



GULDBORGSUND

DEN NYE BRO I NYKØBING F

CHRISTIAN DEN IX'S BRO GENOPFØRES
SOM NY CYKEL-GANGBRO



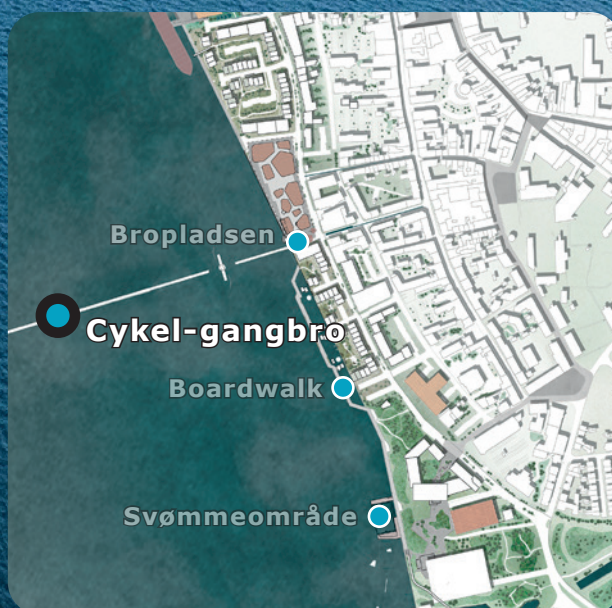


Den 1,4 kilometer lange erhvervshavn i Nykøbing Falster skal omdannes til en levende og grøn bydel, hvor adgangen til vandet genskabes, og der udvikles fem nye byrum og boliger. Som en del af udviklingen af området, er der også udarbejdet prospekter for:

- Bropladsen
- Svømmeområdet
- Boardwalk

KONTAKT

NINA RAUN MUNK
Plan- og udviklingskonsulent
nmunk@guldborgsund.dk
25 18 18 88



1

VORES VISIONER FOR BYEN OG BROEN

Nykøbing F har altid været tæt forbundet med Sundby-siden af Guldborg Sund, først med færger, siden med bro. Forbindelsen har naturligt udsprunget umiddelbart øst for byens torv og centrum.

Christian den IX's Bro blev åbnet den 4. juli 1867. På det tidspunkt var den Nordeuropas længste bro og den havde samtidig et svingbroselement, så sejlerne kunne komme igennem. Broen blev dog nedrevet i starten af 1970'erne og erstattet af den større, kombineret tog- og vejbro, Frederik den IX's Bro.

Frederik den IX's Bro ligger forskudt mod syd i forhold til bymidten, og leder trafikken uden om byens midte. Den er derfor mindre velegnet for cyklister og gående. Broforbindelsens nye placering umuliggør en nem og direkte adgang mellem de 2 bydele.

