



NY STATIONSFORPLADS I KØGE

SKITSEFORSLAG TIL NYINDRETNING AF OMRÅDET OMKRING KØGE STATION

udarbejdet af:
tegnestuen vandkunsten A/S
grontmij A/S og
LeanDesign Aps

for DSB og Køge Kyst

luftfoto med modelfoto af byudviklingsområderne i Køge Kyst regi og skitseforslaget til Køge Station med broen til Collstropgrunden

Indholdsfortegnelse:

Om skitseforslaget	side 3
Skitseforslagets program	side 3
Oversigts visualisering	side 4
Illustrationplan 1:1000	side 5
Skitseforslagets intentioner	side 5
Illustrationsplan, tagplan 1:500	side 6
Broen geometri - isometri	side 7
Illustrationsplan, stueplan 1:500	side 8
Visualisering, kig mod Collstropgrunden	side 9
Stationens faciliteter diverse snit og diagrammer	side 10 - 12
Trafikafvikling veje og stationsforplads	side 12
Cykelparkering Kælderplan, 1:500	side 14
Cykelparkering, alternativer	side 15
Visualisering, kig mod jernbanegade	side 16 - 17
Opdaterede visualiseringer fra Prospekt for ST1	side 18 - 20
Visualisering, kig fra Bjerggade mod store trappe aftenbillede dagsbillede	side 21 - 22 forside





Om skitseforslaget

Skitseforslagets til en ny Stationsforplads i Køge er udført af tegnestuen vandkunsten A/S med Grontmij A/S og LeanDesign Aps som underrådgivere.

Stationsforpladsen har afsæt i Køge Kysts udviklingsplan samt Køge Kysts prospekt for ST1. Skitseforslaget skal fremadrettet danne udgangspunkt for en nytænkning af den offentlige trafik i Køge samt danne afsæt for den kommende byudvikling i den centrale del af stationsområdet.

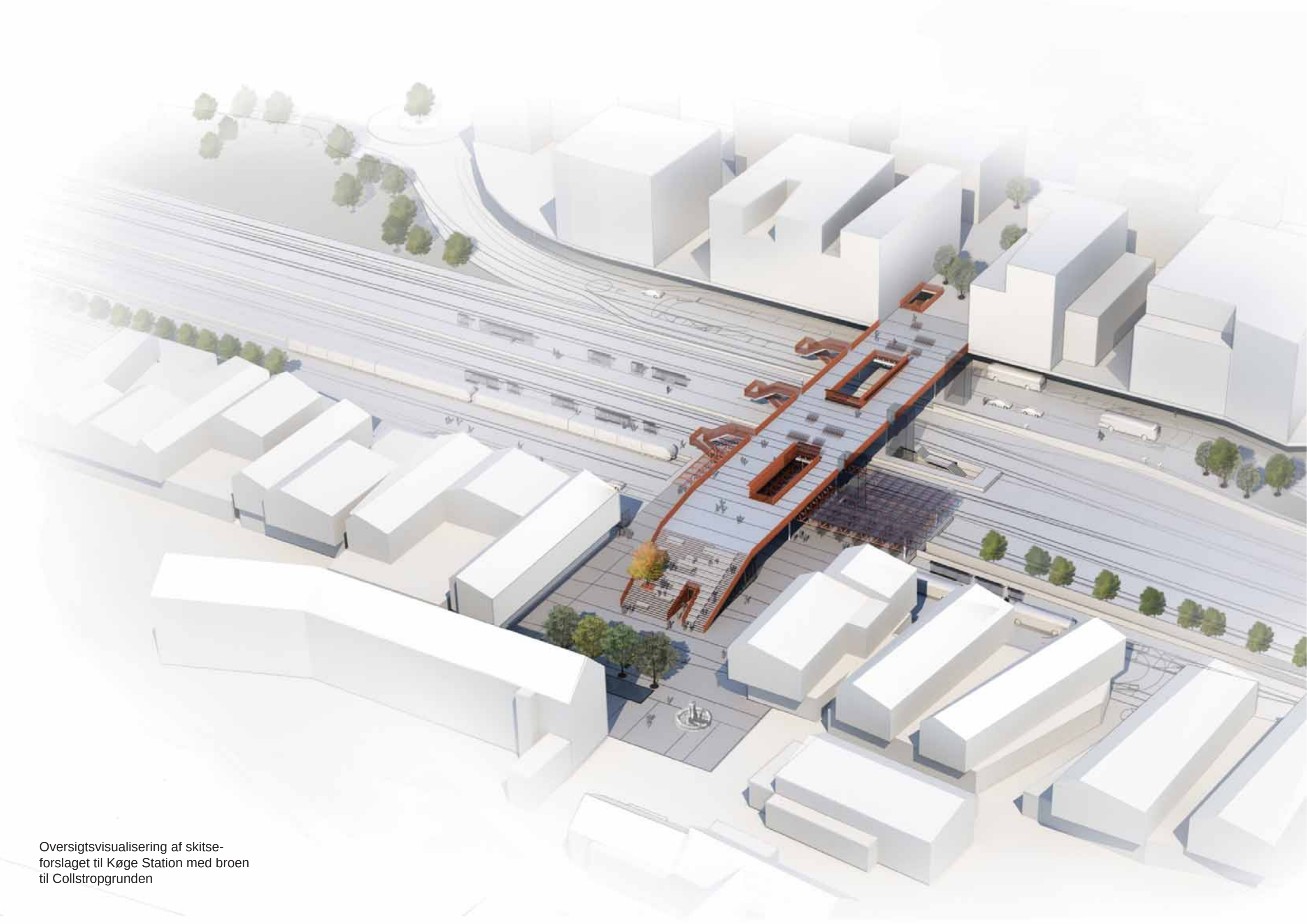
Fælles opdragsgiver er DSB og Køge Kyst. En følgegruppe bestående af DSB miljø og trafikplanlægning, DSB ejendomme, DSB s-tog og Køge Kommune har afholdt 3 møder undervejs i udarbejdelsen af skitseforslaget. Parallelt er der afholdt møder med Banedanmark som Køge Kyst har varetaget – samt møder med MOVIA og handicaporganisationer i Køge hvor Køge Kyst, tegnestuen vandkunsten og Køge Kommune har deltaget.

Skitseforslaget er endvidere udarbejdet med afsæt i overordnet opgavebeskrivelse samt en række programkrav formuleret af Køge Kyst 20. dec. 2011.

