

Køge Kyst

EN HISTORIE
OM EN BYS
FORANDRING

Personlige betragtninger om strategisk
byudvikling af Jørgen Nue Møller

Køge Kyst

En historie om en bys forandring

Personlige betragtninger om strategisk byudvikling
af Jørgen Nue Møller

Efterår 2017

Køge Kyst
En historie om en bys forandring

Af Jørgen Nue Møller

Copyright Jørgen Nue Møller og
Dansk Byplanlaboratorium 2018

Forlag: Dansk Byplanlaboratorium

Design og opsætning: Le bureau

Tryk: Tarm Bogtryk

Oplag: 400
ISBN 978-87-9041-325-55

Tryk støttet økonomisk af KAB Fonden.
Tak for bistand fra Realdania By & Byg.



Indhold

Forord	4
Stedet Køge	6
Opspil og stiftelsesforhandlinger	16
Visioner og forhåbninger	20
Konkurrence og udviklingsplan	30
Fra vision til realisering	62
Forretningsmodellen og betydningen af fremdrift	72
Salget af Stationsområdet	76
Mellem By og Hav	92
Governance, bestyrelse og direktion	100
Midlertidigheden og den opgravede by	110
Forretning og samfundsinteresse	120
Epilog	124

Forord

Med udgangen af 2016 stoppede jeg som bestyrelsesformand i Køge Kyst P/S og Køge Kyst A/S efter 8 år på posten. Tiden var til at trappe ned, jeg var da 72. Men man skal jo skrive sine erindringer, medens man stadig kan huske, og derfor har jeg sluttet min funktion med en lille opsamling af Køge Kysts historie og udvikling.

Meget har vi, trods oprindeligt vanskelige konjunkturer, opnået i de forløbne 8 år, men meget står tilbage.

Mit håb er, at dette lille skrift kan bringe erindringen om forandringens begyndelse videre til vore efterfølgere, men også at personer uden for Køge Kyst-kredsen og Køge vil kunne finde interesse i fortællingen.

Det er en beretning om en del af udviklingen i en by, der på nogle årtier er gået fra at være en stilfærdig, lidt isoleret købstad til et af landets hurtigst voksende vækstområder. Men også om forsøg på at udvikle det hæderværdige byplanfag, om angrebsmåder til pla-

nernes gennemførelse, om ledelse og styring, om forhindringer og restriktioner og andre vanskeligheder. Kort sagt om moderne byledelse i en overreguleret velfærdsstat, som jeg ellers holder meget af.

Omkring mig har jeg haft en kreds af erfarne kommunalpolitikere og embedsmænd, dygtige sagkyndige bestyrelsesmedlemmer med stor faglig indsigt, kloge eksterne rådgivere af mange slags og et fantastisk sekretariat. Tak til jer alle.

En særlig tak til Køge Kommune og Realdania for at betro mig formandsposten og ikke mindst til tidligere direktør i Realdania By Mette Lis Andersen og projektdirektør Jes Møller for megen hjælp samt gode og kloge kommentarer undervejs.

København, efteråret 2017

JNM

Stedet Køge

Køge er en gammel by, der i mange år levede et lidt isoleret liv på Østsjælland. Men i de seneste årtier er isoleringen brudt, og Køge er blevet et vækstcenter i den sydlige del af Hovedstadsregionen. Køge Kyst er en af de større udviklingsmotorer i denne udvikling.



Køge er en gammel sjællandsk by. Den fik købstadsrettigheder i 1288 af Kong Erik Menved, men Køge havde bestået som bydannelse siden 1100-tallet. Byen lå da lidt længere inde i landet, men blev flyttet til kysten og blev en vigtig udskibningshavn for korn, ikke mindst til hollændere i 1600-tallet. Middelalderen var i øvrigt op og ned, mest op; Køge blev først en meget velhavende by, men i 1535 kom den danske borgerkrig om religionen ”Grevens Fejde” til byen, hvor først Grev Christoffer, siden Johan Rantzau og Christian 3. etablerede deres hovedkvarterer i Køge, medens de overvejede angreb på København. I 1536 sluttede Grevens Fejde, reformationen blev gennemført, og Køge fik atter gode år, der strakte sig frem til recessionen efter 1640. Ikke mindst Svenskekrigene sidst i 1650’erne tog imidlertid hårdt på Køge, der ad to omgange fungerede som hovedkvarter for svenskekongen Karl Gustav - 30 gårde blev nedrevet, 90 boliger lå i ruiner og byen blev befæstet. Befæstningen blev dog selv hurtigt nedrevet (1661). Det varede imidlertid lang tid, inden der på ny kom gang

I forgrunden Søndre Havn.

Køge by med det store torv.



i Køge, havnen var dårligt vedligeholdt og kunne ikke anvendes til udskibning af korn, Napoleonskrigene, kampene med englænderne og tabet af Norge gjorde det bestemt ikke bedre. Først i midten af 1800-tallet kom der atter fremgang med ny industrialisering, anlæg af jernbanen i 1870 – godt nok en sidelinje – og nyt liv i havnen. En rig by blev Køge dog ikke.

Køge var fortfarende ”en by på Østsjælland”, som både Wikipedia og Den Store Danske stadig skriver om den. Det var indtil anlægget af motorvejen og gennemførelsen af S-togsnettet til Køge i begyndelsen af 1980’erne faktisk ret besværligt at komme til Køge, bare fra København. Enten måtte man med tog over Roskilde eller bumpe ned ad Køge Landevej. Så byen var noget isoleret. Det har præget byens mentalitetshistorie, der videre er blevet præget af en stærk arbejderkultur og årtiers socialdemokratisk styre (1921

NOTE 1
Udgivet af M. Galschiøt,
København 1893, bin 2, pp. 597 ff.

NOTE 2
Fra 1996 Skovbo Efterskole.

Om Køge

S. Schandorph, der i 1893 skrev om ”Midtsjælland” i tobindsværket ”DANMARK, I SKILDRINGER OG BILLEDER”¹ havde ikke mange venlige ord at sige om Køge: ”Vejen fra Ringsted til Køge er det ikke stort at sige om – landsbyerne er kedelige og som alle andre landsbyer på Sjælland”, og ”der er ingen grund til ”at bede i Slimminge Kro², blandt kvæg- og lammedrivere, hvis man ikke har studier at gøre i den menneskeklasse” (Sic! - JNM), men efter en lille afstikker gennem den nordlige del af Valløs skove, står forfatteren atter på landevejen og ser udover Køge Bugt, medens han kommer Ingemann i hu:

*Staden ved Kampens og Sejrenes Bugt
Hæver sin Røst og udsjunger sin lykke
Livet ved Åen og Havet er smukt
Og venlig er fredskovens skygge
Dog naar med Lynglimt det dunder i Skyen
Højt over Skoven og Havet og Byen
Folket i Norden
Mindes din Torden
Stolte Niels Juel! Ved den brusende Bugt*

”Jeg har nu aldrig kunnet høre Køge Udsjunge sin lykke, som den ligger der nede med den store Masse af Møller paa den flade, sandige, ørkenagtige Strand osv”... ”Jævnlig saa man i Byens Gader sære gamle huse med ud-skaarne Bjælkehoveder under den langt over stueetagen fremludende Førstesal... ”Nogle af disse gamle huse saa rigtignok ud, som de skulde falde ned Hovedet på de forbipasserende” Dog er der også lyspunkter – der var morsomme gårdrum med svalegang rundt om de gamle huse, og på Brogade ligger en smuk, stor gård fra den gode danske Renæssanceperiode. ”Torvet er stort og regelmæssigt i faconen. Det gav god plads for Markederne i gamle Dage og for Sprøjtefolkets Øvelser” hvorpå følger en længere eksegese over sprøjtefolket samt byens milits, kaldet ”Politikoret” og dettes kommandant – Og så bevæger Schandorph sig atter ud i omegnen af Købstaden.

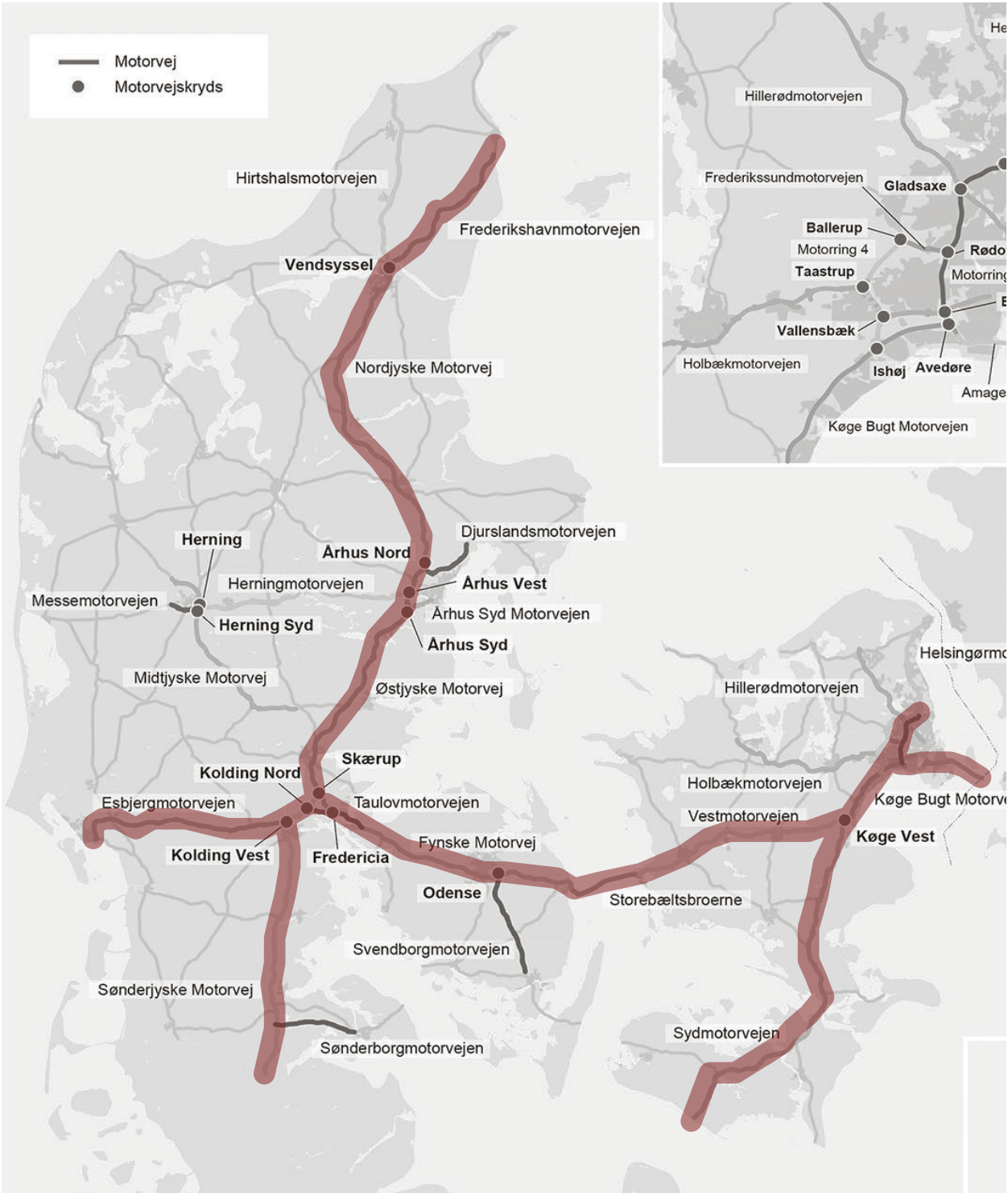


TIL VENSTRE: Køge Torv i en ældre tid.
TIL HØJRE: Det Store H.

til 2014). Hertil kommer, at den langsomme udvikling bevarede byen, som den var, med mange gamle huse, det store torv, det gamle rådhus, snørklede slipper fra Brogade til Ivar Huitfeldtsvej osv. Selvopfattelsen i Køge var i mange år i overensstemmelse hermed – vi er en by på Sjælland, og vi er os selv nok.

Men langsomt gennem 00’erne ændredes denne opfattelse, selv om mange rester af den stadig består. Køge er stærkt på vej til at blive en ”hub”³ i både det storkøbenhavnske og det sjællandske bysystem, dels som følge af egne beslutninger, dels som følge af eksterne investeringer. Byen ligger ved et af de store kryds i det såkaldte ”Store H” – motorvejssystemet nord/syd - øst/vest, hvilket gør den yderst interessant i en transportmæssig sammenhæng. Den gamle havn er blevet for lille (og for gammel) – og en ny er under opfyldning og udvikling. Køge Bugt motorvejen er i 2016/17 under løbende udvidelse, den nye hurtige jernbane fra København over Ringsted under anlæg og ibrugtages i 2018, og

NOTE 3
En HUB er et udtryk, der oprindeligt betegnede en mekanisme, der satte flere IT-elementer sammen, siden også en væsentlig lufthavn, men nu mere generelt et sted, hvor ting og folk mødes.



Gammelt kort over Køge.

der anlægges en ny station, Køge Nord, der kommer til at spænde over både S-tog, regionaltoget og Intercitytoget.

Alt dette forstærker rollen som transport-hub på hele Sjælland, så det 10 år gamle, velindarbejdede og velfungerende transport-center udvides, samtidig med at bydelen Køge Nord påbegyndes omkring den nye station, og ikke mindst tiltrækker transportcentret virksomheder, der ønsker at placere deres lager og dele af deres virksomhed i Køge. Der er også god udvikling i befolkningstallet, men med færdiggørelsen af Universitetssygehuset i 2022 vokser antallet af arbejdspladser og dermed antallet af boligsøgende betydeligt. Nogen bliver selvfølgelig boende, hvor de bor, men andre vil formentlig flytte, især når Køge i fremtiden kan tilbyde dem attraktive boliger i kort afstand fra arbejde, indkøbsmuligheder, rekreation og hurtig transport til den store bys centrum.

Køge Kyst indskrives sig i denne udvikling som en af de større udviklingsmotorer. Der var i udgangspunktet et udtalt politisk ønske om at tilføre ny detailhandel uden at bygge et storcenter, og der var fra starten også en kulturdimension – ret enestående for sin tid, og det blev betydende i selskabets vision og praksis.

Køge Kyst er et interessant eksempel på, hvordan en mere almen problemstilling om omdannelse af tidligere aktive - og forurenede – havnearealer kan gribes an med klare visioner og bæredygtig byudvikling for øje.

Køge Kyst skal levere de attraktive boliger af alle typer og i alle prisklasser og en udvidelse af butikslivet, som ikke er et storcenter, der giver Køge mulighed for at konkurrere med de omliggende indkøbscentre, bl.a. i Hundige. Samt skaffe plads til et passende antal kontorarbejdspladser i bredeste forstand fra rådgivende ingeniører til kulturelle entreprenører i samarbejde med KØS – Museum for Kunst i det Offentlige Rum. Butikslivet, Universitetssygehuset og kontorerhvervet i Køge Kyst mv. forventes i sig selv at skabe ca. 7.000 nye arbejdspladser i byen frem mod 2025.



Men hænger de mange initiativer sammen, eller er de i konflikt med hinanden? Kan byen absorbere nyt erhverv i både Køge Kyst og i Køge Nord? Eller kommer initiativerne til at spænde ben for hinanden? Køge Park, som var en påtænkt omdannelse af Køge Stadion til et kombineret erhvervs, kultur- og idrætsområde, er nu skrinlagt, men ville have forøget problemerne. Og hvorfor ligger Køge Campus ude på Heden og ikke inde i byen?

Videre - Kan byens befolkning følge med i omdannelsen, der også indebærer store fysiske forandringsprocesser, både i Køge Nord og i Køge Kyst, ikke mindst i Køge Centrum, med store bygge- og infrastrukturarbejder? Konflikter i forbindelse med byggerierne er nærmest uundgåelige. Vil byrådet og den kommunale administration være i stand til at styre denne voldsomme forandringsproces lykkeligt igennem?

Det vil vi se på i det følgende.



Køge Kyst er et interessant eksempel på, hvordan en mere almen problemstilling om omdannelse af tidligere aktive – og forurenede – havnearealer kan gribes an med klare visioner og bæredygtig byudvikling for øje.

Opspil og stiftelsesforhandlinger

I gennem en del år var der diskussion om udviklingen af både Søndre Havn og forretningslivet. Men først efter dannelsen af den nye Køge Kommune i 2007 kom der skred i sagerne gennem en kontakt til Realdania.



Køge Kyst har en lang forhistorie. Den begynder selvfølgelig med anlægget af de tre områder, der kom til at indgå i selskabet Køge Kyst, og den fortsætter med deres afvikling. Anlægget af Søndre Havn hører sammen med industrialiseringens ankomst til Køge lidt før 1900, anlægget af Collstrops svellefabrik i Køge ligeledes med samfundets modernisering og jernbanenettets udbygning, medens Stationsområdet opstår som et udefineret mellemrum mellem by og havn ved anlæg af stationen i 1870 på arealet mellem havnen og den gamle købstad. Sammen med en lidt senere nord-sydgående forbindelsesvej skabte jernbanen herved en ”mur” mellem by og havn, der har spillet og stadig spiller en betydelig rolle i den lokale opfattelse af Køges udviklingsmuligheder.

Havnevirkomheden på Søndre Havn er gennem de sidste årtier blevet gradvist reduceret (der var dog en stribe aktive virksom-

Skitse af strandeng og bebyggelse på Søndre Havn.



Borgermøde i Tapperiet.

heder på havnearealet, da Køge Kyst startede i 2009 – og enkelte er tilbage endnu, nogle skal endda forblive), Collstrops fabrik lukkede, og mellemrummet forblev et mellemrum mellem byen og havnen, hvor busser og parkerede biler herskede. Kommunen udskrev i midten af 1990’erne en arkitektkonkurrence om Søndre Havn, siden lavede den en kulturplan for området, men lidet konkret skete. I 1998 blev der dog afholdt en idékonkurrence om udviklingen af Søndre Havn, men først midt i 00’erne var der kræfter i kommunen, der så en strategisk mulighed for udviklingen, og som anede, at kommunen ikke selv magtede det.

I forbindelse med dannelsen af den nye Køge Kommune i 2007 blev der hurtigt skabt enighed - både politisk og administrativt - om, at kommunen havde brug for en seriøs partner til at gennemføre byudviklingen – en partner, som både kunne tilbyde finansiering med tålmodige penge og kompetencer, der rakte ud over de kommunale. Den tekniske direktør blev bedt om at undersøge interessen for et sådant partnerskab hos nogle af de større udviklingsselskaber, der på det tidspunkt (før finanskrisen) havde blomstrende forretninger. Resultatet af denne søgerunde var dog negativt, da investorerne fandt projektet for stort og for langsigtet. Skråen blev vendt endnu engang på rådhuset, og så faldt tanken på Realdania, der jo netop var kendt for i andre sammenhænge at investere langsigtet i det byggede miljø.

Den nytiltrådte unge borgmester, Marie Stærke, tog derfor kontakt til Realdanias administrerende direktør Flemming Borreskov, som i første omgang også reagerede noget tøvende. Projektet lå nemlig også uden for Realdanias daværende forretningsområde. Men da der samtidig kom en tilsvarende henvendelse fra Fredericia Kommune, satte det tanker i gang i Realdania, og i løbet af kort tid blev der truffet aftale om at igangsætte fælles forundersøgelser med henblik på at danne et byudviklings-selskab – det senere Køge Kyst P/S.

Selskabet blev stiftet 10. januar 2009 ved en endelig overenskomst mellem Køge Kommune og Realdania. Forud for stiftelsen

gik særdeles grundige undersøgelser af økonomi og teknik, ikke mindst parkering, forurening og værdisætning for at afdække holdbarheden af projektets realisering.

