

Analyse af behovet for en
Kombiterminal ved Køge



Udarbejdet for Fonden Femern Belt Development

02-03-2017

Udarbejdet for: Fonden Femern Belt Development

Udarbejdet af: Realise ApS v/ Martin Elmegaard Mortensen og Brian Gardner Mogensen

Projektnummer: 1011.01

Indhold

1.	Sammenfatning	4
2.	Indledning	5
3.	Hvad er en kombiterminal?	6
4.	Femern Bælt-forbindelsen	7
5.	Jernbane mellem København og Ringsted via Køge	9
6.	Udvidelse af Køge Bugt-motorvejen	10
7.	Introduktion til transport- og logistikklyngen i Køge	11
7.1.	Køge Havn	11
7.2.	Udvidelse af Skandinavisk Transport Center	12
8.	Markedsanalyse	13
8.2.	Metode	13
8.3.	Resultater af markedsanalyse	14
8.3.1.	Interessen for anvendelsen af kombiterminal ved Køge	14
8.3.2.	Godsmængder ved en kombiterminal ved Køge	15
8.3.3.	Fordele og ulemper ved en kombiterminal ved Køge	16
8.3.4.	To markedsanalyser – to forskellige resultater	17
9.	Kilder	18

1. Sammenfatning

I 2011 skrev transportminister Hans Christian Schmidt i forordet til publikationen "Danmark som transportland i det internationale transportsystem":

"Vi skal blive endnu bedre til at udnytte de muligheder, vi har som transportnation. Vi skal tænke offensivt i forhold til Danmark som transportland. Vi skal være velforberedt på alle fronter og sikre, at tingene ikke kører forbi os. Den kommende faste forbindelse over Femern er et godt eksempel på en fantastisk mulighed, som vi skal være forberedt på at gribe i god tid. Vi skal stå klar til at udnytte de helt nye muligheder. De kommer ikke af sig selv".

Fonden Femern Belt Development har bedt Realise ApS om at gennemføre en begrænset markedsanalyse baseret på væsentlige udvalgte danske og internationale logistik- og transportvirksomheders behov for en kombiterminal ved Køge – særligt set i lyset af den kommende faste Femern Bælt-forbindelse.

Markedsanalysens resultater er sammenfattet i afsnittet herunder.

Behov for en international kombiterminal i Køge

Et flertal af logistik- og transportvirksomhederne i markedsundersøgelsen finder, at Køge er et godt sted at placere en international kombiterminal til håndtering af gods til Danmark fra Kontinentaleuropa og den nordlige del af Skandinavien. Den kommende Femern Bælt-forbindelse, Køges placering på den nye København-Ringstedbane, vejinfrastrukturen i og omkring Køge og adgangen til Køge Havn og Skandinavisk Transport Center (STC) fremhæves som vigtige fordele ved placeringen af en kombiterminal ved Køge.

Logistik- og transportvirksomhederne frygter, at Sjælland og øerne bliver et geografisk område, som jernbanegodset blot kører i transit igennem uden mulighed for godshåndtering, hvis der ikke kan tilbydes effektive omladningsfaciliteter. Det vil kunne betyde, at Danmark ikke opnår gevinster, men kun får negative miljøeffekter som følge af omfanget af gods gennem Danmark efter anlægget af en fast Femern Bælt-forbindelse. Det anføres endvidere, at en manglende international kombiterminal i Danmark vil flytte gods fra jernbane til lastbil, da gods, der ellers kunne ankomme med jernbane, nødvendigvis må omlastes til lastbil i Tyskland eller Sverige, da det ikke rationelt kan håndteres til/fra jernbane på Sjælland uden en kombiterminal.

Tilnærmelsesvis alle logistik- og transportvirksomheder i markedsundersøgelsen betoner den internationale betydning af strækningen København-Ringsted over Køge, som indgår i det transeuropæiske netværk som forbindelse mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Samtidig er strækningen vigtig i banekorridoren (ScanMed) fra Helsinki i Finland til Palermo i Italien og Valletta på Malta, den såkaldte EU ScanMed-korridor.

Det fremhæves af hovedparten af logistik- og transportvirksomhederne, at en kombiterminal ved Køge vil reducere omfanget af gods på vejene.

Et mindretal af logistik- og transportvirksomhederne finder, at der bør satses på kombiterminalen i Høje Taastrup, da den ifølge disse virksomheder har kapacitet til større godsmængde, samtidig med, at den er placeret tættere på København, hvor konsumenterne befinder sig.

