



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 1. december 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU B 25), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DF).

Spørgsmål nr. 5:

Vil ministeren kommentere på den faglige kritik, der er blevet fremført i dagspressen via BT, hvor flere fremtrædende specialister påpeger, at der efter deres vurdering vil være en stigende risiko for stormflod i København, såfremt Lynetteholmen gennemføres som planlagt?

Svar:

Jeg har til brug for besvarelsen indhentet et bidrag fra Udviklings- selskabet By & Havn I/S, som jeg kan henholde mig til:

”Som det fremgår af Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017, skal København stormflodssikres både mod nord og syd. Med stormflodsplanen har Københavns Kommune valgt en ydre sikring af København, der kan beskytte havnen og de ydre kyster med dæmninger, diger og porte på tværs af havnen ved Trekrøner i det nordlige indløb til København og lige syd for motorvejsbroen ved Kalveboderne. Ligeledes vil lignende løsninger skulle etableres ved Nordhavn, Svanemøllen samt på Amager.

Lynetteholm udgør ved færdig etablering af perimeteren i 2025 et delelement af stormflodssikringen mod nord, idet man med halvøen undgår at skulle anlægge et højt dige fra Refshaleøen til Kronløbet, som Københavns Kommune anslår ville have kostet omkring 800 mio. kr. Da det ikke er muligt at anlægge hele den ydre sikring på samme tid, vil der være tidsmæssige forskydninger ift., hvornår de enkelte delelementer er etableret. Frem til, at den samlede ydre løsning er etableret, kan de enkelte delelementer i vandområdet have individuelle påvirkninger af en eventuel stormflodssituation

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og af baggrundsrapport om hydrologi s. 150, vil Lynetteholm bidrage til en marginal



opstuvning af vand ved visse former for stormflod i havneløbet på op til 2-2,5 cm, mens der langs Lynetteholms østlige perimenter i Øresund vil ske en sænkning af den maksimale vandstand på op til 3 cm. Det ville i nogle tilfælde have kunne betyde en forskel under en situation som ved stormen Bodil i 2013, hvor der blev målt op til 168 cm højvande. Men det afhænger af mange forhold såsom en storms udvikling og tilhørende vindretninger og dermed også bølgepåvirkning mv., som udfolder sig lidt anderledes med anlæg af Lynetteholm.

Med Lynetteholm skal der ikke anlægges et højt dige fra Refshaleøen til Kronløbet, der givetvis også ville have haft en marginal, lokal påvirkning på vandstanden ved visse former for stormflod.

Det er pt. uklart, hvornår det samfundsøkonomisk giver mening at anlægge den fulde stormflodssikring mod nord inklusive en dokport ved Lynetteholm. Fornyeede klimaberegninger og besparelsen på 800 mio. kr. har ført til, at Københavns Kommune i sin risikostyringsplan fra 2021 vil genberegne tidspunktet for stormflodssikring mod nord som følge af en forventet bedre samfundsøkonomi i en tidligere sikring.”

Det bemærkes, at besparelsen ved anlæg af Lynetteholm på ca. 800 mio. kr. betyder, at det bliver samfundsøkonomisk rentabelt at bygge portløsningen i Kronløbet – og dermed den fulde stormflodssikring i nord – tidligere end ellers. Det skal i øvrigt bemærkes, at kystbeskyttelse er decentralt organiseret ved, at kystbeskyttelse i udgangspunktet er lodsejernes ansvar, mens kommunerne har myndighedsansvaret. Det er Københavns Kommune, der er ansvarlig myndighed for kystbeskyttelse af byen, og det er også kommunen, der vil kunne svare på konkrete spørgsmål om undersøgelser og planer for kystbeskyttelse af byen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht