



Køge

København-Ringsted projektet

Forord

Dette notat dokumenterer den offentlige høring, som Trafikstyrelsen har gennemført på idéfaseniveau for projektet om anlæg af kombiterminal ved Køge. Høringen er gennemført på det indledende niveau i henhold til projekteringsloven fra marts 2007 om jernbaneanlæg København-Ringsted.

En kombiterminal ved Køge er kun aktuel, hvis Folketinget beslutter at gennemføre Nybygningsløsningen i København-Ringsted projektet med anlæg af en dobbeltsporet bane fra København over Køge til Ringsted.

Baggrunden for den offentlige høring er et debatoplæg til idéfasen, hvor mulighederne for en hensigtsmæssig placering og det arealmæssige behov er beskrevet, og hvor de fysiske omstændigheder ved en kombiterminal og dens påvirkninger af omgivelserne er belyst på et foreløbigt grundlag.

På baggrund af høringsperioden har Trafikstyrelsen besluttet i løbet af foråret 2009 at gennemføre en screening af andre, mulige placeringer langs Nybygningsløsningens linjeføring.

Dertil kommer, at der jf. den politiske aftale, der blev indgået i januar 2009 om en grøn transportpolitik, blev afsat 10 mio. kr. til at gennemføre en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted.

Trafikstyrelsen vil gerne sige tak for den store, offentlige interesse for planerne, som de indkomne kommentarer er udtryk for, og som blev udtrykt på borgermødet.

Martin Munk Hansen

Anlægschef

Indhold

Forord 3

Indledning 5

Kort om projektet 5

Kommende undersøgelser 6

Læsevejledning 7

Pressen 7

Baggrund 9

Behov for en kombiterminal ved Køge 10

Placering 13

Placering ved Køge 13

Forslag til anden placering 15

Ledningsnet 16

Trafik på vejene 16

Terminaludformning 17

Dimensionering og indretning af kombiterminal 17

Arealforhold 18

Erstatning for værdiforringelse og ekspropriation 18

Påvirkninger af omgivelserne 19

Støj 19

Lys 19

Luftkvalitet 19

Visuelle forhold 20

Grundvand og drikkevand 20

Dyr, planter og overfladevand 21

Kulturhistorie 21

Klima 22

Sundhed 22

Lokalplaner 23

Kriminalitet 23

Trafiksikkerhed og trængsel 23

Øvrige forhold 25

Offentlighedens inddragelse 25

Tidsplan 25

Samarbejde mellem Køge Kommune og Trafikstyrelsen	26
Bilag	27
Liste over afgivne, skriftlige hørings svar	27
Liste over personer, der har givet mundtlige kommentarer på borgermødet den 18. november på Højelse Skole	30

Indledning

I forbindelse med København-Ringsted projektet har Trafikstyrelsen gennemført en indledende undersøgelse af mulighederne for en hensigtsmæssig placering af en kombiterminal ved Køge samt de arealmæssige krav hertil.

København-Ringsted projektet gennemførte i perioden den 22. september til den 1. december 2008 en offentlig høring om en mulig etablering af en kombiterminal ved Køge på idéfaseniveau.

Anlæg af en kombiterminal i området er kun aktuel, hvis Folketinget vedtager Nybygningsløsningen i København-Ringsted projektet, der omfatter anlæg af en dobbeltsporet bane fra København over Køge til Ringsted. Hvis Folketinget vedtager anlæg af 5. sporsløsningen – et ekstra spor langs med den eksisterende bane – kommer anlæg af en kombiterminal ikke på tale.

Undersøgelsen af en hensigtsmæssig placering og de arealmæssige krav dertil er sket i henhold til projekteringsloven fra marts 2007 om nyt jernbaneanlæg København-Ringsted. Den offentlige høring om kombiterminalen har derfor også haft et naturligt, parallelt forløb med VVM-analysen af København-Ringsted projektet.

Kort om projektet

En kombiterminal giver mulighed for at omlade containere, veksellad og trailere fra jernbane til vej og omvendt. Anlæg af en kombiterminal er et led i at effektivisere håndteringen af godstransport og en mulighed for at kunne overflytte mere gods fra vej- til banetransport.

Ifølge debatoplægget omfatter en kombiterminal dels et ankomstområde og dels et læsseområde. Et ankomstområde består af en række spor, hvor godstogene kan rangeres eller parkere, og på et læsseområde foregår omlæsningen mellem lastbil og tog. I tilknytning til læsseområdet skal der også etableres adgangsveje for lastvogne, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at placere en kombiterminal i nærheden af motorveje.

Debatoplægget om kombiterminalen omfatter forslag til tre forskellige placeringer af læsseområder og to ankomstområder. Et læsseområde er placeret nær det eksisterende Skandinavisk Transport Center (STC), et andet mellem Ølby og Store Salby og et tredje mellem Højelsevej og Salbyvej. De to ankomstområder er foreslået placeret ved de to sidstnævnte læsseområder, mens læsseområdet ved STC foreslås betjent af ankomstområdet mellem Ølby og Store Salby.

Det samlede arealbehov for en fuldt udbygget kombiterminal skønnes til at være 35 ha., og i debatoplægget skitseres mulighederne for en etapevis udbygning. Arealbehovet vil indebære ekspropriationer af privat ejendom, primært landsbrugsjord.

Kombiterminalen vil påvirke sine omgivelser visuelt i kraft af sin størrelse, med støj og med lys. Desuden vil også natur- og kulturforhold blive berørt.

Omfanget af påvirkninger er på det nuværende grundlag ikke undersøgt i detaljer, men det vil ske, hvis Folketinget beslutter at gennemføre en VVM-analyse af projektet.

Offentlighedsfasen efteråret 2008

En idéfase forud for en VVM-analyse gennemføres på et foreløbigt niveau og sker således ikke på et så detaljeret grundlag, som en VVM-analyse.

Den offentlige høring i perioden fra den 22. september til den 1. december 2008 blev gennemført på baggrund af en debatpjece, som blev udsendt før høringsperiodens start. Pjecen er blevet distribueret bredt i Køge-området i ca. 2.000 eksemplarer, og den har været tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside siden høringsperiodens start.

Som baggrund for debatoplægget til idéfasen ligger et fagnotat, der ligeledes er tilgængelig på Trafikstyrelsens hjemmeside.

I slutningen af perioden afholdt Trafikstyrelsen borgermøde om projektet på Højelse Skole i Højelse nær Køge.

Der er indkommet i alt 94 skriftlige høringssvar og noteret mundtlige kommentarer fra 18 personer på borgermødet. Alle høringssvar og referatet af borgermødet er tilgængeligt på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Til at understøtte den offentlige debat udgav projektet desuden informationspjecer om jernbanen og støj og om jernbanen og ekspropriationer.

I høringsperioden har der især været fokus på spørgsmål om behovet for en kombiterminal og placeringen netop i Køge-området.

De skriftlige og mundtlige henvendelser vedrørende anlæg af en kombiterminal ved Køge er nu bearbejdet og foreligger hermed i et høringsnotat, som dokumenterer den forløbne proces.

Der foreligger et tilsvarende høringsnotat for København-Ringsted projektet.

Kommende undersøgelser

På baggrund af høringsfasen vil Trafikstyrelsen primo 2009 gennemføre en screening af andre, mulige placeringer langs Nybygningsløsningens linjeføring - herunder også en kortlægning af adgangsveje.

I den politiske aftale, der i januar 2009 blev indgået mellem regeringspartierne Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik enedes man om at etablere en ny pulje på 200 mio. kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspillet mellem jernbane og havne.

Parterne enedes om, at der af denne pulje reserveres 10 mio. kr. til en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted.

I den politiske aftale om en grøn transportpolitik hedder det bl.a. også, at det er en forudsætning, at terminalen kan gennemføres med væsentlig privat deltagelse i både organiseringen, driften og finansieringen, herunder f.eks. som et OPP-projekt (Offentligt-Privat-Partnerskab).

Læsevejledning

For at give læserne et samlet overblik over alle henvendelser til projektet sker behandlingen af høringssvarene tematisk frem for behandling af hvert høringssvar for sig.