Politisk var det på plads i Køge og i det store hele i Realdania, hvor datterselskabet Realdania Arealudvikling var blevet stiftet først på efteråret 2007, teknisk set var det heller ikke ukompliceret at forene en kommune med en filantropisk forening. Køge Kyst stiftedes som et partnerselskab efter Selskabslovens §§ 358 - 360, hvoraf følger, at der dels er dokumenter, der henfører sig til selve partnerselskabet (et kommanditselskab), dels til komplementæren, der er et almindeligt aktieselskab. Denne form blev valgt af skattemæssige hensyn, idet skatten i et partnerselskab falder på ejerne, ikke på selskabet. Køge Kyst betaler derfor ikke skat, den betales af ejerne, dvs. kun af Realdania, medens Køge Kommune selvskrevet ikke betaler skat.

På den første generalforsamling valgtes en bestyrelse med 5 medlemmer, 2 fra Køge Kommune (borgmester Marie Stærke og viceborgmester Jørgen Mikkelsen) samt 2 fra Realdania By, (direktør Mette Lis Andersen og chefkonsulent Peder Baltzer Nielsen, der nogle år senere skulle blive stadsarkitekt i Aalborg Kommune). Formand blev forfatteren. Jørgen Mikkelsen forlod sin post som viceborgmester efter få måneder for at overtage formandsposten i Alm. Brand og blev i april 2009 efterfulgt af den radikale Claus Steen Petersen.

Stiftelsesdokumenterne vejer et par kilo, og mere end 30 forskellige dokumenter beskriver den handel, der foregik og de forudsætninger, den blev indgået under.

Systematiseret omfatter stiftelsesdokumenterne primært tre temaer:

- Selve aftalegrundlaget, dvs. aktionæroverenskomster, partnerskabsaftale samt enkelte nødvendige godkendelser fra kommunens tilsynsmyndigheder
- De overdragne arealer hvad angår værdiansættelse, lejere især på Sdr. Havn samt matrikulære forhold.
- Selskabsretlige dokumenter efter selskabsloven. Køge Kyst er jo et aktieselskab, og derfor i udgangspunktet ikke omfattet af den kommunale styrelseslov.

Visioner og forhåbninger

Køge Kyst er i udpræget grad et visionsstyret projekt. Seks stærke og velbeskrevne visioner har fra første færd dannet grundlag for arbejdet med udviklingsplanen, der igen har været udgangspunktet for det videre arbejde. Begejstringen i byen for projektet var betydelig og kritikerne få.



Centrale dokumenter i aftalegrundlaget er de notater, hvori Køge Kyst-projektets visioner og projektets organisation beskrives. Helt overordnet var det - og er det fortsat (2016/17) - parternes hensigt at skabe en kvalitetspræget og spændende byudvikling i de tre områder af Køge, hvor Stationsområdet kan beskrives som en knopskydning på den historiske by, der specielt skal rumme detailhandel samt kontorerhverv, offentlige funktioner og nogle boliger, Søndre Havn som et industriområde under afvikling, der skal blive til et boligområde med betydelige islæt af kontor- og kulturerhverv, og hvor Collstropgrunden især fremhæves for sin unikke, stationsnære beliggenhed, der med nye hurtigere togforbindelser til København vil kunne udvikles til et moderne, bæredygtigt erhvervsområde. Overordnet skulle bæredygtighed i bred forstand være styrende for kvalitetsbegrebet sammen med ønsket om – ikke mindst hos Realdania By - at vise hvordan

Kulturen som driver – Lys på Tråden og Gule Hal.

Tanker og forestillinger om det fremtidige Køge.



Den fælles vision for udviklingen af Køge Kyst blev beskrevet i følgende 6 punkter:

- Den kulturelle satsning bliver driver for byudviklingen
- Detailhandlen styrker Køge som attraktiv handelsby
- Infrastrukturen udvikles som et aktiv for byen
- Byomdannelse, arkitektur og byggeri udføres kreativt og i høj kvalitet
- Byens borgere og øvrige aktører deltager aktivt i byudvikling og omdannelse
- Bæredygtighed i ordets bredeste forstand udgør et overordnet princip for byudvikling og byomdannelse



”Et nyt kulturhus skal sikre samspillet mellem institutionerne, projekter og events og på den måde være omdrejningspunkt for Søndre Havns byliv. Herunder vil der være særligt fokus på kultur- og erhvervs-samarbejder og øvrige tværgående initiativer. Den nye bydel åbner mulighed for en strukturel styrkelse af samarbejderne, fx ved samlokaliseringer. Når det gælder de midlertidige kunstoplevelser, skal Søndre Havns byrum være en naturlig og tilbagevendende scene for billedkunst, musik, teater, dans etc. Kunstoplevelsen skal være en del af livet i byen til glæde for både beboere og besøgende. Blandt aktiviteterne prioriteres vækstlaget, afprøvningen af nye koncepter, det nytænkende og det selvorganiserede. Søndre Havn skal være mulighedernes og innovationens bydel. Midlertidigheden og foranderligheden – fx i form af midlertidige kunstprojekter – skal være et centralt element i det nye Søndre Havns kulturelle identitet”.

Fra Kulturplanen, p. 9.

transformation af tidligere havnearealer kunne gennemføres med dette perspektiv.

Vigtigheden af at skabe nye forbindelser mellem de tre bydele blev beskrevet, og ikke mindst jernbanen blev fremhævet, som en barriere i byen.

Køge Kyst er ganske stor, i alt ca. 24 ha. Det påregnedes at opføre i alt ca. 310.000 m² etageareal, fordelt på ca. 1.500 boliger, 21.000 m² detailhandel, cirka 4.000 kontorarbejdspladser, hvoraf nogle nu fremkom gennem rokering i den kommunale administration, 13.000 m² kultur og 26.000 m² offentlig og privat service. Hertil infrastruktur og parkering.

At kulturen bliver driver for udviklingen forklares med, at det er kendt fra andre – især udenlandske – byer, at kulturen kan være en væsentlig driver i en byomdannelsesproces. Denne mulighed ønskes udnyttet aktivt, ikke mindst på Søndre Havn, der med sine ledige arealer og bygninger inviterer til formålet. Der skal planlægges for en mangfoldighed af funktioner, aktiviteter og tilbud med et kulturhus på Søndre Havn, attraktive byrum og en ny Søndre Strand som de offentlige elementer og med tiltrækning af private kulturtilbud – herunder kulturelle erhverv – som et klart mål. Der blev afsat en såkaldt ”kulturpulje” på 30 mio. kr. til at støtte udviklingen af den midlertidige kulturindsats.

At detailhandlen skal styrke Køge som attraktiv handelsby indebærer, at den nuværende historiske bymidte skal suppleres med et nyt butiksområde, der giver muligheder for større butikstyper og et mere righoldigt varesortiment. Det nye og det gamle skal integreres, så fodgængere oplever mange naturlige gangforløb rundt i hele bymidten. Detailhandlens fysiske rammer skal udformes i harmoni med både forretningsmæssige krav og den indre bys struktur og identitet.

At infrastrukturen skal udvikles som et aktiv for byen betyder, at den trafikale barriere, som jernbanen i dag udgør, skal reduceres,

så der skabes bedre sammenhæng mellem havnen og bymidten. Biltrafikken skal afvikles fornuftigt, og der skal være tilstrækkelig parkeringsforsyning til områdets butikker, arbejdspladser og boliger. Trafik og parkering skal løses på en måde, der er visuelt tilfredsstillende, og den parkeringssøgende trafik i bymidten begrænses. Køge skal vise nye veje til, hvordan der skabes tilgængelighed både mellem ny og gammel bydel og til kysten.

At byudviklingen mv. skal gennemføres kreativt og i høj kvalitet betyder, at Køges unikke byhistorie og beliggenhed udnyttes som et aktivt vilkår ved programmeringen af byudvikling og nybyggeri. Der skal tænkes nyt og søges inspiration udefra, så Køge kan blive et eksempel på, hvordan nyt og gammelt kan mødes og derved skabe energi og fremtid i byens udvikling. At byens borgere og øvrige aktører skal deltage aktivt i byudviklingen betyder, at byens borgere, handlende, erhvervslivet, kulturlivet og andre inviteres til en dialog om områdets fremtid, involveres i beskrivelse af ønsker og behov samt løbende følger de løsningsforslag, der skabes af de professionelle.

At bæredygtighed i bredeste forstand udgør et overordnet princip for byudviklingen betyder, at områdets stationsnærhed skal udnyttes som et aktiv i en samlet udviklingsplan, ligesom der gennemføres overvejelser om bæredygtighed i både planlægning og udførelse.

Allerede Visionsplanen fra 2007 udstikker disse sigtelinjer og deltaljerer dem. Den omfatter efter sin tekst kun Stationsområdet og Søndre Havn men rummer imidlertid også illustrationer fra Collstropgrunden, nærmest som supplement til Stationsområdet og som alternativ placering af et eventuelt nyt rådhus, en tanke, der fortsat spøjte ved etableringen af Køge Kyst men kort derefter blev lagt ned til fordel for en udvidelse af det eksisterende rådhus mod øst. Collstropgrunden kom dog primært med i projektet for at have et større stationsnært område og for at få et sammenhængende samlet byudviklingsprojekt. Det var altså ikke rådhus tanken, der styrede det.



Kulturplanen er nærmest en slags idékatalog. Det væsentlige er her, at Stationsområdet ses som en udvidelse af den historiske by med især forretninger, caféer, kollektiv trafik og mulighed for mindre events i byrummene.

Søndre Havn, der allerede rummede ungdomskulturhuset Tapperiet, tiltænkte en langt tydeligere kulturel profil.

Til forudsætningerne for Køge Kyst hører også et udviklingsbudget – kaldet cash flow – der beskriver indtægter og udgifter over en 35-årig periode. Cash flow-budgettet blev udført af rådgivningsfirmaet Sadolin og Albæk, der er specialiseret i store komplicerede opgaver vedrørende fast ejendom. Cash flowet dannede grundlag dels for vurderingen af projektets samlede rentabilitet, dels for investeringsforløbet og de løbende budgetter og likvidi-

tetsvurderinger. Vigtigt er imidlertid, at det fra begyndelsen har været en forudsætning, at indtægterne fra Søndre Havn skulle kunne finansiere både byggemodning, infrastrukturen og et nyt kulturhus mv. (tanken om finansiering af kulturhuset af salgsindtægter blev dog hurtigt opgivet). Likviditet var der ikke for meget af, og det skulle også snart vise sig, at den finansielle rådgivning alligevel ikke havde været for skarp i kanten.

I forhandlingerne om etablering af Køge Kyst drøftedes intenst, om de tunge infrastrukturopgaver og investeringer skulle med. Realdania By mente, at det sådan set var en kommunal opgave og kommunen omvendt naturligvis, at de skulle med. Kommunen vidste godt, at den ikke havde råd, og enden på forløbet blev, at infrastrukturen kom med i projektet. Til gengæld blev forudsætningerne om ”tæthed” (kaldet bebyggelsesprocent) reguleret, for

Søndre Havn.



Byvandring på strandengen.

at sikre at finansieringen af alle udgifterne, herunder finansieringen af infrastrukturen, kunne holde.

Samlet set var projektet fra starten båret af en betydelig begejstring og nød stor opbakning både i byrådet og blandt byens borgere. Der var selvfølgelig enkelte kritikere, men ingen tog dem rigtigt seriøst.

Den store tidsplan var optimistisk og forudsatte en salgs- og byggerytme, som det skulle vise sig vanskeligt at leve op til. I efteråret 2008 kollapsede de finansielle markeder, hvorefter ejendoms- og boligmarkederne frøs til is og derefter også kollapsede. Det var selvfølgelig forventet hos de to parter, at det kunne gå op og ned i takt med markedets fluktuationer undervejs i den lange projektperiode, men det var jo ikke hjælpsomt for projektet, at markedet allerede ved start gik i stå, selvom det i de første par år ikke betød så meget. Men Køge Kommune fik en særdeles attraktiv pris for grunden, der jo var fastsat under højkonjunkturen, og der blev ikke korrigeret i prisen frem mod selskabets stiftelse primo 2009.

Den store tidsplan var optimistisk og forudsatte en salgs- og byggerytme, som det skulle vise sig vanskeligt at leve op til. I efteråret 2008 kollapsede de finansielle markeder, hvorefter ejendoms- og boligmarkederne frøs til is og derefter også kollapsede.

Konkurrence og udviklingsplan

Konkurrencen blev efter prækvalifikation udskrevet som en tofaset konkurrence, efter et nyopfundet koncept kaldet en "parallelkonkurrence". Den forløb ikke helt som planlagt, men resultatet blev samlet et solidt grundlag for arbejdet med udviklingsplanen.



Opgaven var nu som sagt at få projektet op i luften. Første trin var afholdelse af en international konkurrence. Gennem foråret og sommeren 2009 blev der arbejdet med udarbejdelse af et konkurrenceprogram. COWI var antaget som rådgivere, men samarbejdet svingede ikke, og vejene skiltes. Nye Rådgivere blev Pluss Management med partneren Johan Bramsen, der oprindeligt var byplanarkitekt, som ledende rådgiver. Det kom til at fungere. Med på rådgiverholdet kom også den tidligere stadsbygmester i Malmø, Mats Olsson, der efter afholdelse af byggeudstillingen BO1 nu drev selvstændig virksomhed, og han tilføjede processen stor dybde og viden.

Konkurrencens forløb blev – efter en indledende prækvalifikationsrunde - skruet sammen som en tofaset konkurrence (dvs. med udskilning), der samtidig var et paralleloppdrag med opgavens karakteristiske åbenhed. Nogen skulle vinde – ikke mindst opga-

Mats Olsson og Johan Bramsen i aktion – Bramsen i brun jakke, Olsson til venstre, i baggrunden formanden (med rødt slips) og til højre Mette Lis Andersen.

54 HOLD ANMODEDE OM PRÆ-KVALIFIKATION. SYV HOLD BLEV UDVALGT, NEMLIG

1. Team ADEPT - ADEPT/Noema Research & Planning/ Topotec1/AquaP/ Rambøll Sverige/ Transsolar/Imitio/Brugger &Nielsen/ BbnConsult
2. Team ASTOC - Masu Planning/Cornelius + Vøge/ Astoc/WSP Group/ Werner Sobek
3. Team Karres en Brands - Karres en Brands/Jaja/Witteveen + Bos/LAgroup/Architectenburo/Fritz SagerDesign/Julie Holck
4. Team Niras - Niras/EFFEKT/Juurlink & Geluk/med partnere
5. Team Grontmij – Grontmij-Carl Bro/ Polyform/Extrakt/Uuwe/Oxford Research/2+1 Idebureau
6. Team SLA - SLA/ATKINS Danmark/ Deloitte/Norconsult Danmark/Cogita/Life
7. Team VANDKUNSTEN - Tegnestuen Vandkunsten/Esbensen AS/Sloth Møller/Tyréns AB/ICP/ph.d. Claus Bech-Danielsen/ph.d. René Kural/ arkitekt Lise Gamst/Albæk Byggerådgivning

ven med at føre konkurrenceforslaget frem til den endelige udviklingsplan sammen med projektchefen og bestyrelsen. Modellen blev – formelt – at forløbets første del var en konkurrence, anden del et parallelopdrag. Honoraret var som sådanne er, 20.000 € for deltagelse i fase 1, 80.000 € for deltagelse i fase 2. Hertil præmier for særlige bidrag, der blev uddelt efter afslutningen af 2. fase.

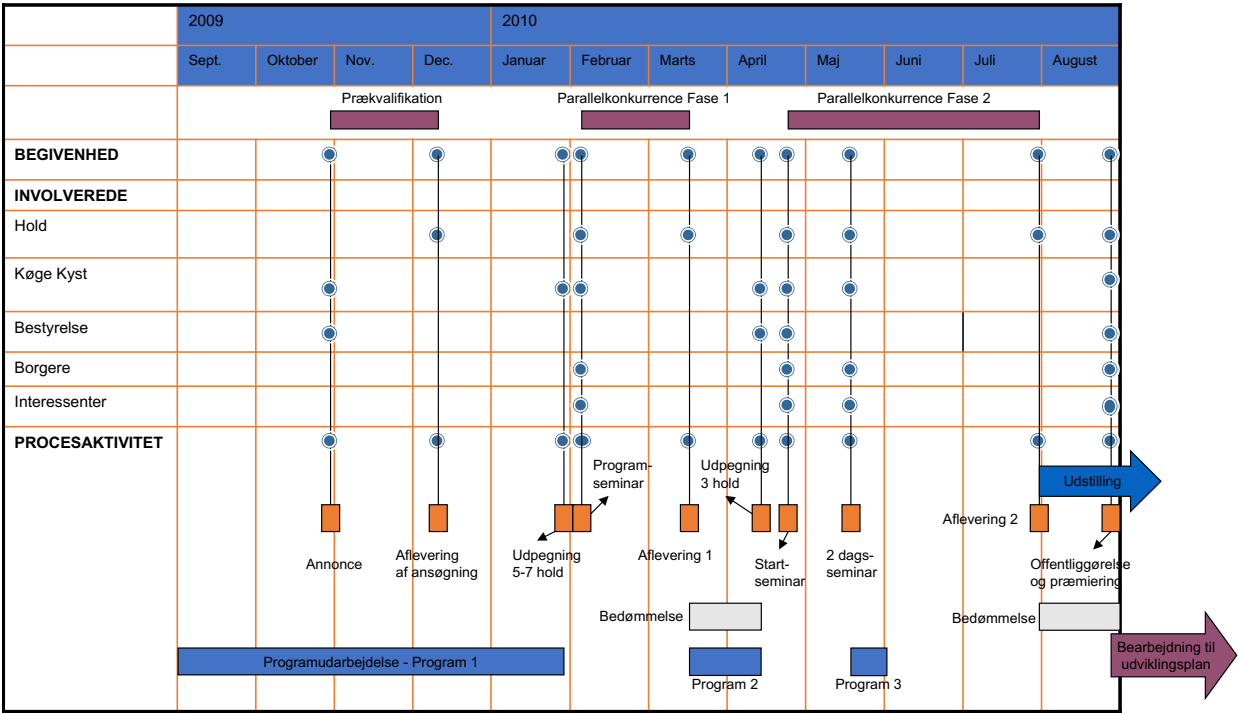
Prækvalifikationen blev annonceret medio oktober 2009 med frist til ultimo november. Flere forhold var vigtige:

- **Konkurrencens internationale karakter.** Køge Kyst ønskede at inddrage udenlandske erfaringer og synsvinkler.
- **Konkurrencens tværfaglige karakter.** Det var ikke blot en arkitektkonkurrence, men også en konkurrence, der skulle løse vanskelige infrastrukturproblemer og sikre bæredygtigheden samt arbejde med kulturen og fritidslivet, borgernes deltagelse, detailhandlen og hele den overordnede byudvikling og dennes økonomi.
- **Proces- og projektbeskrivelser var begge vigtige.**

Enden på det blev altså det nyopfundne koncept, en ”parallelkonkurrence”, hvor første del var tænkt som konkurrencen, anden del som parallelopdraget. Men anden del fik nu også et tydeligt konkurrenceelement indbygget, alt den stund, at vinderen, hvis der altså var en, ville få opgaven med bistand til udarbejdelse af udviklingsplanen.

Det internationale indslag var tydeligt, selvom flertallet af holdene blev ledet af danske partnere. Kun team ASTOC, der var tysk ledet, og team Karres en Brandes, der var hollandsk ledet, skilte sig ud.

Det tværfaglige var også på plads. Spørgsmålet var som altid blot, hvor meget plads det ville få i samspil med arkitekterne. Forløbets tidsplan udspændte sig over godt et halvt års tid, fra ultimo 2009 til sensommeren 2010. Figuren viser køreplanen.



Sidst i januar 2010 var programmet for første fase også klart, og der blev holdt orienteringsmøder for byråd og deltagere. Byrådet var jo nyvalgt – og udskiftningen betydelig – men alle stod fortsat bag.

Programmet udpenslede visionerne, men bad også om bud på både produkt- og procesbeskrivelserne. Procesbeskrivelserne til at fortælle om, hvorledes holdene ville arbejde.

Der var ikke lang tid til arbejdet i fase 1. Den blev sat i gang ca. 1. februar, og aflævering var allerede medio marts. Målet var at finde tre hold.

Tre hold skilte sig sådan set også ret tydeligt ud. Men bortset fra Karres en Brandes, der øjensynligt ikke helt havde forstået opgaven og i hvert tilfælde ville gå til den ad alternative veje, havde de øvrige alle meget at byde på. Enden på overvejelserne blev, at

Den oprindelige tidsplan for konkurrencen.



ØVERST: Fra Team SLA.
NEDERST: Fra Team ASTOC



team Karres en Brandes samt Team Niras udgik, resten fortsatte ud fra den betragtning, at man herved ville få den bedste dækning af alle visionspunkterne. Det var ikke helt efter planen, der altså var at reducere til tre hold gennem fase 1, dele af bestyrelsen slæbte lidt på fødderne, men accepterede argumentet om at dække visionspunkterne bedst muligt i det egentlige parallelopdrag.

Man kan efter min mening diskutere, om konceptet ”parallel-konkurrence” helt bestod lakmusprøven. Andre af mine samarbejdspartnere fremhæver, at konceptet siden har ført til andre konkurrencer efter samme koncept, og at det også var en opgave at søge at udvikle konkurrenceinstitutionen. Begge dele er rigtigt, men man må sige, at der især var konkurrence hele vejen igennem – ikke mindst fordi hovedpræmien forventedes at være opgaven med det videre arbejde med udviklingsplanen – men også fordi, den forudsatte reduktion i antallet af deltagere kun blev to hold og ikke fire.

Fra Team Adept.

Katastrofalt var det dog ikke. Tværtimod. Det var efter fase 1 faktisk ret imponerende, hvad de 7 hold havde kunnet nå at frembringe på den ret korte tid, de havde haft til rådighed. Ingen havde lagt sig tydeligt i spidsen, men de konceptuelle greb var tydeligere hos nogle end hos andre, der til gengæld havde fordybet sig i et eller flere af visionspunkterne.

I april gik det løs igen med nyt startseminar, der medio maj blev suppleret med et todages midtvejsseminar. Startseminaret var især holdenes og konkurrencesekretariatets gennemgang af de indkomne forslag, også de fravalgte, samt en præsentation af Program 2, der især var en tydeliggørelse af elementer fra Program 1. Startseminaret afsluttedes med en diskussion om økonomi og bæredygtighed, der førte til særlige sessioner senere i juni måned om beregning af bæredygtigheden i holdenes forslag på baggrund af et bæredygtighedsværktøj, som Realdania By havde udviklet.

Midtvejsseminarets første dag havde fokus på interessenter og borgere. Interessenterne repræsenterede transport, detailhandel, kultur og byliv og fik fra hvert af holdene et oplæg af en halv times varighed om status i deres arbejde og de udfordringer, de så. Om aftenen var der borgermøde. Borgmesteren bød velkommen, formanden gav en kort introduktion, hvorefter holdene også gav kortere præsentationer og svarede på spørgsmål ved de opstillede standere med plancher. Stemningen var god og interesseret, og fremmødet fyldte Tapperiets sal med nogle hundrede deltagere. Formålet med det hele var dobbelt; dels at holde byens borgere og de særlige interessenter vel orienteret om fremdriften i sagen, dels at tilføre konkurrenceprocessen synspunkter fra interessenter og borgere.

Konkurrencens organisation var på den led en smule usædvanlig. Dommerkomiteen bestod af bestyrelsen, hvoraf i det mindste tre af de fem medlemmer havde betydelig erfaring med konkurrencer. Bestyrelsens rådgivere var: projektdirektøren med stab, konkurrencesekretariatet med Johan Bramsen og Mats Olsson, der jo begge havde stor erfaring med byudvikling, som de drivende



kræfter samt en kreds af ”fagspecialister”, hvis rolle var at rådgive ud fra hver deres faglige vinkel, hver knyttet til et visionspunkt samt til økonomien. Konkurrenceformen blev efterfølgende evalueret i samarbejde med de deltagende hold. Bundlinjen heraf var nok, at på den ene side var ambitionsniveauet, det lærende element i konkurrencen, faseopdelingen (fordi den begrænser spildtid, hvis man ikke går videre) gode elementer, på den anden side efterlystes af deltagerne en klarere kommunikation om forventningerne til slutproduktet, de pegede på megen spildtid som følge af tværfagligheden og som følge deraf også ønske om et højere honorar. Hertil kan man sige, dels at opfattelsesevnen hos deltagerne måske godt kunne have været lidt bedre, dels at tværfagligheden medvirkede til, at produktet ikke blot blev en af de sædvanlige masterplaner.

Forslag studeres.



Fra præmieuddelingen i Køge Kysts parallelkonkurrence på Tapperiet den 8. september 2010.

Men det hele handlede måske nok om mere i honorar.

Over sommeren 2010 færdiggjorde holdene deres forslag. De fem hold, der gik videre til parallelkonkurrencens fase 2, havde fået til opgave at udarbejde et tværfagligt forslag til en udviklingsplan, som mere detaljeret skulle udfolde partnerskabets overordnede vision og de seks visionspunkter.

Køge Kyst med rådgivere havde selv gjort sig overvejelser om, hvad udviklingsplanen skulle indeholde. Det skulle for det første være en overordnet, fysisk hovedstruktur for hele projektområdet. Dernæst skulle udviklingsplanen indeholde konkrete strategier og handlingsplaner for de seks visionspunkter samt en proces- og etapeplan for hele projektets udviklingsperiode og endelig en overordnet dokumentation for projektets økonomiske sammenhæng.

Dommerkomitéens betænkning var lang og detaljeret og samlede hele konkurrencen op. Sammenfattende udtrykte den sig, som det fremgår af boksen (s. 39-46).

Dommerkomitéen:

HELHEDSGREB

Særligt har dommerkomitéen her været optaget af de forslag, der som helhedsgreb viser en lang sammenhængende forbindelse, hvortil kvarterer, institutioner, events, udfoldelsesmuligheder og oplevelser knyttes. Dette forløb er i forslagene benævnt ”kulturstrøg” og ”Den Røde Løber”, men er i det overordnede efter dommerkomitéens opfattelse sammenlignelige forslag. Strøget karakteriseres i et af forslagene som en ”gammeldags promenade”, hvor det afgørende ikke er, hvor man bevæger sig hen, men hvem man møder undervejs, og hvad man oplever.

Dommerkomitéen finder således, at ”strøget” – der binder Køge Kyst og middelalderbyen sammen – bør være rygraden i udviklingen af Køge Kyst. Dette strøg bør, som anbefalet af flere hold, etableres, om end i midlertidig form, fra dag ét efter udviklingsplanens beslutning. Dommerkomitéen er opmærksom på, at der til dette strøg må knyttes sidegader, pladser og andre byrum og finder, at der gennem konkurrencen er tilvejebragt et omfattende sæt af forslag til sådanne byrum. Dommerkomitéen finder betegnelsen ”alminding” for disse byrum interessant og charmerende og har noteret, at flere forslag indholdsmæssigt arbejder med næsten tilsvarende tanker, men ser i den konceptuelle tankegang muligheder for udvikling af stedsspecifikke og interessante byrum, der ikke nødvendigvis vil kunne genfindes i andre byer.

SKALA OG ARKITEKTUR

Dommerkomitéen finder, at holdene udviser betydelige forskelle i deres byarkitektoniske opfattelser. Dommerkomitéen har følt sig mest tiltalt af de forslag, der knytter sig stærkt til Køges skala og bebyggelsesformer, men anerkender, at der på Collstropgrunden er muligheder for større voluminer. Langs havnebassinet på Søndre Havn findes allerede i dag bygninger af større skala end i middelalderbyen. Ligeledes er der blandt forslagene betydelige forskelle i behandlingen og bevarelsen af de eksisterende bygninger mv. Dommerkomitéen har følt sig mest tiltalt af de forslag, der i stort omfang bevarer eksisterende spor fra havnedriften, herunder også en række af de

eksisterende bygninger, men påpeger, at dette forudsætter, at der findes anvendelsesformer for disse, der ikke nødvendigvis kræver kommunal driftsfinansiering. Dommerkomitéen har også følt sig tiltalt af de forslag, der understreger de grønne elementer i bydelene og variationen i bebyggelsesformerne, men er mindre tiltalt af et betydeligt antal meget forskellige kvarterer.

Ligeledes føler dommerkomitéen sig ikke tiltalt af de forslag, der yderst på Søndre Havn placerer store og meget kompakte bebyggelser. Dommerkomi-téen har bemærket de mange forslag til varierede byrum, som værdsættes.

Disse betragtninger gælder også den arkitektoniske udformning af boliger-ne, som holdene behandler på meget forskelligt niveau, idet dommerkomi-téen bemærker, at den er enig i synspunkterne om, at der i områderne, og ikke mindst på Søndre Havn, skal være boliger til alle befolkningsgrupper. Det er dommerkomitéens opfattelse, at disse af hensyn til fuld gennemfø-relse af den sociale bæredygtighed bør placeres således, at alle bebyggel-ser rummer forskellige tilbud om boliger – også hvad angår ejerformer.

ERHVERVSSTRATEGI

Der skal i alle områderne indplaceres et ret betydeligt antal kvadratmeter erhverv, og dommerkomitéen kunne have ønsket klarere og mere præcise svar på erhvervsstrategi og investorer til erhverv, men anerkender, at dette heller ikke klart er efterspurgt i konkurrenceprogrammet. Dommerkomi-téen har noteret sig de forskellige forslag til udformningen af erhvervs-bebyggelsen på Collstropgrunden og ser gode ideer i etablering af fælles faciliteter for de virksomheder, som placeres på grunden.

Dommerkomitéen har noteret det synspunkt, at det kunne være ønsk-værdigt at indplacere uddannelser på Collstropgrunden. Dette skal være i samspil med et antal mindre virksomheder frem for et stort domicil, således at området kan udvikles til et stærkt videns- og businessmiljø. Her kan der være fælles faciliteter for små og mellemstore virksomheder, der kan spille sammen med byens erhvervsliv i øvrigt. Det skal dog samtidig påpeges, at der er et stort behov for stationsnære arealer til kontor- og serviceerhverv. Køge Kyst vil i samarbejde med Køge Kommune arbejde videre med disse prioriteringer.

ETAPEPLANER

Dommerkomitéen har nøje studeret holdenes forslag til etapeplaner. Alle hold arbejder med etapeplaner, der forudsætter, at Køge Kyst-projektet realiseres over fire eller fem etaper i løbet af 20-25 år. Indholdsmæssigt er der dog betydelige forskelle mellem de foreslåede etaper. Til etapede-lingen hører efter dommerkomitéens opfattelse spørgsmålet om antallet af foreslåede bykvarterer. Selv om det ikke fremgår tydeligt af alle forslag, mener dommerkomitéen dog at kunne konstatere betydelig forskel i antal-let af kvarterer i de enkelte forslag (mellem tre og ni).

Dommerkomitéen er af den opfattelse, at kvartererne bør kunne opfattes som deletaper, således at hvert kvarter med tilhørende byrum færdiggø-res, inden nye påbegyndes. Dommerkomitéen finder det hensigtsmæssigt, at der derfor arbejdes med et større antal kvarterer end de tre oprindelige områder, for derigennem at opnå afsluttede områder og begrænse ople-velsen af byggeplads gennem 15 eller 20 år.

Dommerkomitéen har derfor fundet de forslag, der arbejder med mange kvarterer, interessante, men mener ikke, at disse kvarterer alle behøver at adskille sig meget tydeligt fra hinanden, som foreslået af flere hold. Det er dog indlysende, at Stationskvarteret og Collstropkvarteret må adskille sig fra hinanden og fra Søndre Havn, og at der på Søndre Havn vil være i det mindste to kvarterer, der må differentiere sig fra hinanden – et havneorien-teret kvarter mod nord og et strandorienteret kvarter mod syd og øst.

Dommerkomitéen deler den opfattelse, som flere af holdene tilkendegiver, at udviklingen af Stationskvarteret med dets styrkelse af Køges handelsliv må prioriteres meget højt og derfor lægges i første fase. Men dette område må hurtigt efterfølges af en udvikling af Collstropgrunden og de første bo-ligkvarterer på Søndre Havn, der muligvis også kan udvikles parallelt med de første skridt i Stationskvarteret.

KULTURSTRATEGI

Det er dommerkomitéens opfattelse, at der som en del af udviklingsplanen skal tilvejebringes en aktiv kulturstrategi for Køge Kyst, der kan fungere som driver for områdets udvikling og benyttelse. Dommerkomitéen finder, at der i holdenes konkurrenceforslag er indeholdt mange interessante forslag –

både om indhold og organisation – der vil kunne indgå heri. Forslag fra de forskellige hold vil kunne kombineres. Komiteén har noteret sig interessen for kulturpuljen og forslagene til puljens disponering. Det er dog dommerkomitéens opfattelse, at man ikke skal disponere hele den resterende del af kulturpuljen til på forhånd fastlagte projekter, men reservere en passende andel til finansiering af forslag fra byens borgere, foreninger og institutioner.

Dommerkomitéén finder, at man i det videre arbejde med udviklingsplanen skal arbejde strategisk med de midlertidige såvel som blivende kulturaktiviteter, således at man også på sigt sikrer et rigt og aktivt kulturliv. Dommerkomitéén vurderer, at dette skal gøres ved at engagere og aktivere nuværende og kommende kulturforbrugere og kulturproducenter samt skabe grundlag for et godt samarbejde mellem disse. Det er dommerkomitéens opfattelse, at der til gennemførelse af denne kulturstrategi kræves et styrket organisatorisk grundlag som foreslået af flere hold, men komitéén finder, at da kulturstrategien er en del af den samlede udviklingsplan, må eventuelle nye foreninger og fonde knyttes til Køge Kysts organisation. Dommerkomitéén kan således ikke tilslutte sig de forslag, der arbejder med nye fritstående organisationsmodeller.

Dommerkomitéén deler vurderingen af ØA-bygningen som et velegnet fremtidigt kulturhus i Køge. Komiteén finder også forslaget om at bringe Teaterbygningen tilbage til sit oprindelige udseende interessant. Spørgsmålet om bygningens fremtidige funktion bør dog underkastes en nærmere overvejelse. Endelig noteres det, at flere hold anbefaler Tapperiet bevaret i sine nuværende lokaler. Køge Kyst vil drøfte disse spørgsmål med Køge Kommune.

Dommerkomitéén finder også forslagene om etablering af et center for vandsporten interessant og vil søge at udvikle dette i dialog med Køge Kommune. Komiteén har i den forbindelse med interesse noteret sig forslaget om at gentænke strandprojektet og etablere en ny ø, som ved strandparkerne længere mod nord i Køge Bugt og Øresund. Køge Kyst vil lade dette forslag vurdere nøjere.

DETAILHANDEL

Dommerkomitéén har den opfattelse, at ny detailhandel skal knyttes til den eksisterende bymidte, koncentreret om Torvet, Brogade, Nørregade

og Vestergade, således, at der fra Torvet bliver adgang til det nye handelskvarter. Der skal lægges stor vægt på muligheden for rundture til fods i såvel den eksisterende som nye bymidte, således at bylivet også i den bestående bymidte styrkes. Det har undret dommerkomitéén, at ingen af holdene har gjort sig overvejelser om investorsiden vedrørende udviklingen af detailhandlen.

Der er i nogle af forslagene ganske detaljerede redegørelser for drift af butikscentre og andre større indkøbsområder gennem fælles shopping mall management, men ingen overvejelser over, hvilke aktører man kunne forestille sig ville deltage finansielt i udviklingen af butiks- og erhvervsområderne. De strukturelle forandringer i bymønsteret på Sjælland og konkurrencen mellem de betydende købstæder er en udfordring for Køges detailhandel. Det er derfor af afgørende betydning, at Køge snarest udnytter sine særlige muligheder i form af en stærkt styrket trafikal rolle i forhold til Hovedstads- og Øresundsregionen samt en ny rolle som hjemsted for regionens nye sygehus med afledt besøg, beskæftigelse og bosætning til følge.

Dommerkomitéén finder det nødvendigt, at der i det videre arbejde udvikles prospekter, der på konkurrencens grundlag og i sammenhæng med udviklingsplanen præsenterer disse muligheder for potentielle investorer.

INFRASTRUKTUR OG TRAFIK

Dommerkomitéén finder infrastrukturen og trafikken, herunder parkeringsforholdene, utilstrækkeligt belyst i de fleste forslag. Der er på dette område endvidere store forskelle mellem holdenes tilgange. Det gælder i særlig grad spørgsmålet om passage af banen og Østre Banevej. Flere forslag forudsætter en underføring af den bløde trafik gennem en tunnel ved den nuværende baneoverskæring, et hold foreslår en bebygget bro som Ponte Vecchio i Firenze over banen dette sted, mens et forslag arbejder med at grave banen ned, hvorved der opstår nye byggemuligheder på det overdækkede areal.

Dommerkomitéén finder forslaget om nedgravning af banen interessant i et langsigtet perspektiv, men finder, at det i det kortere perspektiv indebærer for store risici og i øvrigt er placeret for sent i byudviklingsforløbet til effektivt at kunne fungere som driver i udviklingen. Ligeledes skaber nedgravningen barrierer for nord-sydgående trafik.

Dommerkomitéen finder, at man i den konkrete udformning af udviklingsplanen bør være opmærksom på ikke at etablere barrierer, som hindrer muligheden for i en senere fase at gennemføre nedgravningen. Det er dommerkomitéens opfattelse, at den samlet set mest hensigtsmæssige niveaufri passage af banen skabes ved en bred tunnel under banen. Dommerkomitéen anerkender tanken om en bebygget bro, men finder, at den på en uheldig måde spærrer for den visuelle opfattelse af havnen som en del af byen, og at den derved skaber en ny visuel og trafikal barriere.

Dommerkomitéen har studeret de forskellige forslag, der vedrører biltrafikken. Den finder tankerne fra flere hold om kombination af nedkørsel til P-kælder ved stationsområdet med underføring under banen interessante, men er skeptisk overfor de konkrete foreslåede løsninger, som findes for komplicerede i forhold til en effektiv trafikafvikling.

Dommerkomitéen har bemærket alle holdenes interesse for såkaldt shared space”, hvor trafikanterne blander sig med hinanden. Komitéen finder løsningen velanbragt på visse sidegader og pladser, men ikke velegnet til gader som Østre Banevej, hvor der er stor intensitet af biltrafik, herunder en betydelig gennemkørende trafik. Dommerkomitéen finder endvidere, at det nærmere bør vurderes, om en nordlig vej tunnel ved Ivar Huitfeldts Gade er at foretrække, hvilket også kan have konsekvenser for placeringen af en ny busterminal. Køge Kyst vil derfor lade disse forhold vurdere nærmere i forbindelse med færdiggørelse af udviklingsplanen.

Forslagene til placering af og omfang af parkeringspladser varierer meget fra hold til hold. Dommerkomitéen har værdsat de forslag, der placerer store P-kældre under butiksområdet i Stationskvarteret. Løsningen af parkerings-behovet på Collstropgrunden hænger efter dommerkomitéens opfattelse sammen med, hvorvidt der vælges en membranløsning med parkering eller en oprensningssløsning, jf. nedenfor.

Køge Kyst vil med udgangspunkt i holdenes forslag foretage supplerende undersøgelser på infrastruktur-området. Herunder skal mulighederne for at reducere antallet af parkeringspladser vurderes nærmere, bl.a. gennem anvendelse af de virkemidler, der er anvist i nogle af forslagene (dobbeltudnyttelse, delebiler mv.)

