



Notat

Orientering om første fase af stormflodssikring af hovedstadsområdet

Resumé

Udvalget orienteres om opstart af arbejdet med første fase af stormflodssikringen af hovedstadsområdet. Arbejdet beskrives i fire kommissorier, som beskriver de kommende års arbejde og udmønter midler afsat i Finanslov for 2026 og i kommunernes budgetaftaler for 2026 (bilag 1). Kommissorierne er skrevet pba. indholdet i forståelsespapiret mellem staten og København, Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner. Udvalget er orienteret om forståelsespapiret den 17. februar 2026. Regeringen offentliggjorde den 23. februar udspillet til Klimatilpasningsplan II.

Sagsfremstilling

Baggrund

Siden vedtagelsen af Stormflodsplan for København (2017) har Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen arbejdet for at sikre København mod stormfloder og oversvømmelser fra havet. Fokus for arbejdet er en ydre sikring af byen med etablering af to stormflodsporte, hhv. i Kronløbet ved Lynetteholmen og syd for Kalveboderne, til at sikre inderhavnen. Siden 2020 er arbejdet udført sammen med Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner, da analyser peger på, at der er positive økonomiske og planlægningsmæssige gevinster ved en sammenhængende sikring.

Arbejdet med stormflodssikring af København er udfordret af, at det ikke har været muligt at etablere en bidragsfordelingsmodel til finansiering af sikringen inden for Kystbeskyttelseslovens rammer. Derudover er centrale arealer omfattet af EU's direktiver vedrørende habitater og vandmiljø, herunder Natura 2000. På baggrund af drøftelse i Borgerrepræsentationen og løbende dialog med Dragør, Hvidovre og Tårnby har kommunerne sammen efterspurgt, at staten indgår i arbejdet.

På den baggrund gennemførte Transportministeriet fra 2022-2025 forundersøgelse af en stormflodsplan for hovedstadsområdet sammen med de fire kommuner, Metroselskabet, Banedanmark og Københavns Lufthavn. Forvaltningen har i efteråret 2024 afholdt fem borgermøder om forundersøgelsen. Fremmødet varierede fra ca. 10 til ca. 120

06-03-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 3481

Dokumentnummer i F2
243152

Sagsnummer i eDoc
2026-0061256

Klima og Byudvikling

Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

personer. Den generelle holdning ved møderne var, at det er positivt, at kommunen arbejder sammen med staten for at finde løsninger.

Der blev også udtrykt bekymring for den lange anlægsperiode på ca. 30 år, set i lyset af, at der er områder, der i dag oplever oversvømmelser ved høj vandstand, fx på Christianshavn. I forlængelse af forundersøgelsen er der afsat midler på Finanslov for 2026 og budgetterne for 2026 i København, Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner til arbejdet med den første fase af en samlet stormflodssikring af de fire kommuner.

Første fase af arbejdet udmønter indholdet i forståelsespapiret mellem staten og kommunerne (bilag 2), som fastsætter de overordnede rammer for det forestående samarbejde mellem staten og København, Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner og fokuserer på miljøkonsekvensvurdering af de sydlige og østlige dele af projektet, fra Avedøre Holme til og med Kastrup Halvø. Denne del er udvalgt, som det første, da det er mere sandsynligt, at en ekstrem stormflod ville komme fra Østersøen end fra Øresund. For Københavns Kommune er særlig kommissoriet vedrørende stormflodsporten syd for Kalveboderne relevant, da det direkte vedrører sikringen af København.

Der er endnu ikke sat tidspunkt for anden fase af arbejdet, som vil omfatte et videre arbejde med miljøundersøgelser af løsninger i Tårnby og den østlige del af København, formodentlig fra Amager Strandpark til Lynetteholm.

Regeringen offentliggjorde den 23. februar 2026 et udspil til Klimatilpasningsplan II. Klimatilpasningsplan II følger op på regeringens Klimatilpasningsplan I fra 2023 og indeholder først og fremmest en finansieringsplan for stormflodssikring af hele landet. Regeringen har i den forbindelse afsat 14,9 mia. kr. frem mod 2040 til finansiering af stormflodssikringen. Udspillet til Klimatilpasningsplan II indeholder dermed et ønske om et større statslig engagement, hvilket også omfatter stormflodssikringen af hovedstadsområdet. Udspillet indeholder dog ikke rammer for organisering af arbejdet, eller for hvordan udgifterne skal fordeles i en bidragsmodel mellem offentlige og private ejendommejere.

Kommissorier for arbejdet med den første fase

Arbejdet med den første fase beskrives i fire kommissorier, jf. nedenfor, og gennemføres i perioden 2026-2032.

Hovedkommissorium for arbejdet med første fase (bilag 3)

Hovedkommissoriet beskriver organiseringen af arbejdet med den første fase, som gennemføres i perioden 2026-2032.

Transportministeriet er projektejer for arbejdet, og Sund & Bælt varetager projektkoordineringen, som ministeriets bygherreorganisation. Kommunerne indgår i projektets styregruppe, koordinationsgruppe og tilhørende projektgrupper.

Hovedkommissoriet beskriver de respektive gruppers ansvarsområder. Der oprettes desuden et borgmesterforum med det formål løbende at kunne håndtere politiske tilkendegivelser og prioriteringer. Hovedkommissoriet omhandler forundersøgelser relateret til miljøkonsekvensvurdering og ikke konkrete anlægsprojekter.

Det er relevant, at hovedkommissoriet fastsætter, at ønsker til undersøgelse af løsninger udover de basisløsninger, der fremgår af forundersøgelsen af en stormflodsplan for hovedstadsområdet, skal finansieres af den part, der ønsker det. Dette er ikke relevant for Københavns Kommune i første fase af arbejdet, men vil blive det i anden fase, hvor fx Amager Strandpark vil blive belyst. Kommunernes skal sikre inddragelse af borgere og virksomheder. Sund & Bælt deltager gerne i borgermøder og planlægger at udarbejde borgerrettede kommunikationsindsatser, herunder informationsmaterialer om undersøgelserne, i koordinering med kommunerne.

Delkommissorium for arbejdet med porten ved Kalveboderne (bilag 4)

Kommissoriet beskriver baggrunden og det overordnede indhold i arbejdet med et teknisk forstudie af stormflodsporten syd for Kalveboderne, som forventes afsluttet i juni 2027.

Miljøkonsekvensvurderingen af stormflodsporten forventes afsluttet i 2030. Kalveboderne er sammen med havet syd for motorvejsbroen omfattet af EU-lovgivning, som angår Natura 2000 og Vandområdeplanerne. Det betyder, at det detaljeret skal belyses, hvilke tekniske løsninger, der i mindst grad påvirker natur og vandkvalitet. Inden miljøkonsekvensvurdering af en stormflodsport kan gennemføres, igangsættes et teknisk forstudie, som har til formål at analysere en række muligheder for at finde frem til de tekniske løsninger, som bør bringes videre i en miljøkonsekvensvurdering.

Delkommissorium for sammentænkning med Dragørs projekt (bilag 5)

Kommissoriet beskriver sammentænkningen mellem Dragørs kystsikringsprojekt og den samlede sikring på baggrund af Dragørs og statens dialog. Arbejdet har ikke på nuværende tidspunkt en slutdato.

Kommissoriet beskriver baggrunden og det overordnede indhold i arbejdet med at indarbejde Dragørs lokale projekt i den samlede sikring af hovedstadsområdet, herunder sammenhængen med lufthavnsdiget, som beskrives i bilag 5.

Delkommissorium for arbejdet med dige ved lufthavnen (bilag 6)

Kommissoriet beskriver baggrunden og det overordnede indhold i arbejdet med at etablere et dige til at beskytte Københavns Lufthavn og Øresundsforbindelsen, herunder tunnel, jernbane og motorvej, samt øvrige funktioner omkring lufthavnen, som alt sammen er at betragte som kritisk infrastruktur. Dette kommissorium omfatter udarbejdelse af den tekniske løsning, samt miljøkonsekvensvurdering heraf, som samlet forventes afsluttet ultimo 2027. For alle dele af lufthavnsdiget gælder

det, at såvel udformningen af anlægget og miljøkonsekvensvurderingen af anlægget skal ses i sammenhæng med Dragørs lokale kystsikring bilag 4, som er markant lavere end den ønskede sikring af den kritiske infrastruktur.