Skitseforslagets program:

- En dynamisk busstation med plads til 3 samtidige busser i hver retning vest for banen og 2 samtidige busser i hver retning øst for banen
- 5 afsætningspladser og 3 taxa pladser på hver side af banen
- Adgangsveje til og fra station, herunder omstigning mellem forskellige transportformer
- Ca. 1000 cykelparkeringspladser
- Diverse rum til DSB og Banedanmark
- Stillingtagen til rumgitter, perrontag og fodgængertunnel
- Skiltning, trafikinformation samt rejsekort- og billetterterminaler
- Fritrumsprofil på 5.81 m over skinnelegemer samt andre relevante sikkerhedskrav i forbindelse med togdrift.

Skitseforslaget er udarbejdet i perioden december 2011 til 30 marts 2012. Efter 30. marts 2012 vil interimsløsninger blive vurderet og er dermed ikke en del af dette skitseforslag. Der udarbejdes et særskilt dokument der dokumenterer de økonomiske konsekvenser af skitseforslaget.



Oversigtsvisualisering af skitse-
forslaget til Køge Station med broen
til Collstropgrunden

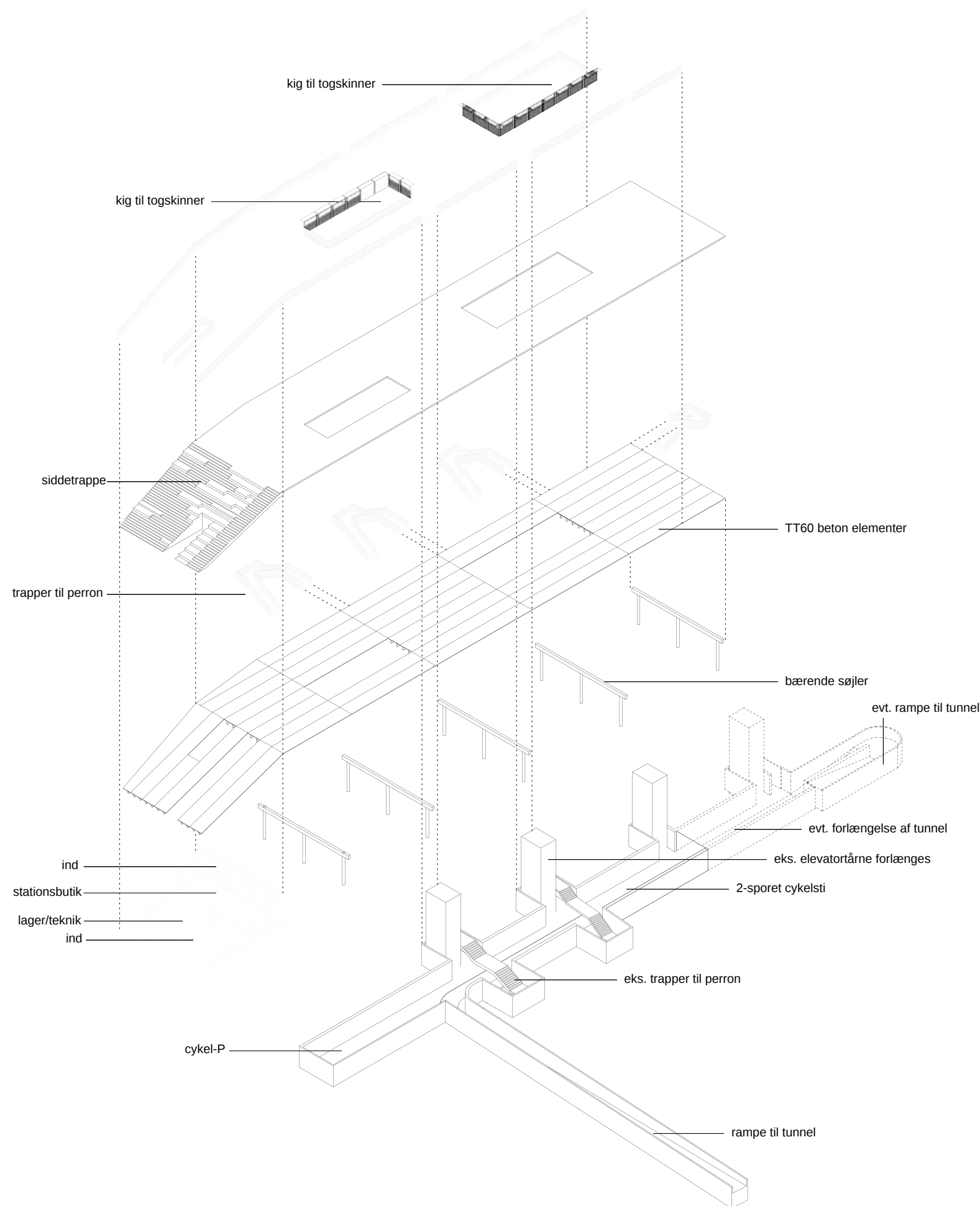


Illustrationsplan 1:1000

Forslagets intentioner

Skitseforslaget ønsker at tilvejebringe en kvalitativ ramme for dels byrummet omkring stationen og den kommende stationsnære byudvikling, dels den offentlige transports lokale vilkår i Køge. Undervejs i udarbejdelsen er fremkommet adskillige specifikke ønsker som isoleret set kan være ideelle, men som i den bymæssige sammenhæng er prioriteret med sigte på at skabe et nyt byrum af høj kvalitet - med afsæt i en helhedsmæssig tilgang.

Overordnet set ligger banetraceet som en barriere mellem den gamle del af Køge og byens aktive erhvervshavn. I syd anviser Køge Kysts udviklingsplan fremover en stort nyt byrum der foldes under banen med arbejdstitlen 'underføringen' som afløser for en alt for travl jernbaneoverskæring - i nord ved stationen krydses banen i dag i en bred men ikke særlig attraktiv fodgængertunnel der forbinder den centrale by med Collstropgrundens mange p-pladser. Fodgængertunnelen er ligeså bindeled mellem forskellige offentlige transportformer – ofte holder lokalbanen til Stevn, men også regionaltog til Næstved og Roskilde ved øperronen. Mange mennesker har her deres daglige gang i tunnelen, på stationen og på busterminalen, et hverdagsrum der i dag fremstår mere med karakter af slidt trafikmaskine end et attraktivt omdrejningspunkt i byen. Movia og DSB melder begge om kraftige stigninger i passagerantal og Køge Kyst ønsker fremover at støtte den positive udvikling i brugen af offentlig transport – skitseforslaget skal ses som et væsentligt bymæssigt bidrag til denne udvikling.



