

**MARGRETHEHOLMS HAVN
SEJLKLUBBEN LYNETTEN**



Brev fra Sejlklubben Lynetten (25.maj 2021) til

Transportudvalget. Folketinget. & Transportministeren. Transportministeriet.

Der henvises til Transportministeren svar på spørgsmål 130 til L 220 fra Transportudvalget vedrørende Sejlklubben Lynetten henvendelse om etablering af en akvædukt fremfor en klapbro, jf. L 220 – bilag 22.

Svaret som i alt væsentlighed består af By & Havn samt deres rådgiver COWI's observationer indeholder desværre flere fejl. Disse er i korthed gennemgået i det efterfølgende.

- 1) Det hollandske firma som har rådgivet Sejlklubben Lynetten korrekte navn er "Witteveen+Bos"
- 2) COWI nævner at de - som også anført af Witteveen+Bos - har ekspertisen i de delelementer en akvædukt består, men COWI glemmer det afgørende at kunne sammensætte disse til en akvædukt. Her har COWI minimal eller ingen erfaring hvor Holland og Witteveen+Bos har gjort det 29 gange – og det med forsat optimering af deres akvæduktløsninger. COWI har med deres første svar om at de ville koste over en milliard at sikre fri udsejling fra Margretheholms Havn vist at de har begrænset kendskab til akvædukter – og har minimal eller ingen erfaringer i at kombinere og optimere delelementerne til en akvædukt.

COWI seneste bud på fri udsejling på 323 MDKK – eller 677 MDKK lavere end deres første bud må også betvivles. Det er når man aldrig har bygget en akvædukt svært blot at skønne hvad denne koster.

COWI har således uden reelt at have prøvet det før – og i øvrigt uden at have udarbejdet tegninger og beregninger med tilhørende mængder - skønnet 325 MDKK.

Overfor dette står hollænderne og Witteveen+Bos med deres 29 akvædukter som har estimeret at en akvædukt for Margretheholms Havn vil koste 191 MDKK. Professionelt må man tillægge de 191 MDKK baseret på beregning og erfaring betydelig større troværdighed end de 325 MDKK som er skønnet og uden eller med minimale erfaring.

Som også anført i rapporten fra Witteveen+Bos var startpunktet for hollænderne at en akvædukt kostede tre gange en klapbro. Men 29 akvædukter senere og tilsvarende erfaring rigere kan de i dag bygge en akvædukt for halvdelen gange prisen af en klapbro. COWIs viden og erfaring svarer til hollændernes startpunkt (faktor 3,0) – ikke der hvor hollænderne og Witteveen+Bos står i dag (faktor 1,5).

- 3) COWI anfører at Witteveen+Bos ikke i anlægsoverslaget har medtaget en undervandsbeton under betonbundpladen. Det er forkert.

Udgiften er medtaget i overslaget i posten "400410 Supply and install tremie slab" under hovedposten 40 Substructure (tremie slab = undervands plade).

Betonbundpladen er medtaget i posten 600310.

COWI beklikker (skriver bl.a. "har tilsidesat helt grundlæggende tekniske forudsætninger") Witteveen+Bos viden om at lave konstruktioner udsat for vandtryk – skriver at de ikke har medtaget de risici der er forbundet hermed.



Witteveen+Bos anfører selv at deres overslag er et konservativt estimat – et overslag på den sikre side.

Når det drejer sig om kompetencer til at bygge anlæg udsat for vandtryk – samt afdække risikoen herfor er COWI dog klart bagefter hollænderne og Witteveen+Bos.

Hollænderne og Witteveen+Bos er COWI største konkurrenter på det internationale marked for rådgivning indenfor vandtrykpåvirkede konstruktioner – og COWI er oftest taberne i disse konkurrencer.

COWI mangler den erfaring hollænderne naturligt har opnået og det giver hollænderne et forspring på konstruktioner udsat for en udfordrende geoteknik og store vandtryk. At komme med innovative løsninger som - når man som hollænderne har prøvet det mange gange før - er konservative og robuste.

- 4) COWI anfører påsejling som en risiko. Det noteres at det er tredje gang COWI skifter mening om skibene i for bassinet til Margretholms Havn har et sådan antal og størrelse at klapbroen og akvædukten skal dimensioneres herfor. Hvis et skib på 4220 ton påsejler en klapbro med en klap på 40 ton, er skaderne store, medens en akvædukt på 1000 ton kun får skrammer.

Påsejles klapbroen lukker jordtransportvejen i måneder eller år – som en jernbanebro over Limfjorden gjorde. Skulle nye risikoanalyser viser at akvæduktens ramper skal sikres mod skibsstød med stenrev kan disse udføres for 8 MDKK - hvilket ikke vil være afgørende for valg af løsning.

- 5) COWI anfører endvidere at udgifter til vejudstyr mm ikke er medtaget. Dette er ikke korrekt da disse er medtaget, hvor det er krævet for en midlertidig jordtransportvej. Endelig anfører COWI at drift udgifter for akvædukten ikke er medtaget. Det er ikke korrekt da den er medtaget i form af 6 MDKK over 30 år. Men den kan være svær at få øje på sammenholdt med driftsudgifterne på 98 MDKK for klapbroen over 30 år.
- 6) Det noteres med glæde af By & Havn vil sikre at Margrethholm Havn kan besejles uafbrudt under byggeriet af klapbroen. Af rapporten By & Havn / COWI notat PF-VEJ-TN-010 "Lynetteholm – Klapbro. Anlægsoverslag og drift og vedligehold" i udkast version 0.1 dateret 26-02-2021" fremgår det at Margrethholm Havn vil være lukket det meste af sommeren 2022 og By & Havn har hidtil bekræftet dette vil være tilfældet.

Tilbud på uhindret sejlads under byggeriet af klapbroen er hermed modtaget og accepteret.

Tillad os endelig at fremføre at rapporten fra Witteveen+Bos er den første rapport, hvor en professionel rådgiver med indgående kendskab til såvel klapbroer som akvædukter har fremlagt en detaljeret analyse af akvædukter versus klapbroer for Margretholms Havn. Man må dags dato konstatere, at deres rapport er det bedste beslutningsgrundlag, der findes for valget af klapbro eller akvædukt på jordtransportvejen foran Margretholms Havn.

Vi håber ovennævnte vil være en hjælp for Trafikministeren og Transportudvalget i deres videre arbejde og vi er sammen med Witteveen+Bos selvfølgelig parat til forsat at svare på spørgsmål til ovennævnte eller til selve rapporten "Consideration of aqueduct for Margrethholm Harbour".

Med venlig hilsen Airo Bjarking

Formand S/L Lynetten 