Kommende politiske beslutninger i København

Inden for de næste to år bliver der behov for at tage politisk stilling til organisering af samarbejdet mellem staten og kommunerne, sikringsniveauet for inderhavnen og hvilke typer af løsninger, der skal belyses i den næste fase af arbejdet. Parallelt med arbejdet med første fase arbejder staten på et forslag til hvordan samarbejdet med staten og kommunerne skal organiseres fremadrettet. Københavns Kommune skal fastsætte et sikringsniveau for inderhavnen, og hvordan det skal gennemføres. Sikringsniveauet skal fastsættes som input til design af og styringskrav til stormflodsportene i hhv. Kronløbet ved Lynetteholmen og syd for Kalveboderne. Derudover bliver der behov for at tage politisk stilling til, hvilke typer af løsninger, Sund & Bælt skal gennemføre miljøundersøgelser af i fase 2.

Endvidere skal der tages stilling til, hvordan der kan gennemføres en omfattende borgerdialog om stormflodssikring, hvilke løsninger der kan vælges, og hvordan det påvirker byen.

Politisk handlerum

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Klima-, Miljø og Teknikudvalget.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, henvender forvaltningen sig til Transportministeriet og Sund & Bælt og orienterer om, at kommissorierne har været forelagt politisk.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør



TM005 Bidrag til opstart af arbejdet med stormflodssikring af hovedstadsområdet



Kategorisering	
Need to	
Fastholdelse/rekruttering	
Rettidig omhu	
Specifik udfordring	
Bevillingsudløb	
Henvist sag	
Bestilt af politisk parti	
Bestilling fra borg-mester-forum eller tværgående pakke	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	X

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
TM097	Nej
TM119	Nej

Resumé

Med budgetnotatet afsættes 113 mio. kr. til medfinansiering af første fase af arbejdet med stormflodssikringen af København, Tårnby, Dragør og Hvidovre.

Sund & Bælt estimerer på vegne af Transportministeriet, at den samlede økonomi for første fase er 372 mio. kr. Staten forventes at finansiere halvdelen af arbejdet, svarende til 186 mio. kr., og kommunerne finansierer de resterende 186 mio. kr. i perioden 2025-2032. På nuværende tidspunkt kendes Københavns Kommunes andel ikke, men på baggrund af Københavns Kommunes finansieringsandel af foranalysen kan det estimeres til, at Københavns Kommune skal bidrage med ca. 113 mio. kr. af arbejdet med første fase.

Beslutning

Der skal træffes beslutning om at afsætte 113 mio. kr. som bidrag til medfinansiering af første fase af arbejdet med stormflodssikringen af København.

Baggrund

Baggrunden for budgetnotatet er samarbejdet mellem staten, transportinfrastrukturselskaberne og København, Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner om forundersøgelsen af en stormflodsplan for hovedstadsområdet (2022-2025). Stormflodssikringen berører ca. 60 km kyststrækning på tværs af de fire kommuner og estimeres at forløbe over de kommende 30-40 år. Prisen for den samlede sikring estimeres til at være 12-13 mia. kr. på nuværende tidspunkt.

Forundersøgelsen leverer et omfangsrigt vidensgrundlag for det kommende arbejde. Det udestår at fastsætte en model for finansiering af arbejdet og at etablere en organisering, der kan varetage opgaven på tværs af staten og kommunerne. Begge emner kræver en politisk proces, som blandt andet afventer regeringens Klimatilpasningsplan 2. Da både staten og



kommunerne er interesseret i at stormflodssikre hovedstadsområdet rettidigt, kan der afsættes finansiering til Københavns Kommunes bidrag til arbejdet.

Indhold

På baggrund af forundersøgelsen har Transportministeriet meddelt, at staten ønsker at igangsætte et arbejde og risikokortlægning af delstrækning 1-6 og delstrækning 12 (se evt. kort på s. 1). Dette arbejde vil kommunerne indgå i sammen med staten. Arbejdet består først og fremmest af miljøundersøgelser med henblik på at kunne igangsætte anlægsarbejde om ca. fem år. Dermed starter Transportministeriet blandt andet miljøkonsekvensvurderingen af den stormflodsport ved Skrædderholm (delstrækning 2), der senest er belyst i forundersøgelsen. Da funktionen af stormflodsporten ved Skrædderholm hænger sammen med stormflodsporten i Kronløbet (delstrækning 12) belyses sammenhængen som en del af første fase. Arbejdet understøtter Københavns Kommunes stormflodsplan fra 2017 og Københavns Kommunes risikostyringsplanen fra 2021. Her fremgår det, at stormflodsportene er afgørende for sikringen af København, og at den sydlige stormflodsport syd for Kalveboderne er det vigtigste projekt at starte med.

Risikoen for, at hovedstadsområdet rammes af ødelæggende stormfloder fra Østersøen i syd er større end, at området bliver ramt af stormfloder fra Nordsøen og Kattegat i nord. Derfor prioriteres arbejdet med de sydlige og midterste delstrækninger først. Arbejdet med stormflodssikring tager udgangspunkt i, at stormflodshændelser er forskellige alt efter, om de rammer hovedstadsområdet fra *syd* eller fra *nord*.

Sund og Bælt estimerer, på vegne af Transportministeriet, at miljøundersøgelser m.m. af den første fase af stormflodssikringen beløber sig til 372 mio. kr. i perioden 2025-2032. I statens oplæg til finansiering af undersøgelserne betaler staten 50 % af udgifterne, mens kommunerne i fællesskab finansierer de øvrige 50 %. Københavns Kommune andel af finansieringen estimeres til at udgøre 113 mio. kr. på nuværende tidspunkt på baggrund af tidligere finansieringsandel.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen forventer, at Transportministeriet vil igangsætte lignende miljøundersøgelser for områderne *midt* og *nord* inden for 5-10 år. Der vil således også fremadrettet blive behov for at afsætte midler til miljøundersøgelser i forbindelse med stormflodssikring af København og de øvrige tre kommuner i samarbejdet.

Miljøundersøgelserne skal være første skridt i kommunens arbejde med at sikre byens over- og undergrundede områder.

Med budgetnotatet afsættes 113 mio. kr. (anlæg), som udgør Københavns Kommune bidrag til miljøundersøgelser i forbindelse med stormflodssikring, herunder undersøgelser vedrørende etablering af en stormflodsport i syd for Kalveboder, i relation til Skrædderholm.

Den konkrete udmøntning af rammen forudsætter dialog med de øvrige kommuner om løsninger og finansiering, samt at der indgås en aftale med Transportministeriet om projektet. Niveauet for puljen kan på den baggrund genbesøges i forbindelse med overførselssagen i foråret 2026.



Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2026 p/l)	Styringsom- råde	2026	2027	2028	2029	I alt
Bidrag til opstart af arbejdet med stormflodssikring	Anlæg				113.000	113.000
I alt		0	0	0	113.000	113.000

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne vurderes at være ukomplicerede. På længere sigt forudsættes det dog, at kommunerne og staten etablerer en formel organisation til at løfte opgaven, og at der findes en finansieringsmodel for arbejdet fremadrettet.

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til aktiviteten. Aktiviteten ligger i forlængelse af foranalyserne til stormflodssikring, som Københavns Kommune bidrog til med 3,5 mio. kr. og medarbejderressourcer.



Administrativt bilag

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2026 p/l	Ud- valg	Bevilling	2026	2027	2028	2029	I alt
Anlægsudgifter							
Bidrag til opstart af arbejdet med stormflodssikring	ØU	Fælles anlægs- puljer 3123				113.000	113.000
Anlægsudgifter i alt			0	0	0	113.000	113.000

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende: ☒											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☒	Valby	☒	Amager Øst	☐	Udenbys	☒
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☒		
Adresse											

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD		X

Transportministeriet
Dragør Kommune
Hvidovre Kommune
Københavns Kommune
Tårnby Kommune

Miljøundersøgelser af stormflodssikring af hovedstaden

Transportministeriet og Sund & Bælt har i samarbejde med Dragør, Hvidovre, Københavns og Tårnby Kommune samt en række infrastrukturejere gennemført en forundersøgelse af stormflodssikring af hovedstaden.

En samlet stormflodssikring af hovedstaden omfatter ca. 60 km kystbeskyttelse, som forventes anlagt over ca. 30 år. Projektet er foreløbigt inddelt i tre overordnede faser (syd, øst og nord), der igen er inddelt i en række delstrækninger. Der er således tale om et stort og meget væsentligt projekt, der med et fælles sikringsniveau kan beskytte hovedstaden tilstrækkeligt mod stormflod.