Den store fortælling i skitseforslaget er således koblingen mellem Stationsområdet og Collstropgrunden, eller sagt på en anden måde, den fine gamle centrale del af Køge og den kommende, mere moderne byudvikling der tager afsæt i en markant anden kontekst. Samtidig tilstræbes en optimal afvikling af den offentlige transport.

At krydse banen og bruge stationen, mener vi skal være en oplevelse der er markant mere spændende end i dag – fremover skal hverdagsrummet være attraktivt.

Vi foreslår en bred broforbindelse, der med udgangspunkt i en ny stationsforplads spænder tværs over banearealets mange spor og forbinder til Collstropgrundens nye løftede byplads. Afsættet i den centrale del af Køge fejres med en moderne 'Køgesk' udgave af den spanske trappe i Rom – en bred trappe med mulighed for ophold og kig i øjenhøjde til bylivet ved jernbanegade og især i den kommende ST1 bebyggelse.

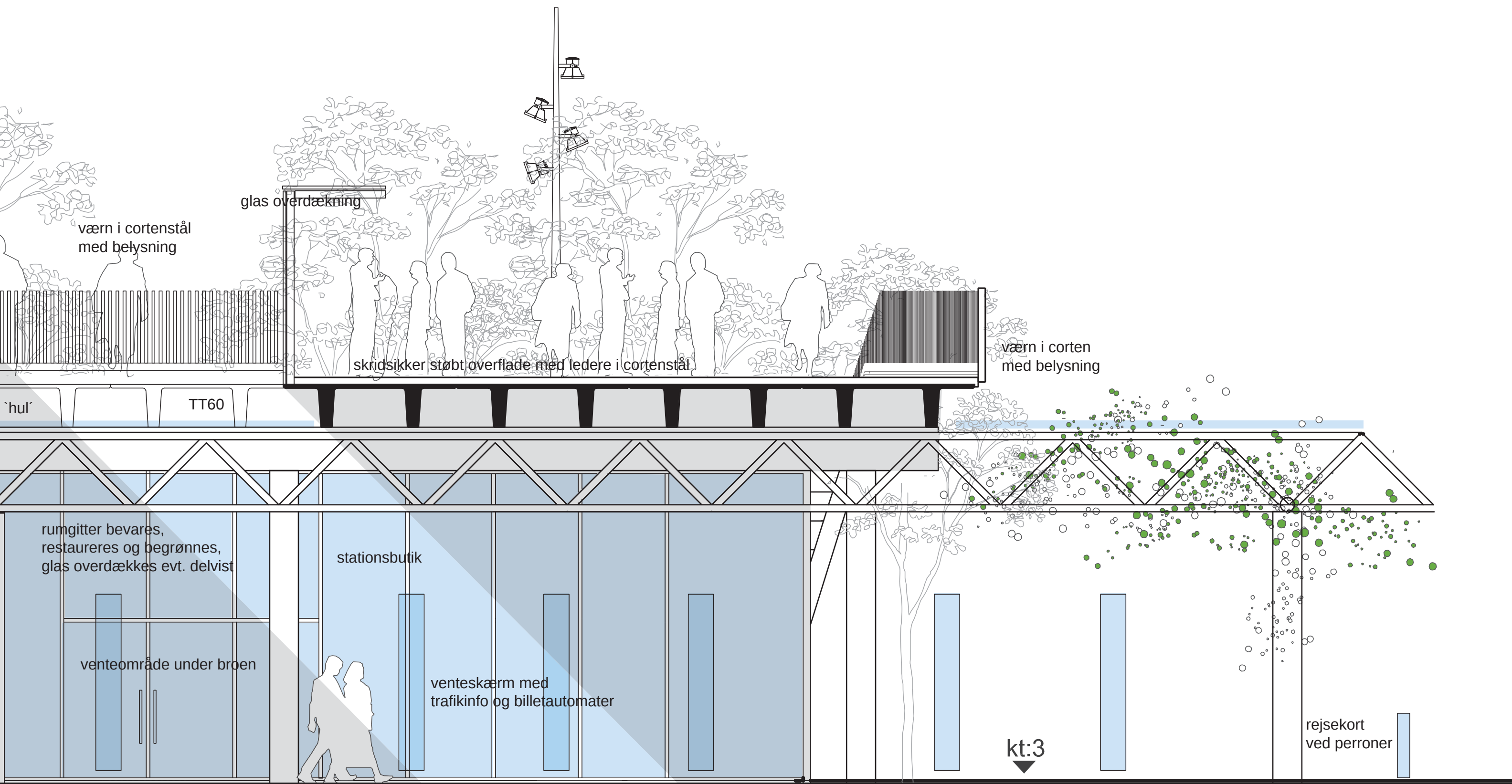
På trappen sidder man vestvendt i eftermiddags- og aftensol, måske for at mødes med nogen 'under uret' eller hvis man er kommet i god tid til bus eller tog. Under trappen ligger stationsbutikken og adgang hertil kan ske både fra selve forpladsen samt mere direkte fra øst og dermed fra ankomsten med bus og tog.

