



Kære ordførere i Folketingets Transportudvalg og Miljø- og Fødevareudvalg

Jeg, samt flere andre borgmestre har modtaget en invitation fra Miljøminister Magnus Heunicke til et møde, som bliver/blev afholdt den 18. januar om oplevelserne oven på stormfloden i oktober. Jeg ser frem til en konstruktiv erfaringsudveksling sammen Ministeren, repræsentanter fra Folketingets partier og borgmesterkolleger og KL.

Mange danske kystkommuner står lige nu i en situation, der på mange måder minder om vores situation i Dragør – men jeg synes alligevel, at jeg vil give et rids af de lokale udfordringer, der især optager os i Dragør.

Dragør Kommune ligger lavt og i risiko for at blive oversvømmet

Vi er med en 13 km lang kystlinje rundt om den sydlige del af Amager i risiko for at blive oversvømmet fra havet. Vi er ifølge EU's oversvømmelsesdirektiv sammen med de øvrige Køge Bugt Kommuner udpeget som et område i Danmark, der er særligt oversvømmelsestruet – og vi har derfor en bunden opgave i at nedbringe risikoen for oversvømmelse i kommunen. Vi oplevede med stormen i oktober at risikoen er reel – store dele af Dragør stod igen under vand og på grund af det flade landskab og den manglende kystbeskyttelse flere steder langs kysten, når oversvømmelserne langt ind over land.

Lokalbefolkningen efterspørger kystbeskyttelse

Det er ikke nyt, at Dragør Kommune bliver oversvømmet. Derfor har vi i Dragør Kommune i mange år arbejdet med at forberede vores eget lokale kystbeskyttelsesprojekt, der skal beskytte Dragørs borgere mod en stormflod, svarende til en 100 års hændelse frem mod 2050. Kystbeskyttelsesløsningen skal anlægges med mulighed for at udbygge i takt med at havspejlet stiger. Projektet møder generelt opbakning hos Dragørs borgere og det siger sig selv, at de borgere, der har oplevet deres ejendomme blive oversvømmet eller digerne blive beskadiget inden for de senere år, efterspørger kystbeskyttelsen – og gerne hurtigt.

Kystbeskyttelse er dyrt og der er få til at betale

Det er dog ingen hemmelighed, at det kan være svært at bede relativt få grundejere i Dragør om at betale for konsekvenserne af klimaforandringerne, der rammer en lavtliggende kystkommune som Dragør hårdt. Dragørs lokale projekt, som skal anlægges inden 2030, anslås af rådgiverne at løbe op i 200 mio. kr. i rene anlægsudgifter. Forventningen er, at løsningen allerede i 2050 skal bygges ud og at dette vil lægge 500 mio. kr. oven i regningen, der skal betales af de ejendomssejere, der forventes at få nytte af projektet. Det er store udgifter for en kommune med 15.000 indbyggere!

Vi har i Dragør fået tilsagn om medfinansiering fra de statslige puljer til kystbeskyttelse og Realdania og det sætter vi stor pris på, da det nedbringer grundejernes betaling til et dyrt projekt. Jeg mener dog grundlæggende, at der bør ses på en helt anden måde at finansiere kystbeskyttelsen på end gennem kystbeskyttelseslovens bidragsfordeling og opkrævning hos grundejerne.

Hvis vi i Danmark vitterligt vil de langsigtede klimatilpasningsløsninger, der sparer os alle sammen for, at forsikringsselskaberne og Naturskaderådet udbetaler enorme erstatninger som følge af oversvømmelser, så skal det ikke være de enkelte grundejeres betalingsevne eller en kommunes anlægsloft, der bliver bestemmende for, hvilke løsninger, vi har råd til at anlægge og hvornår.

Lad os se på, om ikke pengene kan bruges præventivt og arbejde for, at rettidig klimatilpasning bliver et fælles anliggende, ligesom eksempelvis skybrudssikring eller renovationsgebyr. Og lad os skabe gode muligheder for tværkommunalt og statsligt samarbejde for vand respekterer som bekendt ikke kommunegrænser.

Dragør og det statslige arbejde med stormflodsplan for København

Staten, ved Transportministeriet og Miljøministeriet har igangsat en forundersøgelse af en fælles stormflodsplan for København. I Dragør hilser vi arbejdet velkomment, ved bl.a. aktivt at melde os ind i arbejdet, stille vores store forarbejde til rådighed og medfinansiere de undersøgelser, der i løbet af 2024 gerne skulle pege på en fælles kystbeskyttelsesløsning for hovedstadsområdet, herunder kritisk infrastruktur som Metro, Lufthavnen og forsyninger, institutioner og private ejendomssejere.