BÆREDYGTIGHED

Holdene har vist meget forskellige strategier og tilgange til bæredygtighed. Enkelte hold har anvendt bæredygtighedsværktøjet systematisk og direkte som et strategisk udviklingsværktøj i holdets arbejde med konkurrenceprocessen. Der er generelt givet mange gode forslag, der spænder fra optimering af energiforbruget i det enkelte byggeri til overordnede trafikløsninger, blandede beboersammensætninger i de enkelte kvarterer og tiltag til fremme af sund livsstil.

Dommerkomitéen vil, for så vidt angår den miljømæssige bæredygtighed, bedømme, hvilke energiløsninger, der samlet set kan forsyne Køge Kyst med den bedste bæredygtighed. Derudover vil komitéen være optaget af at vælge løsninger, der ikke ser isoleret på Køge Kyst, men ser projektområdet som en del af Køge by og evt. et større geografisk område. Løsninger på bæredygtighedsområdet skal vurderes nøgternt og fordomsfrit og ikke baseres på mere ideologiske betragtninger.

Dommerkomitéen er enig i, at områdernes stationsnære beliggenhed giver meget gode muligheder for bæredygtige transportsystemer baseret på korte gangafstande, brug af cykel og udstrakt anvendelse af offentlig transport for de, som pendler til og fra byen. Flere af holdene har leveret spændende løsninger på byen, der omfatter hensynet til fremtidig klimatilpasning gennem terrænregulering og vandaflledning til grønne og blå strukturer i bydelene, der samtidig højner livskvalitet og sundhed. Dommerkomitéen ønsker disse løsninger integreret som væsentligt strukturerende elementer i den endelige udviklingsplan.

Køge Kyst vil som en del af udviklingsplanen udarbejde en særlig bæredygtighedsstrategi, hvori disse forslag opsamles.

BORGER- OG INTERESSENTINDDRAGELSE

Dommerkomitéen har fundet holdenes forslag til styrkelse af borgernes og interessenternes deltagelse i det videre forløb interessante, men er generelt af den opfattelse, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere nye selvstændige organer, der skal deltage i udviklingen af Køge Kyst. Dommerkomitéen finder, at den udbygning af deltagelsesformerne, der skal ske, bør ske i regi af Køge Kyst. Køge Kyst vil ved udarbejdelsen

af udviklingsplanen tage stilling til udformningen af de fremtidige delta-gelsesformer.

ØKONOMI

Dommerkomitéen har slutteligt noteret sig, at der er betydelig spredning i holdenes vurdering af det endelige økonomiske resultat af deres forslag. Hertil kommer, at der er væsentlige forskelle i holdenes forudsætnin-ger både på udgifts- og indtægtssiden, hvilket har vanskeliggjort meget præcise sammenligninger. Der er således en meget forskellig vurdering af såvel udgifter til infrastrukturanlæg som indtægter fra salg af byggeretter i området. De forskelle, der kan aflæses mellem holdenes samlede økono-miske resultat, bør således efter dommerkomitéens opfattelse ikke være udslagsgivende for bedømmelsen af de enkelte forslag. Dog må der stilles spørgsmålstegn ved, om infrastrukturinvesteringer på niveau med det forslag, som foreslår nedgravning af jernbanen, er økonomisk forsvarligt for projektet.

ANDEN INSPIRATION

Dommerkomitéen har i forslagene fundet en række kreative forslag til metoder og principper, der kan bringes i anvendelse som styringsværktø-jer i det videre arbejde med udviklingsplanen og dennes realisering: Som eksempler kan nævnes tankerne omkring:

- shopping mall management
- fleksible byggefelter og bygningsstrukturer
- kulturelle aktiviteter og anlæg som investering i markedsføring og øget attraktivitet
- økonomiske incitamentsmodeller for bæredygtig adfærd
- nye planlægningsmetoder, herunder dynamisk planlægning og urbane strategier
- kvalitetsprogrammer koblet til lokalplaner
- borger- og interessentinddragelsesstrategier koblet til byudvikling

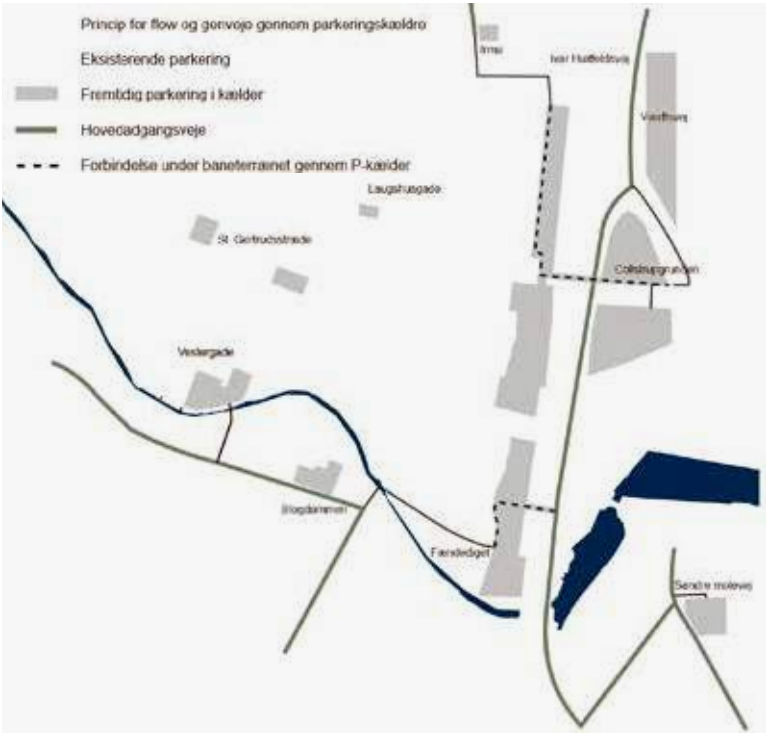


Illustration af biltunnelproblematik.

Samlet vurderede dommerkomiteen, at Team Vandkunstens for-slag var at foretrække. Det havde et stærkt helhedsgreb, havde fanget melodien i Køgeskalaen og spillet videre på den, arbejdet parallelt og tværfagligt med alle visionspunkter, havde et afba-lanceret forhold mellem fortid, nutid og fremtid, en gennemar-bejdet og overbevisende borger- og interessentinddragelse og var nået i dybden med de fleste relevante emner.

Hold Vandkunsten tildeltes således en præmie på 14.000 € inkl. moms. De fire øvrige forslag tildeltes 9.000€ for hver især at have bidraget til at belyse særlige problemstillinger af stor betydning for det videre arbejde.

Det var nu primo september 2010. Vi var allerede forsinkede, men forhåbningsfulde. Kunne vi få udviklingsplanen i hus inden 1. januar? Det kunne vi naturligvis ikke, selvom projektchef Jes Møller⁴ allerede i slutningen af oktober 2010 kunne præsentere en detaljeret ”dummy” – en skabelon, der viste strukturen i den

NOTE 4
Jes Møller, der ved projektets start var direktør for teknik og miljø i Køge Kommune, skiftede i foråret 2010 til stillingen som projektchef i Køge Kyst, jf. herom senere

samlede plan, gav overblik over de områder, hvor vi allerede var afklarede, og som på de øvrige områder gav et billede af deres indpasning i helheden. Langt det meste var skrevet med sort, som var signaturen for det afklarede. En del var med blå, der angav det mere hypotetiske, og kun lidt med rødt, der var signaturen for det usikre, det alternative og det åbne. Så måske til februar 2011.

Bestyrelsen blev introduceret til indholdsfortegnelsen og hovedtræk af ”dummyen” på bestyrelsesmødet i december, hvor de kommunale repræsentanter meddelte, at man, i betragtning af hvor omfattende dokumentet måtte forventes at blive, ville ønske sig mere tid til intern afklaring, og at det derfor næppe var realistisk med en beslutning om udviklingsplanen i februar. Det blev dog besluttet at opretholde planerne for videre fremdrift, men at fikse det endelige beslutningstidspunkt for godkendelse af udviklingsplanen til maj 2011.

ØA-bygningen på en kold dag.



Udviklingsplanen skulle jo danne grundlag for et tillæg til kommuneplanen, borgerne skulle inddrages om både udviklingsplan og kommuneplan, og det hele skulle jo på plads for at få solgt de første grunde i Stationskvarteret. Forhåbningen var fortsat, at byrådet kunne igangsætte kommuneplantillægget i april, som hidtil forudsat. Men der var forskellige vanskelige spørgsmål, som ikke lige lod sig afklare – spørgsmålet om bilforbindelse under banen, busterminaler og placeringen af det fremtidige kulturhus var de vigtigste.

Enden blev, at den endelige beslutning om udviklingsplanen blev udsat et halvt år.

I mellemtiden bøvlede Jes Møller og kommunens tekniske forvaltning videre med de tunge spørgsmål.

Først spørgsmålet om en eventuel biltunnel. Den oprindelige kommunale idé havde været en biltunnel under banen mod syd ved Fændediget, tæt på åen. Spørgsmålet var dog ikke blevet højt prioriteret i de fleste forslag i konkurrencen, og i Vandkunstens forslag forestillede man sig f.eks. en ”sivende passage” gennem en stor P-kælder i den sydlige del af Stationskvarteret. Dele af bestyrelsen havde en del sympati for samlede trafikløsninger, der fredeliggjorde det centrale Køge og blandede trafikarterne, medens de kommunale repræsentanter tydeligt tilkendegav, at de ønskede en biltunnel, som også forudsat i visionspunkterne. Der var så to muligheder – mod syd ved Fændediget eller mod nord under banen og sporterrænnet. Man kunne vælge en løsning kun til personbiler eller en løsning til alle typer af køretøjer. Ingen løsninger var optimale, mod syd ville man møde en meget blød og våd grund samt en vanskelig tilslutning, mod nord skulle tunnelen føres langt under arealer, der ikke alle var i Køge Kysts eller kommunens besiddelse – hvortil kom væsentlig større udgifter (budgetteret 130 mio. kr.) til etableringen. Enden blev den nordlige løsning, beregnet for alle typer af køretøjer og en hertil hørende forlægning af Ivar Huitfeldtsvej, så området ved Bag Haverne blev frigjort, og Ivar Huitfeldtsvej blev ført i et sammenhængende, uknækket forløb fra Fændediget til den nordlige tunnel.



Fra udviklingsplanen – bebyggelsesplan og strandøen, der senere måtte opgives.

Så blev busterminalerne en udfordring, men det faldt på plads med en løsning med terminaler på begge sider af banen.

Udsigten til, at ØA-Bygningen først ville blive frigjort efter 2025 huede ikke kulturudvalgsformanden, Erik Swiatek. Inspireret ikke mindst af renoveringen af Nicolai kulturcentret i Kolding foreslog vi derfor fra Køge Kysts ledelse i fællesskab en model, der rykkede kulturen tættere på byen og skabte et kulturtorv i sammenhæng med den eksisterende teaterbygning. Et feasibility study blev under Swiateks ledelse iværksat i april, og efter en længere undersøgelsesproces faldt valget på kulturtorvs-modellen. Året efter blev der udskrevet en indbudt arkitektkonkurrence om et nyt kulturhus, som Tegnestuen Lundgaard & Tranberg vandt.

På mødet i juni 2011 kunne udviklingsplanen godkendes og sendes i høring, der ikke bragte væsentlige bemærkninger. Der var faktisk bred tilslutning. På bestyrelsesmødet i oktober 2011 faldt så den endelige godkendelse, altså efter ca. et års arbejde. Dermed blev der sat et punktum for ca. 25 års diskussion om anvendelse af især Søndre Havn. Et nyt kapitel kunne begynde.



Udviklingsplanen er på 85 sider med illustrationer, billeder og tekst. Den består - som forudsat - af en visionsdel, et helhedsgreb, en fysisk plan samt et antal strategier for trafik, parkering, kultur og byliv, bæredygtighed, erhvervsudvikling og dialog. Afslutningsvis en tids- og etapeplan.

Visionen er som beskrevet ovenfor, tilsat lidt flere ord.

Helhedsgrebet omsatte visionen til strategisk handling, sammenfattet i de to udtryk ”Livet før Byen” og ”Byen for Livet”. ”Livet før Byen” implicerer fokus på livet i projektområdet som en bydel i bevægelse, hvor de midlertidige aktiviteter sætter sig blivende spor, og hvor ikke mindst de kulturelle aktiviteter får plads fra starten. Men ”Livet før Byen” implicerer også en løbende dialog med borgere og interessenter.

”Byen for Livet” er varemærket for den nye mangfoldige by, hvor boliger af mange slags blander sig med kultur og erhverv. Men ”Byen for Livet” er også en attraktion for hele Køge, hvad enten man vil bade, sejle, ro, løbe eller blot gå en tur. Vejen fra den

Oprindelig udviklingsplan for Søndre Havn.



Teaterbygningens villa inden nedrivning af
tilbygning.

Bystrukturen ansås i en
så langsigtet byudvikling
som Køge Kyst som en
balancegang. På den ene side
at fastlægge de overordnede
strukturer fra starten, på
den anden at tillade dynamik
og følsomhed over for
skiftende tiders behov og
tendenser.



Bevaringsværdig – Braunstein Bryghus.

gamle til den nye by blev en ny forbindelse, der fik navnet ”Tråden” (fra ”Den Røde Tråd”), en moderne promenade, hvor man færdes for at opleve byen og dens mennesker.

Den fysiske plan tog udgangspunkt i byens rum, både de blå og de grønne, med høj tæthed og ønsket om stærk funktionsblanding, dog således at detailhandlen koncentreredes i Stationskvarteret, service- og kontorerhverv på Collstropgrunden og boligerne på Søndre Havn. Ønsket om funktionsblanding var dog markant.

Byens rum var i udgangspunktet for udviklingsplanen den primære scene for bylivet, og udviklingsplanen understreger, at byrummenes karakter, udformning og indretning skal afspejle forskelligheden mellem delområderne. Her spiller de blå og grønne strukturer en særlig rolle qua nærheden til natur og vand. Byrummene skulle invitere til ophold, aktivitet, leg og bevægelse året, ugen og døgnet rundt, selvfølgelig under hensyn til de skiftende klimatiske betingelser. Byrummene skulle være stimulerende for social- og sundhedsbæredygtighed. Specielt i Stationsområdet prioriteredes ”slipper” og mindre byrum mellem Torvet, Broga-



de/Nørregade og jernbanen. På Collstropgrunden skabelsen af et urbant miljø. På Søndre Havn adgangen til herlighedsværdier som havnefronten, stranden og strandengen. Der planlagdes her seks typer af byrum: Gårdrum, almindinger, vejrum, taghaver, promenader og selve stranden. Ikke mindst almindingerne skulle have en hovedrolle som bydelens grønne og blå hovedstruktur med afvekslende naturoplevelser og synligt regnvand. Boligvejene var tænkt som et fællesskab mellem biler og ophold/leg. Der var påtænkt en gennemskæring af kysten, der ville danne en ny strandø for strandlivet og det maritime, men af hensyn til flytningen af strandbeskyttelseslinjen (jf. senere) måtte tanken opgives og erstattes med en ny strand, der blev opbygget med strandfodring.



Alligevel ikke mulig at bevare – Kirken. Her i vinterdragt og i aftensilhouette.

Bevaringsværdig – Køge Roklub.



Bystrukturen ansås i en så langsigtet byudvikling som Køge Kyst som en balancegang. På den ene side at fastlægge de overordnede strukturer fra starten, på den anden at tillade dynamik og følsomhed over for skiftende tiders behov og tendenser. Stationsområdet følger strukturen i den historiske struktur med lidt højere bygningshøjder, der typisk er 3 etager. På Collstropgrunden forudsås en løftet bydel med P-dæk under og på Søndre Havn en fleksibilitet mellem 3 og 7 etager, beroende på lys, sol og udsigt.

Allerede i 2011 fik Køge Kyst foretaget en registrering af bevaringsværdier, især på Søndre Havn. Og - bortset fra Teaterbyg-

ningen – er det kun Søndre Havn, der rummer bygninger, der er bevaringsværdige – Bryghuset Braunstein, Roklubben, ØA-bygningen, måske siloen på kajkanten ved Braunstein og – mente udviklingsplanen – Køge Kornets portalbygning. Den har nu vist sig at være i så dårlig stand, at den ikke kan bevares. Grunden er derfor solgt til etablering af et besøgs- og udstillingscenter, når Køge Kornets lejemål udløber.

Trafik og parkering har fyldt meget i planlægningen af Køge Kyst – indholdsmæssigt og økonomisk. Der er i kraft af placeringen lige ved Køge Station meget gode muligheder for bæredygtig trafik, således at områderne trafikbetjenes af trafik til fods og på cykel, suppleret med korte busture. Men forbindelserne under og over banen kostede mange penge, både etableringen af bil-tunnellen, der blev igangsat i 2014, underføringen, hvortil der i 2017 blev gennemført forberedende arbejder, samt Stationsbroen, der blev påbegyndt i 2016. Parkeringen forudsattes løst ved en kombination af underjordiske P-kældre i Stationsområdet, P-huse og overfladeparkering, men arkæologiske udfordringer og den meget høje grundvandsstand i Stationsområdet førte til en mindre P-kælder kombineret med et P-hus. På Søndre Havn forudsættes dog fortsat parkering i kældre under bebyggelserne, kombineret med et eller flere P-huse. Men trafik og parkering har været et tema i stadig bevægelse, også efter udviklingsplanens vedtagelse.