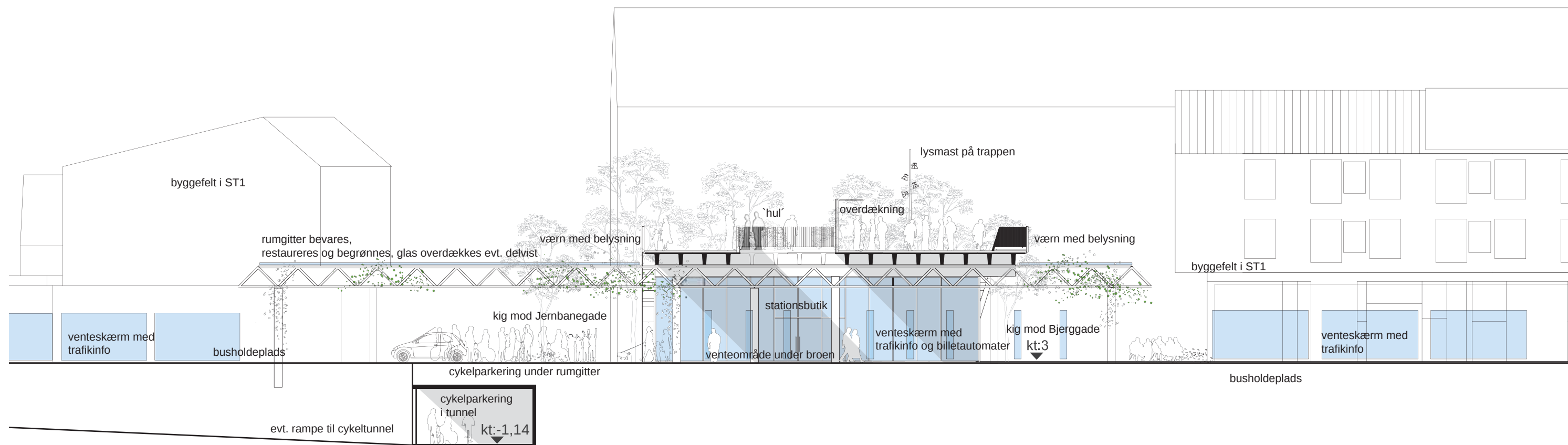
Oppe på broen krydses banelegemet i næsten 20 meters bredde – broen er tænkt mere som et byrum end en gangbro. Her er mulighed for at se på langs af banen, nu hvor man er trådt ud af den tætte snørklede by. Broens bredde inviterer til ophold i frisk vind, til 'togtælling' og vil fungere som udkigspost til byudviklingen i Køge og industrien på nordhavnen. Byrummet adskiller sig markant fra andre byrum i Køge ved. bl.a. ikke at være indskrevet i en ramme af forbrug og hygge. Her kan man over tid forestille sig at nye former for ophold kan opstå.

Visualisering
kig mod øst fra Jernbanegade mod
Collstropgrunden

Broen er også det nye forbindelsesled mellem de forskellige offentlige transportformer. Oplandsbusser holder i udgangspunktet primært øst for banen, mens bybusser primært holder vest for banen. Fra broen er trapper og elevatorer mellem nyanlagt cykelparkering i den ekst. men renoverede fodgængertunnel og til terræn hvor omstigning mellem bybusser og s- og sker. Over tid når Collstropgrunden er fuldt udbygget vil området rumme op imod 50.000 m2 kontor. Denne tilførsel af nye menneskestrømme samt de mange rejsende og vil være med til at øge broens potentiale som et levende og aktivt byrum.