Med dette forståelsespapir igangsættes de første miljøundersøgelser af hovedstadsprojektet, der kan tilvejebringe et beslutningsgrundlag for en række anlægsprojekter. Beslutning om finansiering og igangsættelse af konkrete anlægsprojekter træffes først senere.

Undersøgelser

Næste skridt for stormflodssikring af hovedstaden er at igangsætte de første miljøkonsekvensvurderinger (MKV) for de sydlige strækninger samt program- og risikokortlægning mv., ligesom der skal gennemføres en række supplerende analyser som opfølgning på forundersøgelsen.

Miljøundersøgelserne vil fokusere på delstrækning 1-6 mod syd, hvorfra der vurderes at være størst risiko for oversvømmelse. Anlægsrækkefølgen skal dog undersøges nærmere ifm. risikokortlægningen. I forbindelse med undersøgelser af en portløsning i syd (delstrækning 2) vil der også indgå indledende analyser af en portløsning i nord (delstrækning 12), der skal ses i sammenhæng.

Sammenhæng til Dragørs lokale kystbeskyttelsesprojekt

Dragør Kommune har planlagt et lokalt kystbeskyttelsesprojekt, der sikrer Dragør mod en 100-årshændelse i 2075. Dragør Kommune fortsætter undersøgelser af det lokale projekt med tæt koordination til hovedstadsprojektet. Dragørs lokale projekt har en selvstændig undersøgelsesøkonomi.

Sammenhæng til udviklingsprojekt om Avedøre Holme

Hvidovre Kommune har formuleret en ny vision for landindvinding og stormflodssikring af Avedøre Holme. Projektet er på nuværende stadie ikke så konkret, at det kan indgå som en del af den samlede stormflodssikring af hovedstaden. Såfremt det på et senere tidspunkt besluttes at gå videre med projektet, kan det potentielt indtænkes som en del af hovedstadsprojektets første fase, der inkluderer stormflodssikring af det nuværende Avedøre Holme. Eventuelle videre undersøgelser af Hvidovres vision vil have en selvstændig undersøgelsesøkonomi.

Økonomi, organisering og tidsplan

Som led i en accelerationspakke for kystbeskyttelse vil regeringen afsætte 186 mio. kr. til miljøundersøgelser mv. af første fase af stormflodssikring af hovedstaden.

Transportministeriet
Dragør Kommune
Hvidovre Kommune
Københavns Kommune
Tårnby Kommune

Dragør, Hvidovre, Københavns og Tårnby Kommune er enige om, at de fire kommuner samlet finansierer et tilsvarende beløb, så det samlede undersøgelsesbudget for første fase af hovedstadsprojektet beløber sig til 372 mio. kr. (2026-pl).

Dragør, Hvidovre, Københavns og Tårnby Kommune har indbyrdes aftalt følgende fordeling af kommunernes andel, svarende til 186 mio. kr., af undersøgelsesomkostninger.

- Dragør Kommune: 3 mio. kr.
- Hvidovre Kommune: 27,3 mio. kr.
- Københavns Kommune: 128,3 mio. kr.
- Tårnby Kommune: 27,3 mio. kr.

Undersøgelserne af første fase af hovedstadsprojektet gennemføres frem mod 2032 af Sund & Bælt med deltagelse af de fire kommuner. Det samlede undersøgelsesprogram vil blive beskrevet nærmere i kommissorier og delkommissorier, herunder organisering og den politiske forankring af undersøgelserne.

UDKAST HOVEDKOMMISSORIUM

Miljøundersøgelser af stormflodssikring omkring hovedstaden

Stormflodssikring af hovedstaden

Regeringen og kommunerne Dragør, Hvidovre, København og Tårnby er jf. forståelsespapiret enige om at iværksætte videre undersøgelser af en stormflodssikring omkring hovedstaden i perioden 2025-2032, som følger op på forundersøgelsen af stormflodssikring omkring hovedstaden der blev offentliggjort i maj 2025.

Næste skridt for stormflodssikring af hovedstaden er, jf. forståelsespapiret mellem Transportministeriet og kommunerne at igangsætte de første miljøkonsekvensvurderinger (MKV) for de sydlige strækninger samt program- og risikokortlægning mv., ligesom der skal gennemføres en række supplerende analyser som opfølgning på forundersøgelsen. Beslutning om finansiering og igangsættelse af konkrete anlægsprojekter træffes først senere, mens der sideløbende med arbejdet med miljøundersøgelser pågår afklaring af fremtidig organisering af stormflodssikringen i København, finansieringsmodel¹ og samlet lovgrundlag.

Miljøundersøgelserne vil fokusere på delstrækning 1-6 mod syd, hvorfra der vurderes at være størst risiko for oversvømmelse. Den endelige anlægsrækkefølge skal dog undersøges nærmere ifm. risikokortlægningen. Hvad angår forundersøgelsens delstrækning 5a og 5b, indgår det i undersøgelserne at understøtte Dragør Kommunes lokale kystbeskyttelsesprojekt.

I forbindelse med undersøgelser af en portløsning i syd (delstrækning 2) vil der også indgå indledende analyser af en portløsning i nord (delstrækning 12), der skal ses i sammenhæng. De enkelte undersøgelser beskrives nærmere i særskilte delkommissorier.

Baggrund - Forundersøgelsen

I perioden 2022-2025 gennemførte Transportministeriet og Sund & Bælt har i samarbejde med Dragør, Hvidovre, Københavns og Tårnby Kommune samt en række infrastrukturejere en forundersøgelse af stormflodssikring af hovedstaden.

En samlet stormflodssikring af hovedstaden omfatter ca. 60 km kystbeskyttelse, som forventes anlagt over ca. 30 år. Projektet er foreløbigt inddelt i tre overordnede faser (syd, øst og nord), der igen er inddelt i 14 delstrækninger jf. kort nedenfor. Der er således tale om et stort og meget væsentligt projekt, der med et fælles sikringsniveau kan beskytte hovedstaden tilstrækkeligt mod stormflod.

I forundersøgelsen er der skitseret et 60 km sammenhængende sikringsanlæg (se kort herunder), som kan udgøres af en kombination af diger, stormflodspor, faste betonkonstruktioner, kystforlande mv. Det estimerede anlægsoverslag for sikringsanlægget er 12-13 mia. kr. (2025-priser), og anlægget vil skulle anlægges over forventeligt ca. 30 år. Forundersøgelsen viste, at der er tale om et samfundsøkonomisk rentabelt projekt, da gevinsterne fra sikringsanlægget i form af undgåede skader på bygninger og andre anlæg vurderes at overstige omkostningerne til anlæg, drift og vedligehold af anlægget.

¹ Den endelige finansieringsmodel endnu ikke er kendt. Der pågår et arbejde i Miljøministeriet i regi af et ekspertudvalg.



Organisering af de videre undersøgelser i perioden 2026-2032.

Borgmesterforum

Det borgmesterforum, som har arbejdet parallelt med forundersøgelsen, knyttes tættere til programmet for stormflodssikring omkring hovedstaden med henblik på at styrke det fælles ejerskab til arbejdet med en samlet stormflodssikring omkring København, og for at sikre, at politiske prioriteringer kan inddrages i programmets opgaver og projekter.

Borgmesterforum består af borgmestrene fra Københavns Kommune, Hvidovre Kommune, Dragør Kommune og Tårnby Kommune samt kommunerne, Transportministeriet og Sund & Bælt på direktionsniveau.

Borgmesterforum inviteres i regi af kommissorierne for miljøundersøgelser af stormflodssikring omkring hovedstaden møde som udgangspunkt halvårligt samt efter yderligere behov.

Styregruppe

Der nedsættes en styregruppe på direktorniveau med repræsentation af Københavns Kommune – hhv. Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen, Hvidovre Kommune, Dragør Kommune og Tårnby Kommune, samt Transportministeriet og Sund & Bælt. Kystdirektoratet og DMI deltager desuden i styregruppen efter behov.

Styregruppen tager beslutninger, der sikrer udmøntningen af såvel accelerationspakken og det tilsvarende kommunale økonomiske bidrag, hvad angår stormflodssikring omkring hovedstaden, samt kommunernes lokale strategier og forpligtigelser indenfor kyst- og stormflodssikring.