En væsentlig forudsætning for den kvalitative tilgang til parkeringsforholdene var, at det allerede fra starten var aftalt, at kommunen ville indføre betalingsparkering senest samtidig med åbning af det første byggeri med P-kælder eller tilknyttet P-hus. Ellers kunne man jo ikke forvente, at borgerne vil benytte betalingsparkeringen i konstruktion. Kommunen havde allerede i 2008 truffet de nødvendige principbeslutninger, men efter valget i 2013 var entusiasmen ikke stor, salgsvilkårene til TK var heller ikke helt skarpe på netop dette punkt, og det krævede en langstrakt forhandling mellem kommunen og TK Development at afgrænse, hvor der skulle betales, og om der kunne være en gra-

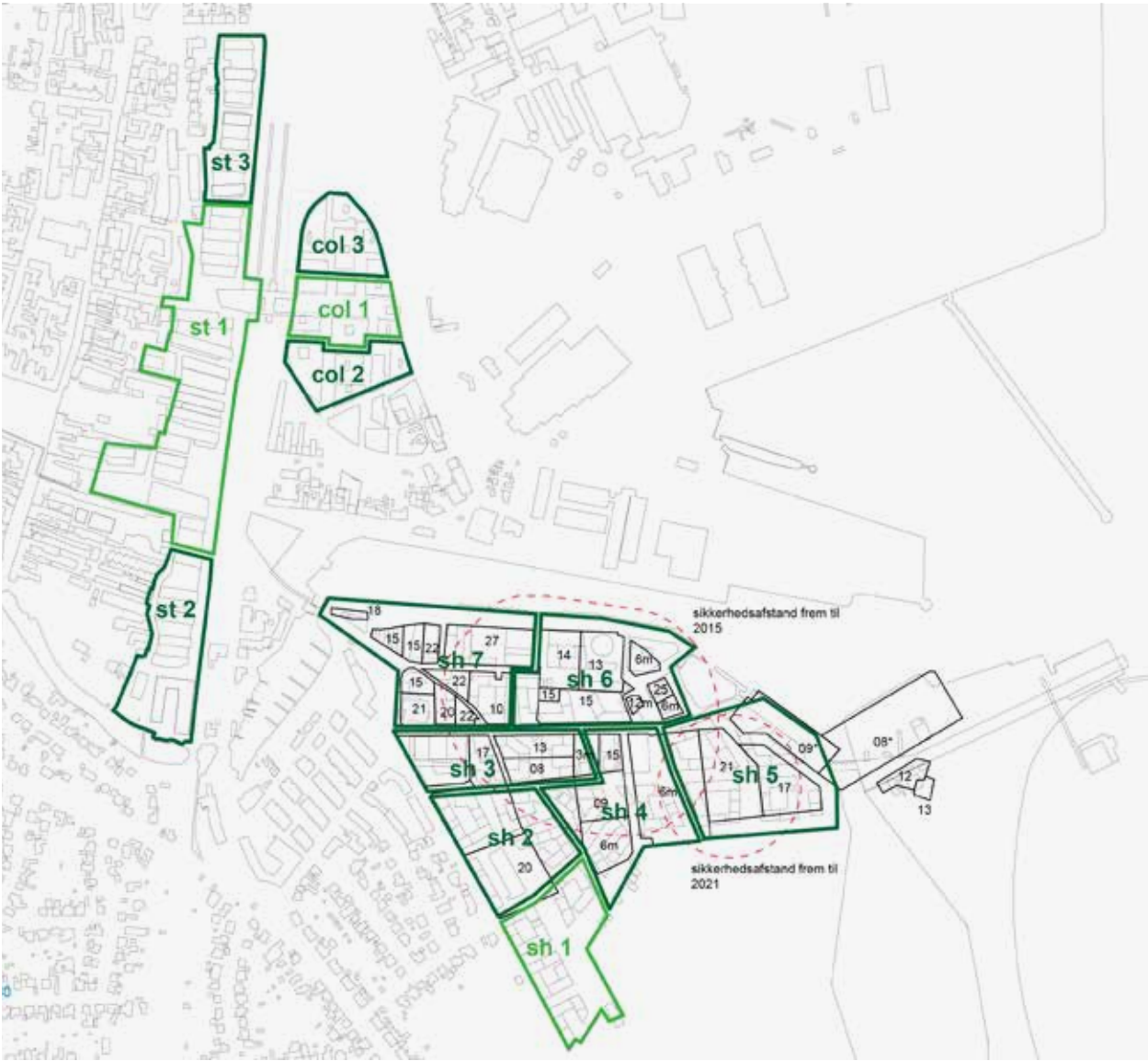
ce-periode med fri parkering og i så fald, hvor længe. Men omsider lykkedes det midlertidigt at lande sagen, indtil sandhedens time kom i sommeren 2017, idet betalingsordningen skulle træde i kraft først i september. Så brød Helvede løs.

Den overordnede bæredygtighedsstrategi var helt enkelt at sætte en standard, der lå betydeligt over normen i almindelig byudvikling. Den stationsnære beliggenhed og den tætte bebyggelsesplan bidrog naturligvis hertil. Udgangspunktet for det videre blev et bæredygtighedsværktøj, som Realdania By med flere udviklede, men den sociale bæredygtighed blev en udfordring med mange og dyre ejerlejligheder på Søndre Havn allerede i de første faser. Den sundhedsmæssige bæredygtighed ligger det bedre med. Der er fortsat gode forhold for friluftsliv og motion, specielt på Søndre Havn.

Den miljømæssige og energimæssige bæredygtighed er p.t. heller ikke truet, og klimatisk sikres bydelen Søndre Havn ved et ”dige” langs strandengskanten. Regnvandsafledningen vil finde sted i et LAR-system⁵, der kommer til at løbe gennem Almindingerne, og måske ikke mindst her sætter Køge Kyst en ny standard for at kombinere den nødvendige afledning af regnvand med nye naturoplevelser. Dele af Søndre Havn bærer en kraftig forurening, der skal oprenses, og støjen fra havnedriften er fortsat et hængeparti, der dog i 2016 så ud til at kunne finde en form for løsning ved en aftale med Havnen, der flyttede bestemte lastepladser længere ud i havneløbet, og som gradvist vil reducere støjen på Søndre Havn, men havnestøjen vil fortsat være en udfordring for boligbyggeriet.

Udviklingsplanen blev opdelt i 13 etaper. Stationsområdet i 3 (ST1, ST2 og ST3), Collstropgrunden ligeledes i 3 (COL 1, 2 og 3) og Søndre Havn i 7 – SH 1-7, hvoraf SH 1 og SH 2 blev bragt i spil samtidig. Udviklingsplanen er Køge Kysts plan og danner grundlag for videre processer og planer i Køge Kyst. Men udviklingsplanen er også et hægte til den kommunale planlægning, såvel et kommuneplantillæg som lokalplaner for de enkelte etaper. Byrådet blev derfor igennem 2011 løbende orienteret om udvik-

NOTE 5
LAR = Lokal afledning af regnvand



lingsplanen, senest ved et møde i december, hvor formand, projektdirektør og Realdania Bys direktør også orienterede om arbejdet i partnerskabet, således at byrådet kunne være vel påklædt til beslutningen om det nødvendige kommuneplantillæg straks i 2012. Drøftelserne fandt sted parallelt med drøftelser med T.K. Development A/S om erhvervelse af dele af Stationsområdet, men kommuneplantillægget landede i god ro og orden i foråret

Etapeplanen.



Byrum, vægmalerier og installationer.



2012. Et mellem spil var overvejelser om en såkaldt udbygningsaftale om infrastrukturen, men tanken blev opgivet igen.

Processen havde været lang og arbejdskrævende, men det lykkedes i det store hele at fastholde borgernes interesse. Der blev afholdt tre velbesøgte borgermøder i processen, og på hjemmesiden blev etableret et dialogforum, hvor folk kunne kommentere projektet eller dele deraf, men det måtte jo også erkendes, at kommunikationen efter udviklingsplanens vedtagelse måtte skifte karakter. Fremover var det mere konkrete og jordnære emner, der måtte optage dagsordenen. Det kom til at holde stik.

Fra vision til realisering

En ting er planer, noget andet deres implementering.



Men én ting er planer, noget andet deres implementering. Her udviklede Køge Kyst først til støtte for salgsaftalen tre instrumenter, der siden blev suppleret med et program for arkitektonisk mangfoldighed på Søndre Havn og en kunststrategi:

Det renoverede Tapperi

- Et kvalitetsprogram, der nærmere beskrev Køge Kysts forventninger til bygherrerne
- Prospekter, der detaljerede udviklingsplanen for de enkelte etaper og dannede grundlag for lokalplanlægningen
- Et program – kaldet Etape 0 – for midlertidige og kulturelle aktiviteter, især på Søndre Havn

Det sidste først.

Fra projektets start var det aftalt, at der skulle afsættes midler til en såkaldt "Kulturpulje". Parterne indskød i alt 30 mio. kr. med et forventet årligt forbrug på 5 mio. kr., men pga. forsinkelser mv.

lykkes det dog at strække kulturpuljen til 2018/19. Kulturpuljens – eller for at være helt præcis ”kultur- og markedsføringspuljens” - formål var at skabe byliv fra dag 1 og dermed interesse for især Søndre Havn, både blandt de lokale, som var de fleste, og de udenbys.

Nøglen til kulturpuljens primære anvendelse var TRÅDEN, den stipulerede forbindelse fra Torvet til det yderste østlige punkt på stranden, der snart blev døbt UDSIGTEN. På TRÅDEN satte vi først steler af beton, som fortalte stedernes historie, siden lavede vi i samarbejde med KØS kunststillinger og street art (og oplevede at folk kom i særtog fra København til Køge for at opleve gadekunsten), vi satte lys på Tråden og lavede nye midlertidige byrum, der senere enten skulle blive absorberet af almindinger eller nye pladser. Langsomt groede et nyt netværk op, der kom modelbyggere m.fl. i den ene ende af Gule Hal, medens den anden ende blev indrettet til skatere og street-dansere, netværket arrangerede sommerkoncerter, der kom byhaver og bier, og alle aktiviteterne blev samlet i et årligt katalog, der måned for måned beskrev de skiftende aktiviteter – samt for hele året alt det, man altid kunne opleve.

Lad os gøre et par nedslag.

Først Tapperiet. Tapperiet var oprindeligt ganske rigtigt en tappehal og blev, før Køge Kyst blev stiftet, af Køge Kommune indrettet og organiseret som en ungdomsklub med den særlige profil at være spille- og hænge-ud-sted for unge. Tapperiet rummede bl.a. en stor sal med plads til ca. 300 mennesker, hvis de ikke skulle sidde ned alle sammen, og her har Køge Kyst holdt de fleste af sine borgermøder mv. Men hovedaktiviteten var musik, og musikken støjede - så meget, at naboerne klagede, selvom kommunen havde ofret betydelige summer på lydisolering. Der genopstod derfor i forbindelse med lokalplanen for området den tanke i det politiske system at nedlægge spillestedet og rive tapperiet ned. Tapperiet havde fra dets start været et sted for den lokale kulturpolitiske kamp, og naboerne var trætte af støjen. Realdania



By var imod nedrivning, og også ledelsen i Køge Kyst så Tapperiet som en ressource i den fremtidige udvikling af bykvarteret. Enden på diskussionen blev, at parterne, dvs. kommunen, Køge Kyst og Realdania lavede et sammenskudsgilde, og hver skubbede nogle mio. kr. ind i en ombygning, der simpelthen blev en grøn overdækning af Tapperiet, tegnet af Vandkunsten, der også lagde en stor foyer til på vestsiden ind mod de gamle naboer. Et fint eksempel til efterfølgelse på, hvordan en konkret løsning af et støjrproblem kan fastholde en aktivitet i et område og tilføre nye kvaliteter.

Gule Hal er en tidligere lagerhal, der var blevet til overs, kun et hjørne var oprindeligt udlejet til Køge Korn. Gradvist er den her efter – med Køge Kysts hjælp forstås - blevet indtaget dels af be-

Udflugt med billeder.

vægelsessport som skatere og streetdance, dels af mere rolige syster, som modelbyggeri, udstilling og netværker af forskellig art. Dagen igennem er der både liv og fordybelse i Gule Hal.

Selvom der endnu ikke var byggeri på Søndre Havn, blev der allerede i 2011 og frem etableret en række byrum – Udsigten yderst ved stranden, hvor der kan grilles, hygges og spilles musik, Tidsrummet, som er en maritim legeplads for børn og voksne, Opdagelsen, som også rummer et overdækket udekøkken samt havnehaver og havnebier, Byskoven, der tilbyder ”Dirt Jump”, Pletten med multiscene og danseplads samt forskellige mindre byrum ved kanten af bl.a. Gule Hal. Ikke mindst i sommerhalvåret benyttes disse byrum flittigt af byens beboere.

KULTURSTRATEGI

Ingen tvivl om, at Etape 0-programmet har været en succes og gjort Søndre Havn nærværende for mange i Køge – samt skaffet rum til klubber og aktiviteter, der ellers havde svært ved at finde plads. Men – det er midlertidige aktiviteter. Nogle af byrummene vil nok kunne indgå i de fremtidige friarealer – almindingerne – men hvad kommer der til at ske med resten af Etape 0, i takt med at den permanente bebyggelse breder sig? Det diskuteres i afsnittet om ”Midlertidighed”.

Årets fest er Søndre Havnedag, der organiseres af aktørerne på Søndre Havn, første gang i 2011. ”Et brag af en Køge-fest”, som der står i Bylivskalenderen, der samler alle årets aktiviteter i en enkelt pamflet. Herfra kan også nævnes kurser i konservering af vilde bær, rejstrykning og krabbefangst, Modern Jazz i flere dage, fugleture og byvandring med og uden barnevogn samt meget andet. Alt sammen midlertidige aktiviteter, men forhåbentlig vil mange af dem vise sig at bære kimen til noget permanent.

På baggrund af erfaringerne fra Etape 0 indgik Køge Kyst et samarbejde med Statens Kunstfond med henblik på at gøre kunsten til en væsentlig medskaber af byliv og miljø i de nye bydele omkring Køge Havn. Kunststrategien har 3 strategiske beslutnings-



områder, der skal indgå i beslutningsgrundlaget, når et kunstprojekt skal formuleres og realiseres: Prospekt.

Det stedsspecifikke, der skal sikre relationen mellem kunstprojektet og den lokalitet, hvor det placeres.

Det tematiske, der opdeles i Fora, Forbindelser og Bygningsintegreret kunst. Fora handler om mødesteder og dialog, Forbindelser om sammenhænge og grænseflader - og den Bygningsintegrerede kunst om bygningers udvidelse med kunst. Konkrete anbefalinger for de enkelte nye områder: Stationsområdet, Søndre Havn og Collstropgrunden samt Tråden.

Der er anbefalinger om organisation i kunststrategien, men ingen tvivl om, at KØS kunne spille en væsentlig rolle.

Tanker fra kvalitetsprogrammet.

Kvalitetsprogrammet består af meget få egentlige løsningskrav til byggeriet, men til gengæld en række funktions- og proceskrav, der er formuleret som 18 kvalitetsmål. Det er Køge Kysts intention hermed at invitere til nytænkning i kvalitetsløsninger hos bygherrerne og at sikre en god dialog om udviklingen af de enkelte byggerier.

PROSPEKTER

Ideen til ”prospekter” stammede egentlig fra finansverdenen og fra dens handel med virksomheder. Her er prospektet en beskrivelse af en eksisterende eller påtænkt virksomhed, som enten er til salg, eller som måske kunne købes eller investeres i (i så fald udarbejdes prospektet typisk af investeringsbankers analytikere). Prospektets funktion er i større detaljer at beskrive Køge Kysts forventninger til de kommende kvarterer og etaper. Det fastlægger byggefeltet, vej- og stiforbindelser og bygningshøjder og skitserer i illustrationer den kommende bebyggelse. Prospekterne danner samtidig grundlag for kommunens udarbejdelse af lokalplaner.

KVALITETSPROGRAM

Kvalitetsprogrammets hovedformål er at sikre realiseringen af Køge Kysts intentioner om høj bykvalitet og bæredygtighed i de nye bydele. Høj kvalitet er ikke nødvendigvis ensbetydende med de dyreste løsninger, understreges det. Målestokken for kvaliteten var især brugernes oplevelser, og Køge Kyst ønskede sig først og fremmest det, der allerede kendetegnede Køge, nemlig robusthed, funktionalitet og enkelthed. Der var meget få egentlige løsningskrav til byggeriet, men til gengæld en række funktions- og proceskrav, formuleret i 18 kvalitetsmål, opdelt i 4 hovedgrupper: arkitektur og bykvalitet, social- og sundhedsmæssig bæredygtighed, miljø- og energimæssig bæredygtighed samt parkering. Formålet hermed var at invitere til nytænkning og god dialog. Køge Kyst har valgt selv at gå foran og levere en høj kvalitet i byg-

gemodning, infrastruktur og øvrige anlæg, for på denne måde at tilføre projektet værdi og sikkerhed for investorerne. Den grundlæggende rollefordeling er således, at Køge Kyst påtager sig en vigtig del af den samlede bygherrerolle, etape for etape, medens de enkelte bygherrer typisk køber en sokkelgrund (det gjaldt dog ikke ST 1, hvilket senere skulle give problemer, der dog blev løst) med tilhørende byggeretter, bygger og anlægger friarealer inden for byggefeltet (gårdrum, tagterrasser mv.) samt etablerede det nødvendige antal parkeringspladser enten på egen grund eller eventuelt ved indbetaling til fælles P-huse.

Prospekt og kvalitetsprogram er vigtige dele af det salgsmateriale, som Køge Kyst tilvejebringer. Hertil kommer naturligvis selve den juridiske aftale, der fastlægges i en betinget købsaftale, der afgrænser byggefeltet, antal byggeretter og øvrige salgsvilkår, prisen ikke mindst, men som også indeholder en beskrivelse af en godkendelsesproces, der fastlægger frister for aflevering af skitseprojekt, byggestart og aftaler om videre samarbejdsproces.

Prospekterne er suppleret af et inspirationshæfte om arkitektonisk mangfoldighed, der gennem 10 dogmer giver inspiration til bebyggelsernes udformning på Søndre Havn: Farver og materialer, facader, højdevariationer, rytmer og retning i facaderne, tagetagerne udnyttelse, stueetager og kantzoner, porte og åbninger, gårdrum samt endelig belysning.

Tankerne om den arkitektoniske mangfoldighed udsprang bl.a. af vores irritation over konformiteten i de forslag til byggerier, vi modtog fra bygherrer og arkitekter. Dagens mode er lyse sten, og moden forstærkes af ejendomsmæglernes pres på at bygge det p.t. mest salgbare.

SALGSPROCES

Aftalen om etableringen af Køge Kyst blev forhandlet på det værst tænkelige tidspunkt, nemlig på toppen af en konjunkturbølge. I efteråret 2008 brød finansmarkederne som allerede nævnt sammen, ejendoms- og boligmarkederne fulgte hurtigt ef-

ter, efterspørgsel efter byggejord bremsede op, priserne faldt, og en række markedsaktører kom i alvorlige vanskeligheder. Finansieringsmarkedet, ikke mindst for byggeprojekter, gik helt i sort.

De første par år spillede denne limbo ikke den store rolle. Projektet skulle først udvikles bl.a. gennem den internationale parallelkonkurrence, diverse beskrivelser af den ønskede kvalitet, kommunal planlægning osv. Etape 0 var finansieret gennem tilskud fra kommunen og Realdania. Men nægtes kunne det jo ikke, at der kom pres på priserne, og at aktørerne enten var svækkede eller simpelthen forsvundet fra markedet.

I Stationsområdet var det nok et mindre problem, antallet af potentielle aktører på detailhandelsområdet var i forvejen lille. Markedet var imidlertid ikke den eneste barriere for den påtænkte byudvikling. Bureaukratiske hindringer viste sig løbende og har krævet megen kraft at få løst. Eksempler er vanskelighederne ved at opnå aftaler med DSB og Banedanmark, diskussionen om strandbeskyttelseslinjen, planlægningen og senere udbuddet af ”Multibygningen” på B9-feltet (omtales nærmere nedenfor) med butikker og et kommunalt genoptræningscenter samt ditto mht. rådhusudbygning og butikker, vej- og parkeringsdiskussioner, ny havnemole, arkæologiske overraskelser samt en del mere.

Disse bureaukratiske hindringer viste sig i projektet som risikofaktorer, der skabte forsinkelser og projektændringer med deraf følgende konsekvenser for fremdrift og cash flow.

Den samlede konsekvens af de i begyndelsen vanskelige markedsvilkår og de bureaukratiske forhindringer har betydet, at fremdriften i Køge Kyst-projektet i en periode har været langsommere end forudsat. Samtidig har ønskerne om at sikre infrastrukturen tidligt i projektforsløbet trukket megen likviditet af det i forvejen underkapitaliserede projekt. Ejerne har delvis kompenseret herfor gennem tilførsel af supplerende kapital, bl.a. som bidrag til biltunnelen og underføringen, men likviditeten er alligevel blevet ganske stram, og vil være det, indtil den overord-



nede infrastruktur er kommet helt på plads. Ikke mindst har det været et problem, at der ikke har været interesse for den ellers velbeliggende Collstropgrund, idet indtægter herfra var indregnet i cash flow allerede i de første år.

Fra 2013 begyndte markedet at rette sig, omend Køges brand stadig var lidt ramponeret. Men i 2015 kom et virkeligt gennembrud i salget på Søndre Havn samtidig med, at aftalerne i Stationsområdet nu var kommet endeligt på plads.

Mangfoldighed på kysten.

Forretningsmodellen og betydningen af fremdrift

Fremdrift i salget er efter forretningsmodellen helt afgørende for projektets positive forløb.