18 godstog om ugen fra en kombiterminal ved Køge

Logistik- og transportvirksomhederne er blevet spurgt om, hvilke godsmængder de forventer at kunne omsætte på en kombiterminal i Køge. Markedsanalysen viser, at en kombiterminal ved Køge kan omsætte gods svarende til 18 godstog om ugen i begge retninger. Et godstog svarer til et heltog, som består af cirka 36 enheder.

To markedsanalyser – to forskellige resultater

Sammenholdes resultaterne af denne markedsanalyse med resultaterne af den markedsanalyse, som Trafikstyrelsen fik foretaget i 2010, er resultaterne markant forskellige.

Konklusionen i 2010 var, at der ikke var en markedsæssig efterspørgsel efter en kombiterminal ved Køge. Konklusionen i nærværende markedsanalyse fra 2016 er, at der er behov for en kombiterminal ved Køge i lyset af den kommende, faste Femern Bælt-forbindelse.

Konklusionen må derfor være, at synspunkterne blandt logistik- og transportvirksomhederne har ændret sig fra 2010 til 2016. Logistik- og transportvirksomhedernes opfattelse har i perioden udviklet sig til fordel for en kombiterminal i Køge.

Resultaterne af nærværende markedsanalyse bør allerede nu, give anledning til at staten indleder arbejdet med at etablere et beslutningsgrundlag for en fremtidig ny international kombiterminal ved Køge.

2. Indledning

I 2010 udarbejdede COWI for Trafikstyrelsen en markedsanalyse af efterspørgslen efter en kombiterminal ved Køge i forlængelse af aftalen om en grøn transportpolitik fra 2009. Analysen konkluderede:

”Der er på baggrund af markedsanalyse og analyserne af den fremtidige kapacitet på terminalerne ikke blevet dokumenteret en markedsæssig efterspørgsel efter en kombiterminal ved Køge, om end der er generel interesse i markedet for at få forbedret forholdene for kombiterminalerne. Det være sig enten gennem opgradering af den eksisterende terminal i Høje Taastrup eller etablering af en ny, moderne kombiterminal ved Køge. Derfor er det også vurderingen, at etablering af en ny kombiterminal ved Køge ikke i sig selv kan bidrage til at realisere markedspotentialerne og derved en væsentlig overflytning af gods til banen, sådan som forholdene er i dag”.

Analysen viste endvidere:

”At det på sigt, ved forbedringer af jernbanens produktkvalitet og konkurrenceevne, kan blive nødvendigt med ekstra terminalkapacitet på Sjælland. Her konkluderer analysen, at den ekstra

terminalkapacitet enten kan etableres ved en nybygning af en kombiterminal ved Køge eller ved udbygning af den eksisterende kombiterminal i Høje Taastrup”.

Den nye bane mellem København og Ringsted over Køge forventes at stå færdig i 2018, hvilket aktualiserer efterspørgslen efter viden om behovet for en kombiterminal ved Køge.

Nærværende analyse har til formål at undersøge, hvorvidt der er forhold, der har ændret sig siden 2010, og dermed hvorvidt ovennævnte konklusion fortsat er gældende.

Realise ApS har for Fonden Femern Belt Development gennemført analysen i sommeren 2016.

3. Hvad er en kombiterminal?

En kombiterminal er en terminal, hvor lasteenheder (trailer, container og veksellad) omlastes mellem vej og bane. Omlastningen foregår enten ved hjælp af en portalkran eller en reachstacker. Nogle kombiterminaler har også adgang til søvej via placering i havneområder. Til- og frabringetransporten mellem kombiterminalen og transportens afsender/modtager er normalt forholdsvis kort (5-50 km) og foregår med lastbil¹.

I Danmark er der kombiterminaler i Høje Taastrup, Taulov og Padborg. Foruden kombiterminalen i Østdanmark i Høje Taastrup, er der kombiterminaler i Sydsverige i Malmø, Helsingborg og i Trelleborg. Endelig er der senest etableret mindre kombiterminaler (satellitterminaler) i Esbjerg og Hirtshals.



Figur 3.1 Kombiterminalen i Stockholm. Kilde: Jernhusen

¹ Fremme af gods på bane p. 14-15, Trafik- og Byggestyrelsen

Kombiterminalerne kan have funktion som hubs og/eller som satellitterminaler. En hub adskiller sig fra en satellitterminal ved, at den har forbindelser til et antal andre knudepunkts- og/eller satellitterminaler².



