

Orientering vedr. analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strandpark

Resumé

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres om Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens løsningsforslag vedr. analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strandpark, som forvaltningen udarbejder budgetnotat på til forhandlingerne om Budget 2027, jf. hensigtserklæringen vedtaget med Overførselssagen 2025-2026.

Sagsfremstilling

Ved Overførselssagen 2025-2026 (BR 30. april 2026) (A, B, C, F, I, O, V, Ø og Å) blev der vedtaget følgende hensigtserklæring: "Parterne er enige om, at Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen skal udarbejde et budgetnotat vedr. finansiering af nærmere analyser til stormflodssikring af Amager Strandpark, som kan indgå i forhandlingerne om budget 2027. Analysen skal tage afsæt i statens forundersøgelse af stormflodssikring af hovedstaden og dermed bidrage til at konkretisere hvilke løsninger, der ønskes miljøkonsekvensvurderet i næste fase af arbejdet. For at sikre en sammenhængende stormflodssikring af København, skal de løsninger, der undersøges, så vidt muligt koordineres med By og Havns arbejde med stormflodssikring af de tilgrænsende arealer på Kløverparken og Prøvestenen. Som led i analysen skal også gennemføres dialog med borgere og interessenter."

I Transportministeriets forundersøgelse af en stormflodsplan for hovedstadsområdet (2022-2025), som Københavns Kommune deltog i og delvist finansierede, indgår to løsningsscenarier for stormflodssikring af Amager Strandpark: en sikring langs Amager Strandvej og en sikring ved kystlinjen. Som et naturbaseret alternativ forslår forvaltningen en løsning, hvor stormflodssikringen integreres med områdets landskab, natur, rekreative funktioner og fremtidige udvikling. Som tilvalg til løsningen foreslår forvaltningen en analyse af en stormflodsport mellem Amager Strandpark og Prøvestenen, samt at der etableres midlertidige byrumselementer til dialog om stormflodssikring.

Analysen kan opskaleres ved at tilføje flere tilvalg og kan nedskaleres ved at fjerne de foreslåede tilvalg eller begrænse analysens omfang.

Analysen af en løsning til stormflodssikring af Amager Strandpark skal udføres af en rådgiver, der kan løfte de stormflodsrelaterede problemstillinger i sammenhæng med bearbejdning af landskabet i Amager Strandpark. I udviklingen af forslag til en løsning skal rådgiver forholde sig til de to sikringsløsninger, der er beskrevet for Amager Strandpark i '[Forundersøgelse af stormflodssikring omkring København \(2022-2025\)](#)'. Her indgår to sikringer af Amager Strandpark, som på hver sin måde, viser en simpel tilgang til sikringen:

1. En basisløsning (billigst mulige løsning) til ca. 0,5 mia. kr., som primært består af en højvandsmur med en højde på 1-4 meter langs Amager Strandvej.
2. En alternativ løsning til ca. 1,4 mia. kr., som består af forhøjelser af det fremskudte klitlandskab inkl. etablering af porte i den nordlige og sydlige del af lagunen.

De to løsninger fra analysen inddrager ikke Amager Strandparks samlede arealer. Forvaltningen vurderer, at arealerne indeholder potentiale for en mere naturbaseret tilgang til stormflodssikring, hvor hele området omkring strandparken tages i betragtning. Løsningen bør udvikles som et samlet landskabsgreb, hvor stormflodssikringen integreres med områdets landskab, natur, rekreative funktioner og fremtidige udvikling, fx ved at kombinere naturbaserede typologier som klitlandskaber og vådområder med hårde typologier som landdiger, høfder og højvandsmurer.

De to skitserede løsninger tager desuden ikke højde for de eksisterende og fremtidige behov, som foreningslivet og de erhvervsdrivende har, og indtænker ikke muligheden for at indrette arealerne bedre for brugerne generelt, herunder brugere med forskellige typer handicap. Rådgivers opgave er derfor at udarbejde et forslag, der som minimum også inddrager disse elementer.