Styregruppen har det overordnede ansvar for at gennemføre program- og risikokortlægning, supplerende undersøgelser og miljøkonsekvensvurderinger, jf. forståelsespapiret. Endvidere har styregruppens ansvar for eventuelle aftaler med tredjeparter (selskaber under statens eller kommunernes ejerskab) i forbindelse med undersøgelser på deres arealer. Konkret vil det være den relevante kommune og/eller staten der varetager ansvaret på vegne af styregruppen.

Medlemmerne af styregruppen mødes som udgangspunkt 3-4 gange årligt. Transportministeriet er formand for styregruppen.

Koordinationsgruppe

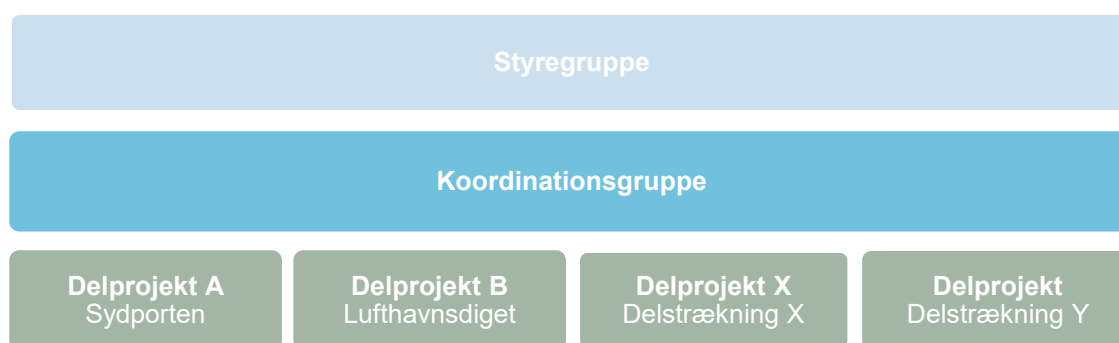
Koordinationsgruppen fra forundersøgelsen fastholdes og bemannes med kernemedarbejdere og kontorchefer fra alle parter. Gruppens funktion er at følge alle aktiviteter, opgaver og projekter og sikre koordination på tværs, herunder ift. organisationernes strategiske aktiviteter. Gruppen har overblik over den samlede portefølje, tidsplan og økonomi samt interessentgrupper, også i regi der ligger udenfor stormflodsprogrammet.

Koordinationsgruppen betjener styregruppen og mødes efter behov samt forud for styregruppemøderne. Sund & Bælt er ansvarlige for Koordinationsgruppen

Projektgrupper

For hvert delprojekt udarbejdes der et delkommissorium, og der nedsættes en projektgruppe med repræsentation fra Sund & Bælt, de(n) kommune(r) der ønsker at deltage samt eventuelle øvrige parter eller særligt relevante infrastrukturselskaber med relation til det enkelte delprojekt. Et delprojekt kan bestå af en eller flere delstrækninger. Projektgrupperne refererer til styregruppen og har ansvar for at gennemføre undersøgelserne af enkelte delstrækninger. Det er desuden projektgruppens ansvar at sikre, at projektet har den rette faglige forankring i de berørte kommuner.

Se delkommissorier for yderligere præcisering af projektorganisationerne.



Stormflodssekretariatet

Sund & Bælt varetager for Transportministeriet programledelsen og sekretariatsbetjeningen af det samlede program for stormflodssikring, hvilket omfatter økonomi- og risikostyring. Sund & Bælt bidrager også med projektledelse af delprojekter, og bemanning med de relevante specialister herunder ift. udbud mv.

Interessentgrupper

I tillæg til projektorganisationen nedsættes relevante interessentgrupper. I første omgang etableres der en interessentgruppe for ejere af kritisk infrastruktur og forsyning m.fl., der er

sårbare over for oversvømmelser. Hensigten er, at det samlede sikringsniveau imødekommer behovene fra den kritiske infrastruktur. Da disse virksomheder samtidig foretager egne investeringer i sikring mod oversvømmelse, er formålet tillige at sikre koordination, så der ikke investeres i flere anlæg med samme funktion.

I regi af kommunerne er der endvidere nedsat en interessentgruppe for natur, hvor en løbende dialog med DN og DOF forankres. Uanset denne nedsætter Sund & Bælt i relation til det samlede arbejde med stormflodssikring og de enkelte delstrækninger interessentgrupper der omfatter relevante parter, herunder naturorganisationerne.

Ekspertgrupper

Efter behov kan koordinationsgruppen indstille til styregruppen at der nedsættes særlige ekspertgrupper med henblik på at kvalificere faglige emner eller geografiske områder.

Overordnede principper

Sikringsniveau

Udgangspunktet for undersøgelserne er, ligesom i forundersøgelsen, at det samlede sikringsanlæg skal tilgodese det høje sikringsbehov, som gælder for kritisk infrastruktur (forsyningsanlæg, jernbaner, motorveje, lufthavnen m.v.). Sikringsanlægget designes således, at lokaliteter, hvor kritisk infrastruktur er placeret, er beskyttet mod ekstremhændelser (i forundersøgelsen også benævnt sikring til 'fysisk maksimum/10.000-års hændelse'). På øvrige strækninger, hvor der ikke er placeret kritisk infrastruktur, hvor sammenhængen mellem by og kyst defineres af andre hensyn, eller hvor et sikringsanlæg kan udbygges adaptivt, kan parterne fastsætte et andet sikringsniveau.

Det er væsentligt, at det samlede sikringsanlæg dimensioneres med udgangspunkt i en autoritativ forståelse af risikoen for oversvømmelse. Derfor videreføres forundersøgelsens samarbejde med Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) og Kystdirektoratet (KDI), som i fællesskab fastsætter og kvalitetssikrer input vedrørende fremtidens storme, bølgepåvirkning, vandstands niveauer mv.

Overordnede undersøgelsesprincipper

Udgangspunktet for miljøundersøgelserne af de enkelte delstrækninger er en teknisk basisløsning, der billigst muligt sikrer det kystbeskyttelsesmæssige formål under hensyntagen til overordnede samfundsinteresser og miljøjuridiske aspekter (Habitatdirektivet, Vandrammedirektivet m.v.).

For en række delstrækninger/delprojekter kan det være relevant at samtænke yderligere funktioner, f.eks. rekreative hensyn, landskabstilpasning, byintegration og havnefunktioner. Der kan for hver delstrækning undersøges tilvalg, der kan opfylde et eller flere lokale funktioner eller ønsker. Meromkostningen i forbindelse med etablering af tilvalg finansieres af den part, der ønsker tilvalget. Væsentlig meromkostning ifm. undersøgelser af tilvalg/alternativer finansieres af den part der ønsker tilvalget.

Økonomi

Der er afsat i alt 372 mio. kr. (2026-pl) i perioden 2026-2032 til undersøgelser, der finansieres med 50 pct. fra staten og 50 pct. fra kommunerne, jf. forståelsespapir af januar 2026.



Sund & Bælt afholder alle omkostninger og viderefakturerer forbruget, som omfatter såvel interne som eksterne omkostninger til parterne, jf. fordelingen ovenfor. Såfremt der på et senere tidspunkt aftales en anden fordelingsnøgle, faktureres i henhold til denne. De nærmere økonomiske rammer vil blive beskrevet i en administrationsaftale.

Tidsplan

Undersøgelserne gennemføres i perioden 2026-2032. Sund & Bælt har allerede i 2025 igangsat forberedelser og udbud af en miljøkonsekvensvurdering af Lufthavnsdiget (delstrækning 4, 5 og 6) for at tilvejebringe grundlaget for en rettidig sikring af både egne anlæg og andre statslige aktiver i og ved lufthavnen. Endvidere har Sund & Bælt igangsat et forstudie af stormflodssport i syd, som skal detaljere tidligere rapporter og forundersøgelsen til et niveau, hvor udbud af MKV for delstrækningen kan gennemføres.

Kommunikation

En stormflodssikring af den centrale del af hovedstadsområdet er et stort og komplekst anlægsprojekt, der vil have betydning for mange borgere og virksomheder i hovedstaden. En tidlig og bred inddragelse af offentligheden er derfor særdeles vigtig. Parterne har fokus på åbenhed og gennemsigtighed og vil sikre en løbende orientering og inddragelse af offentligheden i et omfang, der rækker ud over de retlige krav hertil.

Parterne vil i de kommende år gennemføre aktiviteter, der understøtter ovenstående, både ift. konkrete analyser og bredere for at sikre en proaktiv dialog om relevante emner og forestående processer.

