

Fremsendt til info@trafikstyrelsen.dk

Høringssvar til udkast af nyt havnereglement for Københavns Havn

Med henvisning til det fremlagte udkast til nyt havnereglement for Københavns Havn fremsender jeg følgende bemærkninger med særligt fokus på sejladsikkerhed i Kronløbet og betydningen for brugen af Margretheholms Havn:

1. Manglende henvisning til internationalt gældende regler (IALA / IMO / COLREG)

Efter 22. august 2024 er IALA overgået fra NGO til IGO-status og er nu en international mellemstatslig organisation (under IMO) med ansvar for fastlæggelse af globale maritime standarder, herunder lateral afmærkning (IALA A-systemet).

Udkastet til havnereglement indeholder ingen henvisning til, at internationalt gældende søfartssikkerhedsregler skal overholdes i den eneste tilbageværende hovedindsejling til Københavns Havn – Kronløbet – på trods af, at Danmark er forpligtet til, modsat tidligere blot at være anbefalinger, men nu er forpligtende krav, som IMO-medlemsstat.

Det foreslås derfor, at der tilføjes et nyt punkt i reglementet:

§X: I alle hovedsejltreder i Københavns Havn, herunder specielt Kronløbet, skal gældende internationale regler for søfartssikkerhed overholdes, herunder IALA A-standard for lateral afmærkning og COLREG regler for vigepligt og skibsførelse.
Afgørelser herfra kræver skriftlig godkendelse fra kompetent myndighed med maritimt ansvar.

2. Kronløbet som eneste sejladsrute

Med lukningen af Trekronerløbet er Kronløbet blevet eneste mulighed for ind- og udsejling – også for småbåde, kajakker, sejlbåde og vandscootere.
Samtidig anvendes Kronløbet lige som tidligere af store erhvervsfartøjer og nu også som startbane for vandfly, alt efter vejr- og vindretning.

Derfor bør reglementet forholde sig eksplicit til denne høje trafikale koncentration og forpligte By & Havn til at sikre:

- Fysisk adskillelse af tung og let trafik, subsidiært at genetablerer Trekronerløbet.
- Brug af grønne og røde bøjler (IALA A-standard) i en særskilt sejltrede for fritidsfartøjer.
- Skiltning, farvandslys og overvågning

3. Særlige konsekvenser for Margretheholms Havn

Som nabohavn med over 750 faste bådpladser og adskillige gæstesejlere er også Margretheholms Havn direkte afhængig af en tryk og korrekt afmærket sejlads gennem Kronløbet.

Vedrørende Margretheholms broen:

For at undgå unødvendige åbninger af Margretheholms broen på hverdage, kræves brug af broflag (N) visende at et fartøj vil have broklappen åben, således at langt størstedelen af unødvendige broåbninger i vinterhalvåret helt kan undgås.

Det samme vil gælde for den faste bemanning af broklappen, om der indstilles fjernstyring og overvågning.

Denne kontrol/styring kan foretages direkte fra Lynetteholmens administrationsbygninger beliggende indenfor synlig afstand til broklappen.

Gældende for Margretheholm broen skal der indføres min. faste en-times åbningstider i dagtimerne på alle hverdage og broklappens sydlige brofag åbnes for gennemsejling af kajaker og andre småfartøjer.

En absolut gevinst for sikkerheden i Kronløbet vil i den forbindelse være, at der etableres en gennemsejlingsrute for kajaker og mindre fartøjer gennem Margretheholms havn i øst/vestlig retning, ved at etablere en forbindelseskanal mellem Margretheholms havns vestlige del og Københavns havn, således som et allerede fremlagt projektforslag fra Københavns kommune har beskrevet det.

Endelig skal sejlrenden øst for Margretheholmsbroen rettes ud, således at oversigtsforholdene for indadgående sejlads (som har vigepligten) bedre kan overvåges for de fra havnen kommende udgående fartøjer.

Det nye havnereglement nævner ikke nogen specifik forpligtelse til koordinering med de lokale fritidshavne – og derfor bør der tilføjes en paragraf om dialogforpligtelse, fx:

§Y: By & Havn forpligter sig til løbende koordinering med nærliggende lystbådehavne (fx Margretheholms Havn) om ændringer i afmærkning, sejladsregler og sikkerhedstiltag i havneløbene og i respekt til Margretheholms havns egen lokale sejlads- og ordensregler gældende for deres egen selvbyggede havn.

4. Brug af lyssignaler og misforståelser

Udkastet nævner signalet med tre røde blink som signal til fritidssejlere om at afvente.

Men denne signaltype er ikke standardiseret og kan forveksles med de almindelige søsikkerhedssignaler for havneindløb og broåbninger, hvor 3 røde lys betyder at indgående skibe skal holde tilbage for udgående, hvilket ikke for nuværende respekteres af erhvervsskibene i Kronløbet.

Det foreslås derfor at signalerne:

- Enten afskaffes eller standardiseres fuldt ud efter IALA/IMO
- Eller helt at udskiftes med et rødt eller grønt lyssignal, som det generelt bruges på de Europæiske floder.
- Eller ledsages af fysisk skiltning i dagtimerne

5. Afslutning

Jeg anbefaler kraftigt, at:

- reglementet underlægges en juridisk vurdering i forhold til Danmarks forpligtelser under IMO/IALA/COLREG, og
- at det gøres klart i havnereglementets indledning, hvilken myndighed der har ansvaret for sejlads- og afmærkningsmæssige beslutninger i Kronløbet, da dette i praksis har været stærkt uklart.

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter

Mail: klausschlichter@gmail.com