



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

20. januar 2022  
2021-3821

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 6. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU B 25), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

#### Spørgsmål nr. 24:

Under 1. behandlingen af forslaget fremførte den socialdemokratiske ordfører som kommentar til en eventuel udsættelse af etableringen af Lynetteholmen, og under henvisning til Bodilstormen i 2013, at ”den københavnske metro var 2 centimeters vandstand fra at blive oversvømmet. Hvis der indtræffer en sådan stormflod, mens vi sidder her og snakker i Folketinget, så vil det få katastrofale konsekvenser for vores hovedstad.” Er ministeren enig med ordførerens fremstilling og enig i, at metroen ved en fremtidig Bodilstorm – f.eks. i 2025 som nævnt af ordføreren – vil være bedre beskyttet med Lynetteholmen end uden? Og kan ministeren bekræfte, at DHI i deres rapport om Lynetteholms effekt på vandstanden tværtimod peger på, at der sker en opstemning som forøger vandstanden yderligere?

#### Svar:

Der fremgår følgende af Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017:

”Man kan stormflodssikre København ved hjælp af en indre eller en ydre løsning.

En **ydre** løsning kan beskytte havnen og de ydre kyster med dæmninger, diger og porte på tværs af havnen ved Trekroner i det nordlige indløb til København og lige syd for motorvejsbroen ved Kalveboderne. Ligeledes vil lignende løsninger skulle etableres ved Nordhavn, Svanemøllen samt Amagers østkyst.

En **indre** løsning kan beskytte havnen med sikring langs alle kajkanterne i Københavns indre havn samt ved Nordhavn, Svanemøllen og Amagers østkyst. Den største forskel fra den ydre sikring er etableringen af 56 km forhøjede kanter og diger langs havnen. Den indre løsning vil i betydelige omfang føre til højere kajanlæg med forringede byrum og adgang til vandet.



Det vurderes, at den ydre løsning med dæmninger, diger og porte samlet set er den bedste løsning af de to. Grunden til det er, at den ydre løsning vurderes at være mere fleksibel ift. den fremtidige byudvikling og havvandsstigning, have lavere anlægsomkostninger, kortere anlægstid og give færrest indgreb i byen og havnen. Ligeledes vurderes det, at det giver mulighed for at benytte den eksisterende havnefront rekreativt.”

Metroselskabet, Sund & Bælt og andre infrastrukturselskaber har i praksis en multolerance for, at deres anlæg bliver oversvømmet. Det er godt, for vi kan ikke risikere, at metroen, Øresundstunnelen eller andre vitale anlæg bliver oversvømmet, ødelagt og skal være lukket i årevis med store økonomiske konsekvenser og praktiske problemer for befolkningen og erhvervslivet til følge. Hvis der ikke etableres en ydre løsning, må det derfor forventes, at disse selskaber vil investere i individuelle løsninger, der beskytter deres egne aktiver. Disse individuelle løsninger vil imidlertid kun i begrænset omfang bidrage til en samlet stormflodssikring af København.

Jeg vil i øvrigt henviser til svar på spørgsmål 5 og 23 til B 25.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht