

19. august 2021

## **Resumé af workshop om kvalitative vurderinger - Aabenraa og fjorden, scenarier for fremtiden”**

Der er foretaget kvalitative vurderinger af de fire scenarier for byudvikling og klimatilpasning i projektområdet samt dæmningsløsningen på tværs af Nyhavn eller flere havnebassiner. Vurderingen bidrager til at identificere fordele, ulemper, muligheder og begrænsninger ved hvert af scenarierne. De kvalitative vurderinger er dermed et bidrag til den videre proces omkring udviklingsperspektiver og udvikling i projektområdet.

De kvalitative vurderinger er gennemført af en række fagspecialister fra Aabenraa Kommune, Hasløv & Kjærsgaard og NIRAS i fællesskab og er gennemført med særligt fokus på følgende emner:

- Turisme, vækst og erhverv
- Byudvikling, byrum og byliv
- Trafik
- Miljø, forurening og støj
- Vand og klima.

### **Scenarie 0: Blandet by nord for Kilen og videreførelse af havnens øvrige aktiviteter**

0-scenariet beskriver en situation, hvor der alene gennemføres allerede besluttede planer. Der etableres boliger og erhverv nord for Kilen, nye bygninger sikres til 2,5 m og Mølleåen sikres til 2,5 m. På sigt fortages endvidere en sikring af den eksisterende by til 2,5 m.

Langs Kilen etableres en promenade med rekreative områder og der planlægges for serviceerhverv i de tilgrænsende bygninger. Nord for Nyhavn etableres et museum.

0-scenariet viderefører den øvrige havnevirksomhed. Ønsket om at binde byen og fjorden bedre sammen, realiseres via en rekreativ forbindelse langs Kilen.

### **Byens udviklingsmuligheder**

#### **Byudvikling:**

Den nye byudvikling vil kun foregå nord for Kilen og på selve Kilen, hvilket vil betyde at adskillelsen mellem by, vandkant og erhvervshavn i stor grad opretholdes.

Kilen vil dog kunne styrke forbindelsen mellem by og havn gennem eksempelvis promenade og museum, men kontakten til havnen og havnebassinet vil være begrænset da erhvervshavnen med erhvervstrafik vil

dominere og f.eks. afskære muligheden for at havnen kan udvikles til et nyt rekreativt byrum. Erhvervshavnens arealer vil muligvis forhindre at Nyhavn udvikles til en rekreativ vandflade i forbindelse med Kilen.

Støj, lugt- og støvgener vurderes at kunne forringe værdien af området nord for Kilen, samt oplevelsen af promenade og Museum. Der bør derfor tages højde for disse gener i forbindelse med udviklingen af havneområder.

#### **Trafik:**

Visionen om at gøre Kilen til en attraktiv promenade med museum for enden af Nyhavn, som kan forbinde by, boliger og havn, vil blive udfordret af at Østhavns erhvervstrafik fortsat skal benytte Kilen som primær adgangsvej.

Blanding af de bløde trafikanter og tung erhvervstrafik kan forårsage farlige situationer, og der skal tages hånd om planlægning af trafikforholdene forud for udvikling af Kilen.

Det vurderes at der ikke med fordel kan skabes en alternativ rute til Østhavnen.

#### **Turisme, vækst og erhverv:**

Det kommende museums placering for enden af Nyhavn vil kunne binde byen og havnens kulturhistorie sammen og fungere som trækplaster for turisme. Dog vil erhvervstrafik til/fra havnen være en hæmsko for at miljøet omkring museum og boligområde kan udvikles optimalt. Det nuværende havneerhverv i den nordlige del af havnen vurderes at være problematisk i forhold til den ønskede udvikling af Kilen og arealerne nord for denne.

Erhvervshavnen vil i dette scenarie fortsat have mulighed for at beholde de nuværende havneaktiviteter, hvilket vil betyde at arbejdspladser og de store skibe i havnen bevares. Havnen vil stadig råde over et stort areal til havnedrift. Der er på nuværende tidspunkt ikke lavet en sammenligning af vækstpotentialer i forhold til udvikling af andre byudviklingsmuligheder f.eks. boliger lettere erhverv osv. men det vurderes at den relative nærhed til miljøfølsomme anvendelser kan begrænse havnens aktiviteter på sigt.