Dragørs mangeårige arbejde giver os et godt afsæt for at indgå i den statslige forundersøgelse. Sammen med borgmestrene i Hvidovre, Tårnby og Københavns kommuner understøtter jeg arbejdet politisk med den ambition og forventning, at de løsninger vi melder ind i forundersøgelsesarbejdet, skal realiseres inden for en overskuelig fremtid i en fælles kystbeskyttelsesløsning for hovedstaden, hvor regningen bliver fair fordelt og hvor typen af løsninger er tilpasset lokalmiljøerne og i respekt for bl.a. de store kultur- og naturværdier, som er kendetegnende for kysten i Dragør.

Bekymring for, om Dragør bliver efterladt på perronen

Jeg har dog en reel bekymring for, at forundersøgelsesarbejdet ender med at pege på en løsning, hvor Amager skæres over på tværs af et dige, som efterlader Dragør Kommune på ydersiden af en fælles sikring. Det vil ikke blot være en dårlig ide samfundsøkonomisk, at etablere et statsligt dige og et par kilometer forskudt herfra endnu et (lokalt) dige til at beskytte borgerne i Dragør.

For mig at se vil det også være en vanskelig politisk fortælling at efterlade én kommune udenfor en fælles kystbeskyttelsesløsning, der har til formål at beskytte hovedstadsområdet mod oversvømmelser fra havet.

Hertil kommer vanskelighederne for en kommunal kystmyndighed for at opnå de nødvendige myndighedsmæssige tilladelser til at gennemføre kystbeskyttelsesprojektet efter en tung lovgivning. Her er vi særligt opmærksomme på den problematik, vi kommer til at møde i forhold til Natura 2000 problematikken.

Min opfordring: Hjælp os med at realisere planerne

I Dragør mener vi, at vi har fået udarbejdet et rigtig godt afsæt for en helhedsorienteret kystbeskyttelse, som borgerne i væsentlighed bakker op om og som kan skaleres til at matche de krav til sikringsniveauer, som de statslige infrastrukturselskaber har. Vi er i fuld gang med den fortsatte projektudvikling af vores lokale projekt parallelt med det statslige arbejde for vi har ikke tid til at vente på næste storm, før vi handler.

Men de myndighedsmæssige og økonomiske barrierer gør, at realiseringen af kystbeskyttelsen tager lang tid. Og det er tid, som vi ikke synes, at vi har. For mig at se, er vejen frem, at staten sætter sig for bordenden og der vedtages en anlægslov for store, komplicerede kystbeskyttelsesprojekter som det, staten har sat i gang rundt om hovedstaden i forundersøgelsen.

Dragør Kommune skal selvfølgelig være en del af den samlede indsats, der også anviser en ny finansieringsmodel for sammensatte byområder og grundejere med forskelligt sikringsbehov. En sådan finansieringsmodel vil kunne bruges i mange andre danske byer.

I anlægsloven lægges ansvaret for gennemførelse af myndighedsopgaven og den praktiske gennemførelse. Det vil gøre, at projekterne kan gennemføres i det tempo, der er nødvendigt for at kunne tilpasse vores bysamfund til konsekvenserne af klimaforandringerne.

For vejret har ingen hukommelse. Bare fordi vi har oplevet én 20-års hændelse denne sæson, er der ingen garanti for, at vi ikke bliver ramt igen.

Venlig hilsen

Kenneth Gøtterup
Borgmester

En introduktion til Kystbeskyttelse i Dragør

Der er stort behov for en styrket kystbeskyttelse hele vejen rundt om Dragør. Det er hverken let eller billigt, og der skal findes svære balancer mellem den gode kystbeskyttelse, udsigt og adgang til havet, hensynet til økonomien og bindinger omkring naturbeskyttelse, f.eks. Natura 2000. Det er centralt at bevare et Dragør med god adgang til vandet og naturen for alle i vores kommune.

På de følgende sider, rideses Dragørs udfordring med vand op, efterfulgt af en introduktion til Dragørs lokale arbejde med udviklingsplan for kystbeskyttelsen i Dragør.