Projektets grundlæggende forretningsmodel er – efter udvikling af arealerne gennem planlægning, prospekter, kvalitetsprogram mv. - at sælge grunde på vilkår, der sikrer såvel visionernes realisering som et positivt afkast. Investorerne køber sokkelgrunde, og Køge Kyst vil som nævnt selv udvikle infrastruktur og foretage byggemodning. Til grund herfor lå altså den cash flow-beregning, som i 2008 blev udført af ejendomsmæglerfirmaet Sadolin og Albæk. Senere blev cash-flow-modellen, der var meget omfattende og derfor tilsvarende uoverskuelig, suppleret med forenklede oversigter, der dog var komplicerede nok.

Søndre Havn.

Fremdrift i salget er derfor en afgørende forudsætning for projektets positive forløb.

Cash flow-modellen opdelte salgsmulighederne i de forskellige bebyggelsesformer, som projektet nu var født med – boliger af forskellig art, detailhandel, kultur og kontorer var hovedkategori-



ØVERST: Parkeringspladser på Collstropgrunden.

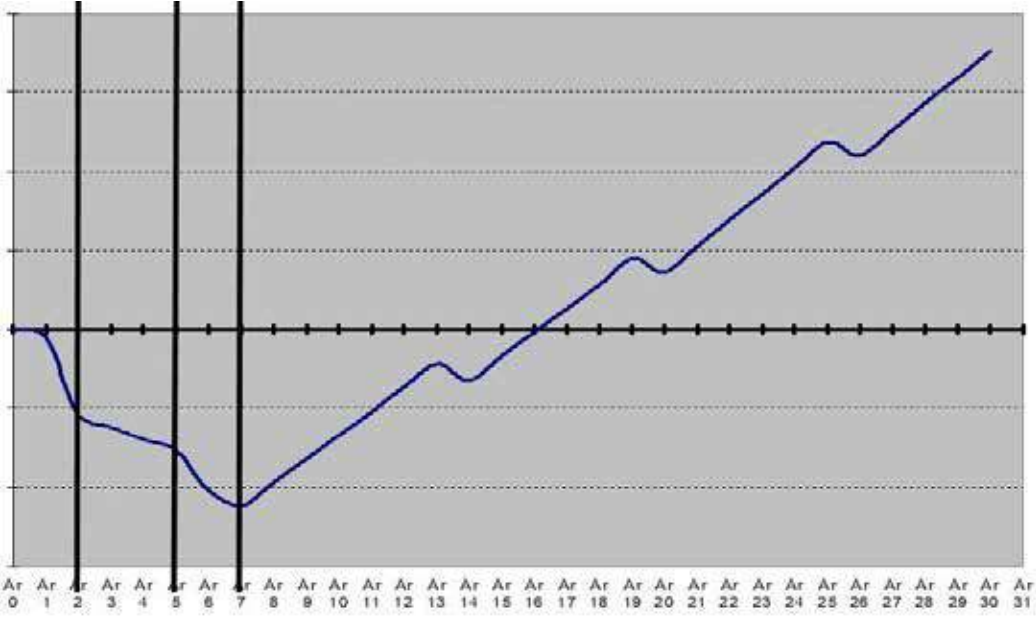
NEDERST: Stationsområdet før transformationen.

NOTE 6
Rådgiverne var hyret af Køge Kommune. Det er min og andres opfattelse, at priserne blev sat for højt, der var efter det oplyste vist også regnefejl, men processen lod sig ikke rulle tilbage.

erne, alt spredt over de tre overordnede kvarterer; Søndre Havn, Stationsområdet og Collstropgrunden, dog således at den sydlige del af Søndre Havn, der vender mod strandengen, altså fortrinsvis skulle være et boligkvarter, medens kvarteret mod nord fortrinsvis skulle være kontorer og kultur. I Stationsområdet butikker i stueetagen, men boliger og kontorer på overetagerne.

Prissætningen af disse kategorier var højest på detailhandel, der var estimeret til en pris, der var ca. 3 gange kontorerne. Det måtte også siden korrigeres, ikke mindst på baggrund af finanskrisen, men man kan godt efterfølgende overveje, om priserne ikke fra begyndelsen var sat lovlig højt⁶ af rådgiverne. Disse priser blev så i modellen fremdiskonteret gennem hele projektets løbetid. På udgiftssiden tyngede især byggemodning og de store infrastrukturprojekter.

Et andet centralt element var den beregnede absorption. Det er indlysende, at alt ikke kunne kastes på markedet på samme tid, og i modellen var beregnet, hvor meget der kunne sælges de enkelte år – og hvor meget, der skulle sælges for at holde takt med investeringerne. Holdt den ligning ikke stik, var der ikke midler til investeringerne i den nye infrastruktur.



Her kommer vi tilbage til en af projektets grundlæggende svagheder. Det var fra starten altså noget svagt kapitaliseret, ikke mindst set i lyset af de meget betydelige investeringer i infrastruktur, som var forudsat. Men selvom prisfastsættelsen var udtryk for en reel forhandling mellem parterne, havde Køge Kommune i 2008/09 ikke mulighed for større likvidt kapitalindskud. Der var planlagt en vis løbende kapitaltilførsel, der også fandt sted som forudsat, men det blev nødvendigt, at ejerne trådte til med ekstraordinære tilskud på 2 gange 80 mio. kr. til delfinansiering af vej-tunnel og underføring, fordi den politiske tålmodighed ikke helt rakte til at afvente, at pengene kom i kassen ved grundsalg. Og periodisk måtte Realdania By & Byg træde til med lidt mellemfinansiering.

Forretningsmodellen fungerer, men læren er, at den slags udviklingsprojekter skal være solidt kapitaliserede, om ikke fuldt ud fra begyndelsen, så således, at ejerne forpligter sig til den nødvendige løbende kapitaltilførsel, også hvis alle forudsætningerne om salg ikke holder.

Cash-flow.

Salget af Stationsområdet

Salget af størstedelen af Stationsområdet skulle blive en langstrakt og kompliceret affære med mange forhindringer undervejs.



Illustrationer fra prospektet for ST1.

Mere radikalt kunne man overveje, om selve grundsalgsmodellen var den optimale, eller om det ikke havde været at foretrække at bygge i eget regi og derefter sælge. Kommunallovgivningen og de økonomiske realiteter stillede sig dog i vejen herfor. Allerede inden den endelige vedtagelse af udviklingsplanen havde der været henvendelser om deltagelse i projektudviklingen fra developere. En af de mest lovende kom fra TK Development fra Aalborg. Der var andre følere, men mindre konkrete. Så valget faldt på TK. Det skulle blive en langstrakt og kompliceret affære.

TK Development var såmænd solid nok, men efter finanskrisen var der mange lig i lasten, som ledelsen løbende hældte overbord, og det prægede regnskaberne. På hovedområderne så det væsentligt bedre ud, men det var en langsigtet tilpasning efter en betydelig ekspansion, der blev ramt af markedets sammenbrud i efteråret 2008. Ikke alle i Køge Kommune følte sig derfor trygge ved samarbejdet med TK Development, men ledelsen af Køge Kyst var ikke bekymret. Det skulle nok gå. Nu skulle vi først have et detailprojekt på plads. Det havde vi en idé om.

Fra prospektet for ST 1:

TK Development

”TK Developments strategiske fokus er udvikling af fast ejendom i Danmark, Sverige og Polen. Vores segmentmæssige fokus er shopping-centre, multifunktionelle centre, retailparker og kontor- og domicilejendomme samt boliger i Danmark og Polen. TK Development er i høj grad en vidensbaseret servicevirksomhed, som har specialiseret sig i at være det resultatskabende og kreative bindeled mellem lejere, investorer, entreprenører og andre samarbejdspartnere. Vi har gennem årene opbygget et stort og stærkt netværk blandt lejere og investorer og samspillet med disse bygger på dyb indsigt og gensidig tillid. TK Developments aktiviteter omfatter også asset management.”⁷

TK Development har rødder tilbage til 1960, men handlede i de første 25 år især med sommerhus- og fritidsgrunde. Gennem 1980’erne udvikledes imidlertid koncepter for butikscentre og storbutikker, og efter lidt organisatoriske ændringer først i 1990’erne var det moderne TK Development en realitet, og fritidshusene forsvandt ud af sortimentet.

Siden har TK Development ekspanderet deres aktivitet til en række andre lande, bl.a. Sverige og Polen, men nye ejere først i 2010’erne førte til en opstramning af de øvrige udenlandske aktiviteter.

NOTE 7
Fra TK Developments
hjemmeside.

Koncernen tilbyder udvikling fra ide til indflytning i et af følgende koncepter:

- Solgte projekter (forward funding/forward purchase)
- Projekter med partner
- I eget regi med høj grad af tillid til udlejning og salgbarhed
- Serviceydelse for tredjemand

Hoved - og nøgletal for koncernen

(Årsrapport 2015/16 | TK Development A/S | 5/109)

HOVEDTAL (DKK mio.)	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16
Nettoomsætning	309,2	567,6	330,7	854,7	327,8
Værdiregulering investeringsejendomme, netto	0,5	-13,5	-9,5	-3,5	-25,0
Bruttoresultat	119,3	-129,7	102,5	93,3	-67,3
Resultat af primær drift (EBIT)	-10,4	-230,6	10,7	12,3	-183,0
Indtægter af kapitalandele i joint ventures	54,7	-32,5	37,5	30,1	30,4
Finansiering, mv.	-65,1	-71,8	-86,9	-57,9	-39,5
Resultat før skat og nedskrivninger, mv.	-3,9	-6,8	-36,6	42,1	3,6
Resultat før skat	11,6	-332,5	-42,8	-25,2	-191,0
Årets resultat	27,0	-493,3	-49,0	-37,7	-222,3

Årets totalindkomst	6,7	-487,6	-55,5	-44,4	-223,7
Samlet balance	4.182,9	3.509,3	3.347,1	2.845,2	2.808,8
Andre anlæg, driftsmateriel og inventar	4,7	2,5	1,3	1,0	0,9
Investeringsejendomme	197,6	167,3	103,2	78,1	53,3
Projektportefølje	2.830,0	2.394,7	2.334,6	2.121,7	2.013,6
Egenkapital	1.876,4	1.389,7	1.553,7	1.509,4	1.285,7



Så er der hul igennem! Fra åbningen af biltunnelen.

”Bebyggelse og byrum er tænkt som en fortsættelse af Køge-skalaen i den historiske by, men i en moderne udformning og fortolkning. Der lægges op til en tæt bebyggelse, men i begrænset højde og i en struktur med mange åbninger og udsigter bevaret. Et varieret forløb af det nye stræde binder de forskellige byrum sammen og giver adgang til både private og offentlige taghaver i 1. sals højde. I Strædet er indarbejdet en delvis åben rende til afledning af regnvand fra de befæstede arealer. Området vil derudover få en grøn karakter gennem en kombination af grønne tage, begrønning af facader, grønne taghaver og træplantninger. I det omfang det er muligt, forsøges eksisterende bevaringsværdige træer bevaret.

Materialer og farvesætning er ikke fastlagt på forhånd, men der lægges op til en bebyggelse med en vis tyngde, der modsvarer de gamle huse. Mellem de enkelte bygningers facadeudtryk tilstræbes der en vis variation, sådan som det også er tilfældet på Torvet og i Nørregade. Stationsforpladsen nyindrettes i et samarbejde med DSB... En nordlig vej tunnel og etableringen af en underføring under banen for fodgængere og cyklister er med til at skabe en bedre sammenhæng mellem stationsområdet og Køge Havn og Bugt.

Flytningen af Ivar Huitfeldtsvej giver mulighed for at skabe flere nye pladser og byrum i tilknytning til de eksisterende slipper. Stræ-

de, slipper og byrum skal være attraktive at færdes i døgnet igennem. Gennem materialevalg, belysning og aptering skal fremelskes et robust, enkelt og samtidigt gedigent udtryk, der taler sammen med de eksisterende gaderum. Mulighed for kunst skal indtænkes i udformningen.

Planen for Strædet

Trafikafviklingen for den motoriserede trafik sker effektivt på den omlagte Ivar Huitfeldtsvej med god adgang til stationen og de nye underjordiske P-anlæg. I Strædet og slipperne sker færdslen på fodgængernes præmisser. Eksisterende adgange til P-pladser, vareforsyning og renovation i den eksisterende bymidte er bevaret. Varelevering til de nye butikker sker hovedsageligt fra Ivar Huitfeldtsvej, hvor der indrettes læssezoner. Nogle af slipperne lukkes for gennemkørsel og benyttes til ophold, cykelparkering samt op- og nedgange for gående til P-anlæg. Cyklisterne får en dobbeltrettet cykelsti til/fra stationen imod syd og benytter Bjerggade imod nord. Den dobbeltrettede cykelsti langs jernbanen medfører meget få krydsninger mellem cyklister og bilister. I resten af området færdes cyklisterne på fodgængernes præmisser. Fodgængerne får et sammenhængende system af Strædet og de ny slipper, der følger sig til de eksisterende gader og slipper, og skaber helt nye rundgange i byen.”



Tilbygning til Rådhuset.

Prospektet tog dog forbehold for kommunens tilslutning.

I februar 2012 udgav Køge Kyst endvidere sit første kvalitetsprogram, og lige efter, ultimo februar 2012, underskrev TK Development så den første betingede købsaftale i Køge Kyst.

Hovedgrebet i Stationskvarteret, såvel i udviklingsplanen som i prospektet, er det gadeforløb, der oprindeligt fik navnet ”Strædet” (senere skulle det vise sig, at en smøge i Lellinge bar samme navn, så ”Strædet” blev til ”Rådhusstræde”).

Strædet er et let snoet forløb, der fører fodgængere og cyklister fra den kommende underføring og Kulturtorvet i syd mod nord til Stationstorvet og stationen med adgang til Bjerggade mod nord. Biltrafikken blev forflyttet til den forlagte Ivar Huitfeldtsvej, der blev forbundet med det større vejssystem mod øst via en vejtnunnel. Vejtunnelen blev indviet i efteråret 2016. På Strædet hægtes slipper, der for en del blev forbundet med de eksisterende, adgange til byhaver på 1. sal og muligheder for cykelparkering i de blinde slipper mod øst.

Så vidt, så godt. Arkitekturen i byggerierne langs Strædet blev en større udfordring. TK Development valgte Årstiderne Arkitekter som hovedrådgivere.

Det var en kompliceret og sammensat plan med butikker – i første række ca. 12.000 m² – boliger og kontorerne ovenpå, nord for Stationstorvet en større ”Multibygnings”⁸ – B9, hed byggefeltet – med 2 supermarkeder i stuen, en P-kælder under og et kommunalt genoptræningscenter ovenpå. Mod syd en udvidelse af rådhuset, der stillede særlige arkitektoniske krav, lige syd for byggefeltet forventninger om et kulturhus, og lige om hjørnet kom snart overvejelser om en ny biograf. Under hele Strædet et stort parkeringsanlæg, der skulle hægtes sammen med anlægget under ”Multihuset” i nord.

Udvidelsen af rådhuset havde været et diskussionsemne gennem længere tid. Faktisk indeholdt de oprindelige salgsdokumenter

NOTE 8
Som sådan betegnes den i det følgende.



mellem kommunen og Realdania som tidligere nævnt en mulighed for, at kommunen kunne sælge det eksisterende ”røde” rådhus, tegnet af Arkitektgruppen i Århus, det senere Arkitema, til Realdania By. Den plan blev nu hurtigt opgivet, men udvidelse af rådhuset forblev et kommunalpolitisk tema flere år derefter. Først en helt grundlæggende intern kommunalpolitisk diskussion om, hvorvidt der overhovedet var behov for udvidelsen. Dernæst, inden det spørgsmål faldt på plads i 2013, også rådhusudvidelsens arkitektoniske karakter. Og endelig skulle det vise sig, at den konsortiedannelse, som kommunen og TK Development havde indgået omkring rådhusudvidelsen og ”Multihuset”, der begge havde forretninger i stuen og kommunale funktioner ovenpå, voldte større procesvanskeligheder – og dermed forsinkelser - end forudsat, bl.a. på grund af de særlige udbudsregler for offentligt byggeri.

Hverken rådhusudvidelsen eller ”Multihuset” var forudsætninger i den betingede salgsaftale, men det var til gengæld salg eller udleje af 75 % af byggeretterne i området, og det ville jo være hjælpsomt med to store kommunale byggerier i området. Så den kommunale vankelmodighed vakte stor frustration hos både Køge Kyst og Realdania By. Men vi kunne jo ikke gøre så meget, andet end at afvente processernes forløb. (Men der var nu en del andet, som også frustrerede ledelsen af Køge Kyst, både formand, direktør og flere andre f.eks. langsommeligheden i at få Kulturhuset på plads, håndteringen af visse lokalplaner osv.)

Anderledes med arkitekturen. Årstiderne producerede forslag til både rådhusstilbygning, genoptrænings-centret mv. i B9 samt en stor del af resten af byggeriet. Enkelte bygninger blev dog skitseret af andre tegnestuer, nemlig Polyform, Transform og Sahl.

Forslagene, der jo skulle godkendes af Køge Kysts bestyrelse, gav anledning til betydelig debat. De første forslag til Rådhusstilbygningen vakte ikke jubel i den ikke-kommunale del af bestyrelsen, og formanden mumlede noget om Albert Speers genkomst, men efter nogle forsøg landedes en rimelig løsning.



”Multihuset” med aflastningscenter og 2 supermarkeder var lettere, men tilkørselsforholdene til en indre gård gav anledning til en del diskussion. Bygningen er meget stor, men brydes op på etagerne, og især facaden mod Stationstorvet gav anledning til bekymring. Rigtig god blev den ikke.

Anlægget af P-kælderen under ”Multihuset” gav i øvrigt anledning til, at nabohuset fik store revner, og måske ikke står til at redde. Bygherren, der for kælderenes vedkommende alene er TK Development, entreprenøren og forsikringsselskaberne, lagde stadig i slutningen af 2016 arm med ejerne om løsninger, med kommunen som bekymret linjevogter og Køge Kyst i baglokalet.

Der var ret tidligt i processen opnået principiel enighed med kommunen om forlægning af Ivar Huitfeldtsvej langs med banen, men forskellig usikkerhed om TK-projektet forhalede igangsættelsen. I efteråret 2013 blev det så besluttet at dele ST1 (TK-projektet) i 2 faser, en nordlig og en sydlig. TK accepterede endeligt at overtage

”Multibygningen” på B9.

den nordlige del med genoptræningscenter og 2 supermarkeder, såfremt kommunen besluttede endeligt at opføre centret. Det gjorde kommunen, og handlen på etape ST 1 NORD blev endelig. Etape ST 1 SYD gav imidlertid anledning til mange hovedbrud. Kort før jul 2013 viste de arkæologiske undersøgelser, at der var gjort betydelige fund, bl.a. resterne af den bymur, som blev opført under Svenskekrigene. Merudgiften til de arkæologiske udgravninger, der efter lovgivningen i det væsentlige påhviler bygherren, ville overstige 50 mio. kr. Det gik jo ikke an, og parkeringskælderen under den sydlige del af TK-byggeriet måtte opgives. I stedet omarbejdedes – efter en del gennemgang og diskussion af alternativer - planerne for området nord for ”Multi-bygningen” med et begrønnet parkeringshus med aktivitet på taget og en lille boligbebyggelse helt mod nord. Begge dele blev solgt til TK Development.

Og endelig lykkedes det TK Development at finde en køber til det samlede projekt. Det blev finske Citycon, og handlen kunne derefter i 2015 også gøres endelig fsva. den sydlige del af ST1.