Figur 3.2 Reachstaker i aktion i Eskilstuna-terminalen i Stockholm. Kilde: Eskilstuna Logistik

4. Femern Bælt-forbindelsen

Afsættet for denne markedsanalyse er den kommende Femern Bælt-forbindelse, der blev vedtaget i Folketinget den 28. april 2015 med "Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark". Femern Bælt-forbindelsen forventes at stå færdig senest i 2026³, afhængig af de tyske myndigheders proces.



Figur 4.1 Femern Bælt-forbindelsens placering. Kilde: Femern A/S

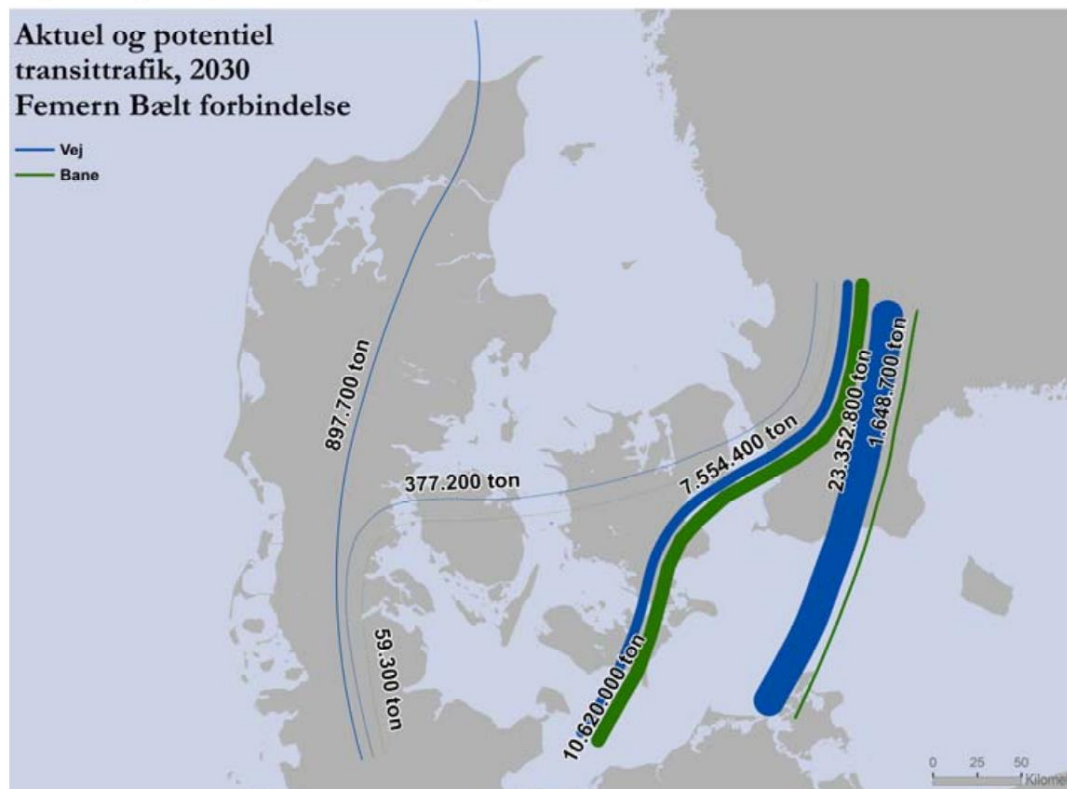
² Fremme af gods på bane p. 15, Trafik- og Byggestyrelsen

³ Finansministeriet, 2015

For de tog, der i dag kører over Fyn og Jylland, vil turen fra København til Hamborg blive afkortet med ca. 160 km. Det kommer ikke mindst godstogene til gode. Femern A/S har i en opdateret trafikprognose fra 2014 skønnet, at Femern Bælt-forbindelsen vil blive benyttet af 65 godstog i døgnet⁴.

I figuren nedenfor er vist en prognose for den internationale transitttransport i år 2030 på vej og bane.

Figur 0.6 | Prognose for transitttransporten i år 2030



Figur 4.2 Prognose for transitttransporten i år 2030. Kilde: Danmark som transportland i det internationale transportsystem. Transportministeriet, 2011

Af Transportministeriets "Danmark som transportland i det internationale transportsystem" fra 2011 fremgår:

"Den faste forbindelse over Femern vil blive en transportkorridor mellem kontinentet og Skandinavien for både tog, godstog, personbiler og godstransport på lastbiler. Etableringen vil skabe nye udviklingsmuligheder for erhvervet i regionen. Dette gælder både erhvervsaktiviteter,

⁴ Opdateret trafikprognose, Femern A/S, 2014

der er direkte knyttet til transporten, som eksempelvis logistik- og serviceydelser, men det vil også gøre det mere attraktivt at lokalisere sin virksomhed i regionen⁵.