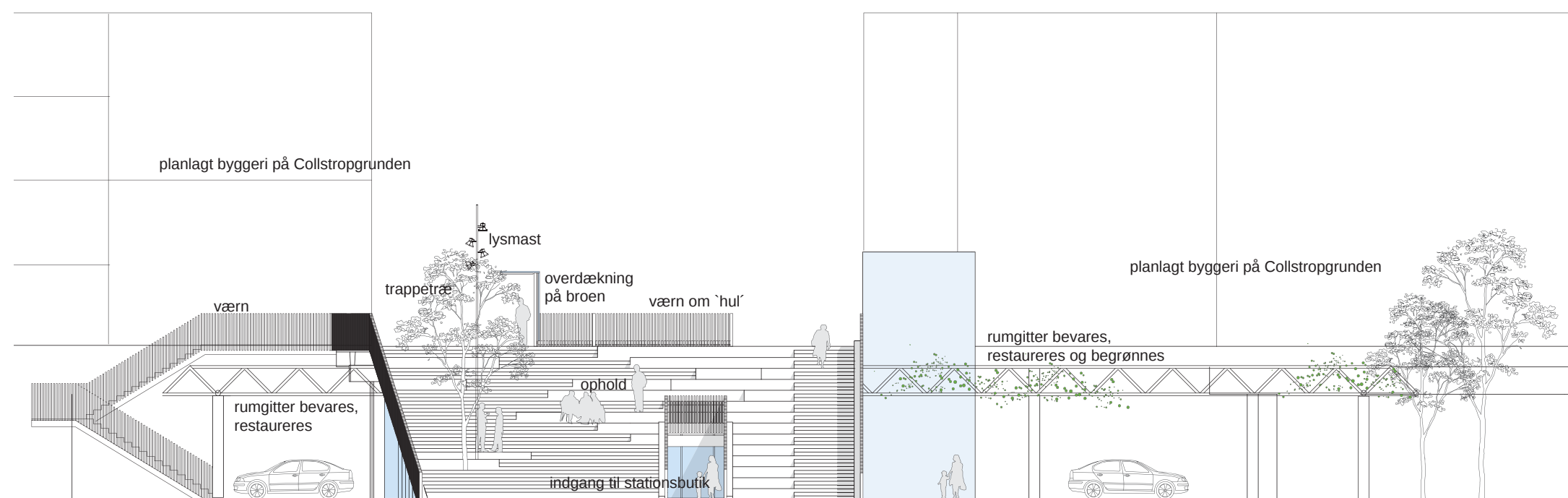






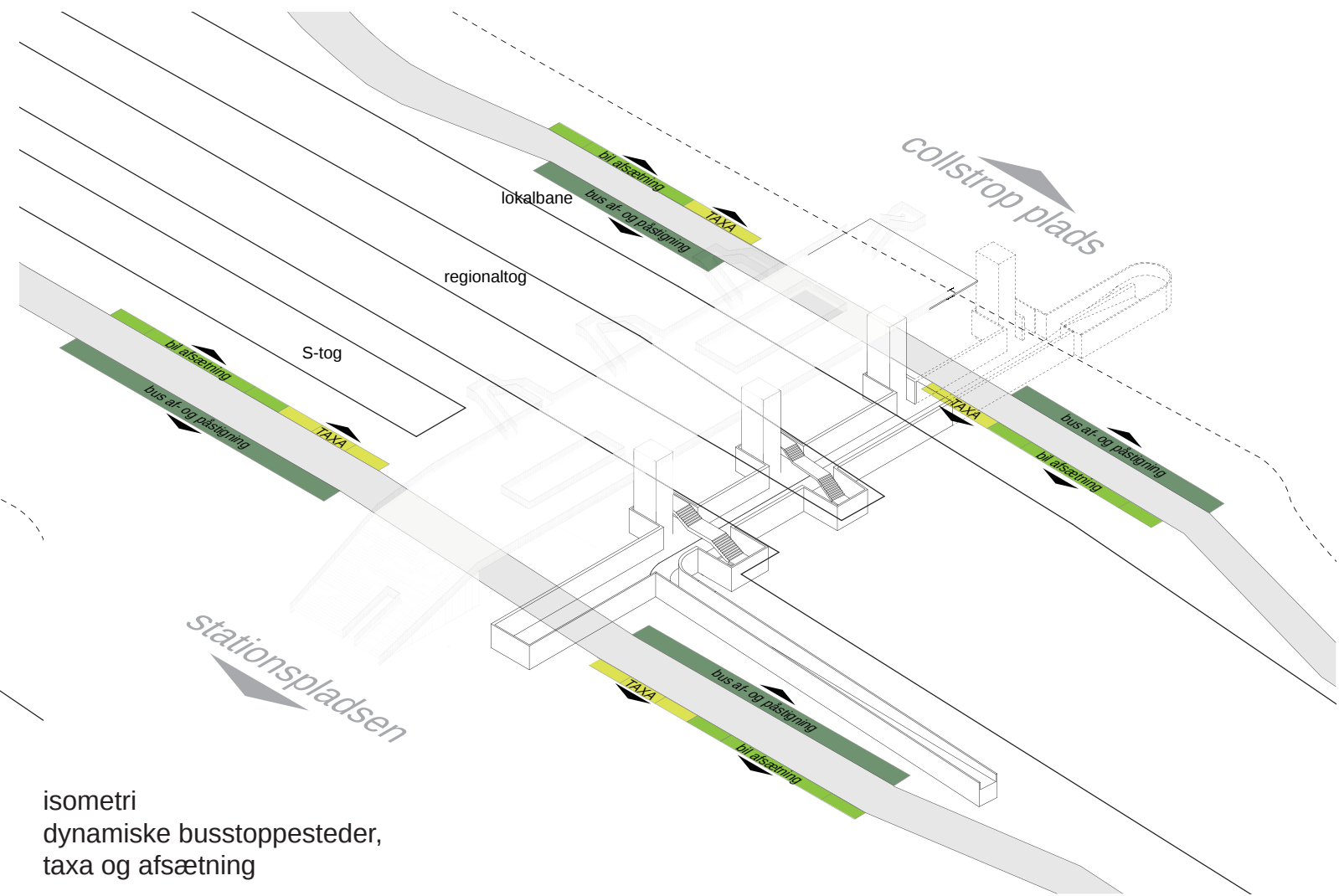
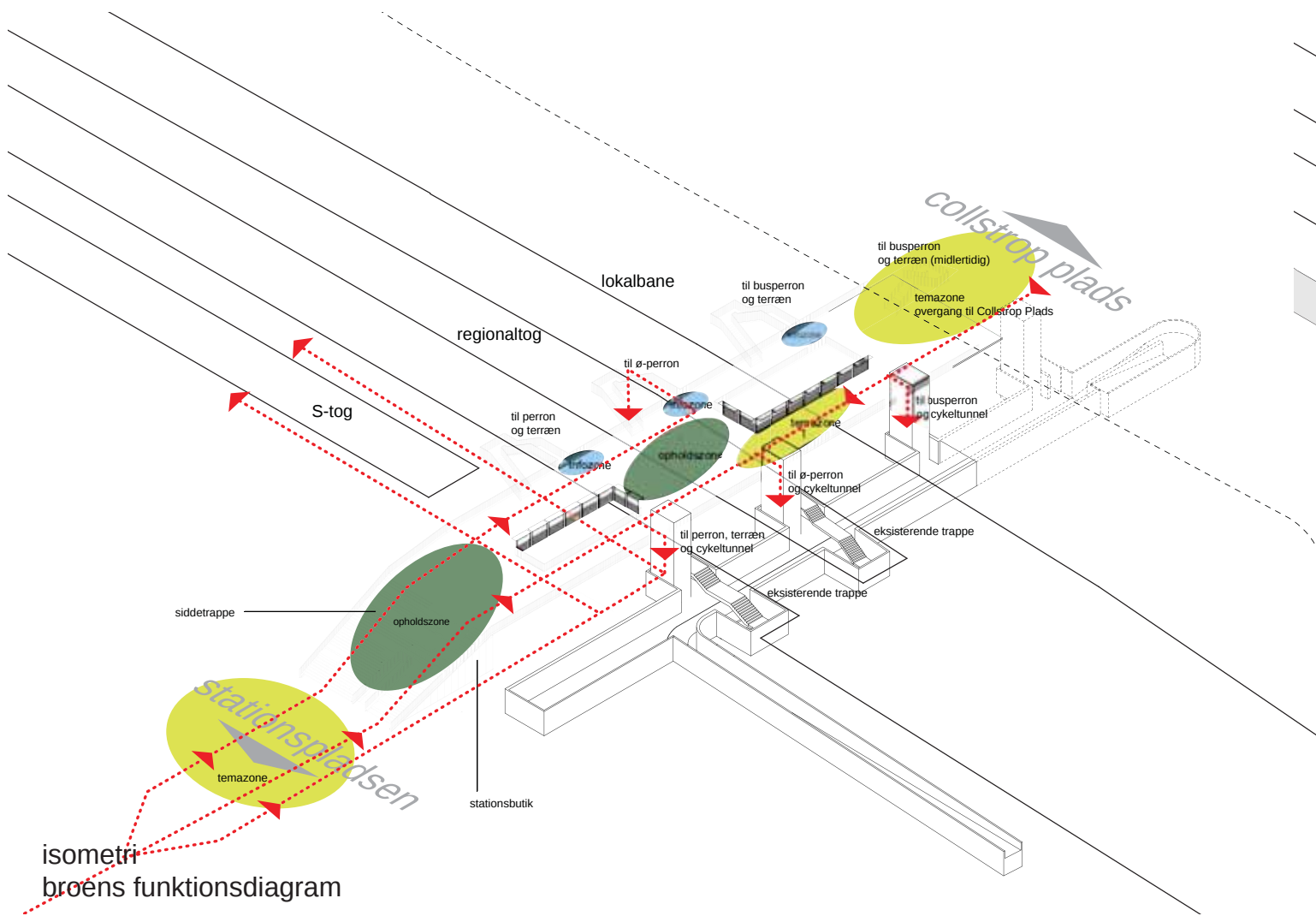
tværsnit 1:200

Som en særlig oplevelse fra broen kan det store bevarede rumgitter betragtes, måske i en begrønnet udgave. Det er ikke uden udfordringer at bevare gitret, men vi mener det kan være med til at skabe en særlig stemning på stationen, begrønnet og belyst vil det især om aftenen være karakterskabende – og om dagen, hvis solen skinner, vil skyggespillet afløst af drivende skyer være spektakulært.