Efter langstrakte og komplicerede diskussioner med Banedanmark og DSB fandtes i 2013 også en løsning på en biltunnel under banen, der blev indviet den 30. oktober 2016. Billig var den ikke, og den blev også dyrere end budgetteret på grund af myndighedskrav, blødere bund end vurderet, højere grundvandsstand mv. Kommunen gav et anlægstilskud på 80 mio. kr., mod at Realдания gav et tilsvarende tilskud til gennemførelsen af underføringen mod syd. Men skjules kunne det som nævnt ikke, at likviditeten var blevet stram, og det blev ikke bedre af, at indtægterne fra Søndre Havn, der bl.a. skulle finansiere infrastruktur-projekterne, lod vente på sig, dels pga. et noget langsommere salg end forventet, dels som følge af ekspeditionsproblemer i den fra København udflyttede Geodatastyrelse, hvilket yderligere forsinkede betalingerne.

I maj 2017 åbnede Køges nye biograf. Men forud herfor var gået et indviklet forløb.



Biografen efter åbning.

Køge havde sådan set en biograf. Den ligger på Torvet. Men byen ønskede sig en større biograf, hvilket biografdirektøren, Laila Christensen, var enig i. Gennem 2012 blev der forhandlet med flere, der havde udvist interesse. Laila agerede også, og var mest stemt for Nordisk Film, så der landede sagen. Oprindeligt havde det været tanken, at den nye biograf skulle ligge sammen med et kulturhus på Søndre Havn, men efter at Kulturhuset nu var flyttet til Stationskvarteret, kunne biografen også flytte, og lå nok også bedre i selve bymidten. Flere placeringer var blevet drøftet, bl.a. på kanten af den kommende underføring, men hensynet til færdiggørelsen af ST1 tilsagde en endnu mere central beliggenhed.

En biograf er imidlertid en meget stor bygningskrop, der ikke nemt lader sig indpasse i Køge-skalaen, og den er i sagens na-

Lundgaard og Tranbergs forslag til nyt kulturhus (nr. 2).

tur også ”introvert”, så Køge Kyst havde forskellige ønsker til, hvorledes biografbygningen gennem restaurant, tagterrasse og butikker kunne åbnes og integreres i bylivet samt overvejelser om delvis nedgravning. (Det sidste satte erfaringerne med arkæologien nu ret hurtigt en stopper for. Så skulle grunden foræres væk og nok mere til.) TK Development var interesseret i den del af hensyn til attraktioner ved rundgang i butikskvarteret (kaldet ”Loopet”), og Nordisk Film og TK indgik et ægteskab. Alt tog sin tid, men i efteråret 2014 var sagen på plads, og medio 2015 kunne der indsendes dispensationsansøgning til kommunen, der gav dispensationen mht. bygningshøjden. Ikke alle byens borgere var lige begejstrede ved udsigten til en stor biografbygning, en enkelt klagede til Naturankenævnet men fik ikke medhold. Men meddelelsen om den kommende biograf fik generelt en god modtagelse i medier og blandt borgerne. Og leder af den nye biograf blev Laila.

Kulturhuset blafrer fortsat i vinden. Før valget i 2013 blev der som nævnt afholdt en arkitektkonkurrence, som Lundgaard og



Tranberg vandt. Men der var ikke penge til opførelse af hele bygningen, så der blev peget på en mulig opdeling, eventuelt i kombination med den eksisterende Teatervilla. Men efter valget og flertalsskiftet fortønde kulturhuset sig, dette også i takt med at Staten strammede den kommunale økonomi. Begejstringen over projektet var også mere behersket hos det nye flertal, men foreløbig er kulturhuset budgetsat til 2020. Man må jo håbe, det holder stik, når 2017 bliver til 2018!

Det skabte flere udfordringer. Køge kunne jo ikke være uden musik- og teaterhus, og derfor måtte den gamle sal, der ikke var blevet ordentlig vedligeholdt i en del år – den skulle jo rives ned for at give plads til underføringen – bevares. Det stillede så krav til Underføringen. Herom straks, men først den sidste krølle på Stationskvarteret.

Tilbage var nemlig nu i Stationsområdet kun det såkaldte ST2-område, dvs. området mellem den kommende underføring og åen. Bestyrelsen besluttede at lade den nordlige del af dette

ST2 og Å-grunden forrest i billedet.

område vente til afslutningen af ST1, men at sælge den del, der lå mod syd ud mod åen, syd for vejen Fændediget. Vandkunsten producerede nogle volumenstudier, siden en egentlig projektskitse, og uden større armbevægelser lykkedes det i 2016 at sælge grunden til et lokalt konsortium med henblik på opførelse af en boligbebyggelse på den meget velbeliggende og attraktive grund.

Det vakte ikke jubel blandt visse af de lokale lystfiskere, der mente, at det var deres terræn. Men fra begyndelsen var det nu klart markeret, at her skulle bygges. I forhold til modstanden mod en revision af lokalplanen for ST1 var modstanden dog behersket. Lokalplanen for ST1 sagde oprindeligt, at den maksimale bygningshøjde for området var 12 m, men at Køge Byråd dog kunne give tilladelse til bygningshøjder op til 15,5 m, hvor bygningens arkitektur og funktioner er afhængige af en større højde. Denne tilladelse tolkede kommunen – for mig lidt uforståeligt - som en dispensation og mente efter 3 af disse dispensationer, at der måtte en ny lokalplanplan til. Denne blev vedtaget i 2016, men under betydelig kritik fra borgere, der fejlagtigt mente, at projektet var blevet ændret, og at 15 meter var for højt til ”Køge-skalaen”. Det gav stødet til dannelsen af bevægelsen ”Pas på Køge”.

Tilbage i Stationsområdet er nu kun den nordlige del af ST2, som bestyrelsen besluttede at holde i reserve, til ST1 var kommet helt på plads. Det varer nok nogle år endnu, og indtil da er der parkeringspladser!

Mellem By og Hav

Mellem by og hav skulle skabes forbindelser. Biltunnelen var på plads, Stationsbroen under opførelse og forberedelsen til underføringen udført. Men infrastruktur kræver salg af grunde, og salget på Søndre havn måtte afvente lukning af campingpladsen og flytning af strandbeskyttelseslinjen. Så kom der gang i salget, om end først lidt tøvende. Men Collstropgrunden er stadig parkeringsplads.



FLERE FORBINDELSER

Som tidligere nævnt blev vejttunnelen indviet den 30. oktober 2016, og overgangen over banen syd for stationen derefter lukket for biler. Indtil underføringen er på plads, kan fodgængere og cyklister stadig passere, når bommene da ikke er nede af hensyn til togtrafikken mod syd. Og det er de ofte. Underføringen var oprindeligt skitseret som en 25 meter bred tunnel, beregnet for fodgængere og cyklister. Men dels viste det sig, at det var en meget dyr løsning (+ 25 mio. kr.), dels måtte der jo altså tages hensyn til den – forhåbentlig midlertidigt – bevarede musik- og teatersal. Så underføringen måtte rykkes så meget mod syd som muligt og indsnævres til 15 meter. Men det ser nu også ganske nydeligt ud. Projekteringen gik i gang i 2016 og blev i sommeren 2017 suppleret med indledende anlægsaktiviteter, hvor spunsningen er bragt på plads. Så mangler blot udgravning og anlæg af selve underføringen.

Stationsbroen, der skal føre fodgængere over stationen (til Collstropgrunden) og til stationen, gik i gang i 2016 og forventes indviet i starten af 2018. Og dermed er det meste af infrastrukturen på plads. Resten er byggemodning mv.

Perronbroen, der nu er døbt Stationsbroen.



Et bud på underføringen.

SALGET I SØNDRE HAVN

Påbegyndelsen af salget i Søndre havn måtte afvente, at campingpladsen blev afviklet, og at strandbeskyttelseslinjen blev flyttet. Det første fandt sted i 2013, hvor lejekontrakten udløb, det sidste var ikke nødvendigvis nogen enkel sag. Loven foreskriver, at beskyttelseslinjen først må lægges 300 meter fra den yderste vegetation. Ideen med strandøen måtte derfor opgives. Den kunne ikke lægges til stranden, så stranden måtte i stedet udvides. Det blev den så, efter nogen diskussion med naboen Vallø Stift, der ville sikre, at fedtemøget fra den nordlige del af stranden nu ikke havnede på den sydlige del, der tilhørte Vallø Stift. Det handlede bl.a. om placering af hofder.

Næste udfordring var at få flyttet strandbeskyttelseslinjen. Den normale praksis var, at man måtte vente på, at vegetationen nåede frem. Det kunne tage år, men heldigvis betød campingpladsens fraflytning, at der blev frigivet langt mere strandeng, end der



ØVERST: Årstidernes Arkitekters forslag til bebyggelsen Havblik for Casa Nord og Kuben Byg.

NEDERST: Vandkunstens forslag til boliger for Arkitektgruppen.



BYGGEFÆLLESSKABER

Så den model ville vi også gerne prøve i Køge. Ultimo 2017 er arbejdet i god fremdrift.

skulle inddrages til bebyggelse, så Naturstyrelsen resolverede undtagelsesvis, at flytningen af beskyttelseslinjen kunne gennemføres umiddelbart. Den 2. juli 2015 forelå godkendelsen.

Så kunne vi gå i gang med salget. Strategien blev drøftet på møder i foråret 2013. Det blev besluttet at slå etaperne SH1 og SH2 sammen i et samlet salgsfremstød. Målet var udsolgt inden udgangen af 2014 på betingede købsaftaler med 3 måneders frist til at afprøve projektsalget af de nye boliger. Sådan skulle det ikke gå. Hurtigst i gang var udvikleren Arkitektgruppen med hovedkvarter i Odense, men med en chefboende i Solrød, lige nord for Køge. De sikrede sig de to bedste bidder mod syd med udsigt over strandengen, allerede inden Naturstyrelsen havde godkendt den nye beskyttelseslinje – selvfølgelig med forbehold for, at de gjorde det.

SH1-1 blev tegnet af Tegnestuen Vandkunsten og skulle være ejerboliger. De blev om ikke revet væk, så dog hurtigt næsten udsolgt, og byggeriet kunne derfor gå i gang. Salget af SH1-1 blev som det første endeligt i december 2015. De følgende byggefel-ter skulle blive vanskeligere. SH1-2, der også var solgt betinget til Arkitektgruppen, skulle være lejeboliger. Der var en vis dis-kussion om konvertering til ejerboliger, men den løb ud i sandet. Søgningen efter investorer fortsatte, men først medio september 2016 kunne Arkitektgruppen melde, at projektet var videresolgt til DADES som den kommende bygherre – med Arkitektgrup-pen som udviklere og byggestyrere.

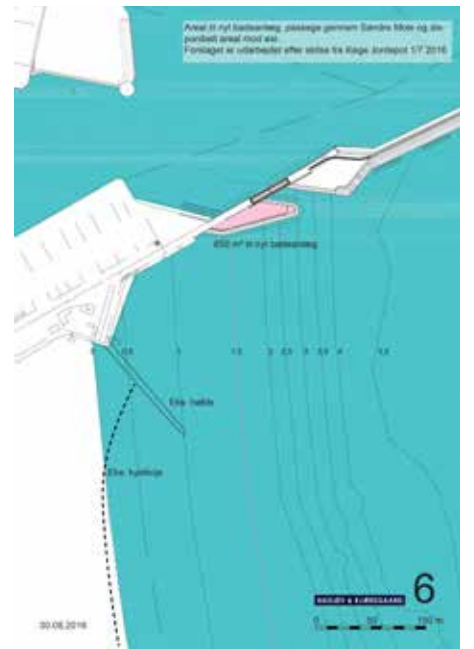
SH1-4 blev først solgt til en nordsjællandsk developer, der havde fine planer, bl.a. for et seniorbofællesskab, men ændringer i selskabets ejerkreds førte til kølnet interesse, og efter en lidt vred-laden brevveksling med selskabets advokat, der sprang op som en hidsig løve, men faldt ned som et tavst lam, blev sagen købt af Casa Nord, der frasolgte halvdelen til Kuben Byg og siden ca. 25 % af det samlede byggeri til en jysk investor. Salget var herefter endeligt i foråret 2016. SH2-1, der skulle være lejeboliger med et fint projekt fra Vandkunsten, blev i efteråret 2016 endeligt par-



keret hos Bonava, det tidligere NCC Bolig. SH1-3, der ligeledes er lejeboliger, endte hos Nordjyske CALUM, der også satte sig på SH2-3 med et projekt fra den århusianske tegnestue Kjær og Richter. Slutinvestor blev Dades.

SH4 frembyder særlige problemstillinger. En betydelig del af grunden var udlejet til norske Kemetyls danske datterselskaber, der efter et forureningsuheld i 2015 blev erklæret konkurs i foråret 2016. Og så startede tovtækkeriet om omkostningerne ved oprensningen, men også overvejelserne om, hvorledes oprensningen skulle foregå, samt nødvendigheden af at gentænke bebyggelsen. Når håndtering af oprensningen er fastlagt og bebyggelsen eventuelt gentænkt, kan salget påbegyndes.

Undervejs i salgsprocesserne opstod en langvarig diskussion med vinterbadeklubben Valkyrien, der havde sit klubhus yderst på molen. Efter anlægget af den nordlige hofde var problemerne med fedtemøg blevet stærkt forværret. Valkyriens medlemmer var i Valkyriestemning, og da vinterbaderne repræsenterede



ØVERST: Byggefelter på Sdr. Havn SH 1 og 2.

NEDERST: Den gennemskårne mole, der skulle løse Valkyriens problemer.



fremtrædende interesser i Køges bedre borgerskab, måtte borgmesteren og projektdirektøren lægge øre til en del. Der blev bevilget ekstra penge, et nyt projekt blev udarbejdet, men der opstod tvivl om, hvorvidt det ville afhjælpe problemer, herunder om den nødvendige vanddybde kunne opretholdes. Efter lidt indviklede forhandlinger med Havnens ledelse lykkedes det at blive enige om endnu et nyt projekt, der dels fjernede den nordlige hofde, dels gennemskar det yderste af molen, så småbåde kunne passere under en bro. Men det skulle jo også godkendes af statslige myndigheder osv., så tiden trak ud, og så måtte direktøren igen svare på læserbreve.

Intet over – og intet ved siden af vinterbadning!

OH, COLLSTROP

På Collstropgrunden lå oprindeligt en svellefabrik, der blev opført af den i 1838 stiftede virksomhed Collstrop. Den var anlagt



i 1888, i forbindelse med at firmaet havde opnået svelleleverancen til De Danske Statsbaner, i første række kun på Sjælland og Fyn. Produktionen, der indebar imprægnering af svellerne med forskellige kemiske metoder, varede til 1989, hvorefter den afvikledes. Samme år tømte ejeren Incentive, der bl.a. ejedes af ATP, Den Danske Bank og den daværende Unibank, kassen for likvid egenkapital, ca. 28 mio. kr., og udbetalte dem til Incentives ejere.⁹

Så grunden var forurennet, og ejerne havde tømt kassen. Det måtte selvfølgelig give anledning til bekymring, især for de offentlige kasser, der så skulle finansiere oprydningen, og i den internationale arkitektkonkurrence lagde vi derfor også til grund, at der skulle afholdes omkring 80 mio. kr. i oprensningsudgifter. Det fik Vandkunsten til at foreslå, at man bebyggede Collstropgrunden på søjler, så underetagen blev brugt til parkering. Senere undersøgelser viste dog, at grunden kunne oprenses og forureningen indkapsles for et beløb i omegnen af 10 mio. kr., og søjlerne blev opgivet igen. Det ville også gøre en gradvis udvikling af grunden lettere.

Men lige meget hjalp det. Der var ikke rigtig interesse for at bygge Collstropgrunden. Køge Kyst fik lavet supplerende rapporter, der fremhævede konkurrencen fra det nye erhvervsområde i Køge Nord, et forsøg på at flytte nogle af investorerne fra det forliste Køge Park-projekt blev overvejet, men opgivet igen.

Så blev Collstropgrunden parkeret – og bruges i 2017 fortsat som parkeringsplads.



Collstropgrunden set fra oven.

NOTE 9
Opslag WIKIPEDIA

Governance, bestyrelse og direktion

Køge Kyst er et partnerskab efter selskabsloven mellem Køge Kommune og Realdania By & Byg. Partnerselskabet ledes af en bestyrelse med først 5, siden 7 medlemmer, ligeligt fordelt mellem ejerne og med en uafhængig formand. Den daglige ledelse varetages af en projektdirektør (oprindelig projektchef).



Køge Kyst P/S er et partnerselskab efter selskabslovens § 358 - 360. Det er to ret forskellige parter, der her mødes; arealudviklingsselskabet Realdania By (senere By & Byg) med en forholdsvis lille, stramt styret professionel organisation med mange eksterne rådgivere - og den komplekse provinskommune med lodrette søjler og vandrette lag, præget af mange forskellige fagligheder (på forskellige faglige niveauer) og adskillige politiske interesser.

Jes Møller in action.

Ledelsen af Køge Kyst har fra begyndelsen været lagt i hænderne på en bestyrelse for P/S'et udpeget af henholdsvis Køge Kommune og Realdania med en uafhængig formand, der var udpeget af partnerne i forening, og som efter aktionæroverenskomsten ikke kunne være hverken medlem af Køge Byråd eller ansat i Køge Kommune. Oprindeligt bestod bestyrelsen af 5 medlemmer, men efter valget i 2011 blev det fundet hensigtsmæssigt at udvide til 7 af hensyn til bredden i den politiske repræsentation fra Køge Kommunes side.



ØVERST: Marie Stærke.

NEDERST: Mette Lis Andersen.

Der har været mange udskiftninger i bestyrelsen mellem 2009 og 2016. Kun formanden og Marie Stærke, der frem til 2014 var Køges borgmester, har været gennemgående figurer i selve bestyrelsen frem til udgangen af 2016. Jes Møller har ligeledes som projektdirektør og tidligere teknisk direktør i kommunen og derfor tilforordnet også været med hele vejen. Det samme gælder for kommunaldirektør Peter Frost og chefkonsulent Ann Hein fra Realdania By & Byg, der begge har været tilforordnede.

Det først fornødne var efter selskabets stiftelse at finde en formand. Flemming Borreskov, der var adm. direktør i Realdania, havde nævnt sin tidligere formand, som var trådt tilbage i 2007, som en mulig kandidat, men især Jørgen Mikkelsen havde været betænkelig. Der blev derfor i januar 2009 arrangeret et interview hos Flemming Borreskov, hvori Marie Stærke og Jørgen Mikkelsen deltog. Det faldt åbenbart heldigt ud, Jørgen Mikkelsen frafaldt sine betænkeligheder, og forfatteren blev formand.

Derpå gjaldt det om at finde en projektchef, som kunne styre udviklingen. Allerede inden valget af formand havde ejerne indrykket en annonce og antaget Mercuri Urval som rådgivere.

Tre kandidater blev præsenteret, og af dem var svenskeren Kent Jönsson, der hverken var ubekendt med kommuner eller med Danmark, så klart den bedst kvalificerede. Han havde tidligere arbejdet meget sammen med Göteborg Kommune og havde i en årrække været chef for Skanska Danmark. En erfaren og innovativ entreprenør. Spørgsmålet var blot, om han kunne finde fodslag ikke alene med formanden, men også med Køge Kommune, ikke mindst den tekniske direktør Jes Møller, og med Realdania Arealudviklings (senere Realdania By) direktør Mette Lis Andersen.

Danske provinskommuner er anderledes end svenske storbyer. Det blev hurtigt tydeligt. Jönssons arbejdsmetode var ganske forskellig fra danskernes. Det blev nødvendigt at etablere et særligt supplerende ledelsesforum mellem bestyrelsen og direktionen

med formanden og de to nævnte direktører som deltagere. Der gik en tid, men sidst på efteråret 2009 kastede Kent Jönsson efter gentagne skærmydsler håndklædet i ringen og bad om at måtte fratræde. Det blev bevilget. Jönsson kvitterede ved at forære bestyrelsen en julegave, der bestod af to bøger, dels den svenske journalist Lena Sundströms ironiske bog ”Verdens Lykkeligste Folk” om danskernes sære vaner, dels Henning Larsens salut mod Mærsk Møller ”De skal sige tak”. Det vidnede om humor og overskud.