Rådgiver skal i sine analyser blandt andet beskrive:

- En samlet løsning for stormflodssikring af Amager Strandpark via landskabsbearbejdning af Amager Strandparks samlede areal. Løsningen må gerne tage afsæt i de scenarier, der indgår i forundersøgelsen, men det er ikke et krav.
- En løsning på et niveau, der kan indgå i statens fremtidige miljøundersøgelser i forbindelse med stormflodssikring af hovedstadsområdet.
- En løsning, hvor rådgiver igennem tidlig dialog med borgere og interessenter, herunder foreninger og erhvervsdrivende i Amager Strandpark, ligger fundamentet for en fremtidig dialog om, hvilke funktioner der i øvrigt vil være relevante at tænke sammen med stormflodssikringen.
- Hvilke kysttekniske og landskabstekniske muligheder en løsning vil kunne indeholde, herunder mulige konstruktioner på land og i vandet.
- Potentialet for en hel eller delvis naturbaseret løsning, herunder muligheden for at anlægge en adaptiv løsning, som kan forhøjes løbende.
- Afvejning af risici forbundet med valg af løsning, fx størrelse på anlæg, økonomiske forhold og adaptive løsninger (fx et jorddige) overfor permanente løsninger (fx en højvandmur).
- Hvordan den skitserede løsning stormflodsteknisk fungerer i sammenhæng med mulige fremtidige sikringsløsninger ved Kastrup Søbad i syd og Kløverparken og Prøvestenen i nord.
- Den samlede økonomi for løsningen forbundet til anlæg, drift og vedligehold.

Det centrale strategiske greb i stormflodssikringen af hovedstadsområdet er, at sikringen udføres som en samlet sikring af Dragør, Hvidovre, København og Tårnby kommuner. Sikringen af Amager Strandpark skal derfor ske i dialog med Sund & Bælt, som på nuværende tidspunkt driver arbejdet med stormflodssikring af hovedstadsområdet. Sikring af sammenhængen til Tårnby i syd og til Kløverparken og Prøvestenen i nord er derfor grundlæggende for både valg af stormflodssikringstypologi af Amager Strandpark og den samlede fælles stormflodssikring, hvilket rådgiver skal forholde sig til i analysen. Københavns Kommune er i dialog med Tårnby Kommune og By & Havn om deres planlægning, og vil løbende orientere rådgiver om status i deres arbejde.

Tilvalg

Forvaltningen foreslår to tilvalg til ovenstående analyse. Tilvalgene er ikke afgørende for analysen, men forvaltningen vurderer at tilvalgene vil kunne understøtte analysens til- og fravalg og behovet for inddragelse:

1. Foranalyse af en stormflodsport mellem Amager Strandpark og Prøvestenen. Med tilvalget skal rådgiver beskrive mulighederne for en linjeføring fra Amager Strandpark til Prøvestenen ved anlæg af en stormflodsport, inkl. forslag til linjeføring, forslag til porttype, estimeret økonomi for anlæg, drift og vedligehold, samt hvordan en stormflodsport vil kunne etableres i sammenhæng med det landskabsgreb, som indgår i analysen. Formålet med tilvalgets foranalyse er at få belyst, hvilke konkrete bidrag en stormflodsport kan tilføre sikringen af Amager Strandpark. Stormflodsporten vil i udgangspunktet være åben, når der ikke er stormflod. Dette vil også være tilfældet med stormflodsportene ved hhv. Kalveboderne og i Kronløbet. Stormflodsporten er ikke et alternativ til sikring langs kysten. Stormflodsporten kan dog nedbringe behovet for kystnær sikring på kort sigt og vil derudover nedbringe omfanget af sikringsanlæg på strækningen mellem Sundby Sejlförening, Haveforeningen Amager Strand og Prøvestensbroen.

2. Etablering af midlertidige byrumselementer ifm. dialog om stormflodssikring. Med tilvalget etableres et eller flere midlertidige byrumselementer, fx høje bænke, vandstandsmålere og informationstavler. Formålet er at etablere et eller flere dialogområder i Amager Strandpark, hvor forvaltningen og rådgiver kan mødes med borgere og aktører. Derudover skal områderne være steder, hvor borger og besøgende kan finde informationer om arbejdet med stormflodssikring af Amager Strandpark.

Med budgetnotatet belyses en løsning til naturbaseret stormflodssikring af Amager Strandpark. Rådgivers forslag til et landskabsgreb for naturbaseret stormflodssikring af Amager Strandpark vil i en videre proces indgå i det beslutningsgrundlag, som Borgerrepræsentationen blive forelagt, med henblik på at træffe beslutning om, hvilken sikring forvaltningen skal arbejde videre med.

Analyse af løsning til stormflodssikring af Amager Strandpark og tilvalg kan kun realiseres, hvis der afsættes finansiering ved kommende budgetforhandlinger.