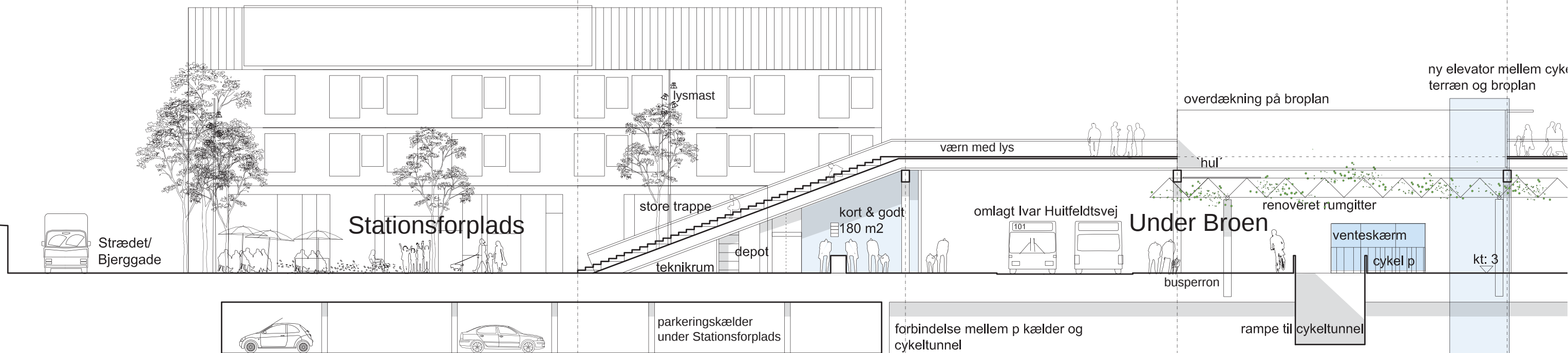


tværsnit 1:200

Store Trappe



længdesnit 1:200



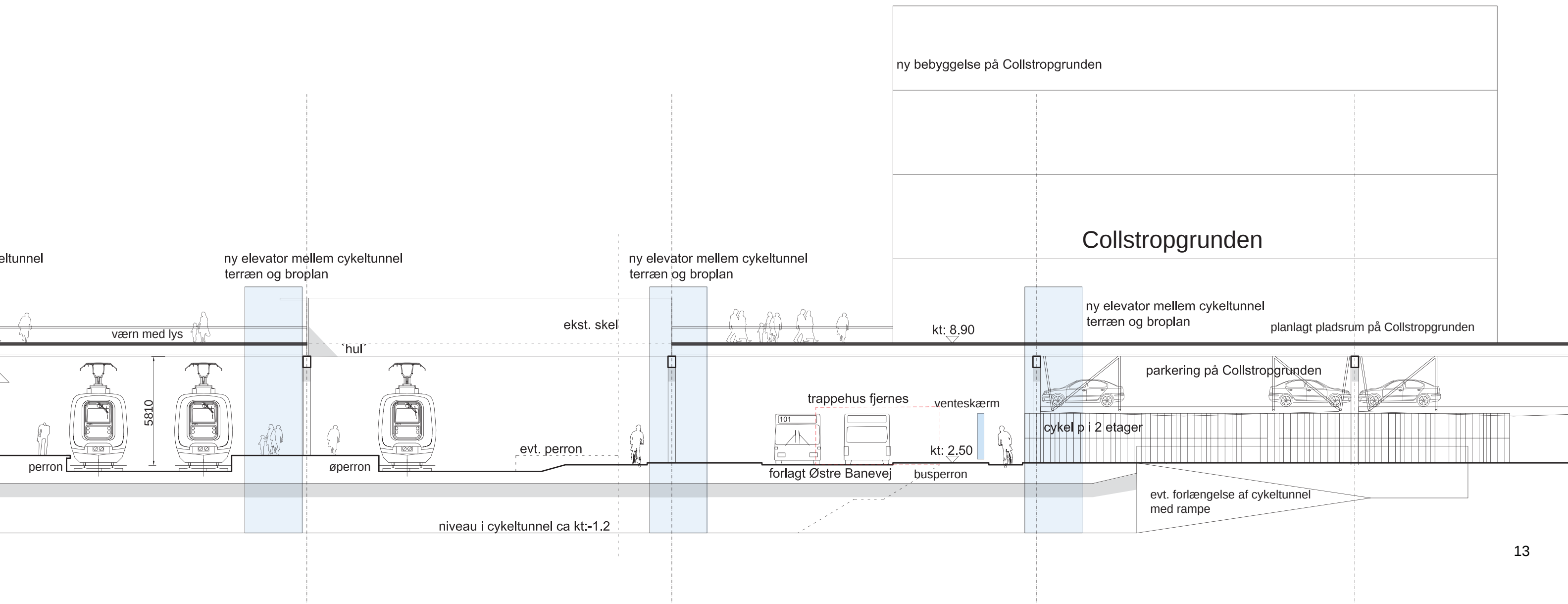
Trafikafvikling

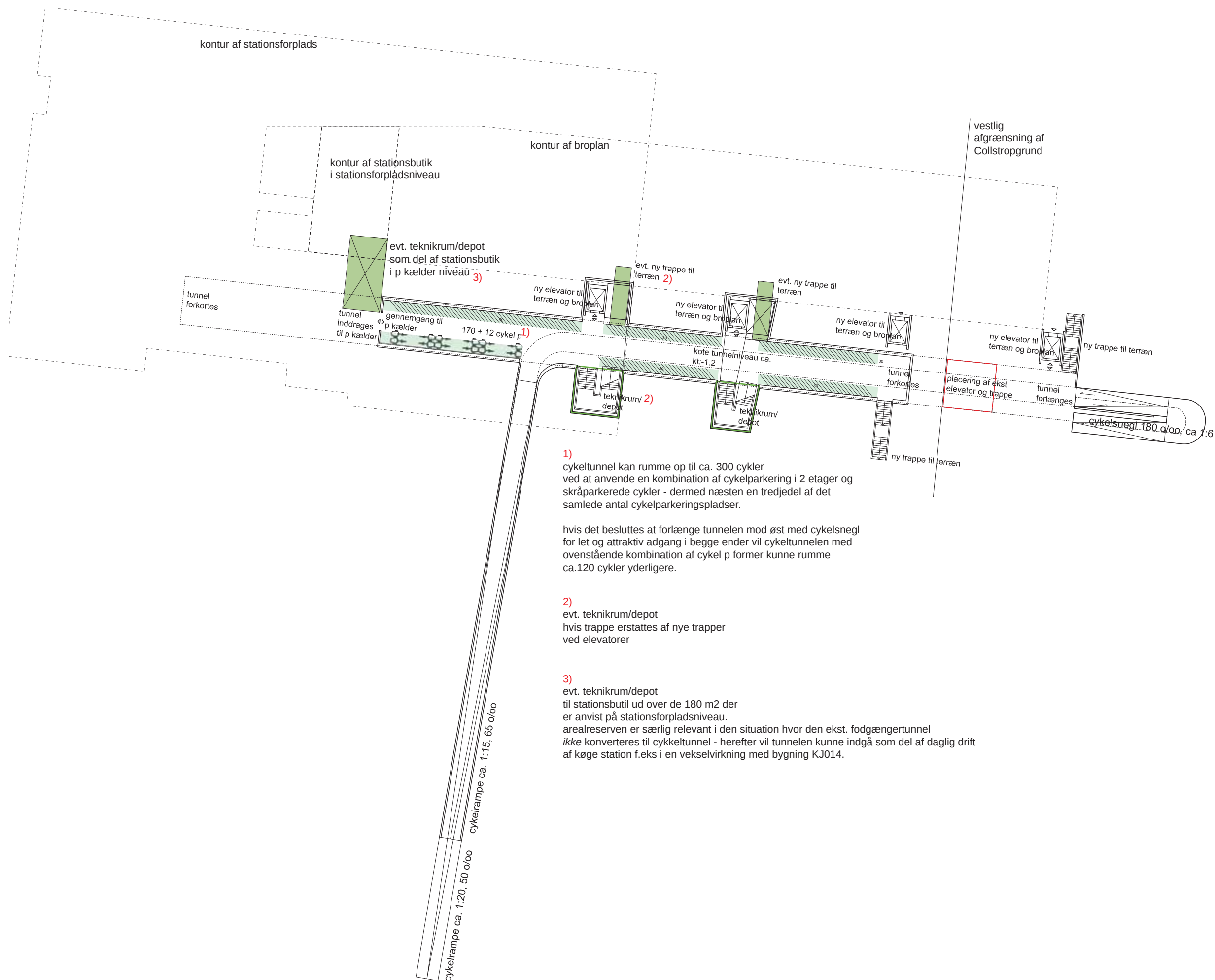
De dynamiske (super)busstoppesteder er stationens farvede puls sammen med s-toget. Busserne holder i kanten af pladsen men stadig synlige fra broen, jernbanegade og fra stationsforpladsen. Bussernes placering i kanten af pladsen giver de bedste oversigtsforhold og dermed øget trafiksikkerhed.