Figur 4.3 Grafik af Femern Bælt-tunnelen. Kilde: Femern A/S

5. Jernbane mellem København og Ringsted via Køge

Banedanmark anlægger en ny, dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted via Køge. Jernbanen vil stå færdig i 2018.

Af Transportministeriets publikation "Danmarks som transportland i det internationale transportsystem" fra 2011 fremgår det:

"Der investeres i en helt ny jernbane mellem København og Ringsted, der vil understøtte godstransporterne på bane både i Øresund-Femern-korridoren og på tværs af landet⁶".

Den nye bane omfatter:

- En dobbeltsporet, elektrificeret bane mellem København og Ringsted
- Perroner på Ny Ellebjerg Station til regional- og fjerntog
- En ny station (Køge Nord) med forbindelse til en ny station på S-banen
- Tilslutning ved Køge Nord til Lille Syd-banen til/fra Køge og Næstved
- Et ekstra spor ved Køge Station
- Sporombygning på Ringsted Station

⁵ Danmark som transportland i det internationale transportsystem, s. 50, Transportministeriet 2011

⁶ Danmark som transportland i det internationale transportsystem, s. 43, Transportministeriet 2011

- Samlet anlægsbudget: 10,4 mia. kr⁷.

Den nye bane København-Ringsted via Køge har international betydning. Banen indgår i det banenetværk, som forbinder Skandinavien og det øvrige Europa – og er ligeledes en vigtig strækning i korridoren for den internationale godstrafik fra Helsinki i Finland til Palermo i Italien og Valletta på Malta. Den nye, 60 km lange jernbane skal aflaste den nuværende jernbane mellem København og Ringsted over Roskilde, som er en af de mest benyttede og vigtigste banestrækninger i Danmark for både person- og godstransport – og som i dag en trafikal flaskehals.



Figur 5.1 Linjeføring København-Ringstedbanen. Kilde: www.bane.dk

6. Udvidelse af Køge Bugt-motorvejen

Vejdirektoratet er i gang med at udbygge Køge Bugt-motorvejen fra seks til otte spor mellem Greve Syd og Køge.

I dag er Køge Bugt-motorvejen den mest trafikerede vej i Danmark med et gennemsnit på omkring 100.000 køretøjer i døgnet, hvilket giver strækningen nord for Greve i retning mod Køge de største trængselsproblemer i Danmark. Med det afsæt har Folketinget besluttet at udbygge denne del af motorvejen, så det bliver lettere for pendlere og andre trafikanter at komme til og fra hovedstaden.

Udbygningen af det 14 km lange stykke motorvej er delt i to etaper. Etape 1 dækker strækningen Greve Syd-Solrød samt tilkørselsanlægget ved Egedesvej, hvor de nye spor blev færdige i efteråret 2015. Etape 2 dækker strækningen Solrød S-Køge, hvor de nye spor åbner for trafik i 2018.

⁷ www.bane.dk



Figur 6.1 Udvidelse af Køge Bugt-motorvejen. Kilde: Mestertidende

7. Introduktion til transport- og logistikklyngen i Køge

I denne del introduceres transport- og logistikklyngen i Køge med fokus på den infrastruktur og de faciliteter, der er til stede i dag, og som forventes at være til stede i fremtiden.

Der fokuseres på:

- Skandinavisk Transport Center (STC)
- Køge Havn

7.1. Køge Havn

Køge Havn er, målt på godsomsætning, Østdanmarks tredjestørste havn efter Københavns Havn (Copenhagen-Malmoe Port (CMP)) og Kalundborg Havn.

I løbet af de kommende år udvides Køge Havn for omkring 1,2 mia. kr. med 2.300 kajmeter, 475.000 m² areal, en multiterminal på 225.000 m² og 60.000 m² til administrative formål. Dette er en samlet udvidelse på 760.000 m²⁸. Køge Havn vil således i 2022 omfatte et totalt areal på knap 1 mio. m².

⁸ www.koegehavn.dk



Figur 7.1 Grafik af udvidelsen af Køge Havn. Kilde: Køge Havn

Nedenfor ses udviklingen i godsomsætningen i Køge Havn fordelt på godstyper i perioden 2011-2015.

Køge havn (1000 tons)	2011	2012	2013	2014	2015
Fast bulk i øvrigt	272	204	259	144	208
Faste kemikalier	1				
Flydende bulk i øvrigt	29	47	44	26	8
Flydende kemikalier					1
Foderstoffer	1	6	10	7	
Færgegods	403	376	403	429	435
Gødningsstoffer	37	22	19	43	31
Jern- og stålprodukter	37	40	37	51	50
Kalk, cement, gips mv.	30	24	33	61	23
Kul	5	10	14	13	15
Landbrugsprodukter	93	107	131	138	120
Malme og metalaffald	189	139	124	173	155
Mineralske olieprodukter	39	37	32	33	38
Sten, sand og grus	351	414	418	392	475
Stykgods i øvrigt	8	2	1		13
Træ	104	83	99	105	113
Hovedtotal	1599	1511	1624	1615	1685

Tabel 7.1 Godsomsætning fordelt på godstyper i Køge Havn i perioden 2011-2015. Kilde: Danmarks Statistik

7.2. Udvidelse af Skandinavisk Transport Center

Skandinavisk Transport Center (STC) i Køge er et af Sjællands største sammenhængende erhvervs- og transportområder. Området er i de seneste år vokset til 180 ha, og der planlægges i øjeblikket en yderligere udvidelse med 50 ha. Kombinationen af motorveje, jernbane, havn og de

nødvendige faciliteter har trukket mange virksomheder til området, som samtidig er en relevant kristisk masse for en fremtidig kombiterminal.



Figur 7.2 Skandinavisk Transport Center (STC) set fra luften. Kilde: www.koege.dk

Transportcenteret omfatter en række services til transporterhvervet som f.eks. tankanlæg, cafeteria, forskellige service- og reparationsmuligheder, vaskeanlæg samt parkeringsplads.

Erhvervsområdet omfatter både ledige og solgte grunde. Virksomheder som f.eks. Nettos centrallager i Danmark, JN Spedition, DKI Logistics, DBK og LMG-Gruppen og den tyske supermarkedskæde Lidl's centrallager for Sjælland er lokaliseret i Skandinavisk Transport Center. Lokalisering af de nævnte virksomheder i Skandinavisk Transportcenter skyldes i høj grad muligheden for effektiv distribution af varer til konsumenterne i hovedstadsområdet.

8. Markedsanalyse

Der er gennemført en begrænset markedsanalyse blandt 11 væsentlige danske og udenlandske logistik- og transportvirksomheder i sensommeren 2016.

Formålet med markedsanalysen er at afdække, hvorvidt der er interesse for en kombiterminal ved Køge, efter anlæg af en fast Femern Bælt-forbindelse, samt at kvantificere, hvilke godsmængder, der potentielt kan håndteres fra en kombiterminal ved Køge.

8.2. Metode

Markedsanalysen baserer sig på kvalitative telefoninterviews med en række udvalgte danske og udenlandske logistik- og transportvirksomheder.

Markedsundersøgelsen har fokuseret på følgende emner:

- Interessen for anvendelsen af en kombiterminal ved Køge
- Fordele og ulemper ved en kombiterminal ved Køge
- Godsmængder til og fra en kombiterminal ved Køge.