Høringssvarene er opdelt i følgende kategorier:

- Baggrund
- Placering
- Terminaludformning
- Arealforhold
- Påvirkninger af omgivelserne
- Øvrige forhold

Høringssvarene og Trafikstyrelsens kommentarer er samlet i så få kategorier som muligt for at undgå gentagelser i kommentarerne. Nogle høringssvar har karakter af rene holdningstilkendegivelser og er derfor ikke kommenteret.

Afsenderne af høringssvar er opdelt i fem grupper

- B = Borger
- M = Myndighed
- F = Forening
- K = Kommune
- V = Virksomhed

Oversigt over afsendere af høringssvar og mundtlige indlæg på borgermødet er vedlagt som bilag til dette notat.

Listen over samtlige høringssvar samt referater af fra de 13 borgermøder, der er afholdt i den fælles høringsperiode for København-Ringsted projektet og idéfasen for kombiterminalplanerne, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Trafikstyrelsen har med dette høringsnotat tilstræbt loyalt at behandle de enkelte høringssvar, hvor de passer bedst i sammenhæng med det kategoriserede indhold, samt søgt at få alle kommentarer med, der er relevante for projektet.

Høringsnotatet vil følge med projektet og indgå i det fortsatte undersøgelsesarbejde.

Pressen

Projektet om anlæg af en kombiterminal ved Køge havde ved starten af perioden for den offentlige høring kun lille, offentlig bevågenhed. Trafikstyrelsen annoncerede i flere lokale medier om høringsperioden, afholdelse af borgermøde og om mulighederne for at få information og afgive høringssvar, hvilket gav anledning til få, lokale omtaler.

Sideløbende med Trafikstyrelsens projekt har Køge Kommune gennemført en offentlighedsproces vedrørende udvikling af områderne ved Ølsemagle, Skandinavisk Transport Center og Ølby til boliger og erhverv, og tilsammen medvirkede de to processer til dannelsen af en lokal interessegruppe "Styregruppen

for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle". Styregruppen formulerede midt i høringsperioden en omfattende modstand mod terminalprojektet, og det affødte en del reportager i lokalpressen.

I landspressen har projektet været omtalt og blev set i relation til emnet "mere transport over på skinner" og til transportforbindelsen til Køge Havn og Bornholmstrafikken.

Baggrund

En borger (172B) mener, at godstransport i dag er en underskudsforretning og forstår ikke, hvorfor man med en ny kombiterminal vil skabe endnu en underskudsforretning. Borgeren fremhæver, at DSB har solgt sin godsdivision, fordi den ikke var rentabel, og stiller spørgsmålstegn ved, om der overhovedet er en fremtid for godstransport på jernbane. Endelig nævner borgeren, at kombiterminalen ifølge Trafikstyrelsen vil skabe maksimalt 30 nye arbejdspladser i Køge. Dette er efter borgerens mening for få til, at det er interessant for kommunen.

Store Salby Landsbylauget (215F) og Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølseماغle (454F) bemærker, at de eksisterende terminaler har en dårlig økonomi. Dette kommer ifølge landsbylauget og styregruppen til udtryk i uenighed mellem DSB og Railion *) om, hvem der skal stå for vedligeholdelsen af terminalerne, som derfor ikke finder sted i tilstrækkeligt omfang. Den dårlige økonomi gør endvidere, at Railion mangler incitament til at udbygge terminalerne. Landsbylauget og styregruppen spørger, om denne situation er en af årsagerne til, at man vil bruge 2 mia. kr. på at etablere en ny kombiterminal i Køge. Landsbylauget, styregruppen samt en borger (172B) spørger også, hvordan Trafikstyrelsen vil sikre sig, at en kombiterminal ved Køge ikke løber ind i samme problemer med vedligeholdelse, som man har i Taulov og Høje Taastrup. Landsbylauget og styregruppen vil gerne vide, hvad anlægsomkostningerne er for en terminal i Køge, og om der er forskel på, hvem der afholder anlægsomkostningerne ved henholdsvis en udvidelse i Høje Taastrup og en ny kombiterminal i Køge. Derudover vil man gerne vide, hvem der bliver ejer af kombiterminalen, og hvem der skal afholde driftsomkostningerne.

I stedet for at bygge en ny kombiterminal foreslår landsbylauget og styregruppen, at pengene bruges til at løse de problemer, som DSB og Railion har i dag. Med henvisning til en Railion-rapport fra 2007 påpeges det, at en udbygning af anlæggene i Høje Taastrup og Taulov vil kunne give 160.000 TEU for blot 119 mio. kr. Denne udvidelse vil endvidere kunne ske på de eksisterende arealer eller på arealer, der i forvejen er reserveret til formålet.

*) Railion har i februar 2009 skiftet navn til DB Schenker Rail Scandinavia A/S, men benævnes i notatet Railion.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har gennem projekteringsloven fået til opgave at gennemføre en undersøgelse af en hensigtsmæssig placering af en kombiterminal samt de arealmæssige krav hertil med henblik på, at der kan tages højde herfor i forbindelse med den mulige etablering af en ny bane København – Ringsted. De aktuelle undersøgelser omfatter således ikke spørgsmålet om forudsætningerne for terminalens etablering herunder det økonomiske og trafikale grundlag, hvilket må bero på en selvstændig analyse.

Det kan helt generelt anføres, at der er et bredt funderet politisk ønske om at sikre en større andel af godstransport over lange afstande på bane. I den sammenhæng er effektive og velfungerende terminaler med gode adgangsforhold en forudsætning for en sådan politik, men mange andre forhold vil naturligvis også spille ind.

Der er ingen sammenhæng mellem situationen vedrørende de nuværende kombiterminaler og ideen om en ny kombiterminal ved Køge.

Trafikstyrelsen har udarbejdet et overslag på ca. 2 mia. kr. over de mulige anlægsomkostninger ved en maksimal udbygning af en kombiterminal ved Køge. Trafikstyrelsen forudsætter, at terminalen bliver etableret ved Skandinavisk Transport Center ved område A og ved område B, som det fremgår af kortet i debatoplægget til idéfasen.

I den politiske aftale om En grøn transportpolitik, der den 29. januar 2009 blev indgået mellem regeringspartierne Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik hedder det bl.a., at det er en forudsætning, at terminalen kan gennemføres med væsentlig privat deltagelse i både organiseringen, driften og finansieringen, herunder f.eks. som et OPP-projekt (Offentligt-Privat-Partnerskab).

Behov for en kombiterminal ved Køge

Mange hørings svar (64B, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 138B, 139B, 140B, 141B, 142B, 143B, 145B, 146B, 147B, 148B, 149B, 150B, 151B, 171B, 172B, 188B, 195B, 198B, 215F, 219B, 226B, 240B, 454F, 456B), herunder fra Store Salby Landsbylaug og Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle, udtrykker skepsis over for behovet for en ny kombiterminal og i særdeleshed over for en kombiterminal placeret ved Køge. Det foreslås derfor, at der udarbejdes en behovsanalyse, der kan belyse, om eksisterende terminalanlæg kan dække behovet mange år frem.

En borger (172B) foreslår, at man forsøger at dække behovet ved at udnytte de jernbanespor, der allerede ligger ved Skandinavisk Transport Center (STC). Efter borgerens mening vil dette give indtryk af, om der er behov for en ny kombiterminal ved Køge. En anden borger (138B) foreslår at dække behovet ved at renovere og udvide anlæggene i Taulov og Høje Taastrup.

Samme forslag kommer også fra Store Salby Landsbylaug (215F), som ikke ser et behov for en kombiterminal ved Køge, fordi den ikke vil give hverken Transportcentret eller havnen i Køge fordele, der står mål med ulemperne. Det fremhæves, at en eventuel bro over Femern Bælt vil øge lastbiltrafikken på Sjælland og gøre den mere fleksible lastbiltrafik endnu mere attraktiv for godstransport.

Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (454F) har talt med Johnny Holm Jensen, direktør i DSV A/S, som oplyser, at DSV ikke har et aktuelt behov for en kombiterminal i Køge, idet godstransport på jernbane ifølge direktøren ikke er konkurrencedygtig hvad angår økonomi, kvalitet og tid. Direktør Martin Aabak fra Danske Speditører, som Styregruppen også har talt med, vil ikke udtale sig om den konkrete sag, men han har kendskab til flere rapporter, der peger på Malmø som center for godstransport.

Store Salby Landsbylaug (215F) og Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (454F) stiller en række spørgsmål til Trafikstyrelsen. Man spørger, hvorfra ønsket om en kombiterminal ved Køge stammer, og om placeringen er begrundet i et behov i Køge, et krav fra Skandinavisk Transport Center eller, om formålet er aflastning af terminaler i Høje Taastrup, Taulov og København. Man vil også gerne vide, om behovet for ekstra kapacitet i virkeligheden ligger i Sverige, som modtager størstedelen af containerne. Videre spørges der til, om der ved placeringen ved Køge er taget højde for trafikændringer som følge af en ny Femern Bælt-forbindelse og, om man har forholdt sig til de ændrede konjunkturer, der forventes at medføre et fald i behovet for godstransport på 10 pct. Endvidere stilles der spørgsmål til, hvor gamle de anvendte trafikprognoser er, og man vil gerne have et svar på, hvorfor Trafikstyrelsen ikke har haft fokus på at udvide eksisterende terminalanlæg. Der spørges om, hvornår der vil være behov for et anlæg, der kan rumme 250.000 TEU (svarende til 20 fods containerlængde), hvilket er omkring 2½ gange mere end den aktuelle kapacitet i Høje Taastrup og 60.000 TEU mere end Malmø's kapacitet.

En borger (456B) påpeger, at der ifølge Danmarks Statistik ikke har været containertrafik i Køge Havn i de seneste seks år og spørger, om det forventes, at denne trafik vil stige, når nu havnen slet ikke er egnet til containertrafik. Samme borger nævner, at Trafikstyrelsen har fremskrevet tallene for 2003 med en forventet årlig stigning på 4 pct. Med henvisning til Canada og USA, hvor

transporten til og fra kombiterminaler er faldet med 10 pct. fra 2007 til 2008, synes borgeren, at det er voveligt at kaste sig ud i et stort projekt som kombiterminalen, hvis udviklingen i Europa skulle følge den nordamerikanske.

Trafikstyrelsens kommentarer

Folketinget besluttede med projekteringsloven for København-Ringsted projektet i marts 2007, at der skulle gennemføres en indledende undersøgelse af, om det er muligt at placere en kombiterminal i forbindelse med Nybygningsløsningen.

Baggrunden er, at en gennemførelse af Nybygningsløsningen vil betyde, at langt størstedelen af transitgodstogene vil køre på denne nye jernbane. Hvis Danmark skal have glæde af at koble sig op på denne transittrafik med flere direkte godstogsforbindelser ud i Europa, er det nødvendigt at etablere en kombiterminal på den nye strækning.

Med Nybygningsløsningen frigøres der kapacitet på den eksisterende bane til passagertog og bedre regularitet.

Med 5. sporsløsningen vil der naturligvis fortsat kunne køre transitgodstog, og kombiterminalen i Høje Taastrup vil blive liggende. Med Nybygningsløsningen er det muligt at supplere eller erstatte kombiterminalen i Høje Taastrup med en ny kombiterminal.

Trafikstyrelsen vurderer, at en eventuel kombiterminal langs en ny bane med fordel kan anlægges i Køge-området og har i idéfasen fremlagt forskellige, lokale placeringsmuligheder.

På baggrund af høringsfasen vil Trafikstyrelsen primo 2009 gennemføre en screening af andre, mulige placeringer langs Nybygningsløsningens linjeføring - herunder også en kortlægning af adgangsveje.

I den politiske aftale om en grøn transportpolitik fra januar 2009 enedes man om at etablere en ny pulje på 200 mio. kr. til fremme af gods på jernbanen, herunder især til at styrke samspejlet mellem jernbane og havne.

Parterne enedes om, at der af denne pulje reserveres 10 mio. kr. til en analyse i 2010-12 af mulighederne for at etablere en helt ny kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted. Det er en forudsætning, at terminalen kan gennemføres med væsentlig privat deltagelse i både organiseringen, driften og finansieringen, herunder f.eks. som et OPP-projekt (Offentligt-Privat-Partnerskab).

Det vil selv med den besluttede yderligere analyse være muligt at ibrugtage en kombiterminal samtidig med en ny bane.

De eksisterende spor ved STC er tænkt anvendt i forbindelse med ét af de tre mulige læsseområder

Det er korrekt, at der er reserveret udvidelsesarealer i Høje Taastrup, og de to eksisterende kombiterminaler ved Høje Taastrup og Taulov kan muligvis dække det fremtidige behov. Men hvis den nye bane etableres, vil transittrafikken gå over Køge, og det kan Danmark kun udnytte ved at etablere en kombiterminal på denne strækning.

Trafikprognoser for Femern-forbindelsen er ikke indregnet. Årsagen er, at det ikke har betydning i denne sammenhæng, om godset skal over Femern eller over Sønderjylland.

Det er vanskeligt at lave prognoser for godstransport og forudse, hvornår der bliver behov for en terminal med en kapacitet på 250.000 TEU. Lige nu holder Trafikstyrelsen mulighederne åbne for at dække et større behov end det aktuelle. Det kan nævnes, at tilsvarende kombiterminaler andre steder i Europa har en kapacitet på 250.000 TEU.

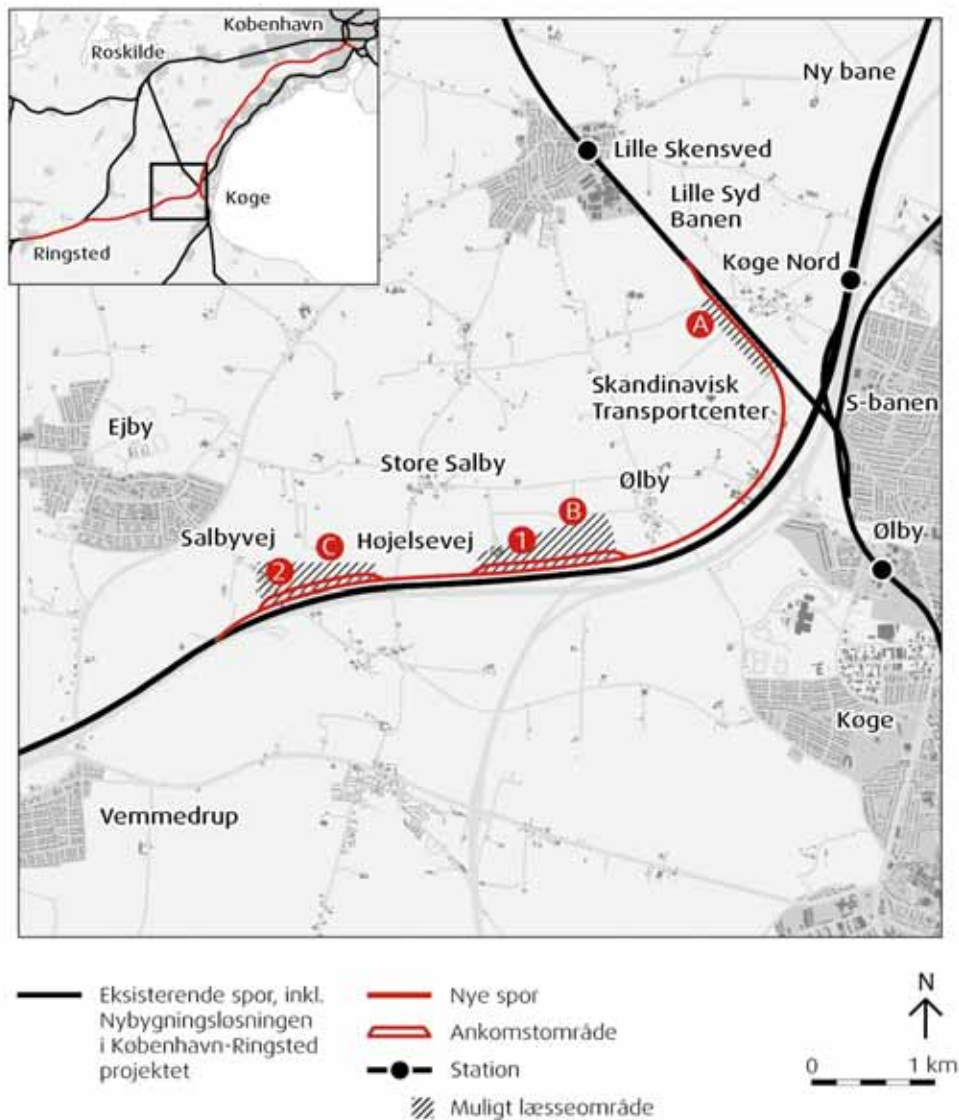
Køge Havn har i dag ingen containeromsætning, og det er heller ikke Trafikstyrelsens forventning, at havnen får det. Men kombiterminalen vil også omsætte trailere og veksellad, og derfor forudser Trafikstyrelsen en synergieffekt omkring trailere, som både kan omsættes i kombiterminalen og på havnen.