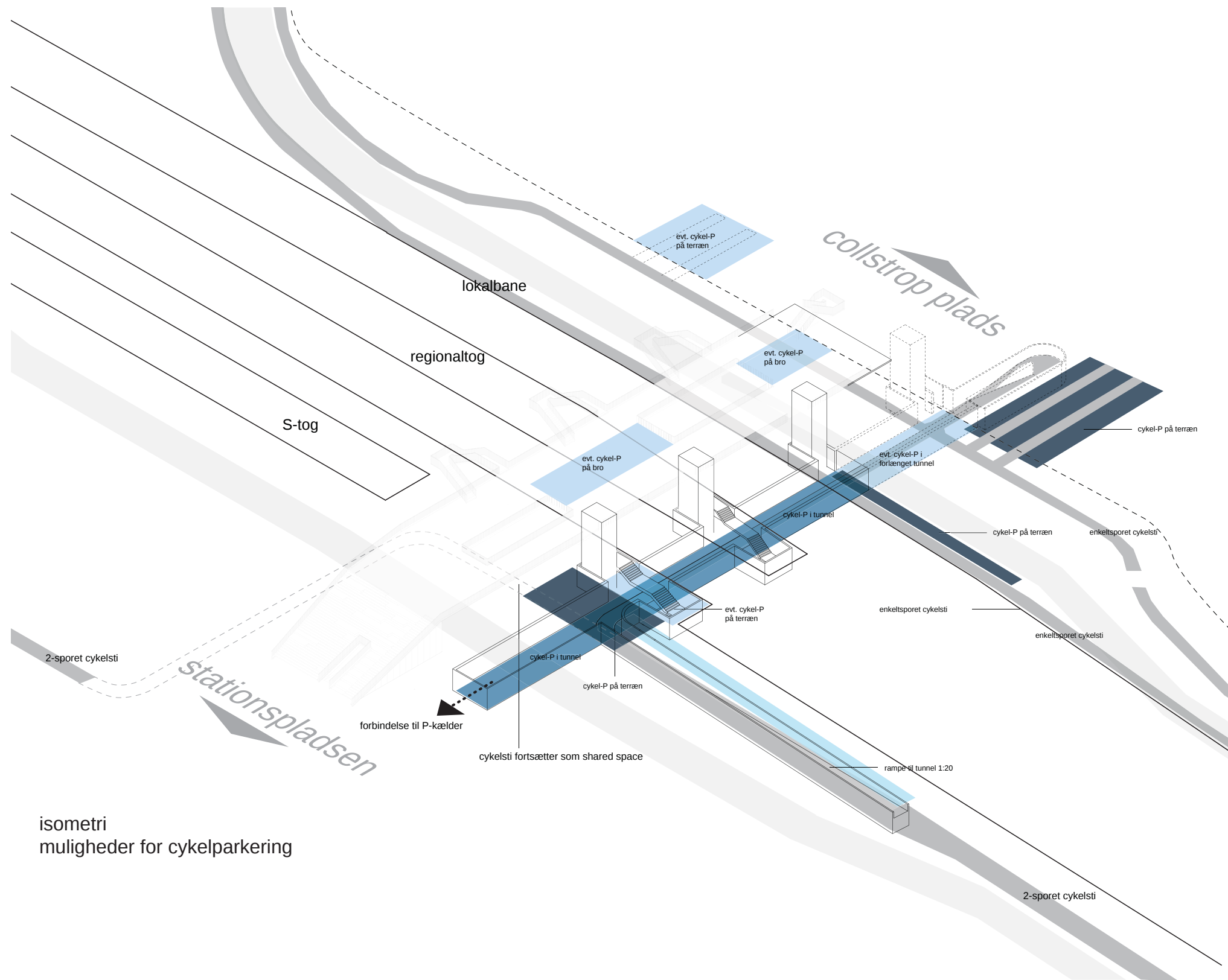
Under broen er ventefaciliteter for rejsende, delvist overdækket og i læ bag skærme med trafikinfo og billetautomater – under broen ligger den østlige indgang til stationsbutikken under den store trappe. Hvis ikke ventetiden fordrives her eller i stationsbutikken kan man vente lokalt ved busstoppestederne, også i læskærme. Krydsningen af fordelingsvejen Ivar Huitfeldtsvej foreslås trafikreguleret med mulighed for busprioritering.