## **Klimaforandringernes mulige konsekvenser**

#### **Vand og klima:**

I scenarie 0 sikres byen ved at alle nye bygninger opføres med en sikringskote på 2.5 m. Den resterende by sikres ved enten at placere en sikring langs Gasværksvej eller langs Mellemvej. Det vurderes at det sandsynligvis er billigere at sikre bag ved projektområdet, altså langs Gasværksvej, end gennem projektområdet langs Mellemvej.

Uanset hvilket tracé der vælges, er der tale om en klimasikring som ikke sikrer alle aktiviteter og bygninger på vestsiden af Nyhavn. Der kan derfor være risiko for at de virksomheder som ligger nærmest kajkanterne på sigt må flytte grundet en ikke afhjulpet forøget oversvømmelsesrisiko.

Det kan virke ulogisk at 'dobbelt sikre' byen, hvis der stilles krav om at nye bygninger skal sikres til kote 2.5 og der samtidig klimasikres langs Gasværksvej eller Mellemvej til kote 2.5.

Der må formodes at være mange beredskabspunkter i klimasikringen, for at sikre adgang fra byen til havnen. En prioriteret beredskabsindsats er derfor nødvendig.

## Scenarie A: Blandet tæt by med 'hård kant'

Scenarie A har de største arealer, der udvikles til byformål, og den højeste bebyggelsesprocent af de fire scenarier.

Øst og vest for Nyhavn bygges helt frem til kajkant. Nye bygninger opføres med en sikringshøjde på 2.5 m. Alle steder bliver grænsen mellem land og vand udført med 'hårde kanter', som kan udformes på forskellige måder – som varianter af murløsning eller som forhøjelse af kajkanterne omkring Nyhavn, og på nordsiden af Gammelhavn. I den sydlige afgrænsning mod Mølleåens udløb anvendes også murløsninger.

### Byens udviklingsmuligheder

I scenarie A placeres sikringerne relativt tæt på kajkanten. Det giver et stort, sikret areal, og mange byudviklingsmuligheder bag sikringen, som kan understøtte byrum af høj kvalitet. Sikringerne kan dog potentielt opleves som barrierer for adgang til vandet og forbindelsen til fjorden. Der bør derfor være fokus på murløsningens mange rekreative muligheder som promenade, plint, bænk, brygge mm. Den høje bebyggelsesgrad vil give Aabenraas møde med fjorden en tæt, urban karakter. Mange i Aabenraa vil komme til at bo, arbejde og bruge de nye bydeles tilbud for hele byen, og mange, både borgere og besøgende får derfor oplevelsen af fjorden.

Den tætte udnyttelse kan blive oplevet som en barriere for adgangen til vandet, og boligområdet på Østhavnen kan få en størrelse, så det opleves som en by i byen - isoleret fra resten af byen. Den høje udnyttelse og den konsekvente brug af sikringer på eller tæt på kajkanterne kan begrænse mulighederne for udvikling af tætte sammenhænge mellem by-, havne- og kystmiljø. Den høje udnyttelse kan muliggøre at der afgrænses delområder, der er mindre intensivt udnyttede og give plads til fx. grønne områder og maritime miljøer med en lav bebyggelsestæthed. I Scenarie A bør der derfor skabes fokus på at den høje udnyttelse ikke konsekvent fastholdes overalt, så der sikres arealer til andre formål, fx nye rekreative rum på og ved vandet både med en urban og en landskabelig karakter.

Den høje udnyttelse vil nødvendigvis føre til et langstrakt udviklingsforløb og at udbygningen sker opdelt i etaper og over flere år. Det giver mulighed for, at der i området kan arbejdes med midlertidige spændende byrum som et særligt tema, men den langstrakte omdannelse kan blive en udfordring for miljøet.

#### Trafik:

Som følge af scenarie A's byudvikling vil trafikken ændres fra tung erhvervstrafik til, i højere grad at bestå af personbiler og 'bløde' trafikanter, som der bør tages hensyn til både under og efter omdannelsen af havneområderne.

Det vurderes at der i scenarie A, sammenlignet med scenarie B og C, kan bevares en større del af den nuværende infrastruktur på vestsiden af Nyhavn. Først sent i forløbet vil det eventuelt blive nødvendigt at omstrukturere infrastrukturen når arealerne til by- og boligområder omdannes. Det vurderes ligeledes at den nuværende erhvervstrafik til og fra Gammelhavn og Sydhavnen ikke vil blive påvirket af scenarie A's klimatilpasning og udvikling.