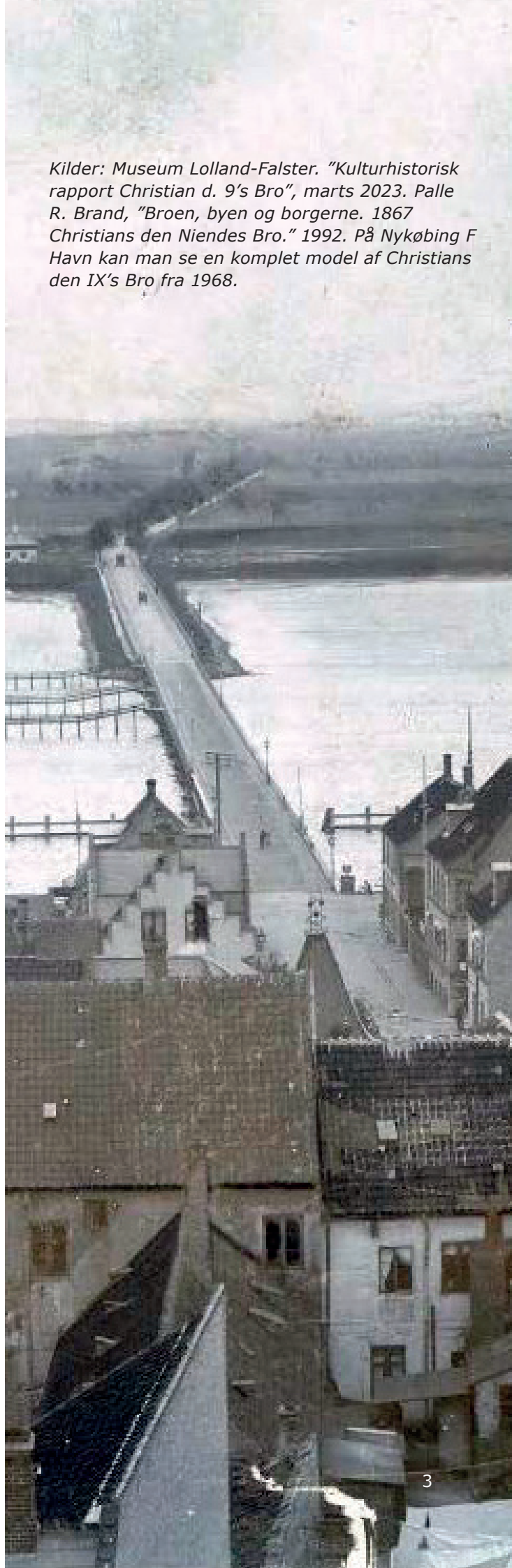
Der har i mange år været et markant folkeligt ønske om, at der bliver etableret en forbindelse mellem bydelene, så f.eks. borgere fra Sundby nemt kan komme over til Nykøbing F's bymidte, og fra bymidten til blandt andet Hamborgskoven og Middelaldercentret på Lollandsiden. Forbindelsen står også højt på dagsordenen for at skabe bedre rammer for de bløde trafikanter og styrke forbindelsen til de europæiske cykelruter.

I Guldborgsund Kommune er der stor fokus på sundhed og bevægelse, og det er veldokumenteret, at borgerne i kommunen bør motionere mere. Ikke mindst i lyset heraf, bør der skabes bedre vilkår for motionister – og for dem, der vil tage en gåtur over broen eller droppe bilen og tage cyklen på indkøbsturen eller til og fra skole, uddannelser og arbejde.

Der er således mange gode grunde til, at en re-etablering af en ny cykel-gangbro er en god ide, og vil udgøre et centralt og attraktivt bygnings-element i Nykøbing F's nye bydel på havnen.

Broen vil tilføre Nykøbing F en attraktion og et sted, hvor borgere vil opholde sig. Broen skal 'gå i land' på en ny broplads, ved den nye museums- og kulturbygning, og således genskabe byens historiske logik og orientering mod kysten ved sundet og Sundby.

Kilder: Museum Lolland-Falster. "Kulturhistorisk rapport Christian d. 9's Bro", marts 2023. Palle R. Brand, "Broen, byen og borgerne. 1867 Christians den Niendes Bro." 1992. På Nykøbing F Havn kan man se en komplet model af Christians den IX's Bro fra 1968.



2 REETABLERING AF DEN NYE BRO

Da broen stod færdig i 1867, fik den stor indflydelse på udviklingen af navnlig Nykøbing F. Dengang havde broen stor betydning for den kraftige erhvervsudvikling i området og skabte velstand for området. Det samme vil også gøre sig gældende i dag – men med fokus på byudvikling og øget velfærd og sundhed.

Byen er bygget op om Christian den IX's Bro – med de helt centrale gader: Brogade i Nykøbing og Linde Allé i Sundby. De to centrale bydele fremstår amputeret, da vejene stopper ved havnekanten. Så der er tale om tilbageførsel af en færdselsåre hen over sundet.

Den gamle bro blev nedrevet på grund af dårlig stand og store omkostninger til vedligeholdelse.

Den nye bro planlægges opført med et udtryk og udseende tæt på Christian den IX's Bro. Ny teknologi sikrer et minimalt miljøaftryk, både på land og på vand. Med sin længde på 550 meter bliver broen Danmarks længste cykel-gangbro. Broens dreje-åbning vil være dimensioneret som den oprindelige. Denne åbning vil være tilstrækkelig, idet det kun vil være lystfartøjerne, der sejler i dette område, da sejlrenden sydpå maksimalt er på 2,5 meters dybde.

DATA OM SKITSEN TIL REETABLERING AF CHRISTIAN DEN IX'S BRO TIL CYKEL-GANGBRO.

