løsning som er valgt i Svaneke et godt eksempel, med udlægning af en ydre afskærmning af indsejlingen. Dette er en helt sædvanlig fremgangsmåde som er anvendt ved sikring af mange mindre havne.

Samtidig er der stadigvæk rigtig mange havne som fungerer med mindre beskyttelse under særlige vindforhold. Nørresand har i over 100 år fungeret fint som hjemhavn for lokale fiskerfartøjer og tilbudt anløb af fartøjer i alle størrelser. Nørresand har været, og er stadig et fint back up til Den Store Havn, som har fået sin sikring gennem løsningen med havneporten. Når denne er lukket ved hård østlig vind, er Nørresand det oplagte alternativ, så behovet for at udfører en bekostelig ydre sikring af havnene har ikke stået mål med den funktionalitet som de to havne udgør i fællesskab.

Den foreslåede konstruktion, med at opbygge en fast mole umiddelbart i indsejlingen er noget af et sært påhit, som jeg ikke mindes at have set noget sted. Begrundelsen med at skabe mere ro i selve havnen kan lyde sympatisk, men henvisning til bekvem ombordstigning i kajaker og håndtering af 5 til 8 småjoller virker helt ude af proportioner. Dels vil disse fartøjer sikkert ikke kunne begå sig på havet de dage hvor en afdæmpning af indløbende bølger er et problem, og dels vil konstruktionen stort set udelukke større fartøjer fra at benytte havnen.

Den typiske lystbåd er i dag mellem 10 og 15 meter. Tilsvarende er fiskeri og servicefartøjer (feks "Elefanten" fra Chr.Ø) i denne størrelse. Disse fartøjer kræver typisk ca den dobbelte plads til omsvejning. Med reduktion af havnebassinet må vi forvente at havnen ikke længere ville kunne anløbes af almindelige lystbåde.

Anløb af Nørresand vil efter en udbygget læmole umiddelbart i indsejlingen, blive en meget risikabel affære, for ikke at sige farlig. I forvejen er besejling af havnen ganske svær af afkode pga. manglende pejlemærker og visionelt sammenfald af stenværkerne. Men hvis der bygges en lav konstruktion midt i indløbet, vil der skulle opsættes både markant skiltning og natbelysning som tydelig angiver den oplagte fare for kollision. Besejling af Nørresand er beskrevet i talrige nautiske guidebøger og i en række søkort samt digitalt navigationsmateriale. Inden disse er rettet med nye havnekort, vil besejling blive meget kritisk, selv for velforberejede navigatører.

Hvis ikke havneanløb direkte bliver forbudt for både over en vis størrelse, vil der utvivlsomt opstå meget kritiske situationer. Indkomne fartøjer vil blive overrasket over en mole midt i sejllobet ,og enten skulle foretage en bakmanøvre ud, eller skulle foretage en kraftig styrborddrejning i et uoverskueligt anløb af havnebassinetDet forekommer mig totalt uforsvarligt at etablerer den foreslåede konstruktion.

Forslag:

Jeg har derfor følgende forslag til klarlægning af behov og uvildig syn og skøn af besejlingsforholdene i forbindelse med debatten om en eventuel brokonstruktion i indsejlingen på Nørresand . (Hvor langt kan vi nå uden den meget bekostelige molekonstruktionen?)

1. Præcis beskrivelse af forholdene og problemerne med den nuværende situation i havnen.
2. Prioriterer de tiltag som evt. kan imødegå ulemper
3. Udfærdige plan for etablering og revision af udhalere.
4. Udarbejde forslag til etablering af enkel kajakbro.
5. Udarbejde forslag for bedre orientering af gæstesejlere om fortøjninger i havnen og orientering om at holde sig opdateret med vejmeldingen. (Denne basisforudsætning for godt sømandsskab overses ofte af både fastliggere og gæstesejlere, og giver anledning til utryghed ved havnen)
6. Til slut vil jeg anbefale at Havnerådet tager kontakt til en række sejlere, som ud fra egen erfaring kan vurderer eventuelle fordele og ulemper ved den påtænkte konstruktion. Jeg nævner her en lille gruppe som har tilstrækkelig med blå sømil i bæltet, til at kunne give en kvalificeret vurdering af det foreslåede projekt, set fra gæstesejlerside:

Anders Funch, formand i Rønne Sejlklub, Henrik Espersen, Mads Kofod, Jonas Lisau. Alle sejlere som har aldeles godt kendskab til Nørresand og som har stor erfaring med at håndterer deres fartøjer.

Jeg håber med dette indlæg at kunne bidrage til en kvalificeret debat om berettigelsen af den foreslået brokonstruktion, men samtidigt vil jeg pege på de indlysende muligheder der foreligger for at kvalitetsforbedre Nørresand uden voldsomme ændringer og med udgifter som står i rimelig forhold til nytteværdien af disse tiltag.

Med venlig hilsen Bådebygger Niels Løvstad