Herefter gennemgås de foreslåede løsninger for de seks delstrækninger, som Dragør arbejder mod at konkretisere inden 2030.

Dragørs lokale løsninger udvikles parallelt og koordineret med det statslige arbejde med forundersøgelse for stormflodsplan for København. Det lokale projekt kan tilpasses undervejs som det statslige arbejde skrider frem, herunder en tilpasning af det lokale sikringsniveau til et statsligt sikringsniveau, der tager højde for en ekstremhændelse.



Udviklingsplan for Dragørs kystbeskyttelse - En samlet kystbeskyttelse på kort og på lang sigt

Dragør Kommune fik i 2021 udarbejdet en udviklingsplan for kystbeskyttelse i Dragør Kommune. Planen er politisk besluttet som rammen om Dragør Kommunes kystbeskyttelse. Planen viser, hvordan kystbeskyttelsen kan udformes på de forskellige delstrækninger

Udviklingsplanen giver et bud på, hvordan og hvornår de forskellige dele af Dragør skal beskyttes mod stormflod. På kort sigt, fase 1, er der skitseret løsninger, der kan beskytte boliger og infrastruktur ud fra et forventet niveau for havvandet i år 2050. Løsningen skal være anlagt inden 2030. Anlægsøkonomien er i runde tal ca. 200 mio. kr. for denne løsning. (Illustrationen øverst til højre)

Udviklingsplanen viser også, hvordan en kystbeskyttelsesløsning på lang sigt i en fase 2 kan se ud i Dragør, hvor den samlede pris vil være ca. 700 mio. kr., dvs. 500 mio. kr. oveni de 200 mio. kr. (Illustrationen nederst til venstre)

Nogle steder kan diger og forlande forhøjes i fase 2, og andre steder skal der nye typer løsninger til, fx en ydre beskyttelse af Dragør Havn. Det er vigtigt at have sig for øje, at det vi planlægger nu, skal kunne udbygges og/ eller erstattes, så vi investerer klogt – på det rigtige tidspunkt. Den langsigtede løsning skal være anlagt inden ca. 2050. Økonomien er i runde tal ca. 500 mio. kr. ekstra – dvs. oveni de 200 mio. kr. fra første etape.

De skitserede løsninger er siden udviklingsplanen blevet videreudviklet.



Kystbeskyttelse frem mod 2050 (Anlægges inden 2030)



Kystbeskyttelse frem mod 2100 (Anlægges ca. 2050)

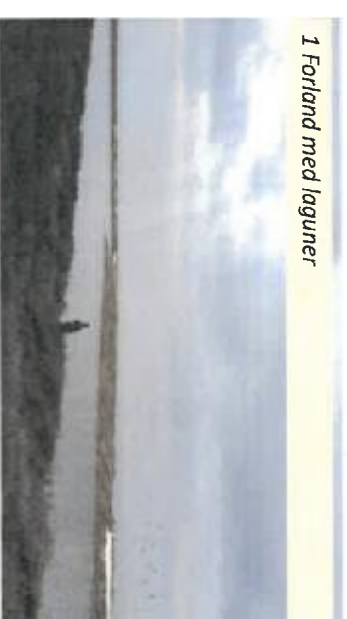
13 km kystlinje, inddelt i 6 delstrækninger

Luftfotoet nedenfor viser placeringen af de seks delstrækninger.

På hver delstrækning arbejdes med forskellige kystbeskyttelsesløsninger, der er tilpasset de landskabelige, bymæssige og/ eller naturlige kvaliteter, der er karakteristiske for netop den pågældende delstrækning. Pilene og illustrationerne til højre viser et udsnit af de løsningstyper, der er i spil rundt langs kysten.



1 Forland med laguner



2 Indre løsning: Kajkanter, støttemure, beredskab mm



4 Forland med naturudvikling i form af bl.a. strandeng og klit



5 + 6 Tilbagetrukket landskabsbearbejdning og dige gennem skov

3 Grønt dige på land



Dragør Havn og den gamle by – delstrækning 2

For Dragør Havn og den gamle by, arbejdes med en løsning på kort sigt (anlæg inden 2030) og en anden løsning på længere sigt (anlæg ca. 2050)

På kort sigt er planen, at der skal anlægges en indre løsning inden 2030. Med en indre løsning menes forhøjelse af bolværker og kajkanter inde i havnerummet.