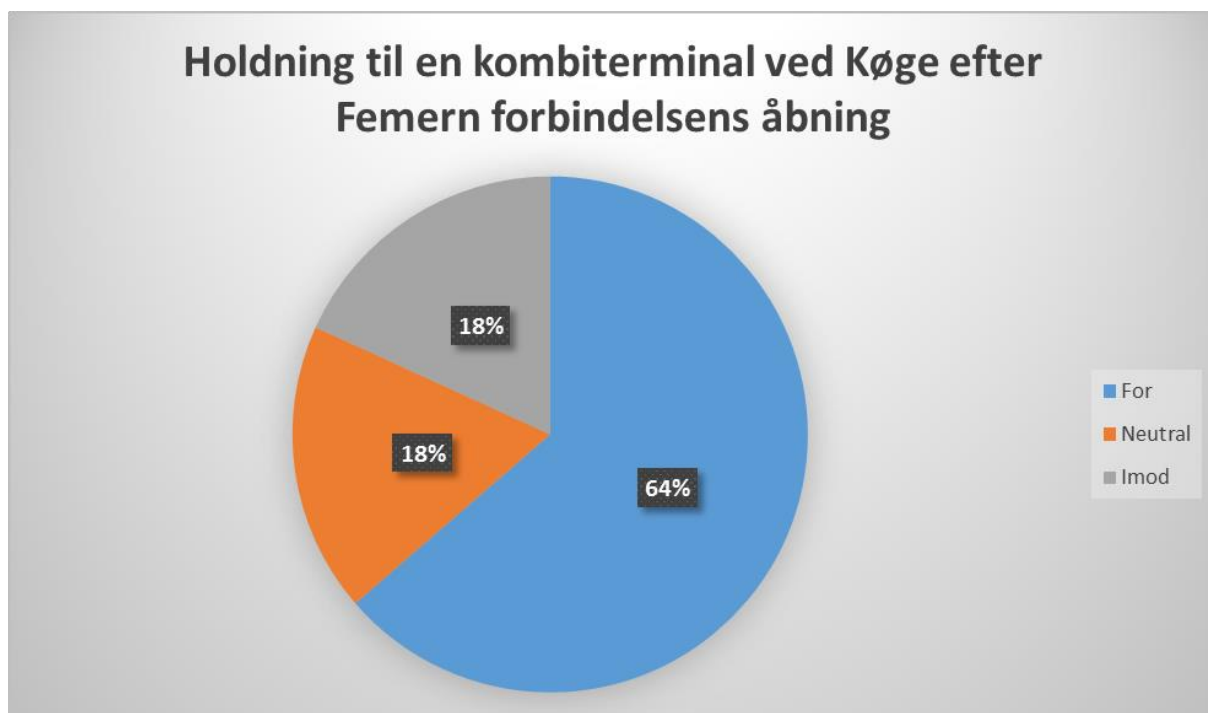
Følgende logistik- og transportvirksomheder er blevet interviewet:

- CMP (Copenhagen-Malmö Port)
- Hupac (schweizisk kombioperatørvirksomhed)
- DSV Road (dansk transport- og logistikvirksomhed)
- DFDS Norfolkline (dansk transport og speditonsvirksomhed/rederi)
- Køge Havn/Skandinavisk Transport Center (STC) (dansk havne- og transportcenter)
- TX Logistic (tysk transportvirksomhed)
- Scan Global Logistics (dansk logistikvirksomhed)
- Danske Fragtmænd (dansk vognmands- og distributionsvirksomhed)
- Frode Laursen (dansk vognmands- og distributionsvirksomhed)
- DB Schenker Rail Scandinavia (tysk-svensk godsbaneoperatørvirksomhed og terminaloperatør)
- JN Spedition (dansk speditonsvirksomhed)

8.3. Resultater af markedsanalyse

8.3.1. Interessen for anvendelsen af kombiterminal ved Køge

Et flertal af logistik- og transportvirksomhederne i markedsundersøgelsen finder, at Køge er et godt sted at placere en international kombiterminal til håndtering af gods til Danmark fra Kontinentaleuropa og den nordlige del af Skandinavien. Den kommende Femern Bælt-forbindelse, Køges placering på den nye København-Ringstedbane, vejinfrastrukturen i og omkring Køge samt adgangen til Køge Havn og Skandinavisk Transport Center (STC) fremhæves som vigtige fordele ved en placering af en kombiterminal ved Køge.



Figur 8.1 Fordeling af holdning til en kombiterminal ved Køge blandt 11 respondenter. Kilde: Realise ApS

Logistik- og transportvirksomhederne frygter, at Sjælland og øerne bliver et geografisk område, som jernbanegodset blot kører i transit igennem uden mulighed for godshåndtering, hvis der ikke kan tilbydes effektive omladningsfaciliteter. Det vil kunne betyde, at Danmark ikke opnår gevinster, men kun får negative miljøeffekter som følge af omfanget af gods gennem Danmark efter anlægget af en fast Femern Bælt-forbindelse. Det anføres endvidere, at en manglende international kombiterminal i Danmark vil flytte gods fra jernbane til lastbil, da gods, der ellers kunne ankomme med jernbane, nødvendigvis må omlastes til lastbil i Tyskland eller Sverige, da det ikke rationelt kan håndteres til/fra jernbane på Sjælland uden en kombiterminal.

Tilnærmelsesvis alle logistik- og transportvirksomheder i markedsundersøgelsen betoner den internationale betydning af strækningen København-Ringsted over Køge, som indgår i det transeuropæiske netværk som forbindelse mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Samtidig er strækningen vigtig i banekorridoren (ScanMed) fra Helsinki i Finland til Palermo i Italien og Valletta på Malta, den såkaldte EU ScanMed-korridor.