Som følge af en mulig udvikling og omdannelse af havnearealer til boligområder, vil der opstå et behov for betjening af boligområderne med nye veje fra nord eller øst. Eksisterende veje i den nordlige og østlige del af projektområdet kan alternativt omdannes til byveje. I forbindelse med omdannelse bør der fokuseres på gående og cyklist i projektområdet og der bør skabes et øget fokus på trafiksikkerhed og tilgængelighed i forbindelse med udviklingen af boligområder.

Syd for bassinet Gammelhavn skal det sikres, at klimasikringen ikke placeres så den afskærer for vejadgang til erhvervene i Gammelhavn og Sydhavnen.

#### **Turisme, vækst og erhverv:**

Det vurderes at scenarie A's udvikling af Aabenraa på sigt vil kunne skabe mange nye arbejdspladser, som kan erstatte dem som i dag findes i forbindelse med de eksisterende havnerhverv. Dette forudsætter dog at der kan gives sikkerhed overfor investorer og tilflyttere gennem byplanlægning og klimasikring af byen. Den senere omdannelse af vestsiden af Nyhavn, som er vist i scenarie A, betyder at erhvervspotentialet først relativt sent vil kunne komme i spil, i forhold til scenarie B og C hvor arealet allerede omdannes i perioden inden 2071.

Som følge af den senere omdannelse af vestsiden udvikles vandfladen i Nyhavn først fuldt rekreativt i perioden efter 2071. Vandfladen vil dog på sigt få samme muligheder for aktiviteter og rekreative byrum som i scenarie B og C, hvilket giver potentiale for øget turisme.

#### **Miljø, forurening og støj:**

Det eksisterende erhverv kan potentielt påvirke mulighederne for at omdanne dele af havnen til boligområde negativt. Støj, støv og lugt fra de eksisterende erhverv, der indtil videre forbliver i området, vurderes at kunne begrænse mulighederne for bebyggelse og nye virksomheder i projektområdet. Der findes dog forskellige muligheder for at begrænse disse gener.

## **Klimaforandringerens mulige konsekvenser**

#### **Vand og klima:**

Scenarie A's klimaløsning består af sikrede bygninger og en hård kant, i form af en murløsning. Murløsningen vil ikke tage meget plads og vil kunne udbygges, hvis det er forberedt. Der vil skulle arbejdes med åbninger i den faste beskyttelse eller overgange, hvor der skal være adgang til vandet. Åbninger kræver en beredskabsløsning under stormflod. Angående de hårde løsningers særlige risici for bølgeskyl, nødvendiggøres at der etableres pumper og sluser bag sikringen i forbindelse med stormflodssikringen.

I scenarie A er der lagt op til at bebyggelser skal sikres til kote 2.5, men dette vurderes ikke at være nødvendigt såfremt murløsningen etableres. En murløsning er til at starte med en forholdsvis billig løsning, men kan være udfordrende og dyr at hæve hvis havspejlsstigningerne ændres. Det betyder at fortsatte havspejlsstigninger kan fremskynde, hvornår områder skal beskyttes på anden vis, f.eks. af en sluseløsning.

Murløsningen vil betyde at der skal sikres med en højere topkote end de 2.5 m da der vil være en risiko for en stor bølgepåvirkning, som betyder at bølgetillægget skal forhøjes.

Det vurderes at murløsning kun i begrænset omfang vil kunne skabe merværdi for projektområdet, hvis ikke den bearbejdes til et rekreativt element i byen.

Det vurderes at en murløsning ikke vil betyde øget udvaskning af forurening til Aabenraa Fjord, og at jordforurening i havnens arealer vil kunne indkapsles ved en fremtidig omdannelse af havnen til bolig og erhvervsområde.

## **Scenarie B: Blandet by med 'blød kant'**

Alle nye bygninger opføres med en sikringshøjde på 2,5 m. Sikringen af de omkringliggende arealer udføres med en "blød kant". Det vil i princippet sige en forhøjet promenade langs kajkanterne omkring Nyhavn og langs Havnevej og Mellemvej samt en mur mod syd indtil Mølleåens udløb. Der udvikles boliger og blandet erhverv nord for Kilen. På østsiden af Nyhavn udvikles området på sigt primært til boliger og på vestsiden udvikles området til blandet bolig og erhverv.

