

Nautisk specialkonsulent Jan Anker  
Søfartsstyrelsen

## Høring over revideret broreglement for Jernbanebroen over Limfjorden

2. september 2013

Erhvervshavne som Aalborg Havn A/S og havne i den vestlige Limfjord er direkte afhængige af, at der er god, sikker og effektiv passage af Jernbanebroen over Limfjorden. Det betyder både i forhold til tid og med hensyn til de krav og de ekstraomkostninger skibe, der skal passere denne bro pålægges, da det hele indgår i havnenes konkurrenceevne. Hertil kommer den præcedens kravene ved passage af denne bro kan have for andre havne, hvor det også er nødvendigt at passere en bro.

Danske Havne har derfor en række kommentarer til det reviderede broreglement.

I forbindelse med påsejlingen indførtes en skærpet lodspligt for skibe over 53 meter. En efterfølgende grundig undersøgelse pegede på, at det var kommunikationen mellem skib og bro, der havde været mangelfuld, ligesom der havde været manglende signalgivning til skibet om, at broen var lukket.

Derfor har der blandt andet været nedsat en følgegruppe om broer, ligesom nærværende reglement med præcisering af kommunikationskanaler og signal tager højde for dette. Forudsætningerne for at lempe den midlertidige lodspligt er derfor til stede, sådan at lodspligt, når reglementet er trådt i kraft, føres tilbage til det oprindelige krav. Det betyder, at lodspligten fremover kun skal gælde for skibe over 80 meter. Vi går ud fra, at Søfartsstyrelsen inddrager dette i udstedelsen af broreglementet.

Danske Havne har været repræsenteret i Søfartsstyrelsens følgegruppe for broer. Vi er bekendt med, at der har været en diskussion af, at det forekommer ulogisk, at en lukket bro intet signal giver, og at en åben bro giver 2-3 røde lys. I enhver anden sammenhæng betyder rødt lys stop! Ifølge vores oplysninger har man i Sverige taget konsekvensen og indført, at rødt lys ved en bro betyder stop og grønt lys betyder sejl. Der er her taget højde for, at man nu vil tænde et rødt lys 5 minutter før.



Generelt vil det være hensigtsmæssigt, at der ved broer indføres logiske og letgenkendelig signalgivning – også letgenkendelige til andre steder i nabolandene. Hvis signalgivning er fornuftig vil det også være en hjælp til skibsførerne, som bør afstedkomme lempelser i lodspligten ved alle broer.

Endelig er der generelt fra havneadministrationer udtrykt forundring over, at broen skal bruge kanal 16 til kaldekanal. Kanal 16 bruges i forhold til havnen, og broen skal naturligvis lytte med, men kan med fordel bruge kanal 12 eller tilsvarende til kaldekanal for at hindre megen trafik på kanal 16.

Danske Havne deltager gerne i videre drøftelser af, hvordan kommunikation og signalgivning kan forbedres af hensyn til sejladsikkerheden. Klar og effektiv kommunikation og signalgivning skal endvidere inddrages i fastlæggelsen af lodspligten, som både specifikt ved jernbanebroen men også generelt bør revurderes, da behovet for lods dermed må falde.

Med venlig hilsen

Nete Herskind