Placering

Placering ved Køge

En del borgere (76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 132F, 133B, 134B, 135B, 136B, 139B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 146B, 147B, 148B, 149B, 160B, 172B, 196B, 198B, 204B, 215F, 219B, 226B, 243F), herunder Store Salby Landsbylaug, Lille Salby Landsbylaug og Højelse Landsbylaug, ønsker at gøre indsigelse mod de placeringsforslag, som Trafikstyrelsen har fremsat i sit debatoplæg til idéfasen om en kombiterminal ved Køge.

Fra nogle af disse borgere (144B, 166B, 215F, 132F), herunder Lille Salby Landsbylaug og Højelse Landsbylaug, lyder begrundelsen, at landsbyen Ølby i forvejen er hårdt belastet af støj og luftforurening fra nærliggende motorveje.



I debatoplægget indgår tre forskellige placeringsmuligheder for læsseområde (A, B, C) og to forskellige placeringsmuligheder for ankomstområde (1, 2).

To borgere (149B, 198B) skriver, at Trafikstyrelsens oplæg til placering er baseret på et utilstrækkeligt grundlag, idet man kun har vurderet lokaliteter inden for en radius af 4 km og ikke i hele Køge Kommune. Samme borgere påpeger, at Trafikstyrelsens forslag til placering er i modstrid med Fingerplan 2007. Her hedder det, at landsbyernes landskabelige værdier skal bevares og, at erhverv og nybyggeri bør placeres inden for og i forlængelse af byfingrene. Trafikstyrelsens forslag om placering er ifølge samme borgere også i konflikt med Køge Kommunes Agenda 21-strategi, idet denne strategi har som målsætning at fastholde landsbyernes nuværende afgrænsning og sikre, at nybyggeri kun tillades i begrænset omfang, så landsbyernes identitet kan bevares.

Også Store Salby Landsbylaug (215F) mener, at Trafikstyrelsens undersøgelsesgrundlag er for afgrænset. Landsbylauget mener desuden, at synergieffekterne mellem kombiterminalen og transportcentret, havnen og motorvejen overvurderes. Dels fordi transportcentret i dag ikke modtager en nævneværdig mængde gods via bane og i øvrigt har ubenyttede spor, dels fordi havnen kun vil kunne håndtere veksellad, mens egentlige containere pga. vanddybden ikke kan transporteres den vej.

Skandinavisk Transport Center skaber allerede i dag så store gener for borgerne i Ølby, at det urimeligt, hvis landsbyen også belastes af en kombiterminal, lyder det fra en borger (172B). Samme borger betvivler det hensigtsmæssige i at placere terminalen tæt ved sammenfletningen mellem Syd- og Vestmotorvejene, idet sammenfletningen i forvejen er overbelastet. Hun tilbageviser samtidig Trafikstyrelsens argument om, at placeringen ved Køge kan drage fordel af nærheden til Køge Havn, da havnen slet ikke er dyb nok til den type godstrafik. Hun forudser heller ingen synergieffekter mellem Køge Havn, STC og en ny kombiterminal.

En borger (204B) mener, at beboerne i og omkring landsbyerne Ølby, Store Salby og Lille Salby, med placeringen ved Køge vil få deres liv ødelagt, hvis de bliver naboer til et omfattende terminalanlæg. Især lægges der vægt på, at der vil opstå yderligere trafikchaos på Danmarks mest befærdede motorvej med forøget klimabelastning til følge. Samme borger mener i øvrigt ikke, at det giver klimamæssige fordele at læsse togene af ved Køge i stedet for at lade dem køre til Høje Taastrup. Borgeren henleder opmærksomheden på, at terminalen vil gøre det umuligt eller tabsgivende at sælge deres huse og ejendomme i området.

En borger (89B) mener, at man ikke må ødelægge de tilbageblevne landsbyer, og at området Køge og omegn vil blive ubeboeligt.

En borger (458B) kan ikke gå ind for forslaget, da det vil være meget indgribende overfor området, der i forvejen er temmelig belastet.

Vejdirektoratet (210M) gør opmærksom på, at en kombiterminal placeret mellem Ølby og Højelsevej vil ødelægge muligheden for at tilslutte en evt. fremtidig Ring 5 ved forbindelsesanlægget mellem Sydmotorvejen og Vestmotorvejen. Kombiterminalen ligger nemlig inden for den transportkorridor, der i Fingerplan 2007 er udpeget for Ring 5 umiddelbart nord for en mulig tilslutning af Ring 5 til Sydmotorvejen og Vestmotorvejen. Vejdirektoratet kan derfor ikke anbefale en kombiterminal på dette sted.

DTL, Dansk Transport og Logistik, (199F) baserer sit hørings svar på bemærkninger fra DTL's medlemsorganisation Railion Skandinavia A/S, som gør opmærksom på, at kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup langt fra er udnyttet til deres kapacitetsgrænse. Derfor ønsker man at henlede Trafikstyrelsens opmærksomhed på de muligheder, der ligger i at udvikle disse to terminaler. Især fremhæves det, at terminalen i Høje Taastrup er velplaceret i forhold til transport til og fra hovedstadsområdet. DTL og Railion er enige i, at den kommende Femern-forbindelse og eventuel nybygning af infrastruktur mellem København og Ringsted giver anledning til at revurdere antal og placering af terminaler i forhold til markedspotentiale og driftsøkonomi, men understreger samtidig, at det skal ske på et grundlag, der ikke er konkurrenceforvridende.

En borger (397B) er tilhænger af en kombiterminal ved Køge.

Borgmesteren i Køge Kommune, Maria Stærke, (453K) tilkendegiver, at man gerne vil have en kombiterminal i kommunen, og at projektet skal ses i sammenhæng med planerne om udvikling Skandinavisk Transport Center.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen henviser til kommentarerne i det foregående kapitel.

Da en nøjagtig placering ikke kan fastlægges ud fra det nuværende grundlag, foretages endnu ikke forberedelser til tilslutning af jernbanespor til en kombiterminal ved Køge for den nye banes linjeføring.

Forslag til anden placering

Flere af de borgere, som er modstandere af en kombiterminal ved Køge, benytter deres hørings svar til at fremsætte forslag om alternative placeringsmuligheder.

Fire borgere (144B, 172B, 464B, 461B) peger på, at kombiterminalen kunne placeres på et område ved Borup, som allerede er udlagt til industri. Her ville terminalen også ligge tæt på motorvejstilslutninger.

Fire borgere (172B, 196B, 219B, 464B) samt Lille Salby Landsbylaug (243F), foreslår placering i Ringsted, fordi der kunne opstå en synergieffekt med DSV, som er ved at bygge transportcenter ved byen. Nogle hørings svar (196B, 219B, 243F), herunder Lille Salby Landsbylaug, peger på Ringsted, fordi byen ligger centralt placeret med hensyn til videre distribution af gods.

En borger (172B) foreslår at placere terminalen i Malmø, hvor der er i forvejen er en stor containerhavn, og hvorfra man let kan transportere gods til det danske hovedstadsområde. I det hele taget anbefaler borgeren, at Trafikstyrelsen ser bort fra Køge og overvejer mindre bebyggede områder længere væk fra større byer.

En borger (455B) opfordrer Trafikstyrelsen til at anlægge et bredere perspektiv, når de kigger efter muligheder for at placere en ny kombiterminal, og bringer selv Korsør og Nyborg i spil.

To borgere (465B, 466B) nævner Bjæverskov som en mulig lokalitet for placering af kombiterminalen, idet der allerede er udlagt store arealer tæt ved jernbanen. Fra en af disse borgere (465B) kommer også et forslag om at anlægge en helt ny jernbane langs motorvejen ned mod Femern Bælt. Det kunne give nye placeringsmuligheder ved f.eks. Tureby.