## **Byens udviklingsmuligheder**

### **Byudvikling:**

Modsat scenarie A, hvor bebyggelsesprocenten er høj, og hvor der bygges tættere på kajkanten, er der i scenarie B relativt store friarealer ved havnekanten integreret med klimasikringen.

Klimasikringen kan integreres med en landskabelig karakter, med plads til aktiviteter og mange forskellige brugere. Den bløde klimasikring kan differentieres med en mere urban eller naturpræget karakter alt efter anvendelser. F.eks. kan den bløde sikringstype give mulighed for at der kan etables gangsti eller cykelsti på toppen.

Sikringsforløbet tillader at en del af området mod syd, vest for Nyhavn kan oversvømmes i fremtiden. At vandet inviteres ind, kan give spændende områder og unikke arkitektoniske muligheder, som på sigt vil give området et unikt møde med vandet.

### **Trafik:**

I scenarie B kan tung erhvervstrafik minimeres i dele af projektområdet, da særligt den nordlige del af Østhavnen omdannes til blandet bolig og erhverv. Den tunge havnetrafik vil derfor kunne koncentreres mod syd i forbindelse med Gammelhavn og Sydhavnen. En ny vejstruktur vil dog være nødvendig i den nordlige del af erhvervshavnen vest for Nyhavn, når arealerne udvikles til blandet bolig og erhverv.

Den bløde sikringstype langs havnen kræver mere plads end f.eks. murløsningen i scenarie A. Særligt i forbindelse med Kilen, vil landhævningen af vejen og etablering af promenadeforløb potentielt kræve mere plads. En bekymring kan være, at udviklingsområdet nord for Kilen samt arealet til museet måske skal reduceres, alt afhængig af placering, design og udformning af Kilen.

Den rekreative kant øst og vest for Nyhavn betyder at tilgængelighed og adgang for bløde trafikanter kan styrkes i forbindelse med udviklingen af scenarie B.

Der bør derfor være fokus på at åbninger og passager i sikringen placeres hensynsmæssigt i forhold til erhvervsområder.

### **Turisme, vækst og erhverv:**

Den bløde sikringstype langs havnekanten og hævnngen af Kilen har potentialerne til at understøtte visionen om en levende bydel, en attraktiv promenade og et museum for enden af Nyhavn. Dette betyder potentielt øget turisme og at flere turister vil opholde sig længere tid i Aabenraa. Vandfladen i Nyhavn rummer i samspil med den bløde sikringstype mange muligheder for udvikling af rekreative og turistmæssige attraktioner, men først fra slut 2071 og frem.

Bebyggelsesprocenten er i scenarie B lavere end i A, og et mindre areal udvikles til bolig og erhverv. Hvis scenarie B vælges bør der være en ejerstrategi for omdannelsesområder og havneområder. Strategien vil være en forudsætning for at transformationsprocesserne kan gennemføres. Dette vil ligeledes gøre sig gældende for de tre andre scenarier.

De miljømæssige forhold, med følsomme anvendelser tæt på de havnerelaterede erhverv kan nødvendiggøre en reduktion eller en flytning af havnerelateret erhverv både før og efter 2071.

#### Miljø, forurening og støj:

I scenarie B forløber klimasikringen i 2041 delvist langs Mellemvej, hvorefter den frem til 2071 rykkes frem til kanten ved havnen. Det kan være en ulempe at sikringen frem til 2071 skal erstattes og flyttes og dermed har en lav levetid i forhold til andre scenarier.

Visionen om omdannelses af Nyhavn til rekreative formål, forudsætter at der bør være en god vandkvalitet som sikrer at det fulde potentiale udnyttes. F.eks. vil aktiviteter som indebære kropskontakt med vand være afhængige af en god vandkvalitet.

#### Klimaforandringernes mulige konsekvenser

### **Vand og klima:**

En blød sikringstype som i scenarie B er en forholdsvis dyr løsning til at starte med. Den bløde sikringstype er dog relativt enkel at hæve, hvilket på sigt vil gøre løsningen billigere, hvis havspejlsstigningernes ændres. Forhøjelse af beskyttelsen kræver dog et øget arealkrav i bunden af klimasikringen. Der bør derfor reserveres et areal langs klimasikringen til fremtidig forhøjelse. Løsningen kan måske gøres billigere hvis, overskudsjord kan bruges til opbygning og etablering af anlæg, hvilket deslige vil gøre den mere bæredygtig end f.eks. murløsningen. Den bløde løsning betyder at sikringskoten kan reduceres grundet en mindre bølgepåvirkning end f.eks. murløsningen.