I forbindelse med forundersøgelsen af stormflodssikring omkring hovedstaden oprettede Sund & Bælt en hjemmeside for stormflodssikring og et kommunikationsforum. Begge dele videreføres.

UDKAST DELKOMMISSORIUM

For perioden 2025-2032. Delstrækning 2, Kalveboderne.

Stormflodssikring af hovedstaden

Regeringen og kommunerne Dragør, Hvidovre, København og Tårnby er jf. forståelsespapiret enige om at iværksætte videre undersøgelser af en stormflodssikring omkring hovedstaden i perioden 2025-2032, som følger op på forundersøgelsen af stormflodssikring omkring hovedstaden der blive offentliggjort i maj 2025.

Næste skridt for stormflodssikring af hovedstaden er, jf. forståelsespapiret mellem Transportministeriet og kommunerne, at igangsætte de første miljøkonsekvensvurderinger (MKV) for de sydlige strækninger samt program- og risikokortlægning mv., ligesom der skal gennemføres en række supplerende analyser som opfølgning på forundersøgelsen. Beslutning om finansiering og igangsættelse af konkrete anlægsprojekter træffes først senere.

Nærværende delkommissorium omhandler delstrækning 2, Kalveboderne.

Delstrækning 2 – Kalvebod – opgave og tidsplan

For at stormflodssikre Hvidovre og store dele af København skal der i stormflodssituation kunne lukkes af for indløbet til Kalveboderne fra Køge Bugt. Her kan anvendes en stormflodsport. En stormflodsport muliggør, at havet i normalsituationen kan flyde frit mellem Kalveboderne og Køge Bugt, samtidig med at der i en stormflodssituation kan lukkes af, så oversvømmelse af landområder undgås. Det oplagte sted for en stormflodsport er på det smalleste sted, hvor motorvejen i dag forbinder Amager og Sjælland.

Kalveboderne er sammen med havet syd for motorvejsbroen omfattet af EU-lovgivning, hvad angår natur og vandkvalitet. Det betyder, at det detaljeret skal belyses, hvilke tekniske løsninger der i mindst grad påvirker natur og vandkvalitet.

Inden miljøkonsekvensvurdering igangsættes et teknisk forstudie, som har til formål at analysere en række tekniske muligheder for at finde frem til de tekniske løsninger, som bør bringes videre i en miljøkonsekvensvurdering. Forstudiet har endvidere til formål at øge viden og data om området, hvor forventningen er, at sagsbehandling ift. EU-regulering samt miljøkonsekvensvurderingen vil kræve meget lange måleserier for at dokumentere natur- og vandforholdene. Samtidig skal der udvikles en metode, som kan belyse konsekvenserne ved realisering af et teknisk anlæg, korrigeret for at klimaforandringerne ændrer på havniveau, havvandstemperatur, nedbørsmængder mv., og dermed rammer for områdets natur, vandkvalitet og -gennemstrømning.

Det er hensigten med forstudiet at undersøge og gennemargumentere såvel valg som fravalg af tekniske løsninger til et niveau, der muliggør direkte anvendelse i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering og evt. fravigelsessager. Forstudiet gennemføres i perioden 2025-2027.

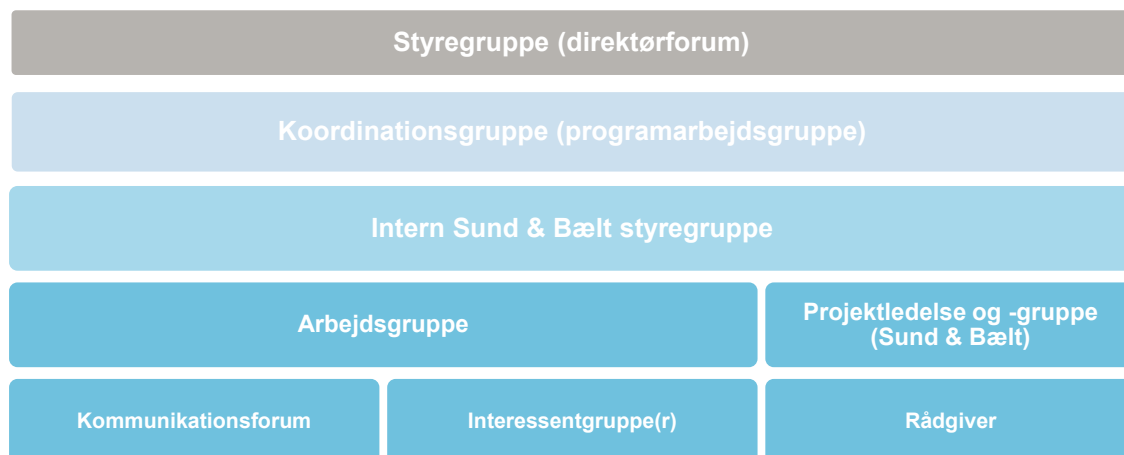
På baggrund af forstudiet er vidensniveauet for anlægget på et niveau, hvor miljøkonsekvensvurderingsopgaven, inkl. teknisk projektering, kan udbydes. Parallelt med forstudiet analyseres kontraktmodeller, og der udarbejdes en udbudsstrategi. Denne vil forholde sig til, om udbuddet af en miljøkonsekvensvurdering skal omfatte tidlig inddragelse af entreprenør for at sikre bygbarheden af anlægget. Udbuddet gennemføres i perioden 2027-2028.



Fra 2028 udarbejdes miljøkonsekvensvurdering, og eventuelle fravigelsessager i henhold til EU-lovgivning forberedes.

Allerede fra 2026 arbejdes der med sydportens sammenhæng til nordporten, hvorfor der indgår en række opgaver og analyser der belyser det samlede vand- og portsystem.

Organisering



Projektledelsen varetages af Sund & Bælt indenfor rammerne af budgettet for det samlede stormflodssikringsprogram. Projektet bemandes med en **intern Sund & Bælt projektgruppe**, som omfatter nødvendige kompetencer inden for natur, miljø, teknik, hydrologi, jura mv., således at rådgivers specialister matches. Projektet refererer til en **arbejdsgruppe**, hvor relevante medarbejdere fra kommunerne sikrer, at der inddrages lokal viden, stakeholders, og at projektet evt. koordineres med kommunale projekter eller opgaver. I projektgruppen er Transportministeriet repræsenteret, og efter behov kan ejere af kritisk infrastruktur og forsyning, samt (KDI og) DMI inddrages.

Projektledelsen refererer til en **intern Sund & Bælt styregruppe**, som sikrer, at projektet bemandes og supporteres med de kompetencer, der er væsentlige for at sikre projektfremdrift. Dette omfatter foruden faglige kompetencer også udbudsjura, økonomi, IT mv.

Projektledelsen refererer til **koordinationsgruppen**, hvad angår større strategiske eller prioriteringsmæssige overvejelser, som evt. eskaleres til **styregruppen**. Projektledelsen orienterer koordinationsgruppen om fremdrift og kommunikation med henblik på, at alle stormflodsprogrammets parter er bekendt med projektets status og aktiviteter, med henblik på at sikre samordningen herimellem.

Deltagere i arbejdsgruppen:

- Sund & Bælt (projektledelse og sekretariat)
- Transportministeriet
- Københavns Kommune
- Hvidovre Kommune
- Tårnby Kommune
- Dragør Kommune
- (DMI)
- (KDI)



Projektledelsen fastsætter en mødekadence for hhv. den Interne og eksterne projektgruppe, mens stormflodsprogrammet, jf. Hovedkommissoriet, fastsætter mødekadence for koordinationsgruppen og styregruppe.

Økonomi

Der er afsat i alt 372 mio. kr. (2026-pl) i perioden 2026-2032 til program- og risikokortlægning, undersøgelser og miljøkonsekvensvurdering af de sydlige strækninger.

Som en del af den samlede afrapportering til styregruppen om økonomi, fremdrift og risiko i stormflodsprogrammet redegøres for økonomisk afløb til projektet.

Sund & Bælt afholder alle omkostninger og viderefakturerer i overensstemmelse med administrationsaftaler, som er indgået mellem Sund & Bælt og de betalende parter.

Tidsplan

Undersøgelser og miljøkonsekvensvurdering af delstrækning 2 gennemføres i perioden 2025-2030.