Det kan gøres under hensyntagen til at bevare kontakten mellem den gamle by og havnerummet, blandt andet ved udbygge og bearbejde bolværker og kajkanter og anlægge mure eller plinte som faste elementer, hvorimellem beredskabsløsninger kan sættes op i tilfælde af højvande. En indre løsning vurderes at koste ca. 15 mio. kr.

I takt med at havspejlet stiger, bliver det på sigt ikke muligt at forhøje de indre løsninger i havnen og derfor skal der anlægges et forland eller lignende ydre løsning på sigt. En ydre strækker sig fra forlandet udfor Dragør Nordstrand og ned forbi Dragør Fort. Med en ydre løsning menes et forland eller lignende, suppleret med en port eller sluseløsning, der muliggør ind- og udsejling til havnen og som kan lukkes i tilfælde af højvande.

En ydre løsning vurderes at koste ca. 240 mio. kr. Tidspunktet for anlæg er omkring 2050.

Sammenhæng med det statslige arbejde

Dragør indgår i det igangværende statslige arbejde om en forundersøgelse for en stormflodsplan for hele Københavnsområdet. I relation til det statslige arbejde, er det den ydre løsning, der er relevant.



Skitsen ovenover viser, hvordan kystbeskyttelsen også kan integreres som byrumsinventar, som er tilpasset havnens og byens karakter i materialer, dimensioner og udtryk.



På lang sigt, skal kystbeskyttelsen inde i havnen erstattes af en ydre løsning. Det kan være et forland, som bygges på ydersiden af havnen.

Sydstranden – delstrækning 3

Fra Dragør Fort og frem til Søvang arbejdes med én løsning på kort sigt og en anden løsning på længere sigt.

På strækningen fra Dragør by og til Søvang planlægges for en grøn digeløsning på kort sigt med anlæg inden 2030. Digerføringen følger Sønder Strandvej. Det er foreslået at den vestligste del af Sønder Strandvej evt. kunne nedlægges, så strandengene og det grønne areal "Hvidtjørnen" kan omlægges til et samlet grønt rekreativt areal med dige og sti igennem. En løsning på Sydstranden på kort sigt, vurderes at koste ca. 20 mio. kr. Illustrationen øverst til højre viser løsningen på kort sigt.

Strandengene mellem vejen og havet er udpeget som Natura 2000 område. På lang sigt skal der anlægges et fremskudt forland på strækningen, længere ude i havet end de strandenge, som findes i dag. En ydre løsning vurderes at koste ca. 230 mio. kr. Illustrationen nederst til højre viser en mulig løsning på lang sigt. (Anlægges omkring 2050)

Sammenhæng med det statslige arbejde

Dragør indgår i det igangværende statslige arbejde om en forundersøgelse for en stormflodsplan for hele Københavnsområdet.

En eventuel ydre løsning rundt om havnen og videre mod Søvang få indflydelse på udformningen på diget på delstrækning 3.



Søvang – delstrækning 4

Foran boligområdet Søvang planlægges for en forlandsløsning. Området er beliggende i Natura 2000, så løsningen skal tilpasses i forhold til at få en tilladelse hos miljømyndighederne.

En forlandsløsning foran Søvang vil skabe mulighed for opbygning af kystnatur med blandt andet klitter og strandenge foran det eksisterende lave dige. Den flade hældning mod det åbne vand gør, at kraften tages ud af bølgerne. En sti anlægges på forlandet, som trækker færdsel væk fra bebyggelsen.

Forlandet giver mulighed for at etablere ny natur. De mindre laguner udgør et bølgereservoir, så selv hvis der skulle komme højere bølger, der slår ind over kystbeskyttelsen, gør de ikke skade på de bagvedliggende boliger. Løsningen skal anlægges inden 2030 og vurderes at koste ca. 30 mio. kr.

Sammenhæng med det statslige arbejde

Dragør indgår i det igangværende statslige arbejde om en forundersøgelse for en stormflodsplan for hele Københavnsområdet.

En eventuel ydre løsning rundt om havnen og videre forbi Søvang vil stadig kunne udgøres af et forland, men den fremskudte løsning skal i givet fald bygges højere end de ca. 2,7 meter, som Dragørs lokale projekt planlægger med (inden 2023).

Fra Søvang vil en eventuel statslig digeføring gå ind i landet og koble sig på det eksisterende Ullerupdige.



Illustrationerne viser, hvor et forland kan placeres ift. den eksisterende kystlinje og hvordan det kan se ud.