En borger (204B) finder det helt urimeligt, at man overvejer at placere kombiterminalen ved Køge, når man i stedet kan renovere og udbygge den eksisterende kombiterminal ved Høje Taastrup for en tiendedel af prisen for en ny.

Trafikstyrelsens kommentarer

Det ikke er afgørende for Nybygningsløsningen, at der etableres en kombiterminal ved Køge. Når Trafikstyrelsen under idéfasen har særligt fokus på en placering ved Køge, skyldes det, at det i forbindelse med en eventuel Nybygningsløsning skal vurderes, om denne løsning skal forberedes til en kombiterminal. Det kan handle om sporenes placering, tilkørselsmuligheder osv. Derudover forudser Trafikstyrelsen, at placeringen ved Køge vil indebære synergieffekter på grund af Skandinavisk Transport Center, Køge Havn og den nærliggende motorvejsudfletning.

Hørings svarene afspejler den opfattelse, at en kombiterminal kan placeres andre steder. På nuværende tidspunkt er Trafikstyrelsen ikke i stand til at vurdere, hvilken placering der er bedst, og derfor vil Trafikstyrelsen i starten af 2009 iværksætte en screening af andre lokaliteter. Som nævnt ovenfor skal der jf. den

politiske trafikaftale fra januar 2009 i perioden 2010-2012 gennemføres yderligere en analyse af mulighederne for at anlægge en kombiterminal ved Køge.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at der er behov for en behovsafklaring for etablering af en kombiterminal, og at en sådan skal ses i sammenhæng med placeringsmulighederne.

Det forestående undersøgelsesarbejde vil ikke være til hinder for, at en kombiterminal kan åbnes samtidig med ibrugtagningen af Nybygningsløsningen.

Med hensyn til forslaget om at anlægge en ny jernbane langs Sydmotorvejen til Femern Bælt og placere en kombiterminal ved Tureby, så omfatter planerne for Femern Bælt-forbindelsen kun en opgradering af den eksisterende jernbane fra Ringsted mod syd.

Ledningsnet

Nogle borgere (64B, 137B, 144B, 145B, 150B, 151B, 172B) nævner, at der ligger en hovedgasledning i det område, hvor kombiterminalen eventuelt skulle ligge. To af dem (172B, 226B) ønsker at vide, hvordan Trafikstyrelsen vil håndtere det.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at der er ledninger i området, som det bliver nødvendigt at omlægge.

Trafik på vejene

En borger (461B) spørger, hvad der vil ske med tilslutningsanlægget i Ølby, hvis kombiterminalen medfører, at der kommer op til 5.000 lastbiler i døgnet.

En borger (226B) har fokus på, at motorvejsnettet i området allerede i dag er overbelastet. Belastningen kommer imidlertid ikke fra lastbiler, påpeger han, men fra personbiler, og derfor kalder han det galimatias, at man med placeringen af en kombiterminal vil tiltrække 2.400 lastbiler dagligt året rundt. En borger (89B) protesterer kraftigt mod kombiterminalen bl.a. med henvisning til den forøgede biltrafik i området.

En borger (376B) spørger, om der i forbindelse med vejtransport af gods fra Køge er tænkt på den dermed affødte, ekstra belastning af vejene ved Taastrup og Roskilde?

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at der ikke bliver tale om 5.000 lastbiler i døgnet. Antallet af lastbiler vil højst være 2.400 i døgnet, hvis lastbilerne kører tomme tilbage. Hvis hver lastbil derimod tager en container med tilbage, bliver der i stedet tale om 1.200 lastbiler i døgnet.

Trafikstyrelsen har i vurderingen af en kombiterminal ved Køge undersøgt placeringsmuligheder og arealbehov og således ikke afledte effekter i form af f.eks. vejtrafikale strømme ved Taastrup og Roskilde.

Terminaludformning

Dimensionering og indretning af kombiterminal

DTL, Dansk Transport og Logistik, (199F), fremsætter på vegne af sin medlemsvirksomhed Railion Scandinavia A/S en række kommentarer til dimensionering og indretning af kombiterminalen ved Køge.

Om togstørrelser hedder det, at Danmark i øjeblikket har tog på op til 835 m. I fremtiden forventer Railion, at togene kan blive op til 1000-1200 m lange. Som følge deraf må terminalens ankomstspor indrettes, så de som minimum kan modtage tog på 835 m. Terminalens læssespor bør ifølge Railion placeres i umiddelbar tilknytning til ankomstområdet, så rangerarbejdet minimeres. Læssesporene bør endvidere være så lange, at der er plads til en togstamme i fuld længde. Railion minder desuden om, at rangering undervejs betyder ekstra rangeromkostninger og risiko for unødigt afbrydelse under læsning og losning.

Railion bemærker, at omløbsspor skal etableres for lokomotiver i ankomstområdet. Afhængig af den endelige logistik skal der eventuelt også være omløbsmulighed i læsseområdet. Der vil endvidere være et behov for særlige depot- og serviceområder for lokomotiver og for henstillingsplads til trailere, veksellad etc. Her skal der være mulighed for at stable containere. Endelig omtaler Railion mulighederne for sportilslutning. Ved løsningen "slusespor" skal et sådant spor kunne rumme tog på minimum 850 m.

Railion bemærker om jernbaneinfrastrukturen, at Nybygningsløsningen må baseres på højhastighedstog. Railion minder i den forbindelse om, at godstog skal kunne betjene en kombiterminal på alle tider af døgnet og alle ugens syv dage. Afslutningsvis nævner Railion, at ankomstsporene skal være forsynet med køreledningsanlæg til eldrevne tog.

Trafikstyrelsens kommentarer

De fremsendte bemærkninger til dimensionering og indretning af en eventuel kombiterminal vil på lige fod med resultaterne af en kommende analyse indgå i det fremtidige arbejde med placering, udformning mv. af en kombiterminal.

Arealforhold

Erstatning for værdiforringelse og ekspropriation

Flere borgere (98B, 129B, 149B, 166B, 198B) mener, at ejendomme i nærheden af debatoplæggets forslag til placering af en kombiterminal allerede nu er berørt af værdiforringelse. Derfor ønsker to af disse borgere (149B, 198B) en forsikring om, at Trafikstyrelsen yder erstatning for værdiforringelsen, såfremt forslaget bliver vedtaget.

En anden borger (455B) mener, at huspriserne i området alene på grund af omtale af debatoplægget med ét er faldet 10-15 pct. Derfor spørger han, hvad Trafikstyrelsen vil gøre for at informere offentligheden om, at der kun er tale om en idéfase, hvor intet endnu er besluttet.

En borger (98B) benytter sit høringssvar til at forbeholde sig ret til økonomisk erstatning, såfremt planerne om en kombiterminal ved Køge gennemføres helt eller delvist. Begrundelsen lyder, at borgeren i udøvelsen af sit erhverv er afhængig af, at heste kan græsse på marker, der ligger i umiddelbar nærhed af en eventuel kombiterminal. Imidlertid vil støj og forurening fra terminalen betyde, at markerne ikke længere kan bruges til dyrehold, og at han og hans familie ruineres.

En borger (172B) er klar over, at projekter som kombiterminalen kan medføre fald i ejendomspriser. Borgeren vil imidlertid ikke acceptere dette vilkår og betegner det som stavnsbinding, at huse bliver vanskelige at sælge uden store tab. Derfor foreslår hun, at hele Ølby eksproprieres, såfremt det besluttes at placere kombiterminalen der.

En borger (457B) synes, at spørgsmålet om, hvornår man er berettiget til erstatning som ejer af jord i nærheden af kombiterminalen, er underbelyst.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der ydes kun erstatning, hvis der eksproprieres en større eller mindre del af en ejendom i forbindelse med et anlægsprojekt. Der er ikke praksis for at give erstatning for værdiforringelser af ejendomme. Der er derfor ikke grundlag for at ekspropriere hele Ølby eksproprieret som følge af en eventuel ny kombiterminal.

Erstatningens størrelse afgøres af en uvildig ekspropriationskommission med udgangspunkt i den enkelte ejendoms markedsværdi.