Kommunikation

En stormflodssikring af hovedstaden er et stort og komplekst anlægsprojekt, der vil have betydning for mange borgere og virksomheder i hovedstaden. En tidlig og bred inddragelse af offentligheden er derfor særdeles vigtig. Parterne har fokus på åbenhed og gennemsigtighed og vil sikre en løbende orientering og inddragelse af offentligheden i et omfang, der rækker ud over de retlige krav hertil.

I forbindelse med forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København oprettede Sund & Bælt en hjemmeside for stormflodssikring og et kommunikationsforum. Begge dele videreføres.

UDKAST DELKOMMISSORIUM

For perioden 2025-2032. Sammenhængen mellem delstrækning 4,5 og 6 (Lufthavnsdiget) og 5a (Dragør Kommunes lokale kystsikring).

Stormflodssikring af hovedstaden

Regeringen og kommunerne Dragør, Hvidovre, København og Tårnby er jf. forståelsespapiret enige om at iværksætte videre undersøgelser af en stormflodssikring omkring hovedstaden i perioden 2025-2032, som følger op på forundersøgelsen af stormflodssikring omkring hovedstaden der blev offentliggjort i maj 2025.

Næste skridt for stormflodssikring af hovedstaden er, jf. forståelsespapir mellem Transportministeriet og kommunerne, at igangsætte de første miljøkonsekvensvurderinger (MKV) for de sydlige strækninger samt program- og risikokortlægning mv., ligesom der skal gennemføres en række supplerende analyser som opfølgning på forundersøgelsen. Beslutning om finansiering og igangsættelse af konkrete anlægsprojekter træffes først senere.

Nærværende delkommissorium omhandler samordningen mellem delstrækning 4,5 og 6 samt 5a.

Sammenhængen mellem Dragør Kommunes lokale kystsikring og Lufthavnsdiget

For at beskytte Dragør og den sydlige del af Amager mod oversvømmelse ifm. en stormflod, skal der etableres en kystsikring, der kan forhindre oversvømmelsen. Dragør Kommune har over en længere årrække arbejdet for at realisere et lokalt kystbeskyttelsesprojekt. Kommunen er langt i dialogen med borgerne om projektet, og der foreligger for første etape et dispositionsforslag (et konkret projekt), ligesom der for denne etape er igangsat projektforslag og miljøkonsekvensundersøgelse. For anden etape af det samlede projekt, er der igangsat et dispositionsforslag, som efterfølgende skal miljøkonsekvensvurderes. Kystsikringen skal beskytte kommunen til en 100-års hændelse i 2075, med mulighed for at udbygge over tid.

Det sikringsniveau tilgodeser ikke sikringsbehovet for kritisk infrastruktur nord for kommunen, hvorfor staten har igangsat arbejdet med et supplement til Dragør Kommunes lokale kystsikring, i form af Lufthavnsdiget. De to anlæg tilsammen realiserer det nødvendige sikringsniveau ift. kritisk infrastruktur.

Dragør Kommune indgår i arbejdet med en samlet stormflodssikring omkring København, idet det er kommunens mål, at kystsikringen kan indgå i en fremtidig samlet anlægslov for stormflodssikring omkring København. Formålet med samordning af projekterne er, endvidere, at det lokale projekt indgår i en samlet sagsbehandling ift. Natura 2000 i det omfang der måtte skulle gennemføres en fravigelsessag, og at modne en overdragelse af anlægsprojektet til en statslig bygherre, fx Sund & Bælt. Yderligere ønsker Dragør Kommune via deltagelsen i arbejdet med en samlet stormflodssikring omkring København at udforske finansieringsmæssige muligheder, der ligger ud over de eksisterende muligheder i kystbeskyttelsesloven, samt at indgå i en evt. fremtidig fælles vedligehold- og driftsorganisation.

Da de to projekter varetages af hhv. Dragør Kommune og staten v. Sund & Bælt, og vil blive miljøkonsekvensvurderet parallelt, etablerer parterne et samarbejde, som skal sikre samordningen mellem de to projekter.

Konkret skal samordningen sikre:

Undersøgelser

De to organisationer ønsker at sikre, at de undersøgelser, der skal gennemføres i forbindelse med MKV-arbejdet koordineres, så samme geografiske og/eller faglige områder ikke undersøges "dobbel", og at alle resultater af undersøgelser af parternes respektive projekter deles.

Priser og anlægsoverslag

Parterne er enige om, at det vil være hensigtsmæssigt, hvis der anvendes samme enhedspriser for anlægsoverslag og omkostninger til drift & vedligehold, udgifter til arealerhvervelse, nyttiggørelse af jord, omkostninger til projektering, tilsyn og administration, samt budgetteringsmetode (Ny Anlægsbudgettering på Transportministeriets område, NAB2).

Kumulative virkninger

Stormflodssikringsprojekterne vil have en væsentlig påvirkning på det omgivende samfund og miljøforholdene i området. Påvirkningerne skal beskrives i MKV'erne, herunder skal de mulige kumulative virkninger af det samlede sikringsanlæg beskrives. Derfor er det hensigtsmæssigt, at de to parter koordinerer MKV-arbejdet, herunder af det tidsmæssige forløb af projekterne.

Lokal viden og borgerinddragelse

Sund & Bælt ønsker at inddrage Dragør Kommunes viden om lokale forhold og bidrag til tilrettelæggelse af en god offentlig dialog. De to organisationer ønsker at koordinere inddragelsesindsatser således, at sammenhængen mellem de to MKV'er kommunikeres tydeligt og samstemt.

Alternativer

I begge MKV'er indgår undersøgelser af relevante alternativer og samspillet mellem de to parter stormflodssikringsprojekter som grundlag for at fastlægge valg af foretrukken løsning, herunder om der skal indarbejdes andre funktionaliteter af hensyn til f.eks. rekreative forhold. Det koordineres, hvordan disse belyses i de respektive MKV'er.

Bygherrekompetencer

Dragør Kommune ønsker at kunne drage fordel af de bygherrekompetencer, som Sund & Bælt besidder. Det betyder, at Dragør Kommune ifm. projekterings- og MKV-arbejdet ønsker at inddrage Sund & Bælt med henblik på sparring og eventuelt også kvalitetssikring. De nærmere vilkår herfor vil skulle aftales konkret således, at hhv. Sund & Bælt og Dragør Kommune kan drages til ansvar, hvor de respektive organisationer har projekterskab.

EU-direktiver

Det sydlige Amager, herunder en del af undersøgelsesområdet for de to MKV'er, er Natura-2000 området, som er udpeget i henhold til EU's fuglebeskyttelses- og habitatdirektiver. Stormflodsprojekterne vil på flere delstrækninger kunne vise sig at være i konflikt med udpegningsgrundlaget for dette Natura-2000 område, ligesom der vil kunne være behov for at håndtere problemstillinger, der reguleres i medfør af bl.a. vandrammedirektivet og oversvømmelsesdirektivet. Det skal belyses, hvorvidt en samlet stormflodssikring vil kræve myndighedernes godkendelse af fravigelse fra disse regelsæt. I tilfælde af, at f.eks. Natura-2000-konsekvensvurderinger viser, at det vil være påkrævet, er det vigtigt, at de to parter koordinerer og samordner sagsbehandlingen med de relevante myndigheder og andre kommuner.

Ekstern kvalitetssikring

De to organisationer ønsker i udgangspunktet, at den eksterne kvalitetssikring af miljøkonsekvensrapporterne foretages af samme rådgiver.

Organisering

med at samordne de to projekter – Dragør Kommunes lokale kystsikringsprojekt og Lufthavnsdiget, ligger som en opgave under hovedkommissoriet for det videre arbejde med stormflodssikring af København. Hovedkommissoriet beskriver de overordnede rammer for arbejdet med stormflodssikring på tværs af de fire kommuner, hvilket omfatter en styregruppe og en koordinationsgruppe, mv.

Delkommissoriet beskriver den konkrete opgave og organiseringen heraf.

Opgavekoordineringen varetages af Sund & Bælt inden for rammerne af budgettet for det samlede stormflodssikringsprogram. Opgaven bemandes fra Sund & Bælt med projektlederen for Lufthavnsdiget, samt Sund & Bælts ansvarlige for samordningsopgaven. Projektet bemandes fra Dragør Kommune med projektledelsen for Dragør Kommunes lokale kystsikring. Begge parter inddrager efter behov rådgivere eller andre relevante fagpersoner. Tilsammen udgør de **arbejdsgruppen**.