Sydvestpynten og Kongelunden – delstrækning 5 + 6

I den sydvestlige del af kommunen, anlægges et landskabeligt dige på land, der tilpasses det åbne landskab og de fredede strandenge.

På strækningen fra Søvang og til køblingen med Vestamagerdiget/ Ullerupdiget, planlægges for en tilbagetrukket digeløsning, der gør, at den nuværende kvstnatur kan udvikle sig ind i landet i takt med havspejlsstigningerne.

En landskabelig bearbejdning af terrænet frem for et klassisk dige vil gøre det muligt, fortsat at anvende arealerne til bl.a græsning, som er tilfældet i dag. Derudover vil et delvis tilbagetrukket dige respektere de natur- og kulturarvfredninger, der præger området foruden Natura 2000 udpegningen.

Løsningen skal i løbet af 2024 konkretiseres i dialog med bl.a. de grundejere, der ejer jorden inden den anlægges som den første etape i Dragør's kystbeskyttelse inden 2030. Løsningen vurderes at koste mellem 25 og 35 mio.kr.

Sammenhæng med det statslige arbejde

På denne del planlægges det, at en eventuel statslig linjeføring ligger længere inde i landet, udenfor det viste kortudsnit. Dragør Kommune arbejder således kun med et lokalt projekt i den sydvestligste del af kommunen.

Illustrationen øverst viser en flad landskabshævning, hvor kystbeskyttelsen består af en terrænbearbejdning til en sikringskote på mellem 2,5 og 3,6 meter, afhængig af placering. Det gør at diget ikke opleves som en barriere og muliggør at beskyttede naturtyper, som bl.a. strandeng, kan vandre ind i landet.

Illustrationen nederst viser med de forskellige stiplede linjer, at der kan være forskellige digeføringer, mere eller mindre kystnært. Det er politisk besluttet, at de ejendomme, der ønsker det, skal placeres bog et hoveddige.





HOVEDKOMMISSORIUM

16. september 2022

Forundersøgelse af stormflodsplan for København

Transportministeriet koordinerer gennemførelsen af en forundersøgelse af en samlet stormflodsplan for den centrale del af hovedstaden. Forundersøgelsen omfatter de fire kommuner Hvidovre, Dragør, Tårnby og København. Den geografiske afgrænsning beror bl.a. på de topografiske forhold ift. til at kunne opnå en effektiv beskyttelse af et samlet område, der både indeholder særlige statslige værdier, herunder vital infrastruktur, og kan sikre byens borgere, erhverv og øvrige funktioner, herunder ift. byudvikling.

Stormflodsplanen for København tager udgangspunkt i nytteprincippet, således at sikringen forventes finansieret af de lods ejere/ejendoms ejere, herunder infrastrukturejere, der opnår nytte af beskyttelsen. Staten påtager sig ikke et finansieringsansvar for kystbeskyttelsen af København, som er anderledes end i resten af landet.

Efter færdiggørelse forelægges stormflodsplanen regeringen og kommunalbestyrelserne med henblik på politisk stillingtagen til gennemførelse af projektet.

Forundersøgelsen indeholder en række delundersøgelser om:

- Sikringsniveauer
- Teknik, miljø og anlægsøkonomi
- Samfundsøkonomi
- Finansiering, organisering og myndighedsforhold

Sikringsniveauer

Der gennemføres en analyse af nødvendige sikringsniveauer omkring København, der tilgodeser infrastrukturejernes meget høje sikringskrav (tilnærmelsesvis nultolerance) for stormflodshændelser. Analysen gennemføres på baggrund af opdateret højtandsstatistik for farvandene omkring København inkl. seneste fremskrivninger fra FN's Klimapanel (IPCC). Analysen, der gennemføres af



Miljøministeriet (inkl. KDI) med deltagelse af bl.a. DMI, vil ligge til grund for analyser af teknik, miljø og anlægsøkonomi mv.

Teknik, miljø og anlægsøkonomi

Der gennemføres analyser af teknik, miljø og anlægsøkonomi for hele projektet fordelt på en række delstrækninger. Udgangspunktet er tekniske basisløsninger for stormflodssikring af delstrækninger med mulighed for tilvalg ift. løsninger, der også ser på betydningen for byudvikling, skaber naturmæssige og rekreative værdier mv. Sund & Bælt undersøger portløsninger i syd (Kalvebodbroerne) og i nord (Kronløbet) og koordinerer undersøgelserne, som gennemføres i samarbejde med de relevante aktører, herunder kommunerne, der leverer input om hver delstrækning, jf. kort 1.