Det er et velkendt problem, at huspriser falder i forbindelse med omtale af anlægsprojekter som kombiterminalen. Trafikstyrelsen har annonceret og på anden vis kundgjort, at vi foreløbig kun er i en idéfase, men dette er ikke nødvendigvis nok til at undgå påvirkning af huspriserne. Det er en beklagelig konsekvens, som alle parter desværre må leve med.

Naturklagenævnet (15M) har orienteret Trafikstyrelsen om en indsigelse fra en borger (98B), der mener, at kombiterminalen vil medføre, at hans ejendom taber værdi. Da der endnu ikke er truffet beslutning om projektet, kan Naturklagenævnet ikke behandle klagen.

For yderligere information om forhold ved ekspropriationer henviser vi til Trafikstyrelsens publikationen "Jernbanen og arealforhold", der både er tilgængelig på hjemmesiden og kan bestilles.

Påvirkninger af omgivelserne

Støj

Flere borgere (51 B, 98B, 137B, 144B, 150B, 151B, 160B, 161B, 166B, 172B, 204B, 243F, 271B, 353B, 116B), herunder Lille Salby Landsbylaug, er bekymrede for, at en kombiterminal ved Køge vil medføre støj. To af dem (166B, 172b) begrundet deres bekymring med, at støj er sundhedsfarligt, og en af disse borgere (172B) henviser til, at støj ifølge WHO kan medføre bl.a. hovedpine, stress, kommunikationsbesvær, søvnbesvær, hjertekarsygdomme og forhøjet blodtryk.

En borger (166B) påpeger, at den omfartsvej, der bliver anlagt som konsekvens af kombiterminalen, vil ansprende fartglade bilister til at køre bilræs, hvilket i sig selv vil øge støjniveauet.

En borger (196B) foreslår, at man forsøger at begrænse støjen fra det øgede antal lastbiler ved at lægge støjdæmpende belægning på motorvejene.

Trafikstyrelsens kommentarer

Det vil være en vigtig del af projekteringsarbejdet at beskytte landsbyerne og terminalens øvrige naboer mod støj. Kombiterminalen vil blive indrettet således, at fastlagte grænseværdier for støj overholdes. Det kan ske ved hjælp af støjvolde og/eller -skærme.

Naturklagenævnet (15M) har orienteret Trafikstyrelsen om en indsigelse fra en borger (98B), der mener, at kombiterminalen vil medføre støjgener. Da der endnu ikke er truffet beslutning om projektet, kan Naturklagenævnet ikke behandle klagen.

Lys

To borgere (166B, 172B, 204B) påpeger, at når kombiterminalen døgnet rundt vil være oplyst, er det at betragte som lysforurening, hvilket ifølge den ene (166B) er sundhedsskadeligt. Også Lille Salby Landsbylaug (243F) mener, at lysforurening vil blive et problem for omgivelserne og kritiserer, at Trafikstyrelsen ikke har belyst konsekvenserne af det. En borger (172B) nævner, at et døgnoplyst anlæg vil forstyrre folks nattesøvn og gøre det vanskeligt at kigge stjerner. En borger (51B) anfører, at kombiterminalen medfører et lyshav over området.

Trafikstyrelsens kommentarer

Terminalen og især læsseområdet vil være oplyst døgnet rundt af hensyn til arbejdsmiljø og sikkerhed. Ofte er lysmasterne i kombiterminaler 20 m høje. Belysningen vil dog være udformet, så den giver færrest mulige gener i omgivelserne. Nærmere undersøgelser vil pege på, om der skal ske afskærmning i form af volde og/eller høj beplantning.

Luftkvalitet

Mange borgere (51B, 98B, 161B, 166B, 172F, 204B, 243F, 271B, 454F), herunder Lille Salby Landsbylaug og Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle, er bekymrede over den øgede luftforurening, som vil være konsekvensen af den daglige trafik af lastbiler til og fra kombiterminalen. En af dem (172F) nævner, at luftforureningen vil betyde, at man ikke længere kan dyrke grøntsager i haven.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har ikke undersøgt omfanget og effekten af lastbilkørslen til og fra terminalen. Analyser heraf må forventes at indgå i det endelige beslutningsgrundlag for en kombiterminal, når man også har afdækket forudsætninger om den trafikale anvendelse af terminalen. I disse beregninger vil forureningsbidraget fra motorvejen også indgå.

Naturklagenævnet (15M) har orienteret Trafikstyrelsen om en indsigelse fra en borger (98B), der mener, at kombiterminalen vil medføre forringelse af luftkvaliteten. Da der endnu ikke er truffet beslutning om projektet, kan Naturklagenævnet ikke behandle klagen.

Visuelle forhold

Tre borgere (98B, 166B, 172B) er utilfredse med, at kombiterminalen vil blokere udsigten fra deres bolig og ændre områdets visuelle karakter på grund af bygninger af op til 40 meters højde. To af dem (166B, 172B) påpeger, at terminalens skyggeeffekt vil reducere antallet af solskinstimer i Ølby.

En borger (98B) kritiserer det materiale, der illustrerer den mulige udformning af kombiterminalen med omkringliggende veje og træbevoksninger. Kritikken går på, at materialet varierer hvad angår både udformning og størrelsesforhold således, at det er vanskeligt for borgerne at gennemskue, hvad planerne er. Også Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (454F) finder, at plantegningernes udseende varierer.

En borger (464B) savner angivelse af afstanden fra læsseområde C til Lille Salby i Trafikstyrelsens illustration af kombiterminalen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Der vil ikke blive opført bygninger på 40 meters højde på kombiterminalen. Der vil blive bygget en administrationsbygning på maksimalt to etagers højde. Lysmaster og portalkran vil blive ca. 20 m høje, og containere vil blive stablet i op til 15 meters højde.

Naturklagenævnet (15M) har orienteret Trafikstyrelsen om en indsigelse fra en borger (98B), der mener, at kombiterminalen vil medføre forringelse af de visuelle forhold. Da der endnu ikke er truffet beslutning om projektet, kan Naturklagenævnet ikke behandle klagen.

Forvirringen omkring forskelle i illustrationen af kombiterminalens eventuelle placering kan skyldes, at Køge Kommune har udarbejdet materiale i tillæg til det materiale, som Trafikstyrelsen har offentliggjort.

Det påpeges, at det hidtidige undersøgelsesarbejde er af indledende karakter. Det fremlagte projekt fremlægges til debat i en første fase, hvor detaljeringsgraden derfor er lav.

Afstanden fra læsseområde C til Lille Salby, som ligger syd for Vestmotorvejen, er ca. 500 m, og de visuelle konsekvenser vil derfor være de samme som for de øvrige landsbyer i området - naturligvis afhængigt af valg af læsseområde.

Grundvand og drikkevand

Påvirkning af områdets grundvands- og drikkevandsinteresser er genstand for stor opmærksomhed i høringsvarene. Således udtrykker en del borgere (64B, 98B, 137B, 144B, 145B, 150B, 151B, 166B, 172B, 215F, 454F), herunder Store Salby Landsbylaug og Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle, bekymring for grundvandet. En del af disse borgere (64B, 137B, 144B, 145B, 150B, 151B) begrundet deres bekymring med, at det område, hvor kombiterminalen tænkes placeret, er et vandindvindingsområde, der endvidere ligger så lavt, at der vil opstå problemer med regnvand i forårs- og efterårsmånederne. En borger (172B) nævner også risikoen for, at en lækage på terminalområdet kan medføre en grundvandsforurening, der kan skade drikkevandet. Derudover fremhæver Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (454F) områdets nitratfølsomhed. Endelig finder Lille Salby Landsbylaug (243F) det problematisk, at konsekvenserne af

grundvandsindvinding og sænkning af grundvandsspejlet ikke er belyst, idet dette giver risiko for sætnings-skader på bygninger i nærheden.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen er opmærksom på, at terminalen placeres i et område med særlige drikkevandsinteresser, men har endnu ikke undersøgt nitratfølsomheden og de særlige drikke- og grundvandsinteresser i området. Det vil imidlertid indgå som en del af de kommende undersøgelser at dokumentere, at en kombiterminal kan placeres i området uden at øge risikoen for forurening af grundvandet.