Da opgaven primært omhandler koordinering og samordning, sker opgaveløsningen i relationen mellem Dragør Kommune og Sund & Bælt. Der vil løbende være lokalpolitisk opmærksomhed i Dragør Kommune på, om samordningen virker, og derfor vil der ad hoc blive afholdt **statusmøder på direktionniveau** mellem borgmester og direktion fra Dragør Kommune og direktion i Sund & Bælt. Parterne kan hver især anmode om disse møder. Forventningen er, at de afholdes ca. 3 gange om året.

I det omfang arbejdsgruppen vurderer, at der er behov at drøfte spørgsmål, der relaterer til arbejdet med det samlede program eller øvrige delstrækninger, kan det ske i regi af **koordinationsgruppen**. Arbejdsgruppen orienterer koordinationsgruppen om fremdrift og kommunikation med henblik på, at alle stormflodsprogrammets parter er bekendt med status for projekterne og aktiviteter i relation til samordningen herimellem. Hvad angår større strategiske eller prioriteringsmæssige overvejelser, kan der ske eskalering til programmets **styregruppe**.

Opgaven følges af en **intern Sund & Bælt styregruppe**, som sikrer, at samordningen bemandes og supporteres med de kompetencer, der er nødvendige for at sikre projektfremdrift. Dette omfatter foruden faglige kompetencer også udbudsjura, økonomi mv.

Deltagerne i arbejdsgruppen er:

- Sund & Bælt (ansvarlig for samordningen, projektlederen for lufthavnsdiget og sekretariat)
- Dragør Kommune
- Transportministeriet
- (Tårnby Kommune)
- (DMI)
- (KDI)

Der fastsættes en månedlig mødekadence, med løbende dagsorden. Sund & Bælt er ansvarlig for dagsorden samt referat. Parterne er hver især ansvarlige for at inddrage de relevante faglige medarbejdere, samt i fællesskab at udarbejde en plan for hvordan samordningen skal foregå.

Planen bør bl.a. omfatte følgende:

Dragør etape 1: Søvang, Sydvestpynten, Kongelunden

- Ekstern granskning af projektforslag medio 2026)
- Ekstern granskning af MKV med følgende delleverancer:
 - Afgrænsningsnotat – første halvår 2026

- Miljøkonsekvensvurdering – andet halvår 2026
- Ekstern granskning af udbudsprojekt 2027
- Dragør etape 2: Dragør Nordstrand, Dragør By og havn og Dragør Sydstrand
 - Ekstern granskning af dispositionsforslag (indre og ydre), inkl. væsentlighedsvurderinger, som udarbejdes parallelt hermed. Forventet ultimo 2026.
 - Miljøkonsekvensvurdering 2027-2028
- Lufthavnsdiget
 - Ekstern granskning af MKV med følgende delleverancer:
 - Afgrænsningsnotat – marts 2026
 - Miljøkonsekvensvurdering – medio 2027

Hovedkommissoriet fastsætter mødekadence for koordinationsgruppen og styregruppe.

Økonomi

Der er afsat i alt 372 mio. kr. (2026-pl) i perioden 2026-2032 til program- og risikokortlægning, undersøgelser og miljøkonsekvensvurdering. Heraf løses samordningen under arbejdet med det samlede program.

Som en del af den samlede afrapportering til styregruppen om økonomi, fremdrift og risiko i stormflodsprogrammet redegøres for økonomisk afløb til projektet.

Sund & Bælt afholder alle omkostninger og viderefakturerer i overensstemmelse med administrationsaftaler, som er indgået mellem Sund & Bælt og de betalende parter.

Dragørs lokale kystsikringsprojekt har, jf. forståelsespapiret, en selvstændig undersøgelsesøkonomi.

Tidsplan

Undersøgelser og miljøkonsekvensvurdering af hhv. Dragør Kommunes lokale kystsikring og Lufthavnsdiget gennemføres i perioden 2026-2029.

Kommunikation

En stormflodssikring af hovedstaden er et stort og komplekst anlægsprojekt, der vil have betydning for mange borgere og virksomheder i hovedstaden. En tidlig og bred inddragelse af offentligheden er derfor særdeles vigtig. Parterne har fokus på åbenhed og gennemsigtighed og vil sikre en løbende orientering og inddragelse af offentligheden i et omfang, der rækker ud over de retlige krav hertil.

I forbindelse med forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København oprettede Sund & Bælt en hjemmeside for stormflodssikring og et kommunikationsforum. Begge dele videreføres. Derudover skærpes fokus på kommunikation mellem de to projekter: Lufthavnsdiget og Dragørs arbejde med kystbeskyttelse. De to projekter foregår samtidigt og i det samme geografiske område, og det er derfor det fortsat vigtigt at formidle de to projekters sammenhæng.

Konkrete kommunikations- og borgerinddragelsesindsatser afstemmes mellem de to projekter.

UDKAST DELKOMMISSORIUM

For perioden 2025-2032. Lufthavnsdiget.

Stormflodssikring af hovedstaden

Regeringen og kommunerne Dragør, Hvidovre, København og Tårnby er jf. forståelsespapiret enige om at iværksætte videre undersøgelser af en stormflodssikring omkring hovedstaden i perioden 2025-2032, som følger op på forundersøgelsen af stormflodssikring omkring hovedstaden der blive offentliggjort i maj 2025.

Næste skridt for stormflodssikring af hovedstaden er, jf. forståelsespapir mellem Transportministeriet og kommunerne, at igangsætte de første miljøkonsekvensvurderinger (MKV) for de sydlige strækninger samt program- og risikokortlægning mv., ligesom der skal gennemføres en række supplerende analyser som opfølgning på forundersøgelsen. Beslutning om finansiering og igangsættelse af konkrete anlægsprojekter træffes først senere.

Nærværende delkommissorium omhandler Lufthavnsdiget, delstrækning 4, 5 og 6.

Lufthavnsdiget

Lufthavnsdiget skal beskytte kritisk infrastruktur – lufthavnen, Øresundsforbindelsen, herunder tunnel, jernbane og motorvej samt øvrige funktioner omkring lufthavnen som er at betragte som kritisk infrastruktur. Da Dragør Kommune arbejder for at realisere en sikring syd om Dragør til en 100-årshændelse i 2075, er der behov for en yderligere sikring som kan beskytte infrastrukturen til et højere sikringsniveau.

Lufthavnsdiget består af tre delstrækninger:

Delstrækning 4 som består af en forhøjning og forlængelse af det eksisterende Ullerupdige

Delstrækning 5 som består af en sikring der supplerer det eksisterende terræn på den centrale del af Sydamager

Delstrækning 6 som sikrer Kastrup Halvø hvor den kritiske infrastruktur ligger særligt kystnært.

For alle dele af Lufthavnsdiget gælder det, at såvel udformningen af anlægget såvel som miljøkonsekvensvurderingen af anlægget skal ses i sammenhæng med Dragør Kommunes lokale kystsikring, og derfor er der udarbejdet et separat delkommissorium der skal sikre denne sammenhæng.

Dette kommissorium omfatter udarbejdelse af den tekniske løsning, samt miljøkonsekvensvurdering heraf. Det omfatter dialog med myndighed og interessenter, og koordinering med andre større anlægsprojekter, eksempelvis Østlig Ringvej. Evt. kan opgaven udvides til at omfatte den efterfølgende realisering af anlægget omfattende bl.a. forhandling med lodsejere, udarbejdelse af input til lovgivning (anlægslov), detailprojektering og udbud af entreprisen.

Organisering



Projektledelsen varetages af Sund & Bælt indenfor rammerne af budgettet for det samlede stormflodssikringsprogram. Opgaven bemandes fuldstændigt af Sund & Bælt, hvilket omfatter projektleder og specialister indenfor anlæg, natur og miljø, hydrologi og marine forhold, jura, mv. samt kontrahering med og styring af ekstern rådgiver

Projektledelsen refererer til en **intern Sund & Bælt styregruppe**, som sikrer, at projektet bemandes og supporteres med de kompetencer, der er væsentlige for at sikre projektfremdrift. Dette omfatter foruden faglige kompetencer også udbudsjura, økonomi, IT mv.

Projektet har ophæng i hovedkommissoriet for det videre arbejde med stormflodssikring omkring København, og refererer dermed til programmets koordinationsgruppe og styregruppe. I det omfang de parter der deltager på projektniveau vurderer, at der er behov at drøfte spørgsmål som relaterer sig til arbejdet med det samlede program eller øvrige delstrækninger, kan det ske i regi af **koordinationsgruppen**. I øvrigt orienterer projektledelsen koordinationsgruppen om fremdrift og kommunikation med henblik på, at alle stormflodsprogrammets parter er bekendt med status for projekterne og aktiviteter, med henblik på at sikre samordningen herimellem. Hvad angår større strategiske eller prioriteringsmæssige overvejelser, kan der ske eskalering til programmets **styregruppe**.