## **Scenarie C: Blandet by med tilbagetrækning**

I scenarie C trækkes byen tilbage og vandet inviteres indenfor ved stormfloder. Dette betyder at de rekreative arealer udvides og at bebyggelsesarealet reduceres.

Sammenlignet med Scenarie A er der tale om et mindre bebyggelsesomfang og mindre behov for parkeringsarealer sikret i bygningsmassen.

Nord for Kilen sikres nye bygninger og arealer i første omgang til kote 2.5. Kilen sikres dog til kote 3.35, evt. vha. midlertidige løsninger. Øst og vest for Nyhavn sikres arealerne delvist til kote 3.35. Dermed sikres også den eksisterende by til denne højde. Sikringen mod syd indtil Mølleåens udløb udføres som en mur i kote 2,5 m, der ligeledes kan forhøjes til 3,35 m.

## **Byens udviklingsmuligheder**

### **Byudvikling:**

Tilbagetrækningsscenariet betyder at vandet ved stormflod rykker tættere på byen. Havets dynamik kommer tæt på byens hjerte og vil kunne skabe attraktive og rekreative arealer, som giver et fjordnært område med adgang for alle. Bebyggelser i de eksponerede områder vil potentielt kunne skabe et visuelt og attraktivt unikt bynært landskab med et bebyggelsesudtryk som vil give mulighed for en åben og naturpræget adgang til fjorden. Tilbagetrækningen betyder at bebyggelsesarealet reduceres og som konsekvens af dette vil nye bygninger evt. skulle opføres med et større etageantal end den eksisterende del af byen. Disse nye bygninger kan give gener i forhold til udsigt, vind og skygge og derfor bør de udvikles nænsomt og med fokus på det omkringliggende miljø. Særligt på vestsiden af Nyhavn ligger det gamle købstadsmiljø tæt på og her vil højt byggeri harmonere dårligt med den forholdsvis lave, tætte skala i Aabenraa.

### **Trafik:**

Kilen vil ikke skulle betjene samme mængder trafik som f.eks. i scenarie A og B, da bebyggelsesprocenten reduceres i forhold til A og B.

I scenarie C er der lagt op til at 'øer' sikres på vestsiden af Nyhavn, denne løsning forudsætter at vejstrukturen i fremtiden skal ændres væsentligt.

For at anlægge Kilen til et hævet promenadeforløb til kote 3.35 skal der anvendes en del plads, som alt afhængig af placering, design og udformning af forløbet, potentielt vil betyde at en del af det nordlige område, som på nuværende tidspunkt er udlagt til boligområde måske skal reduceres. Museet vil kunne integreres med promenadeforløbet.

### **Turisme, vækst og erhverv:**

Ud fra et turismeperspektiv vil scenarie C understøtte integrationen af et museum med resten af byudviklingen, da museet vil kunne få en markant og synlig placering på grund af den generelt lavere bebyggelsesprocent.

### **Miljø, forurening og støj:**

Inviteres vandet ind vil der potentielt være en risiko for at kajanlæggene eroderer. På havnen i Aabenraa er der registreret jordforurening, som potentielt kan udvaskes i Aabenraa Fjord ved storme og erosion. Dette kan have konsekvenser for vandmiljø og for aktiviteter i havnen.

## Klimaforandringerens mulige konsekvenser

### Vand og klima:

Tilbagetrækningen betyder at havnens kajkanter og spuns med tiden fjernes og at der kan skabes en 'blød' naturpræget overgang mellem vand og land. Den bløde kant betyder at sikringskoten potentielt kan reduceres da den udsættes for mindre bølgepåvirkning end f.eks. murløsningen i scenarie A.

Der vil skulle stilles høje krav til bygningerne og anlæg udenfor klimasikringen, da disse vil skulle kunne modstå vand og større objekter ved storme som kan forårsage skader.

Tilbagetrækningsløsningen giver mulighed for at bagvand fra vandløb kan opsamles i kanalsystemer og skabe blå-grønne rekreative områder i projektområdet, hvilket vil kunne understøtte en unik sammenhæng mellem vand og land i Aabenraa.