Dyr, planter og overfladevand

I en række borgerhenvendelser (64B, 98B, 137B, 138B, 144B, 145B, 150B, 151B, 166B, 171B, 172B, 195B, 197B, 457B) er der fokus på, hvordan en kombiterminal vil påvirke områdets dyreliv. Borgerne omtaler både fugle herunder ugler, pattedyr herunder hare, ræv, pindsvin, råvildt, flagermus og mus samt padder og krybdyr herunder salamandre, og orme. Bekymringerne går på, at levesteder og fødesøgningsområder vil blive ødelagt, hvis terminalen placeres ved Køge.

Tre borgere (138B, 171B, 195B) rejser kritik af, at Trafikstyrelsen ikke har undersøgt de miljømæssige konsekvenser af en kombiterminal i bred forstand. En tredje borger (98B) kritiserer specifikt Trafikstyrelsen for ikke at have vurderet konsekvenserne af en terminal i forhold til områdets planteliv, vandhuller, småsøer, moser og mindre vandløb.

Store Salby Landsbylaug (215F) kritiserer Trafikstyrelsen for at ville placere kombiterminalen tæt på Køge Ås, der betegnes som en naturhistorisk perle.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har undersøgt muligheden for en kombiterminal på idéfaseniveau for først og fremmest at finde en egnet placering og afklare de arealmæssige forhold. Hvis der træffes politisk beslutning om at føre arbejdet med kombiterminalen frem til et beslutningsgrundlag, skal der gennemføres en særskilt miljøvurdering af godsterminalen. Herunder vil der blive taget højde for beskyttelse af dyrelivet og opretholdelse af den økologiske funktionalitet for Bilag 4-arter i henhold til EU's habitatdirektiv.

Rundt om terminalen er der flere åer, vandløb og søer, som er beskyttet efter naturbeskyttelsesloven. Vandløbenes kvalitet må ikke blive forringet, og områderne skal beskyttes mod forurening. Det kan for eksempel forebygges med forsinkelsesbassiner eller afvanding til renseanlæg samt med tæt belægning på terminalens arealer. I det omfang beskyttede vandhuller berøres af anlægget, kan der som compensation anlægges erstatningsvandhuller for bl.a. padder, der bruger vandhuller som yngle- og opholdssteder.

Naturklagenævnet (15M) har orienteret Trafikstyrelsen om en indsigelse fra en borger (98B), der mener, at kombiterminalen vil påvirke dyr, planter og overfladevand. Da der endnu ikke er truffet beslutning om projektet, kan Naturklagenævnet ikke behandle klagen.

Kulturhistorie

Det område, hvor man overvejer at placere kombiterminalen, har ifølge to borgere (98B, 172B) en stor kulturhistorisk værdi, som vil blive ødelagt af terminalen. Begge nævner specifikt gravhøje. En af dem (98B) nævner også digtergrave samt kamppladser og lejre fra Svenskekrigens tid i 1600-tallet. Samme borger omtaler ligeledes ældre huse og gårde, som er karakteristiske for egnens gamle byggestil.

Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (454F) ønsker at vide, hvilken beskyttelse landsbyer udlagt som kulturmiljø nyder.

Trafikstyrelsens kommentarer

En landsby, der er udlagt som kulturmiljø, rummer nogle beskyttelsesinteresser, som skal afvejes i forhold til de interesser, der knytter sig til en kombiterminal. Denne afvejning mellem at tilgodese kulturmiljøet i landsbyerne eller kombiterminalen vil blive foretaget af Folketinget.

I området omkring kombiterminalen ligger den fredede bronzealderhøj Holmehøj, der er omkranset af en 100 m beskyttelseslinje. Kombiterminalen placeres uden for beskyttelseslinjen.

Det kan blive nødvendigt at anlægge et eller to ekstra spor i udkanten af Vittenbjergfredningen og et ekstra spor over Køge Å, der ligger vest for terminalområdet. Det afhænger af ankomstområdets placering.

Naturklagenævnet (15M) har orienteret Trafikstyrelsen om en indsigelse fra en borger (98B), der mener, at kombiterminalen vil påvirke områdets historiske værdi. Da der endnu ikke er truffet beslutning om projektet, kan Naturklagenævnet ikke behandle klagen.

Klima

Nogle borgere (98B, 204B, 455B), herunder Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle, er bekymrede for, at den øgede trafik, som en kombiterminal vil medføre, også kan betyde belastning af klimaet. I forhold til CO₂-udslip mener styregruppen endvidere, at Køge er den suverænt dårligste lokalitet for placering af terminalen.

En borger (172B) ser ikke hverken miljømæssige eller klimatiske argumenter for at læsse gods fra jernbanen og derefter køre fra Køge til Københavnsområdet i lastbiler.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har endnu ikke udarbejdet CO₂-beregninger, men det vil ske i forbindelse med kommende undersøgelser.

Sundhed

En række borgere (138B, 160B, 161B, 171B, 172B, 195B, 219B, 271B, 454F), herunder Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle rejser kritik af, at Trafikstyrelsen ikke har undersøgt, hvordan en kombiterminal ved Køge vil påvirke menneskers levevilkår og sundhed generelt. Flere (172B, 219B) er indignerede over, at der øjensynligt tages større hensyn til dyr end til mennesker.

En borger (172B) frygter, at gods på kombiterminalen kan være brand- og sprængfarligt således, at beboerne i området udsættes for eksplosionsfare og dermed en alvorlig helbredsrisiko.

En borger (460B) spørger Køge Kommune om, hvordan planerne for jernbane, kombiterminal og udvidelse af transportcentret hænger sammen med Køge som en ren og grøn kommune

Trafikstyrelsens kommentarer

Når Trafikstyrelsen beskæftiger sig indgående med levevilkår for padder og andre dyr, skyldes det, at loven kræver det i forbindelse med så store anlægsprojekter som kombiterminalen.

Der vil i forbindelse med etablering af en kombiterminal blive udarbejdet planer for risiko- og uheldshåndtering.

Trafikstyrelsen har ingen kommentarer til spørgsmålet rettet til kommunen.

Lokalplaner

En borger (172B) er utilfreds med, at man med placeringen af en kombiterminal ved Køge ser stort på lokalplan 2-35 fra 2000 for Ølby landsby.

Trafikstyrelsens kommentarer

Anlæg af kombiterminalen forudsætter, at Folketinget vedtager en anlægslov herom, som de eventuelle kommunale planer må justeres ind efter.

Kriminalitet

En borger (166B) er bekymret for, at kombiterminalen vil medføre øget kriminalitet i området omkring den. Han begrundet sin bekymring med, at mange lastbilchauffører ikke er så gode til at kende forskel på dit og mit, og samtidig vil de have let ved at slippe væk og ud af landet.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har ingen kommentarer hertil.

Trafiksikkerhed og trængsel

Mange borgere (166B, 172B, 197B, 132F, 243F), herunder Højelse Landsbylaug og Lille Salby Landsbylaug, er bekymrede over, at den øgede trafik i området vil forstærke trængselsproblemerne og mindske sikkerheden for især bløde trafikanter. En af disse borgere (172B) forlanger, at der etableres sikre veje rundt om de berørte landsbyer. Kravet om fuld sikkerhed gælder også i anlægsperioden.

Trafikstyrelsens kommentarer

Vejanlæg i området vil blive udformet efter de gældende vejregler og efter samråd med Køge Kommune. Forinden forelæggelse for kommunen vil Trafikstyrelsen sikre, at vejplanen godkendes af en uvildig sikkerhedsrevision.

Øvrige forhold

Offentlighedens inddragelse

Mange borgere (64B, 76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 86B, 87B, 88B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 107B, 109B, 110B, 111B, 112B, 113B, 114B, 115B, 116B, 117B, 118B, 119B, 120B, 121B, 122B, 123B, 124B, 125B, 126B, 127B, 128B, 129B, 130B, 90B, 132F, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 138B, 140B, 141B, 143B, 144B, 146B, 147B, 148B, 149B, 150B, 151B, 160B, 162B, 171B, 195B, 172b, 198B, 205B, 219B, 226B, 229B, 232B, 235B, 236B, 237B, 238B, 240B, 243F, 256B, 266B) herunder Højelse Landsbylaug og Lille Salby Landsbylaug mener, at idéfasen har været mangelfuld og ønsker, at der gennemføres en ny idéfase, hvor behovet for en kombiterminal belyses, og hvor samtlige potentielle placeringsmuligheder undersøges. En af disse borgere (172B) foreslår, at Trafikstyrelsen fremover inddrager borgerne mere direkte, eksempelvis ved udsendelse af personlige breve til borgerne i de landsbyer, som vil blive berørt af kombiterminalens placering.