Et mindretal af logistik- og transportvirksomheder finder, at der bør satses på kombiterminalen i Høje Taastrup, da den ifølge disse har kapacitet til større godsmængde, samtidig med, at den er placeret tættere på København, hvor konsumenterne befinder sig.

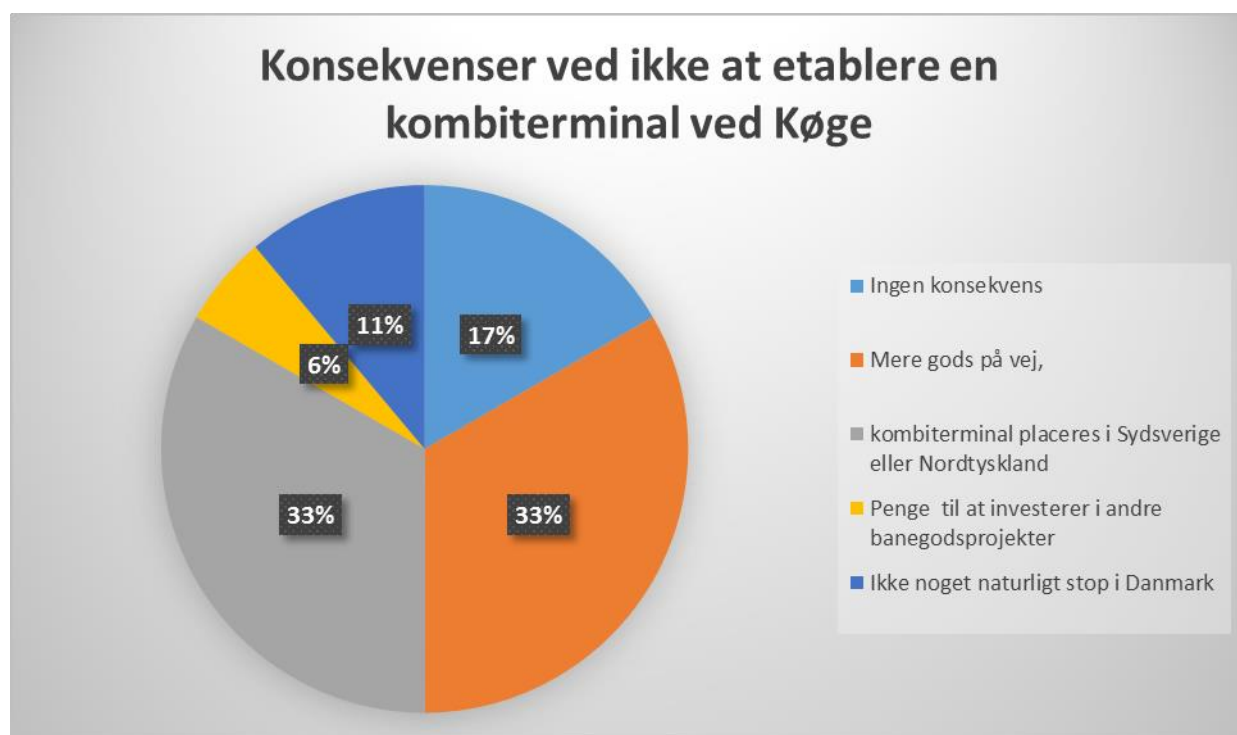
8.3.2. Godsmængder ved en kombiterminal ved Køge

Logistik- og transportvirksomhederne blev spurgt om, med hvilke godsmængder de ønsker at gøre brug af en kombiterminal ved Køge. Markedsanalysen viser, at en kombiterminal ved Køge kan omsætte gods svarende til 18 godstog om ugen i begge retninger. Et godstog svarer til et heltog bestående af 36 enheder.

Det skal understreges, at de 18 godstog om ugen er det antal godstog, som de interviewede logistik- og transportvirksomheder peger på. Men der kan være andre logistik- og transportvirksomheder med interesse i at anvende en kombiterminal ved Køge, der ikke indgår i denne markedsanalyse. Derfor kan godsmængderne meget vel være større end identificeret i denne markedsanalyse, da kombiterminalen formentlig i sig selv vil generere et yderligere marked. De identificerede 18 godstog om ugen, må derfor betragtes som et minimum.