Politisk handlerum

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget kan ikke træffe beslutninger om indholdet af sagen. Udvalgets medlemmer har dog mulighed for at bruge deres initiativ til at få sagen behandlet som en beslutningssag på et efterfølgende udvalgsmøde.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, udarbejder forvaltningen budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2027. Udarbejdelse af analysen kræver finansiering ved kommende forhandlinger.

Søren Wille

/ Karsten Biering Nielsen

Bilag 1 - Overblik over politisk behandling

Bilag 2 - Stormflodssikring af Amager Strandpark jf. forundersøgelsen af en stormflodsplan for hovedstadsområdet (2022-2025)

Bilag 3 - Orientering om første fase af stormflodssikring af hovedstadsområdet

Bilag 4 - KT76 Hensigtserklæring om en analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strand



Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Borgerrepræsentationens beslutning den 30. april 2026, Overførelsessag 2025-2026

Budgetnotatet er en henvist sag fra Overførelsessag 2025-2026 med følgende ordlyd: "Parterne er enige om, at Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen skal udarbejde et budgetnotat vedr. finansiering af nærmere analyser af løsninger til stormflodssikring af Amager Strandpark, som kan indgå i forhandlingerne om budget 2027. Analysen skal tage afsæt i statens forundersøgelse af stormflodssikring af hovedstaden og dermed bidrage til at konkretisere hvilke løsninger, der ønskes miljøkonsekvensvurderet i næste fase af arbejdet. For at sikre en sammenhængende stormflodssikring af København, skal de løsninger, der undersøges, så vidt muligt koordineres med By og Havns arbejde med stormflodssikring af de tilgrænsende arealer på Kløverparken og Prøvestenen. Som led i analysen skal også gennemføres dialog med borgere og interessenter."

21-05-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 11897

Dokumentnummer i F2
262347

Sagsnummer eDoc
2026-0180292

Klima og Byudvikling

Njalsgade 13
2300 København S

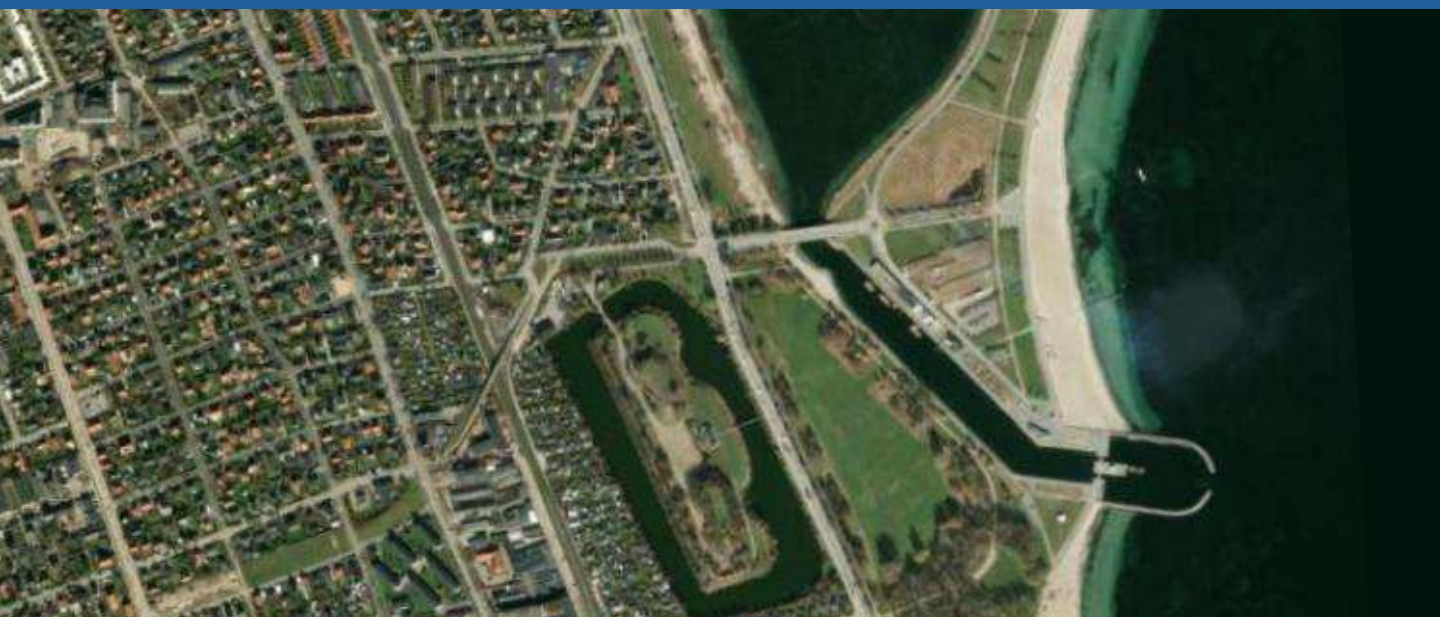
EAN-nummer
5798009809452



Bilag 2

Kort over Amager Strandpark

- Kort med markering af initiativområde og placering af tilvalg 1
- Kort med markering af hhv. *basisløsning* og *alternativ løsning* for stormflodssikring af Amager Strandpark jf. forundersøgelsen af en stormflodsplan for hovedstadsområdet