Samfundsøkonomi

Der gennemføres en samfundsøkonomisk analyse af gevinster og omkostninger ved anlæg af en samlet stormflodssikring af København. Den samfundsøkonomiske gevinst består af de sandsynlige undgåede skadesomkostninger, mens omkostningen består af nutidsværdien for anlæg, drift, vedligehold og reinvesteringer af det samlede projekt over en 50-årig periode.

Finansiering, organisering og myndighedsforhold

Der gennemføres en analyse af, hvordan det samlede projekt finansieres og organiseres, samt hvordan myndighedsbehandlingen håndteres hensigtsmæssigt. I den forbindelse udarbejdes en bidragsfordelingsmodel, der tager udgangspunkt i kystbeskyttelseslovens nytteprincip, idet den skal operationaliseres i en storbysammenhæng i forhold til infrastrukturejere og borgere/erhverv, som har forskellige præferencer ift. risici. Modellen for finansiering og organisering tager udgangspunkt i et ensartet og tilstrækkeligt sikringsniveau på tværs af alle aktører, der tilgodeser infrastrukturernes behov (nultolerance).

Organisering

Forundersøgelsen organiseres med en styregruppe (Transportministeriet) med deltagelse af alle parter. Der vil løbende blive afholdt styregruppemøder, hvor centrale punkter tages op mhp. at sikre projektets fremdrift. Styregruppen mødes som udgangspunkt hvert kvartal.

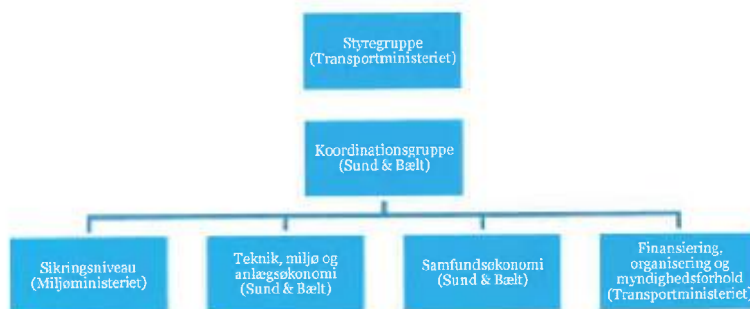
For at sikre koordinationen på tværs nedsættes en koordinationsgruppe (Sund & Bælt) bestående af lederne af arbejdsgrupperne



samt evt. andre projektdeltagere. Koordinationsgruppen vil bl.a. koordinere og kvalitetssikre delundersøgelserne, udarbejde en samlet tidsplan for projektet med milepæle og sekretariatsbetjene styregruppen. Koordinationsgruppen vil ligeledes udarbejde udkast til den samlede afrapportering af projektet.

Der nedsættes fire arbejdsgrupper, der gennemfører de enkelte delundersøgelser med følgende formandskab:

- Sikringsniveauer: Miljøministeriet
- Teknik, miljø og anlægsoverslag: Sund & Bælt
- Samfundsøkonomi: Sund & Bælt
- Finansiering, organisering og myndighedsforhold: Transportministeriet



Alle projektdeltagere kan deltage i arbejdsgrupperne, ligesom ad hoc deltagere kan inviteres ift. konkrete spørgsmål. Den ledende part udarbejder udkast til delkommissorier med input fra de deltagende parter med henblik på godkendelse af styregruppen. Arbejdsgruppernes produkt afrapporteres i bilagsrapporter.

De deltagende kommuner nedsætter en politisk følgegruppe mhp. drøftelse af delkonklusioner mv. Forundersøgelsen vil ligeledes i regi af kommunerne kunne indeholde offentlighed med inddragelse af borgere og interessenter 1-2 gange undervejs i forløbet.

Sund & Bælt arrangerer en relevant studietur. Sund & Bælt opretter ligeledes en hjemmeside for projektet.