## Dæmning med port og pumpeanlæg

I stedet for at sikre de forskellige bygninger og arealer indenfor de bynære havnearealer hver især og successivt, kan der etableres en dæmning med port og pumpeanlæg på tværs af Nyhavn. Umiddelbart kan en dæmning på tværs af Nyhavn placeres i forlængelse af Havnevej eller yderst mod syd i bassinet. Alternativt kan dæmningen placeres fra området ved roklubberne på Østhavnen til Gammelhavn eller Søndre Havnevej.

Etableres dæmningen på et sent tidspunkt, vil det i mellemtiden være nødvendigt at sikre bygninger med en lang levetid og arealer på de bynære havnearealer på anden vis.

Jævnfør mulighedskataloget kan dette ske såvel ved hjælp af fysiske anlæg (mur, dæmning m.v.) eller ved midlertidige foranstaltninger, (watertubes mv) som er anlæg med en kort levetid og store driftsomkostninger. Den mulige, fremtidige anvendelse af en portløsning som den langsigtede løsning kan inddrage at der måske er mere viden om vandstandsstigninger i fremtiden om 50 eller 100 år, så man til den tid kan træffe et valg, der er bæredygtigt langt ud i fremtiden.

## Byens udviklingsmuligheder

### Byudvikling:

En dæmningsløsning vil give en stor fleksibilitet i forhold til byudvikling da der eksempelvis ikke skal reserveres arealer til klimasikring. Dog kan det virke ulogisk at sikre nye bygninger til kote 2.5 m, for senere hen at sikre hele byen med en dæmning.

Afhængig af hvor dæmningen placeres kan det tænkes at den vil virke dominerende, muligvis begrænse udsynet til fjorden og adskille byen og vandet. Potentielt vil den meget synlige sikringstype føre til en konstant påmindelse om oversvømmelsesrisiko, hvilket kan give dæmningen både en positiv og negativ symbolværdi. Vælges dæmningsløsningen bør der derfor være fokus på de muligheder der skabes på grund af den reducerede afstand mellem havnens øst- og vestsider som f.eks. en forbindelse via gang- og cykelbro.





### **Trafik:**

Vælges dæmningsløsningen kan den nuværende vejstruktur fastholdes.  
Den nuværende skibstrafik til erhvervshavnen vil ikke kunne opretholdes.

### **Turisme, vækst og erhverv:**

Dæmningsløsningen vurderes ud fra et erhvervsperspektiv ikke at kunne sameksistere med det nuværende havneerhverv, da sejladsen begrænses.

Til gengæld er der et potentiale i at gøre dæmningsløsningen til en turistattraktion, som det eksempelvis ses i Holland og Tyskland. Den vil ikke begrænse den rekreative besejling, eftersom porten kun vil være lukket, når der er stormflod.

### **Miljø, forurening og støj:**

Dæmningsløsningen vurderes til ikke at øge udvaskningen af jordforurening til Aabenraa Fjord.

Bag dæmningen i Nyhavn eller Gammel Havn, afhængig af placering og størrelse af porten, er der risiko for at vandkvaliteten kan forværres, hvilket vil hindre visionen om en rekreativ vandflade med mange aktiviteter.

## **Klimaforandringernes mulige konsekvenser**

### **Vand og klima:**

Dæmningsløsningen vurderes at kunne åbne for et øget sikringsniveau da, sikringskoten i forbindelse med etablering højest sandsynligt vil fremskrives længere end de øvrige løsninger i scenarie 0, A, B og C. Den fremskrevne sikringshøjde hænger sammen med de ikke eksisterende muligheder for en adaptiv udvikling af portløsningen. Portløsningen kan derfor være en meget dyr løsning hvis sikringshøjden på et tidspunkt skal forhøjes, og den derved bliver ineffektiv. Omvendt giver portløsningen stor fleksibilitet og sikkerhed for bolig- og erhvervsudvikling hvilket gør havneområderne attraktive for udvikling

Med dæmningsløsningen vil vandstanden i havnen kunne styres, hvilket åbner muligheden for intelligent kombineret styring af overfladeafvanding og vandstand bag porten. Dette vil betyde at behovet for forsinkelse af regnvand og vandløbsvand i de bagvedliggende byområder reduceres. Det samme gør sig gældende for pumper på kloaksystemer og vandløb. Denne løsning vil betyde at bagvandet således lettere og billigere vil kunne håndteres i fremtiden.

Dæmningsløsningen vil i de første år kun skulle aktiveres sjældent, men i takt med havspejlsstigningerne vil lukkeperioden skulle øges.