

## CASE: KØGE NORD STATION



KØGE KOMMUNE



# KØGE NORD STATION BINDER REJSEN SAMMEN



### OM CASEN

Den nye Køge Nord Station er et trafikknudepunkt med mulighed for at skifte mellem højhastighedstog, S-tog, bil, bus og cykel. I fremtiden kan Smart City-teknologier være med til at løfte serviceniveauet yderligere og bidrage til en sammenhængende rejse for borgerne. Rigtigt anvendt kan det modvirke tendenser for øget trængsel og CO<sub>2</sub>-udledning.

I 2019 kørte der gennemsnitligt 140.000 biler dagligt på Køge Bugt motorvejen. I de sidste 10 år er trafikken vokset på motorvejen med over 3 procent årligt. Det forventes at forsætte, hvis vi ikke gør noget aktivt. Køge Nord Station er en nyetableret station, der skal imødegå flere af disse tendenser. Stationen blev åbnet i 2019 og er placeret uden for hovedstadsområdet. Køge Nord tilbyder i dag 650 gratis Parkér og Rejs-pladser.

Allerede nu er Parkér og Rejs-anlægget i brug, og der er høj belægning. I takt med at det planlagte byområde omkring stationen udvikler sig, forventes 8.000 passagerer at bruge stationen dagligt. Derfor er der også planlagt for i alt 2.700 Parkér og Rejs-pladser ved stationen efterhånden, som behovet viser sig.

### HVAD HAR VI TESTET?

Køge Kommune har undersøgt kommunens rolle i den fysiske planlægning omkring Køge Nord Station og mulighederne for at planlægge for fremtidens grønne mobilitet. Det er netop eksemplificeret ved Køge Nord Station og det fremtidige byområde Køge Nord Skovby, der vil rumme 1.600 boliger og over 175.000 m<sup>2</sup> kontor. I planlægningen skal kommunen tænke langsigtet og helhedsorienteret for at skabe de bedste rammer for byliv og mobilitet omkring stationen. Det er sket ved at lave byområdet og stationen DGNB-certificeret.

På Parker og Rejs-anlægget har kommunen undersøgt behovet for ladestandere for pendlere, der bruger stationen til daglig pendling til arbejde. Kommunen har haft dialog med ladeoperatører for at kunne tilrettelægge et udbud, der passer til kommunens krav og markedsmuligheder.

Herudover har kommunen drøftet mulighederne for LoRaWAN og trafiktælling. Kommunens rolle vil være at sikre den underliggende infrastruktur, så bydelen er klar til fremtidens Smart City-teknologi. Stiller kommunen eksempelvis fiber og sensorer til rådighed, kan virksomheder frit byde ind med deres services.

Køge kommune kan også understøtte samkørselsløsninger direkte, især hvis de understøtter en grønnere mobilitet fra yderområder. Det gælder eksempelvis samkørselsapps som Nabogo.

## HVAD HAR VI LÆRT?

At indarbejde tiltag om Parkér og Rejs-anlæg og smart mobilitet i Køge Kommunes klimaplan giver et solidt politisk mandat og fundament for at arbejde med dette i planlægningen i kommunen fremadrettet. Som pioner-kommune i DK2020 samarbejdet fungerer klimaplanen som inspiration for samtlige 46 nye kommuner, der har meldt sig ind i DK2020 samarbejdet.

Køge Kommune har valgt SWECO som konsulent for DGNB præcertificeringen af Køge Nord station med særligt fokus på mobilitet. Det betyder en særlig opmærksomhed på den overordnede planlægning af mobiliteten i hele området. Gennem DGNB-certificeringen har kommunen styrket samarbejdet på tværs af forvaltningen med øget fokus på sammenhæng mellem by- og trafikplanlægning.

Kommunens undersøgelse blandt pendlere viser, at det ikke er Smart City-løsninger og wayfinding apps, der betyder mest for pendlere. Det er sikkerhed for en p-plads, regularitet i togafgangene og en plads i toget.

Skal den grønne mobilitet fremmes, er der derfor behov for høj kvalitet, service og regularitet i den kollektive trafik.

## HVILKE UDFORDRINGER HAR VI MØDT?

Det var en udfordring fra starten af projektet, at stationen endnu ikke var åben. Da den åbnede i maj 2019 fik kommunen imidlertid en unik mulighed for at interviewe førstegangsbesøgende på stationen. Det blev baggrunden for et idékatalog med inspiration til, hvordan stationen kan indrettes bedre i fremtiden, og hvilke services pendlere lagde mest vægt på.

Datagrundlaget for at følge udviklingen i brugen af Parkér og Rejs-anlægget blev forringet, da samfundet lukkede ned den 11. marts 2020 på grund af Corona. Der har også generelt været færre pendlere, der benyttede kollektiv transport i den periode. I forhold til at planlægge en bæredygtig bydel med fokus på grøn mobilitet er det en udfordring, at de trafikmodeller, vi arbejder med, viser en udvikling med flere og flere biler. Det gør det vanskeligt for trafikplanlæggere at introducere tiltag, der gør det sværere at være bilist.

## HVAD ARBEJDER VI VIDERE MED?

Vision for Køge Nord Station i 2050:

- Stationen er et trafikalt knudepunkt med mange, daglige rejsende og skift mellem forskellige modaliteter
- Der er selvkørende busser, delebiler og samkørsel. Der tilbydes bycykler og løbehjul og inspirerende stiforløb gennem rekreative områder
- Der er opført fleksible kontorhoteller til dagligt og ad hoc-arbejde nær stationen
- Servicefunktioner, der understøtter livet på stationen som eksempelvis vareudlevering, transport og logistik service, indkøb, mødefaciliteter, street-food, leg, kunst og kulturtilbud
- Mobility as a Service og personlige mobilitetsassistenter tilrettelægger via blockchain teknologi rejsetider, transportmiddel, skifte mv.
- Wayfinding via bydelsintegrerede sensorer

## HVEM HAR VÆRET MED?

Køge Kommune  
Movia  
SWECO

**FREMTIDENS INTELLIGENTE  
MOBILITET ER STØTTET AF**

**Interreg**  
Öresund-Kattegat-Skagerrak  
European Regional Development Fund



## MERE INFORMATION

Gate 21 • Liljens Kvarter 2 • DK-2620 Albertslund  
T: +45 3111 4040 • M: gate21@gate21.dk • www.gate21.dk