Veje og stationsforplads
Ivar Huitfeldtsvej er den overordnede fordelingsvej langs stationsområdet. Der forventes ca. 3.000 biler pr. årsdøgn. Stationsforpladsens belægning føres over vejens tracé i en hævet flade der lysreguleres. På pladsen afvikles trafik i form af cyklister, fodgængere og evt. kørende trafik i shared space/ lege-opholdsgade. På Ivar Huitfeldtsvej foreslås max 30 km/t.

Østre Banevej er en overordnet fordelingsvej i Køge – vejen er mere trafikeret end Ivar Huitfeldtsvej. Her etableres elevatorer og trapper mellem terræn og broplan og delvist til cykeltunnel på begge sider af vejen for at undgå krydsende fløde trafikanter. Her lysreguleres i udgangspunktet ikke. Her foreslås max 50 km /t – ved 40 km / t er forlægningen af vejens nuværende tracé dog mindre omfattende.







isometri
muligheder for cykelparkering

Cykler

En særlig del af trafikken omkring stationen er cyklernes. Stationen er målpunkt for mange cyklister og behovet for cykelparkering er udtalt. Fodgængertunnelen foreslås indrettet til (overdækket) cykelparkering suppleret af cykelparkering på terræn. I cykeltunnelen kan være op til 300 pladser alt efter hvordan man kombinerer cykelparkering i to etager med skråparkerede cykler i én etage og muligheden for parkering af ladcykler. Fodgængertunnelen skal gøres så attraktiv som muligt – en cykelvenlig rampe gør det nemt at komme ned i tunnelen og overkommeligt at komme op igen. Rampen ligger mod syd langs Ivar Huitfeldtsvejs nye tracé hvor langt de fleste cyklister vurderes at komme fra. I en stor udgave forlænges tunnelen mod øst og afsluttes med en stejlere rampe, der på sigt vil være oplagt at benytte for cyklister til og fra Søndre Havn. På Collstropgrunden kan anvises op imod 500 cykelparkeringspladser med mulighed for evt. endnu flere. Under rumgitret anvises 80 – 130 cykelparkeringspladser.

Valget af cykelparkeringsstrategi er afgørende for hvor tæt man som cyklist kommer på sit mål, f.eks s-toget. Og dermed også afgørende for hvor effektiv cykelparkeringen er. På følgegruppemøder er der talt meget om cyklisters dårlige vaner – skitseforslaget rummer derfor mulighed for flere varianter af cykelparkering hvor især fodgængertunnellen spiller en væsentlig rolle. De eksisterende trapper mellem tunnel og terræn er pt i ret dårlig stand og vil snart skulle renoveres. Hvis de sløjfes og erstattes af andre og mindre trapper vil det på stationsforpladsen under rumgitret give mulighed for bedre udnyttelse af pladsen til cykel p, i alt 130 pladser. I tunnelen vil de eksisterende trapper, hvis de fjernes, heller ikke være en begrænsning.

Rumprogram

Vi anviser i alt 180 m² til stationsbutik.

Stationsbutikken tænkes indrettet i det negative rum under den store trappe – rumhøjden bliver her skrå fra 2.10 m til ca. 5.50 m i facadehøjde under broen mod øst. Vi ser for os en ganske spektakulær stationsbutik med en tydelig relation til stationslivet under broen og med en tydelig placering i forhold til rejsende og forbipasserende på Ivar Huitfeldtsvej. Øvrige funktioner som DSB og Banedanmark har i området, der med rimelighed kan flyttes, flyttes til bygning KJ014 øst for banen, eller alternativt til nybyggede teknikrum ved Collstropgrunden. Alt efter hvordan fodgængertunnelen anvendes er der også her mulighed for rengørings og teknikrum hvis førortalte eksisterende trapper fjernes, i alt ca 70 m². Signaltavler flyttes umiddelbart ikke men indskrives i kommende byggefelt B8ø som en midlertidig præmis.

Konstruktion og materialer

Broen udføres som en simpelt understøttet betonkonstruktion med søjler, dragere og TT – elementer. Konstruktionsprincippet er forholdsvis prisbilligt, velegnet til store spænd og til konstruktioner der ikke skal bære tung last. Selve overfladen udføres som (skridsikker) beton med ilagte ledere af cortenstål. Apterinen med inventar, trappetrin og rækværker m.v foreslås tilsvarende udført i cortenstål.

Facader til butikken udføres i glas, gerne i profiler af cortenstål.

Der er skitseret mulighed for at overdække dele af eller hele det eksisterende rumgitter, både i forbindelse med ventezoner og som overdækning af cykelparkering. Overdækning udføres med armeret glas.

Der er tilstræbt et enkelt og let udtryk der underspiller broens udtryk som 'konstruktion' og lægger vægt på funktionen som brugbart byrum.

Visualisering

kig mod vest fra under broen mod Jernbanegade







Visualisering
Opdateret visualisering fra Prospekt for ST1
Kig fra Bjerggade mod syd gennem Strædet

Visualisering
Opdateret visualisering fra Prospekt for ST1
Kig fra Jernbanegade mod øst mod Collstropgrunden





Visualisering
Opdateret visualisering fra Prospekt for ST1
Kig mod syd gennem Ivar Huitfeldtsgade i et nyt tracé



Visualisering
Aftenbillede af Stationsforpladsen set fra Bjerggade

