

DELKOMMISSORIUM

16. september 2022

Analyse af finansiering, organisering og myndighedsforhold vedr. stormflodsplan for København

Transportministeriet koordinerer gennemførelsen af en forundersøgelse af en samlet stormflodsplan for den centrale del af hovedstaden (fremover benævnt København), som 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.

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.

Forundersøgelsen skal indeholde følgende delundersøgelser, jf. særskilt hovedkommissorium, som gennemføres i særskilte arbejdsgrupper:

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

Nærværende delkommissorium vedrører alene undersøgelserne om finansiering, organisering og myndighedsforhold.

Indhold

Der gennemføres analyser af, hvordan det samlede projekt finansieres og organiseres, samt hvordan myndighedsbehandlingen håndteres mest hensigtsmæssigt. Analyserne vil være inddelt i to



hovedopgaver: 1) Analyser af finansiering og organisering og 2) Analyse af myndighedsforhold.

Analyser af finansiering og organisering

Analyserne i finansierings- og organiseringssporet gennemføres med ekstern rådgiverbistand, som indhentes efter udbud. Udbuddets opgavebeskrivelse drøftes i arbejdsgruppen.

Finansieringssporet

Udgangspunktet for analyserne er kystbeskyttelseslovens nytteprincip, hvor finansieringsansvaret ligger hos de lodsejere/ejendommejere, herunder infrastrukturejere, som opnår nytte af det samlede projekt.

I analyserne inddrages resultater fra arbejdsgruppen for sikringsniveauer, arbejdsgruppen for teknik, miljø og anlægsøkonomi samt fra arbejdsgruppen for samfundsøkonomi.

Følgende elementer skal bl.a. inddrages i finansieringssporet:

- Hvilke lodsejere/ejendommejere vil blive påvirket af stormflodshændelser inden for respektive delområder?
- At infrastrukturejere og borgere/erhverv har forskellige tolerancer ift. risici.
- Hvilke værdier repræsenterer de forskellige lodsejere/ejendommejere?
- Hvad er aktørernes sikringsbehov og derved deres risikovillighed i forhold til det tidsmæssige perspektiv for en potentiel stormflodshændelse?
- Hvad er sandsynligheden for, at aktørerne rammes af en stormflodshændelse ved forskellige sikringsniveauer?

På baggrund af disse elementer opstilles en bidragsfordelingsmodel, som operationaliserer nytteprincippet i en storbysammenhæng i forhold til, at infrastrukturejere og borgere/erhverv har forskellige præferencer ift. risici. Modellen tager udgangspunkt i et ensartet og tilstrækkeligt sikringsniveau på tværs af alle aktører, der tilgodeser infrastrukturejernes meget høje sikringsbehov (multolerance).

Som en del af opgaven vil aktørernes skadesopgørelse i forhold til nytteværdi blive opgjort, hvilket vil bidrage til undersøgelserne om samfundsøkonomi, som gennemføres i særskilt arbejdsgruppe.



Sideløbende med udarbejdelsen af bidragsfordelingsmodellen opstilles også en konkret metode, som fastlægger, hvordan de aktører, som opnår nytte af stormflodssikringen, skal betale for dette. I den forbindelse identificeres forskellige metoder og konsekvensvurdering af den statsfinansielle påvirkning og påvirkning af aktørerne.

En stormflodshændelse kan grundlæggende forekomme fra nord eller fra syd. Bidragsfordelingsmodellen vil så vidt mulig tage højde for, hvilke aktører der får nytte af stormflodsbeskyttelsen af de enkelte delstrækninger.

Udgangspunktet for bidragsfordelingsmodellen er, at den enkelte aktørs bidrag til det samlede projekt ikke overstiger det beløb, som det koster aktøren at sikre sig individuelt.

Organiseringssporet

I organiseringsanalyserne er målet at opstille forskellige modeller for organisering af stormflodsplanen med henblik på at optimere incitamentsstrukturer og finansiel økonomi samt sikre hensigtsmæssige samarbejdsformer.

Analyse af myndighedsforhold

Indledningsvist identificeres udfordringer ved de eksisterende rammer for stormflodssikring, hvor myndighedsansvaret ligger hos kommunerne. Der identificeres en række hovedudfordringer, herunder:

- Beslutningsstrukturer og mulighed for at sikre fremdrift
- Begrænsninger i de juridiske rammer
- Samarbejds-mæssige forhold i projekter på tværs af kommunegrænser
- Grundlag for inddragelse af interessenter og evt. øvrige forhold

Dernæst identificeres mulige modeller, som holdes op imod hovedudfordringerne. Der kan bl.a. arbejdes med følgende modeller:

- En basismodel i overensstemmelse med eksisterende praksis, hvor de involverede kommuner fastholder myndighedsansvaret for den del af projektet, som ligger i kommunen.
- En alternativ model, hvor der aftales en fælles myndighedsbehandling i kommunalt regi.
- En alternativ model, hvor der oprettes en fælles myndighedsbehandling i statsligt regi, herunder evt. anlægslov.



- En alternativ model, hvor staten via en evt. anlægslov bliver myndighed på portløsningerne, og hvor de involverede kommuner fastholder myndighedsansvaret for de øvrige delstrækninger inden for egen kommunegrænse.

På baggrund af konsekvensvurderingen formuleres et endeligt modelforslag.

Tidsplan

Analyserne gennemføres i perioden 2023 til primo 2024. Når analyserne er gennemført, vil de sammen med forundersøgelsens øvrige delundersøgelser kunne udgøre det politiske beslutningsgrundlag for det videre arbejde med en samlet stormflodsplan for København.

Organisering

Der nedsættes en arbejdsgruppe bestående af Transportministeriet, Miljøministeriet, Indenrigs- og Boligministeriet, Københavns Kommune, Tårnby Kommune, Hvidovre Kommune, Dragør Kommune, DSB, Banedanmark, Metroselskabet, Københavns Lufthavne og Sund & Bælt. Arbejdsgruppen ledes af Transportministeriet på kontorchefniveau.

Analyse af myndighedsforhold gennemføres i arbejdsgruppen.

Analyser af finansiering og organisering gennemføres af eksterne konsulenter, som refererer direkte til Transportministeriet, der løbende inddrager arbejdsgruppen, som via Transportministeriet også vil kunne give input til analyserne.

Økonomi

Budgettet for analyser af finansiering og organisering er 5 mio. kr.

Analyserne finansieres af de deltagende infrastrukturejere og kommuner, jf. særskilt hovedkommissorium for den samlede forundersøgelse.