



***Akvædukten slår klapbroen - på jordtransportvejen til Lynetteholm
den bedste og billigste løsning!***



Hollandsk rådgiver leverer dokumentationen

Alle – fra By & Havn over Københavns Kommune til Folketinget og Transportministeren – har udtrykt et ønske om at bevare Margretheholms Havn og sikre fri sejlads ind og ud af havnen efter anlæg af jordtransportvejen til Lynetteholm.

Problemet var alene at prisen for fri sejlads var for høj.

By & Havn mente i starten at fri sejlads ville koste 1 milliard eller mere.

Udfordret af Sejlklubben Lynetten nåede By & Havn senere frem til at fri sejlads på en akvædukt – en smal bro der fører vandet over jordtransportvejen - kunne ske for 323 millioner.

Sejlklubben Lynetten har sat spørgsmålstegn ved denne pris og blandt andet noteret at By & Havns rådgiver COWI ingen erfaring med akvædukter – ja, der findes faktisk ingen akvædukter i Danmark.

I Holland findes der i dag 29 akvædukter hvoraf de fleste er bygget indenfor de seneste år. Det samlede antal hollandske akvædukter vokser i dag næsten eksponentielt.

Sejlklubben Lynetten har derfor bedt den hollandske rådgiver Witteveen+Bos – som har erfaring fra mange af de hollandske akvædukter - om at se på muligheden for at bygge en Margretheholm Havneakvædukt.

Resultatet foreligger nu i form af vedlagte rapport ”Lynetten Aqueduct. Consideration of aqueduct for Margretheholm Harbour. 19 May 2021” som er bilagt dette notat og som er resumeret i det efterfølgende.

Resume af rapporten

Witteveen+Bos har i rapporten beregnet at en akvædukt for Margretheholm Havn kan bygges for 191 millioner og dermed markant mindre end skønnet fra By & Havn.

Helt svarende til Witteveen+Bos omfattende erfaring med akvædukter og klapbroer bliver akvædukten dyrere at anlægge – for Margretheholm Havneakvædukten 87 millioner dyrere at anlægge – men de store udgifter til drift af klapbroen fjerner denne forskel over anlæggets levetid.

Efter 30 år er udgiften til anlæg plus drift den samme for klapbroen som for akvædukten.

Skal klapbroen eller akvædukten leve mere end 30 år er akvædukten således suverænt den billigste løsning.

Medtages over den korte levetid på 30 år, de samfundsøkonomiske tab i form af ventetider for lastbiler med fyldjord og kompensationen til sejlkлубben, er akvædukten også suverænt den billigste løsning på den korte bane.

Witteveen+Bos forslag til en Margretheholm Havneakvædukt er blandt andet baseret på deres erfaringer med de tilsvarende hollandske akvædukter Margaretha Zelle, Eco-aqueduct Zweth en Slinksloot og Geeuwaqueduct, der i detaljer er beskrevet i rapporten og som har mange lighedspunkter med Margretheholm Havneakvædukten.

Erfaringen fra Holland og Witteveen+Bos er endvidere at skiftet fra klapbro til akvædukt historisk var for at sikre bilerne fri passage, men at akvædukterne i de seneste år i lige så høj grad er bygget for at sikre sejlerne fri passage.

En fremtidssikring hvor fritidsliv og turisme har en større og større betydning.

De mange akvædukter har også muliggjort en forsat hollandsk optimering af akvædukterne. Hvor de startede med for mange år siden at regne med at en akvædukt kostede 3 gange en klapbro er de nu nede på at en akvædukt kun koster 1,5 gange en klapbro - og de ser forsat mange muligheder for at kunne reducere denne faktor.

Med en faktor 1,5 er udgiften til akvædukten normalt billigere end udgiften til anlæg plus drift af en klapbro. Ja så meget billigere, at det i dagens Holland kan betale sig at erstatte en eksisterende klapbro med en akvædukt.

Witteveen+Bos giver desuden i rapporten forslag til hvorledes man med simple - og også i Danmark-velkendte teknikker kan bygge akvædukten – herunder modsat bygningen af klapbroen kan sikre, at havnen er åben under hele byggeriet.

Det er Witteveen+Bos vurdering at akvædukten kan bygges på 1½ år og dermed med stor sandsynlig kan åbne samtidig med klapbroen. Endelig delagtiggør Witteveen+Bos os i deres store praktiske erfaring bl.a. med vandtætning af akvæduktens fuger.

Akvædukten er som fremhævet af Witteveen+Bos ikke dyrere end klapbroen (sågar på den lange bane billigere) og har derudover en række fordele i form af fri passage for lastbiler og sejlere, mindre støj og støv, at den ikke lukkes ved en eventuel påsejling og at den meget let kan forberedes for metro samt stormflodssikring.

For yderligere oplysninger kontakt:

- Formand for Sejlkлубben Lynetten: Airo Bjarking, Byairo@outlook.com, +45 31 31 95 23
- Akademiingeniør Torsten Mølgaard, torstenmoelgaard@gmail.com, +45 21 45 54 78
- Witteveen+Bos. Lead engineer Arjan Luttkholt, arjan.luttkholt@witteveenbos.com, +31 6 20 47 39 23