Amager Strandpark

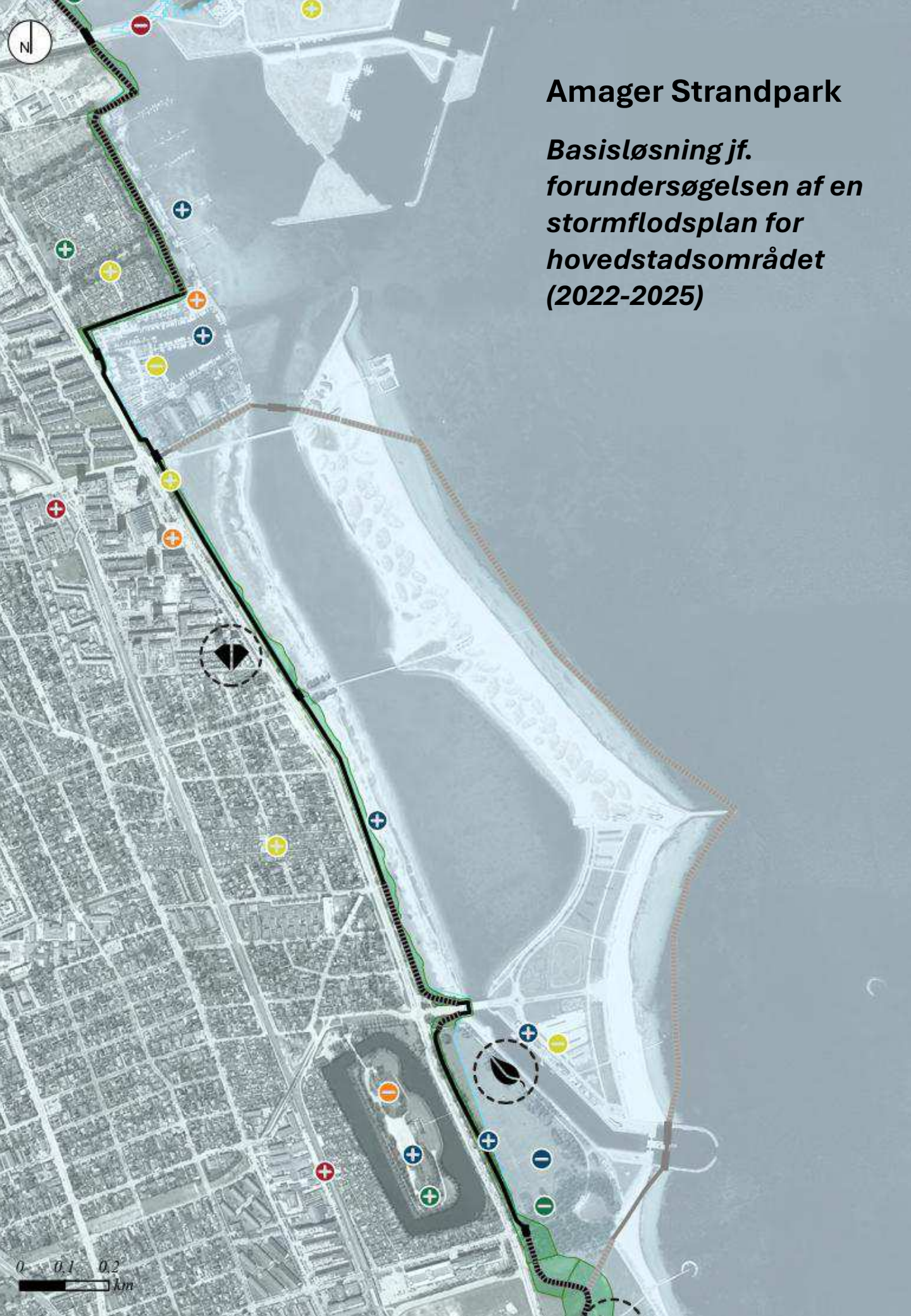
Portløsning jf. tilvalg 1

Amager Strandparks samlede areal til brug for rådgivers analyse af en naturbaserede stormflodssikring



Amager Strandpark

*Basisløsning jf.
forundersøgelsen af en
stormflodsplan for
hovedstadsområdet
(2022-2025)*



Amager Strandpark

*Alternativ løsning jf.
forundersøgelsen af
en stormflodsplan for
hovedstadsområdet
(2022-2025)*





Bilag 3 - 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 ejendommejer.