Tidsplan

Forundersøgelsen gennemføres fra 2022-2024 med forventet politisk behandling i 2024. Den overordnede tidsplan for delundersøgelserne forventes således:



- Sikringsniveauer: 2022 til medio 2023
- Teknik, miljø og anlægsoverslag: 2022 til 2024
- Samfundsøkonomi: 2023 til 2024
- Finansiering og organisering: 2023 til 2024

Økonomi

Forundersøgelsens budget til ekstern rådgivning mv. er på 10 mio. kr., der i udgangspunktet fordeles således:

- Sikringsniveauer: 1,5 mio. kr.
- Teknik, miljø og anlægsoverslag: 3 mio. kr.
- Samfundsøkonomi: 0,5 mio. kr.
- Finansiering, organisering, myndighedsforhold: 5 mio. kr.

Forundersøgelsen finansieres af de deltagende infrastrukturejere og kommuner med følgende bidrag:

- [Københavns Kommune: 3,5 mio. kr.]
- Tårnby Kommune: 750.000 kr.
- Hvidovre Kommune: 750.000 kr.
- Sund & Bælt: 1,5 mio. kr.
- Metroselskabet: 1,5 mio. kr.
- Københavns Lufthavne: 750.000 kr.
- DSB: 750.000 kr.
- Banedanmark: 750.000 kr.

Dragør Kommune deltager i forundersøgelsen og bidrager bl.a. med analyser om alternative løsninger på det sydøstlige Amager.

Alle deltagere bidrager med interne ressourcer og input til delundersøgelser mv.

Kort

Stormflodsplanen for København omfatter et samlet område, der forløber fra Avedøre i syd, via Amager til Københavns kommunegrænse i nord, jf. kort 1.



Kort 1: Udgangspunktet for en samlet stormflodssikring af København opdelt på delstrækninger med nuværende terrænkoter.



Kilde: Vejdirektoratet

Basisløsningen på det sydlige Amager er en forhøjelse og forlængelse af Ullerupdiget (delstrækning 4 og 5), der forbindes med et dige omkring Kastrup Halvø (delstrækning 6). Alternativet hertil vil være en ydre sikring, der også inddrager hele eller dele af Dragør Kommune (delstrækning 5a og 5b).

Såfremt en ydre sikring giver en samlet lavere sikring af infrastrukturen, vil der skulle analyseres modeller, som giver den fornødne (høje) sikring – evt. gennem kombinationsmodeller.

Hvidovre og København koordinerer grænseflader om kystbeskyttelse med nabokommuner mod syd hhv. nord.



ADDENDUM

21. juni 2023
2022-5321

Dragørs deltagelse i forundersøgelse af stormflodssikring af København

Et stort flertal i Dragørs Kommunalbestyrelse har udtrykt ønske om at blive en del af den samlede kystbeskyttelsesløsning for hovedstaden. Således opfordrer kommunalbestyrelsen til, at der findes en samlet løsning, der både sikrer den kritiske infrastruktur og kommunerne København, Tårnby, Hvidovre og Dragør.

Dragør Kommune deltager allerede i forundersøgelsen af stormflodssikring af København, der gennemføres frem mod 2024. Det er tidligere aftalt, at Dragør – i modsætning til de tre andre kommuner – ikke betaler til forundersøgelsen.

Transportministeriet og Dragør Kommune har haft forskellig opfattelse af, på hvilket niveau forundersøgelsen skulle inddrage Dragør Kommune. Med dette addendum præciseres hovedkommissoriet og øvrige kommissorier for arbejdet til også at omfatte undersøgelser om Dragør som et sidestillet alternativ til den beskrevne basislinjeføring i hovedkommissoriet.

Med dette addendum justeres Dragørs bidrag således, at Dragør (på lige fod med Tårnby og Hvidovre) bidrager med 750.000 kr. til forundersøgelsen. Til gengæld vil de alternative løsninger på det sydlige Amager, der også kan sikre Dragør Kommune, blive undersøgt på lige fod med de øvrige tekniske løsninger i forundersøgelsen. I forlængelse heraf indgår løsninger omkring Dragør også i arbejdsgrupperne om samfundsøkonomi samt finansiering, organisering og myndighedsforhold.

Løsningsmodeller, der også sikrer Dragør Kommune, planlægges ud fra, at det også er nødvendigt at sikre infrastrukturen tilstrækkeligt (nultolerance) – evt. gennem kombinationsmodeller, dobbelt beskyttelseslinje mv.

Dragørs bidrag på 750.000 kr. anvendes i forundersøgelsens arbejdsgruppe 2 om teknik, miljø og anlægsøkonomi, der således får et budget på 3,75 mio. kr. Arbejdsgruppen vil på den baggrund undersøge forskellige tekniske løsninger på det sydlige Amager, der