Dækkote	2,5
Længde	550 m
Bredde	6,25 m
Dækplanker	Azobé
Længdebjælker	HEB 450 (C5M overfladebehandling)
Tværbjælker	HEB 550
Fundering, bro	Stålrør, Ø400 mm
Fundering, broåbning	Ellipseformet sænkekasse i beton
Broåbning	13,5 m
Broåbning, type	Drejebro
Aptering	Stålværn (galvaniseret) og belysning (som oprindeligt)

Den oprindelige bro havde meget stor betydning for borgernes hverdag i Nykøbing F og Sundby. Det vidner historien om (jf. historisk analyse fra Museum Lolland-Falster).

Den var et yndet udflugtsmål og en livsnerve. Derfor er det også forventningen, at en genopført cykelgangbro vil blive brugt af byens borgere og gæster. De vil få mulighed for at nyde herligheden af at spadsere på tværs af Guldborg Sund og oplevelsen af naturen her. Det vil give byen en ny attraktion og styrke området's herlighedsværdi.

Skitseprojektet som disse tal baserer sig på er til myndighedsbehandling hos Kystdirektoratet.

Indvielse af Christian den IX's Bro 4. juli 1867



*Gående i Brogade og på
Christian den IX's Bro*



Illustration af den nye havnefront



3

ET ELEMENT

I FORVANDLINGEN AF NYKØBING F

Cykel-gangbroen skal bringe sundet og vandet tilbage til Nykøbing F. Tidligere betød erhvervs-havnen og terrorhegnet, at borgerne ikke kunne komme ned til kajkanten. I dag kører borgerne over Guldborg Sund via Frederik den IX's Bro syd for byens centrum. Og som oftest i bil.

Med broen bliver Nykøbing F igen bundet sammen som en HAVNEBY – med adgang til sundet og havet tæt ved byens centrum og byens gamle middelalderdel. Det vil tilføje byen nye kvaliteter og et helt andet udtryk.

For borgere, besøgende og turister vil broen være en attraktion for byen og blive byens nye centrale forbindelse for bløde trafikanter. Ligesom med erfaringerne med cykel- og gangbroer i andre havnebyer, vil broen skabe ekstra liv og ophold for borgere i et omfang, som er vanskeligt på forhånd at beskrive.

Broen er tænkt og tegnet i sammenhæng med den nye Havneby. Nykøbing F's historiske gademønster er præget af den logik, den er udviklet under; at adgangen til og på tværs af sundet er vigtig. Da broen blev nedlagt, mistede byen en central livsnerve, og det har siden præget området. Derfor vil det genskabe logikken i byens indbyggede orientering, at der (gen)skabes naturlige mål og destinationer på Sund-kysten og i Sundby.

Cykel-gangbroen vil bidrage til at genskabe Nykøbing F som en moderne havneby med adgang til vandets herlighedsværdi og med en ny opholdsplads ved sundet centralt i Nykøbing F. På denne plads, hvor broen lander, vil der også blive etableret nye rammer for Museum Lolland-Falster og 4 kommunale institutioner (bibliotek, Borgerservice samt musik- og billedskole) i et nyt fælles flerbrugerhus. Dermed skabes nye destinationer på havnefronten, som broen skal servicere fra Sundbysiden.







4 BORGERNES STØRSTE ØNSKE

Den nuværende bro er ikke god for bløde trafikanter – og det bliver desto mere problematisk med den øgede togtrafik, som Femern Bælt-forbindelsen indebærer. Det samme gælder borgere, der er dårligt gående.

Eleverne på Sundskolen op til 6. klasse må ikke tage cykel til Nykøbing, når de skal deltage i diverse skolerelaterede aktiviteter og fritidsaktiviteter.

I mange år har der fra borgerne på begge sider af sundet været et stort ønske om etablering af en alternativ forbindelse mellem de 2 bydele.



5

UNDERSTØTTER FYSISK AKTIVITET - FOR MANGE GRUPPER

Adgangen til at komme tæt på Guldborg Sund og vandet i Nykøbing by har været meget begrænset for alle borgere – men i særdeles for den del af befolkningen, der er dårligt gående. Fokus på, at broen er designet til at tage hensyn til handicappede, gør, at helt nye grupper i befolkningen får nye områder at bevæge sig i.

For motionister bliver broen en enestående mulighed for at tage en løbetur over broen og ud i Hamborgskoven eller en længere cykeltur, hvor broen sammenkobler de mange cykelstier, der er på henholdsvis Lolland og Falster-siderne af Guldborgsund. Det vil også styrke cykelturismen – der er ikke mange andre steder i verden, hvor du kan cykle på tværs af et Natura 2000 farvand!



6

INFRASTRUKTUR OG FOLKESUNDHED: MERE BRUG AF RUGBRØDSMOTOR, MINDRE AF BENZINMOTOR

En ny forbindelse vil medvirke til at flytte trafik fra biler til cykel og gang. Mere brug af rugbrøds-motor og mindre benzinmotor har 3 indbyggede fordele; det bidrager til en styrkelse af folke-sundheden. Det bidrager til den grønne omstil-ling, og det skaber en mindre barriere for benyt-telse af byens tilbud.

Guldborgsund Kommune ligger i så godt som alle statistikker for sundhed langt nede. Guldborg-sund Kommune har næsten 26 % svært over-vægtige (som er markant højere end gennem-snittet i Region Sjælland). Derfor skal vi styrke mulighederne for at vælge cyklen. Guldborgsund Kommune er samtidig den kommune i landet med flest biler pr. borger. Borgerne her er meget lidt tilbøjelige til at benytte andre trafikløsninger end bilen. Dels fordi der er større afstande, og

dels fordi der er dårlige forbindelser med offent- lig trafik.

Men netop i en bykontekst som her vurderer vi, at det er realistisk, at borgerne vil vælge cyklen. Den nye cykel-gangbro vil også give adgang til nye attraktive motionsruter langs Guldborgsund for flere borgere. Barrieren for at benytte flere af byens tilbud er mindre, når man færdes på cykel end i bil (mindre p-behov; nemmere at hoppe af cyklen). Derfor vil flere cyklende og gående gæ-ster i byen også understøtte byens tilbud.

Mulighederne for at broen faktisk løfter potentia- lerne for at konvertere fra bil til cykel er forbed- rede med elcyklernes fremmarch, da de vil gøre det betydeligt lettere at komme på tværs – også i modvind, især for de ældre.

7 ØKONOMI

OMKOSTNINGER TIL OPFØRSEL AF CHRISTIAN DEN IX'S BRO

	Mio. kr.
Skitseprojekt og forundersøgelser	1,4
Nedbrydningsarbejde	0,1
Jordarbejde	0,3
Rammearbejder	5,7
Stålarbejder	22,0
Betonarbejder	2,5
Træarbejder	5,8
Aptering og forsyning	0,7
Beklædningsarbejde	0,1
Drejebroen*)	15,0
Anstilling mv.	4,1
Rådgivning	2,2
Uforudsete udgifter	10,1
I alt (ekskl. moms)**)	70,0

ANM.: *) Estimat-interval 10-15 mio. kr.

***) Gavemomsen vil udgøre ca. 11. mio. kr.

Anlægsudgifter

Den 19. marts 1867 blev der fremlagt regnskab for byggeriet. Heraf fremgår det, at ud af de 155.000 rigsdaler, der blev bevilliget, blev der i alt brugt 151.816 rigsdaler. Så opførelsen af Christians den IX's Bro blev gennemført inden for budgettet. (1 rigsdaler = ca. 2 kr.)

En reetablering af Christian den IX's Bro som en moderne cykel-gangbro i et Natura 2000-område vil beløbe sig til 70 mio. kr. jf. tabel 1.

Driftsudgifter

De årlige driftsudgifter til vedligeholdelse af de mekaniske dele samt forsyning mv. vil beløbe sig til ca. 70.000 kr årligt. Hvert 20. år skal foreta- ges en større gennemgang af broen og der skal foretages maling af overfladen samt udskiftning af zinkanoder. Det skønnes at der hvert 20. år skal afsættes ca. 5,0 mio.kr. til dette arbejde.



GULDBORGSUND

GULDBORGSUND KOMMUNE
CENTER FOR POLITIK & PERSONALE
STRATEGI & UDVIKLING
PARKVEJ 37
4800 NYKØBING FALSTER
WWW.GULDBORGSUND.DK