Lufthavnsdiget er i væsentligst omfang beliggende i **Tårnby Kommune**, og dermed vil dialogen og koordinationen med kommunen være særlig vigtig. Sund & Bælts projektleder har ansvar for løbende at inddrage og rådføre sig med Tårnby Kommune. Der oprettes et forum hertil.

Lufthavnsdiget vil i væsentligt omfang have til formål at beskytte **Københavns Lufthavn** mod oversvømmelse ifm. en ekstrem stormflod. Således vil anlægget være beliggende tæt på lufthavnen, og i et vist omfang vil såvel undersøgelser og fysisk anlæg overlappe lufthavnens arealer. Sund & Bælts projektleder har ansvar for løbende at inddrage og rådføre sig med Københavns Lufthavn. Der oprettes et forum hertil.

Økonomi

Der er afsat i alt 372 mio. kr. (2026-pl) i perioden 2026-2032 til program- og risikokortlægning, undersøgelser og miljøkonsekvensvurdering af de sydlige strækninger.

Som en del af den samlede afrapportering til styregruppen om økonomi, fremdrift og risiko i stormflodsprogrammet redegøres for økonomisk afløb til projektet.



Sund & Bælt afholder alle omkostninger og viderefakturerer i overensstemmelse med administrationsaftaler, som er indgået mellem Sund & Bælt og de betalende parter.

Tidsplan

Undersøgelser og miljøkonsekvensvurdering af Lufthavnsdiget gennemføres i perioden 2026-2029.

Kommunikation

En stormflodssikring af hovedstaden er et stort og komplekst anlægsprojekt, der vil have betydning for mange borgere og virksomheder i hovedstaden. En tidlig og bred inddragelse af offentligheden er derfor særdeles vigtig. Parterne har fokus på åbenhed og gennemsigtighed og vil sikre en løbende orientering og inddragelse af offentligheden i et omfang, der rækker ud over de retlige krav hertil.

I forbindelse med forundersøgelsen af stormflodssikring omkring København oprettede Sund & Bælt en hjemmeside for stormflodssikring og et kommunikationsforum. Begge dele videreføres.



Stormflodssikring

09-12-2025

Sagsnummer I F2

Resume

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen er ansvarlig for stormflodssikring i Københavns Kommune. Dette notat indeholder en introduktion til Københavns Kommunes arbejde med stormflodssikring og den politiske styring af området, som i høj grad er afhængig af de nationale rammer. Arbejdet med stormflodssikring kommer til at redefinere Københavns Kommunes møde med havet i fremtiden gennem etablering af fx stormflodspor, diger, højvandsmure, mv. Indsatsen på området koordineres i dag tæt med tilstødende kommuner, da tværkommunalt samarbejde er en forudsætning for realisering af de mest hensigtsmæssige løsninger. Udvalget behandler meget få sager om dette område på udvalgsmøderne, typisk 1 - 2 sager årligt

Dokumentnummer i F2
182783

Sagsnummer eDoc

Introduktion til området

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget fastlægger de politiske mål og retningslinjer for arbejdet med stormflodssikring, som skal ske indenfor rammerne af Kystbeskyttelsesloven. Arbejdet med stormflodssikring er i dag karakteriseret ved et tæt samspil mellem kommunen og staten

Københavns Kommunes arbejde med stormflodssikring er senest beskrevet i forundersøgelsen af en stormflodsplan for hovedstadsområdet, som Københavns Kommune deltog i sammen med staten og Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner. Københavns Kommunes risikostyringsplan fra 2021 og stormflodsplan fra 2017 er begge Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets ressort og udgør kommunens planer for området.

Stormflodssikring af København og hovedstadsområdet rummer udfordringer, som kommunerne ikke selv kan løse. I samarbejdet om forundersøgelsen af en stormflodsplan for hovedstadsområdet har hovedbudskabet fra kommunerne til staten derfor været, at stormflodssikring af hovedstadsområdet er afhængig af en tæt involvering af staten.

Kommunerne har ved flere lejligheder efterspurgt, at staten opdaterer de nationale rammebetingelser for stormflodssikring, da det fx ikke er muligt at etablere en gennemførbart bidragsfordelingsmodel til

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

finansiering af stormflodssikringen i en kompleks bymæssig kontekst med de nuværende regler.

Statens interesse i stormflodssikring af hovedstadsområdet består i, at området rummer væsentlige statslige værdier, både i form af infrastruktur og kulturværdier. Hertil kommer, at hovedstadsområdet i bredere forstand genererer mere end 40 % af Danmarks BNP. Af forundersøgelsen fremgår det, at den værst mulige stormflod i år 2075 kan resultere i skader for 75 mia. kr. for de fire kommuner. Prisen for at stormflodssikre Dragør, Hvidovre, København og Tårnby kommuner estimeres i forundersøgelsen at være mellem 12-13 mia. kr. Finansloven for 2026 indeholder på baggrund af forundersøgelsen 186 mio. kr. til finansiering af miljøundersøgelser mm. i perioden 2026-2032 til den første del af arbejdet med stormflodssikring af hovedstadsområdet. Dragør, Hvidovre, København og Tårnby kommuner medfinansierer arbejdet med yderligere samlet 186 mio. kr. Staten og kommunerne har således afsat i alt 372 mio. kr. til den første del af arbejdet. Københavns Kommunes bidrag udgør ca. 130 mio. kr., hvoraf 113 mio. kr. blev afsat i Budget 2026.

Det er relevant for arbejdet, at miljøministeren i oktober 2025 nedsatte en ekspertgruppe, der i april 2026 skal fremlægge et oplæg til en ny model for finansiering af stormflodssikring. Miljøministeriet er desuden ved at udarbejde en national klimatilpasningsplan, Klimatilpasningsplan 2, som også omfatter rammerne for stormflodssikring. Planen forventes at blive offentliggjort i 2026.

Risikostyringsplan

På baggrund af EU's oversvømmelsesdirektiv kortlægger Kystdirektoratet hver sjette år de danske kystkommuner, som er i risiko for oversvømmelser fra havet. Kommuner i risiko for oversvømmelse skal på den baggrund udarbejde en risikostyringsplan for, hvordan risikoen for oversvømmelser håndteres planlæg og beredskab. Københavns Kommune aktuelle risikostyringsplan er fra 2021 og indeholder fx målsætninger om at mindske den lokale sårbarhed overfor oversvømmelser i Københavns Kommune, og at der igangsættes konkretisering af sikring mod stormfloder fra nord. Planen indeholder ikke en handlingsplan med projekter. Målsætningerne skal derfor opfyldes i særskilte projekter, som finansieres løbende gennem budgetforhandlingerne.

Politisk styring af området

Den politiske styring er i nogen henseende begrænset af kystbeskyttelseslovens rammer. Det omhandler især kommunens mulighed for at fastsætte en bidragsfordelingsmodel til finansiering af arbejdet.

Udvalget vil forventeligt inden for 1-2 år skulle tages stilling til den fremtidige organisering af arbejdet med stormflodssikring af hovedstadsområdet. Da stormflodssikringen omhandler ca. 60 km kyst

og skal udføres på tværs af fire kommuner og staten, forventer forvaltningen, at organiseringen vil omhandle etablering af et offentligt selskab, som skal implementere kommende planer.

Udvalget skal ultimo 2026 og medio 2027 tage stilling til hhv. udsendelse i høring af og godkendelse af den kommende risikostyringsplan for Københavns Kommune. Der vil blive behov for politisk at afsøge behovet for lokale sikringer, fx om der skal stilles krav til ejere af kajkanter, herunder at afsætte budget til arbejdet. Hertil hører inddragelse af borgere, foreninger og andre relevante interessenter i bearbejdning af fremtidige lokale projekter.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at det i en hensigtserklæring fra Budget 2026 fremgår, at forvaltningens arbejde vedrørende lokale sårbarheder, risiko for oversvømmelser i inderhavnen, og inddragelse af borgere og interessenter skal indgå i Overførelsessagen 2025-2026.

Ophæng i strategi og vision

Stormflodssikring indgår selvstændigt som tema i den kommende Klimatilpasningsstrategi.