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

Bilag 1

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

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

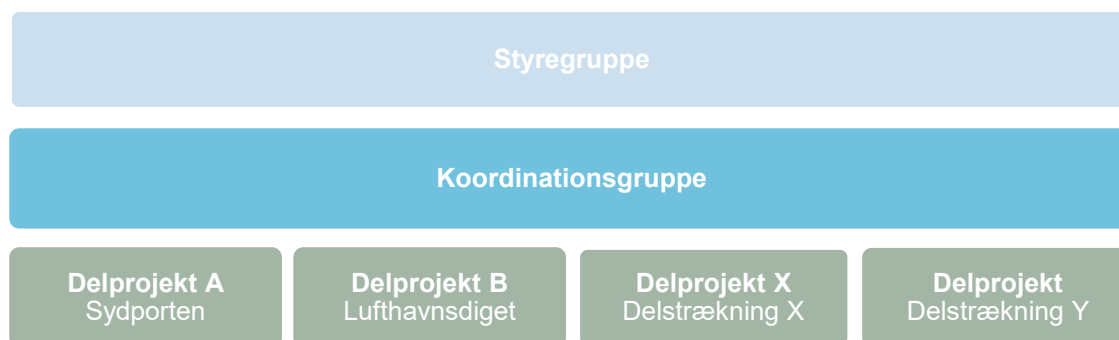
Koordinationsgruppen fra forundersøgelsen fastholdes og bemannes med kernemedarbejdere og kontorchefer fra alle parter. Gruppens funktion er at følge alle aktiviteter, opgaver og projekter og sikre koordination på tværs, herunder ift. organisationernes strategiske aktiviteter. Gruppen har overblik over 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.

Bilag 4



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.

Bilag 5



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.

Bilag 6



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 entreprenen.

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.



Bilag 4

KT76 Hensigtserklæring om en analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strand

Resume

Budgetnotatet er udarbejdet pba. politisk bestilling og indeholder en hensigtserklæring til Budget 2027 om finansiering af en analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strand.

Beslutning

- Der skal træffes beslutning om at vedtage en hensigtserklæring om at henvise finansiering af en analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strand til forhandlingerne om Budget 2027.

Kategorisering	
Need to	
Rettidig omhu	
Henvist sag	
Bestilling af politisk parti	X
Bestilling fra borgmesterforum eller tværgående pakke	
Bestilt af fagudvalg	
Bestilt administrativt	

Indhold

Der er til forhandlingerne om Overførselssagen 2025-2026 bestilt et budgetnotat om en hensigtserklæring til Budget 2027 om en analyse af en naturbaseret stormflodssikring af Amager Strand.

Relation til øvrige budgetnotater	
Relateret til:	Gensidigt udelukkende?
KT07	Nej
KT75	Nej

Budgetnotatet indeholder en hensigtserklæring om at henvise finansiering af indsatsen i KT07 Borgerinddragelse ifm. stormflodssikring til forhandlingerne om Budget 2027.

Budgetnotatet er relateret til KT07 Borgerinddragelse ifm. stormflodssikring og KT75 Hensigtserklæring om borgerinddragelse ifm. stormflodssikring, men budgetnotaterne er ikke gensidigt udelukkende.

Forslag til hensigtserklæring:

"Parterne er enige om, at Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen skal udarbejde et budgetnotat vedr. finansiering af nærmere analyser af løsninger til stormflodssikring af Amager Strandpark, som kan indgå i forhandlingerne om budget 2027. Analysen skal tage afsæt i statens forundersøgelse af stormflodssikring af hovedstaden og dermed bidrage til at konkretisere hvilke løsninger, der ønskes miljøkonsekvensvurderet i næste fase af arbejdet. For at sikre en sammenhængende stormflodssikring af København, skal de løsninger, der undersøges, så vidt muligt koordineres med By og Havns arbejde med stormflodssikring af de tilgrænsende arealer på Kløverparken og Prøvestenen. Som led i analysen skal også gennemføres dialog med borgere og interessenter."