En borger (129B) føler, at landsbyidyllen i Højelse trues af udsigten til udvidelse af Skandinavisk Transport Center, omfartsvej, jernbane, kombiterminal og Motorring 5. Hun har derfor overvejet, om de mange forslag til anlægsprojekter er politikernes metode til at stille borgerne tilfredse, hvis det ender med, at kun halvdelen af projekterne realiseres.

En borger (172B) spørger, hvilken status borgermødet i Højelse den 18. november har.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har med debatoplægget til idéfasen om projektet udgivet et grundlag, som blev anvendt til debatten under den offentlige høring. Som en del af den offentlige høring blev der afholdt borgermøde på Højelse Skole.

Alle kommentarer fremsat på borgermødet er søgt refereret i nærværende, officielle høringsnotat, idet kommentarerne på mødet betragtes som hørings svar.

Tidsplan

Store Salby Landsbylaug (215F) og Styregruppen for de fem landsbyer Ølby, Store Salby, Lille Salby, Højelse og Ølsemagle (454F) vil gerne have oplysninger om proceduren for det videre forløb og om tidsplanen for en eventuel placering af kombiterminalen i Køge, herunder oplysninger om eventuelle kendte tidsfrister. Landsbylauget og styregruppen spørger endvidere til, hvad proceduren kræver med hensyn til beslutninger vedtaget lokalt og i Folketinget.

En borger (459B) spørger, hvornår Folketinget tidligst kan træffe beslutning om at bygge en kombiterminal ved Køge, og hvor lang tid det vil tage at bygge den.

Trafikstyrelsens kommentarer

Det er en forudsætning for anlæg af en kombiterminal ved Køge, at der træffes politisk beslutning om anlæg af Nybygningsløsningen i København-Ringsted projektet, og en sådan forventes tidligst i efteråret 2009.

Men ifølge den politiske aftale om en grøn transportpolitik fra januar 2009 er der i 2010-2012 afsat 10 mio. kr. til gennemførelse af yderligere undersøgelse af en kombiterminal ved Køge.

Trafikstyrelsen skønner, at det vil vare 2-3 år at bygge kombiterminalen. Med en beslutning om at anlægge Nybygningsløsningen i efteråret 2009 kan den nye

dobbeltsporede bane være klar til ibrugtagning i 2017/18. Tidligere færdiggørelse af en kombiterminal er ikke relevant.

En anlægslov for projektet går forud for den kommunale planlægning, der efterfølgende må justeres.

Samarbejde mellem Køge Kommune og Trafikstyrelsen

To borgere (455B, 237B) vil gerne vide, på hvilket niveau samarbejdet mellem Køge Kommune og Trafikstyrelsen har fundet sted.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsens kontakt med Køge Kommune om de forskellige muligheder for placering af en kombiterminal har fundet sted på møder på embedsmandsniveau.

Bilag

Liste over afgivne, skriftlige hørings svar

Nogle personer har både afgivet skriftligt hørings svar og mundtlig bemærkning på borgermødet, men er kun registreret på denne liste over skriftlige hørings svar.

15M	Naturklagenævnet
51B	Kirsten Christensen
64B	Nikolaj Hanson
76B	Nicoline Bagge
77B	Jette Sørensen
78B	Mette og John Pedersen
79B	Catherine Mørk
80B	Mogens Sørensen
81B	Lasse Hovengaard
82B	Emmy Carstensen
83B	Christence Jensen
84B	Iben Hovmark
85B	Henrik Hovmark
86B	Margit Bagge
87B	Bruno Bagge
88B	Hans Chr. Jensen
89B	Anne-Marie Helsøe Jensen
90B	Yvonne og Mogens Larsen
98B	Ulla Andersen og Klaus Rasmussen
99B	Leif og Anne Julie Lind
100B	Emilie Caroline Lind
101B	Merete Lind
102B	Lis Simonsen

- 103B Jan Aarøe
- 104B Karen Aarøe
- 107B Anna Jensen
- 109B Ellen Beuchert
- 110B Otto Korte Hansen
- 111B Britt Krejberg
- 112B Peter Meister
- 113B Ulla Meister
- 114B Bjørn og Tove Svendsen
- 115B Carsten Ringsmose
- 116B Anne Lykke Svendsen
- 117B Hanne V. Steen
- 118B Kim Blankensteiner
- 119B Helle Blankensteiner
- 120B Mie Hovmøller
- 121B Henning Hovmøller
- 122B Keith Riley
- 123B Kitte Paaske-Møller
- 124B Margrethe Ankergren
- 125B Kai Ankergren
- 126B Else Frølund
- 127B P. Werner Poulsen
- 128B Sofie Mortensen
- 129B Karin Mortensen
- 130B Roland/Ruth Mortensen
- 132F Aage Lundager - Højelse Landsbylaug
- 133B Bente Kirkeby Møller

- 134B Dyrlæge Peter Poulsen
- 135B Michael Belt
- 136B Camilla Rasmussen
- 137B Rita Madsen
- 138B Annette Randers
- 139B Alice og Philip Carlé
- 140B Gitte Johnsen
- 141B Kurt Andersen
- 142B Jette Rybak
- 143B Helle Gadebusch Olsen
- 144B Lene Jensen
- 145B Sophie Kildetoft
- 146B Stephanie Berling Dalgaard
- 147B Merethe Dalgaard
- 148B Allan Berling Christiansen
- 149B Gitte Fisker
- 150B Henry-Lene Nielsen
- 151B Kenneth Paulsen
- 160B Martin Skøttgaard Due
- 161B Lone Skøttgaard Due
- 162B Lars og Tina Nielsen
- 166B Claus Preis
- 171B Michael Randers
- 172B Susanne Randers
- 188B Gert Holger Krogh Jensen
- 195B John Randers
- 196B Janne Jensen

- 197B Jesper Lundbæk
- 198B Jimmy Petursson
- 199F Dansk Transport og Logistik
- 204B Kim Brandstrup Mesterton
- 205B Tina og Sven Panduro Rossen
- 210M Vejdirektoratet
- 215F Per Otzen - Store Salby Landsbylaug
- 219B Peter og Pia Nielsen
- 226B Carsten Rydeng
- 229B Hanne Rasmussen
- 232B Tom Rasmussen
- 235B Briand Broskov Nielsen
- 236B Tine Broskov Nielsen
- 237B Steen Rasmussen
- 238B Jørn Pedersen
- 240B Lene og Kenneth Petersen
- 243F Morten Nygaard - Lille Salby Landsbylaug
- 256B Leif Larsen
- 266B Gert og Lea Mikkelsen
- 271B Carsten Rosenørn Due.

Liste over personer, der har givet mundtlige kommentarer på borgermødet den 18. november på Højelse Skole

Personer, der udover mundtlige kommentarer har afleveret skriftligt hørings svar, er registreret på ovenstående liste.

- 353B Birthe Frølund
- 376B Annette Søndergaard
- 397B Kjeld Espersen
- 453K Maria Stærke

- 454F Kim Olesen
- 455B Kurt Ferslev
- 456B Anders Ulf Clausen
- 457B Henning Kristoffersen
- 458B Johnna Stark
- 459B Peter Juul
- 460B Torben Karlshøj
- 461B Claus Steen Pedersen
- 464B Morten Nygaard
- 465B Niels Rolskov
- 466B Nicolai NN.



Høringsnotat om kombiterminal ved Køge

Trafikstyrelsen dokumenterer i dette høringsnotat den gennemførte, offentlige høring på idéfase-niveau om eventuelt anlæg af en kombiterminal ved Køge.

Høringen fandt sted i perioden fra den 22. september til den 1. december 2008.

Projektet er undersøgt på et foreløbigt grundlag i henhold til projekteringsloven fra marts 2007 om jernbaneanlæg København-Ringsted, og den omfatter bl.a. vurdering af en hensigtsmæssig placering samt de arealmæssige krav hertil.

Trafikstyrelsen
Public Transport Authority

Adelgade 13
DK 1304 København K

Telefon +45 7226 7000
email: info@trafikstyrelsen.dk

Foto: Peter Thornvig

**Kombiterminal ved Køge
– høringsnotat**
ISBN 978-87-91726-12-5