8.3.3. Fordele og ulemper ved en kombiterminal ved Køge

Det fremhæves af hovedparten af logistik- og transportvirksomhederne, at en kombiterminal ved Køge vil reducere omfanget af gods på vejene. Hvis der ikke etableres en kombiterminal ved Køge, er det forventningen, at godset til Danmark vil blive omlæstet til lastbil i Tyskland eller Sverige og efterfølgende blive kørt på lastbil til Danmark. Det betyder, at Danmark ikke vil få andel i de gevinster, der er forbundet med at håndtere gods, men at gevinsterne vil tilfalde henholdsvis Tyskland og Sverige.



Figur 8.2 Konsekvens ved ikke at etablere en kombiterminal ved Køge. Kilde: Realise ApS

Prisen for håndtering af gods på en ny kombiterminal ved Køge skal være konkurrencedygtig og attraktiv. Det gælder både prisen per løft af enheder (container, trailer og veksellad) og prisen på benyttelse af faciliteterne i kombiterminalen. Tilnærmelsesvis alle de interviewede logistik- og transportvirksomheder peger på, at prisen er helt vital for, om de vil benytte en ny kombiterminal i Køge.

Nogle af de interviewede logistik- og transportvirksomheder frygter, at anlægget af en ny kombiterminal ved Køge vil blive dyr, og at det vil afspejle sig i for høje og dermed ukonkurrencedygtige priser for benyttelse af en kombiterminal ved Køge. Omvendt er der nogle

af de interviewede logistik- og transportvirksomheder, der peger på, at anlæg af en ny moderne kombiterminal ved Køge kan optimere forholdene, så kombiterminalen vil kunne tilbyde konkurrencedygtige priser.

Adgangen til Køge Havn nævnes af flere af de interviewede logistik- og transportvirksomheder som en fordel. Det nævnes bl.a. specifikt at gods til Baltikum kan blive lastet på skib fra Køge Havn.

Det nævnes endvidere, at en kombiterminal ved Køge giver mulighed for effektive bloktogsløsninger til og fra Hamburg Havn, hvilket vil bringe oversøiske containere tæt på de store distributionslagre syd for København og ringvejssystemet, hvorved der kan spares lange og miljøbelastende for- og eftertransporter fra f.eks. Kalundborg eller København.

Flere logistik- og transportvirksomheder peger på, at kombiterminalen i Høje Taastrup kun er egnet som en national kombiterminal, da den ikke ligger på den fremtidige internationale korridor mellem København og Ringsted over Køge, der vil opstå, når Femern Bælt-forbindelsen er anlagt. Dog finder andre respondenter, at en kombiterminal i Køge vil reducere Høje Taastrups andel af gods.

8.3.4. To markedsanalyser – to forskellige resultater

Sammenholdes resultaterne af nærværende markedsanalyse med resultaterne af den markedsanalyse, som Trafikstyrelsen fik foretaget i 2010, er resultaterne markant forskellige.

Konklusionen i 2010 var, at der ikke var en markedsmæssig efterspørgsel på en kombiterminal ved Køge. Konklusionen i nærværende markedsanalyse fra 2016 er, at der er behov for en kombiterminal ved Køge i lyset af den kommende, faste Femern Bælt-forbindelse.

Konklusionen må derfor være, at synspunkterne blandt logistik- og transportvirksomhederne har ændret sig fra 2010 til 2016. Logistik- og transportvirksomhedernes opfattelse har i perioden ændret sig til fordel for en kombiterminal i Køge.

Resultaterne af nærværende markedsanalyse bør allerede nu, give anledning til at staten indleder arbejdet med at etablere et beslutningsgrundlag for en fremtidig ny international kombiterminal ved Køge.

9. Kilder

- Børsen, "Fælles opbakning til kombiterminal ved Køge", 15. marts 2016
- Børsen, "Analyse kalder Køge-terminal for sund fornuft", 15. marts 2016
- Danmarks Statistik – Statistikbanken
- Danmark som transportland i det internationale transportsystem, Transportministeriet, 2011
- Finansministeriet, 2015
- Fremme af gods på banen, Trafik- og Byggestyrelsen, 2016
- Kombiterminal ved Køge, Markedsanalyse, COWI og Trafikstyrelsen, 2010
- Køge Havn Strategi 2015-2025, 2015
- International godstransport i Øresundsregionen – Øresundsregionen som internationalt transportknudepunkt, Region Sjælland 2009
- Mere gods på banen – Via markedet mod de politiske mål, Banedanmark, 2012
- Opdateret trafikprognose, Femern A/S, 2014
- Udvikling, Vækst, Køge, Køge Kommune 2013
- www.bane.dk
- www.koege.dk
- www.koegehavn.dk
- www.mestertidende.dk
- www.stc-koege.dk
- www.vd.dk