Så måtte der jo findes en ny projektchef. Jes Møller, der som teknisk direktør i Køge havde været meget aktiv i udviklingen af tankerne om Køge Kyst, blev spurgt og signalerede sin interesse, hvis der ville være den fornødne politiske og ledelsesmæssige opbakning hertil i Køge Kommune. Det var der, og med en længere overgangsperiode startede Jes Møller som projektchef i foråret 2010, siden ”forfremmet” til projektdirektør.

Denne stilling bestred Jes Møller så til primo 2017 – siden efteråret 2015 bistået af Tove Skrumsager Frederiksen, der som Jes Møller blandt andet har en fortid i Køge Kommune. Men april 2017 trådte Jes Møller et skridt tilbage og overlod projektdirektørstolen til Tove Skrumsager Frederiksen.

Bestyrelsesmøde afholdes typisk hver anden måned. Det bliver jo så til seks om året. Processen er stort set som de fleste andre steder med en lille kommunal krølle - direktøren og bestyrelsessekretæren laver et udkast til dagsorden, som formanden godkender, dagsordenen sendes ud 14 dage før mødet, og så mødes repræsentanter for ejerne og direktøren ca. 8 dage inden bestyrelsesmødet til et såkaldt koordinationsmøde. Der gennemgås dagsordenen med de kommunale tilforordnede repræsentanter, så der er et vist fodslag, men det betyder ikke, at bestyrelsesmøderne, der normalt tager 2-3 timer, er den rene rituelle afvaskning, blot at alle er velforberedte, og eventuelle uenigheder er markeret på forhånd. Det er så formandens opgave at lande kompromiset på bestyrelsesmødet – eller søge sagen udsat.

PROFILER, CV'ER OG DESLIGE

NAVN	ROLLE	BAGGRUND
Steen Winther-Petersen	Formand for bestyrelsen 2017-	Ejendomsmægler, valuar. Tidligere bl.a. formand for Dansk Ejendomsmæglerforening, medstifter af RED Property Advisers
Jørgen Nue Møller	Formand for bestyrelsen 2009- 2016	Cand. scient. pol., adjungeret professor, tidligere bl.a. formand for Realdania, næstformand i Danske Bank og adm. direktør i KAB
Flemming Christensen	Bestyrelsesmedlem 2011 -	Borgmester i Køge 2014–2017. Medlem af Køge Byråd (C) siden 2006. Tidligere bankdirektør og realkreditdirektør
Mette Jorsø	Bestyrelsesmedlem 2015 -	1. viceborgmester (V). Bl.a. formand for Teknik og Miljøudvalget 2014-2017. Medlem af Køge Byråd fra 2010 Folkeskolelærer
Marie Stærke	Bestyrelsesmedlem 2009 -	2. viceborgmester (S). Borgmester i Køge 2007 – 2014 – og igen fra 2018. BA (Historie). Egen virksomhed
Palle Svendsen	Bestyrelsesmedlem 2014-15	1. viceborgmester (V), direktør.
Peter Cederfeld	Bestyrelsesmedlem 2014 -	Adm. direktør i Realdania By & Byg 2015- . Tidligere adm. direktør i Realdania Byg 2003-2014. Cand. agro. Mangeårig ansættelse i Realkredit Danmark som kreditchef og regionsdirektør, derefter i Realdania
Claus Ravn	Bestyrelsesmedlem 2010 -	Chefkonsulent, Realdania By & Byg. Arkitekt MAA, Tidligere ansættelser i bl.a. Københavns Kommune, Københavns Universitet og Storstrøms Amt
Dorthe Frilund Jensen	Bestyrelsesmedlem 2015 -	Projektdirektør Realdania By & Byg HD ® Tidl. økonomichef Realdania By, NCC Bolig, Schaumann
Peter Kjølbj	Bestyrelsesmedlem 2017-	Vicedirektør i Realdania By & Byg 2016-. Tidligere vicedirektør i Realdania Byg 2003-2015. Mangeårig ansættelse i Realkredit Danmark som kreditchef og regionsdirektør.
Mette Lis Andersen	Bestyrelsesmedlem 2009 - 2015	Adm. direktør Realdania By 2007- 2014. Arkitekt MAA Tidligere bl.a. sekretariatschef DSB, teknisk direktør Hillerød Kommune, Fondschef Realdania, adm. direktør Teknik & Miljø, Københavns Kommune. Fra 2014 bl.a. bestyrelsesformand KDAK & egen virksomhed
Peder Baltzer Nielsen	Bestyrelsesmedlem 2009- 2011	Chefkonsulent Realdania By. Arkitekt MAA. Tidligere bl.a. planchef, vicekommunaldirektør, kontorchef (under Miljøministeriet), Fra 2010 stadsarkitekt i Aalborg Kommune
Mette Hald Dige	Bestyrelsesmedlem 2010 - 2010	Chefkonsulent Realdania By. Arkitekt MAA (landskab) Tidligere bl.a. Københavns Kommune. Fra 2011 selvstændig og nu ansat i Køge Kyst
Filip Zibrandtsen	Bestyrelsesmedlem 2011 - 2015	Chefkonsulent Realdania By. Civilingeniør. Tidligere bl.a. Anders Nyvig, Københavns Kommune, Rambøll 2015 – selvstændig
Claus Steen Petersen	Bestyrelsesmedlem 2009- 2010	Byrådsmedlem (RV). Udtrådt af byrådet 2014. Cand. mag. En periode bl.a. formand for Valkyrien. Nu selvstændig
Johnna Stark	Bestyrelsesmedlem 2010 – 2014	Byrådsmedlem (SF). Tandklinikassistent.
Jørgen Mikkelsen	Bestyrelsesmedlem jan. – april 2009	Viceborgmester (V) – april 2009. Landmand, formand for bl.a. Alm. Brand

Som bestyrelse har bestyrelsen fungeret fortrinligt, bemandet som den var af erfarne og ledende politikere, bistået af de ledende embedsmænd og erfarne fagfolk fra Realdania By & Byg – og med en projektdirektør, der sørgede for god og sikker forberedelse af bestyrelsesmøderne. Udfordringen var at få forankret bestyrelsens drøftelser i den kommunale organisation. Ganske vist blev der altså forud for hvert bestyrelsesmøde afholdt et koordinationsmøde, hvor projektdirektøren mødtes med topembedsmænd fra kommunen og ledelsesrepræsentanter for Realdania By & Byg, men det sikrede nu ikke altid ro på bagsmækken. Det var der flere grunde til.

Den første var vanskeligheden ved at forankre arbejdet i Køge Kyst i Køge Byråd. Et byråd har begribeligvis mange dagsordener og interesseområder. Og i de første år var der god stemning omkring projektet, omend en stadigt underliggende skepsis hos nogle over for ”de københavnske pengefolk”, der kom til Køge og skulle bestemme. Og under valgkampen i 2013 foreslog et politisk parti (Venstre) momentant, at ”tage projektet hjem til kommunen”, hvilket det dog hurtigt opgav, da økonomien i visionen gik op for partiet, men det opretholdt sin skepsis. I forhold til borgerne kom kommunen derved til at tale med flere tunger. Det bedrede ikke Køge Kysts brand. Forløbet under kommunevalgskampagnen skadede – i det mindste midlertidigt – opfattelsen i Køge af Køge Kyst. Salgene på Søndre Havn og i Stationsområdet, og den deraf følgende positive presse fra medio 2014 og frem, genoprettede en del, men bøvlg og bygningsskader under anlægget af Stationskvarteret satte sig også spor, og der opstod nye grupper af kritiske personer, der især samlede sig under mottoet ”Pas på Køge”. Vi vender straks tilbage til spørgsmålet om ”Urban Governance”.

Den næste vanskelighed bestod i et klassisk kommunalt problem – vanskeligheden ved at trænge ned gennem ”lagene” i den kommunale organisation med budskaberne fra bestyrelsen – der jo altid bl.a. indeholdt en borgmester med kommunaldirektøren som rådgiver - i kombinationen med en blanding af statslig regelstyring og medarbejdernes forskellige fagligheder, der kunne føre betydelige konflikter om den konkrete udformning af de for-



ØVERST: Flemming Christensen.

NEDERST: Peter Cederfeld.

Djæveln bor i detaljen – og det er ofte detaljen, der gør folk mugne. Her et lille udvalg af overskrifter.



skellige tiltag med sig, ikke mindst mht. Stationskvarteret. Ofte ret langt nede i detaljen, hvor Djævelen jo bor. De blev løst – af og til under eder og forbandelser – men det tog tid og sled på både kræfter og samarbejdsrelationer.

Endelig kan man ikke se bort fra en vis konkurrence især mellem kommunens tekniske forvaltning, der jo også havde en myndighedsopgave, den skulle løse, og Køge Kyst, hvor formanden ikke altid var nogen stor beundrer af, hvad Teknisk Forvaltning fandt på at opstille som krav. Flere eder og forbandelser. Løsningen blev en stærkere placering af kommunaldirektøren selv i forhold til projektets forløb.

Samlet kan man sige, at Køge Kyst som selskab fungerer. Hvis der er problemer, er ejerne normalt i stand til at løse dem. Konstruktionen var lidt usædvanlig, men visionen var klar, og der var i det overordnede en klar fælles interesse i at realisere projektet. Udfordringerne lå altid i detaljen, hvor djævelen altså bor, og detaljer – og derfor djævle - var der mange af.

Samarbejdet med borgere og interessenter – det som også kaldes urban governance - kunne også give problemer, men også generere støtte og tilslutning.

Det var som nævnt flere gange et visionspunkt, at borgere og interessenter skulle deltage aktivt i projektet. Det mål blev forfulgt af Køge Kyst gennem borgermøder, informationsstandere mv. af forskellig art, hjemmesiden og deltagelse i den offentlige debat mv. Endvidere involverede mange lokale aktører sig i arrangementer under Etape 0.

Deltagelsen har gennemgående været vellykket - og med velbesøgte borgermøder mv. Men specielt i forbindelse med Kommunalvalget i 2013 åbenbares et antal personer, der som læserbrevsskribenter var uhyre kritiske overfor Køge Kyst, og i forbindelse med byrådets vedtagelse af den ændrede lokalplan for Stationsområdet dannedes i 2016 som sagt ligefrem en gruppering – ”Pas på Køge” – der modsatte sig bl.a. bygningshøjder på 3 etager. De er fortsat kritiske, og udvidet med enkelte Valkyrier. I 2017 foregår debatten nu mest mellem en lille håndfuld på en særlig Facebook-side. Men spørgsmålet om betalingsparkering, der jo på baggrund af Køge Byråds principbeslutning i efteråret 2008 om indførelse af betalingsparkering har været en forudsætning i grundsalget i 2009, har i sommeren 2017 på ny bragt sindene på kogepunktet.

Generelt set er Køge Kyst dog velfunderet i Køge med mange samarbejdspartnere, der ser Køge Kyst som en del af byens fornyelse. Og på den måde er projektet udspændt mellem på den ene side den generelle vækst i byen og kommunen, som mange glæder sig over, og på den anden side mange borgeres kærlighed til det gamle Køge, uagtet at meget af det gamle – især i Stationsområdet og på Søndre Havn – er uden mange kvaliteter.

En særlig fremhævelse fortjener Bydelsforeningen, som Køge Kyst stiftede i 2014 til at varetage den fremtidige administration af de fælles anliggender på Søndre Havn. Det er en innovativ løsning på behovet for kvartersadministration.

Interessenterne har været mangfoldige. Udover byens borgere kan nævnes i tilfældig rækkefølge:



Interessenter

- **DSB**, der ikke er nogen nem samarbejdspartner med lange, tunge beslutningsgange, en i voksende grad kommerciel orientering og en løbende udskiftning i toppen. Kun bestyrelsesformanden synes at været et stabilt element, som formanden og borgmesteren så nogle gange har henvendt sig til for at skubbe til en fastlåst sag.
- Lillebroderen **Banedanmark**, der er udskilt fra DSB – Guderne må vide hvorfor, hvis det da ikke blot er en show-case til imødekommelse af et uforstandigt EU-krav. En spiller med ikke altid helt forudsigelige krav til overgange, signalsystemer, sporspærring osv. og ej heller helt i samklang med Storebroder. Men en tid opnåedes god rapport med direktøren. Så forlod han også stillingen.
- **Køge Havn**, der skal flytte sine aktiviteter fra syd til nord. En lokal spiller af betydelig tyngde, med hvem der kan forhandles fornuftige løsninger. Men det er ikke altid lige let. Kommunale havne er ofte en stat i kommunen med egne interesser.
- **Vallø Stift** – Køge Kysts nabo mod syd, der især i de indledende faser spillede en rolle som skeptiker, men som siden blev en fremkommelig partner.
- **Køge Grundejerforening**, der især organiserede det eksisterende butiksliv, hvis behov for konkurrence begribeligvis kunne ligge på et lille sted. Fra formanden William Langkilde udgik en stadig strøm af skeptiske mails og læserbreve – og fra hans bror Peter en endnu større strøm.
- **Køge Erhvervsråd**, der til gengæld generelt var positivt stemt overfor projektet og støttede det.
- **Vinterbadeklubben Valkyrien**, hvortil vi oprindeligt havde et fint forhold, men ledelsesskift i Valkyrien og faktiske problemer efter bygning af høfder mv. forværrede dette. Valkyrien kom til at svare til sit navn.
- **De maritime klubber**, der gennemgående har været sympatisk interesserede, men ind i mellem savner fremdrift.
- **Diverse statslige myndigheder**, især Naturstyrelsen og Kystdirektoratet, der har været hjælpsomme og fremkommelige, men har måttet agere indenfor et stramt regelsæt.
- **Danmarks Naturfredningsforening**, især den lokale afdeling, der har været forstående, men ind i mellem pludseligt bekymrede for strandengen – heldigvis uden grund.
- **Den lokale grønne bevægelse**, organiseret omkring ”Det Grønne Hus” i Køge, der har været en konstruktiv medspiller. Desværre er ”Det grønne Hus” nu lukket (omend siden genopstået i ny skikkelse).
- **KØS** – Køges Museum for Kunst i det Offentlige Rum, der gennemgående har været en meget konstruktiv medspiller.
- **Køge Kysts naboer**. Dem var der ikke så mange af, især ikke på Søndre Havn, men de der var, var selvfølgelig interesserede i at dæmpe især trafikken – også byggetrafikken - og støj fra byggeriet. Til at tale med, men bekymrede for deres huse og revnedannelser i forbindelse spunsning og midlertidig udpumpning af vand.

Samt altså byens borgere, der gennemgående har udvist stor interesse, men som sagt med en kritisk delmængde af variabel størrelse. Plus nogle få som med rette eller ej fandt, at projektet havde skadet deres ejendom. Der kom fra første færd pænt mange – ca. 300 – borgere til de indbudte borgermøder. Siden – da der blev mindre at berette om på borgermøderne – også stor tilslutning til projektdirektørens byvandring i Køge Kyst, hvor der kunne gives konkrete oplevelser på stedet af forandringer, der var i gang.

Listen over interessenter illustrerer kompleksiteten i gennemførelse af byudviklings- og byomdannelsesprocesser i eksisterende byer. Processerne med interessenterne har været forskellige, fra åbne borgermøder til direkte eller lukkede forhandlinger og direkte henvendelser til bestyrelsesformænd og direktører. Nogle kalder sådanne processer for netværksledelse, men måske er ordet ”netværk” for positivt ladet.

Køge Kysts to væsentligste interessenter er imidlertid ejerne – Køge Kommune og Realdania By & Byg. I så henseende indskriver Køge Kyst sig i den byudviklingsmodel, som publikationen ”Strategisk ledelse af Byudvikling”¹⁰ kalder ”Selskabsmodellen” – til forskel fra ”Ejer-modellen”, ”Interessent-modellen” eller ”Facilitator-modellen”. Det er også svært at se, at andre veje kunne føre til de ønskede resultater. Ejer-modellen kunne kommunen ikke løfte økonomisk, og Facilitator- og Interessent-modellerne savnede forudsætninger i Køge. Så var intet sket.

Så derfor kan man måske indvende mod selve systematiseringen i ”Strategisk ledelse af Byudvikling”, at der ikke er frit valg på alle hylder, hvilket publikationen dog heller ikke påstår. Valg af byudviklingsmodel er situationsbestemt, afhængig af de tilstedeværende aktører og de, der kan bringes ind, samt ikke mindst af opgavens omfang og de økonomiske muligheder.

”**STRATEGISK BYLEDELSE** er det samspil mellem politisk og administrativ topledelse, der skaber beslutninger om udvikling og transformation af byer baseret på viden om samfundsudvikling, byens styrkepositioner og identitet.”

Ulrik Winge, by- og miljødirektør i Frederiksberg Kommune

NOTE 10
Realdania By & Byg.

Midlertidig- heden og den opgravede by

Midlertidighed” er et populært udtryk. Men hvad sker med det midlertidige, når det mere permanente ankommer? Og noget af det ”midlertidige” – udgravninger, hegn og forhindringer er ikke bare bøv, men træls bøv.



Den opgravede by.

”Midlertidighed” er blevet et af tidens ofte brugte begreber – og som beskrevet kan der ske meget godt på de midlertidige arealer. Spørgsmålet er, hvad der sker med midlertidigheden, når det permanente kommer på plads. Det beror jo i høj grad på, hvori det midlertidige består. Fjernes bygninger, der hidtil har tjent som hjem for det midlertidige, opstår der jo et problem. Anderledes med visse byrum og friarealer, der kan indarbejdes i den fremtidige bystruktur. Og atter anderledes med et socialt liv, der i et eller andet omfang kan bæres videre i det nye og permanente, men næppe fuldt ud.

Bishop & Williams¹² refererer i bogen ”The Temporary City” den berømte polske sociolog Zygmunt Bauman for den opfattelse, at vi over de sidste 40-50 år har bevæget os fra ”stabil” (solid) til ”flydende” (liquid) modernitet. Lidt enkelt oversat tænker Bauman, at stabil modernitet var baseret på den opfattelse, at verden kunne tegnes, og at det ville være muligt at designe en fuldt rationelt perfekt verden. Man skulle blot have de tilstrækkelige informationer, de rette mennesker med den rigtige viden og tekniske færdigheder, så kunne det perfekte og endelige svar på de bymæssige udfordringer tilvejebringes.

NOTE 12
Peter Bishop og Lesley Williams, *The Temporary City*, UK 2012, p. 21, jf. Zygmunt Baumann, *Likvid Modernity*, Cambridge 2000.



”Flydende” modernitet betyder, at intet kan fastholde sin form over længere tid – alting flyder, som allerede Heraklit påpegede – og ustandselig forandring er blevet et grundvilkår for det moderne menneske. Institutioner forandres, klima og miljø stiller mennesket overfor nye udfordringer, og usikkerhed er et andet grundvilkår for livet.

Begge synspunkter har vel noget for sig. Når et hus er tænkt og bygget, står det der. Det kan naturligvis forandres over årene – f.eks. ved energirenovering og lignende – men den grundlæggende struktur består, indtil det nedrives eller på anden måde ødelægges. Mange af vore bygninger er meget gamle, enkelte fra senmiddelalderen, flere fra tiden efter Københavns brande, byernes vækst og landbrugets udskiftning, men de fleste er fra tiderne efter de to verdenskrige. I udlandet – f.eks. i Italien og Frankrig – findes en endnu ældre bygningsarv.

Nogle bygninger har været af stor kvalitet, andre mistrøstige og ramt af mange byggeskader, men under alle omstændigheder

kræver det ”stabil” vedligeholdelse, ofte også løbende tilpasning, ellers forfalder huset og efterlades af ejerne.

Lidt anderledes med omgivelserne. Gadenettet ligger oftest fast, når det først er udlagt, men indretningen af gårde og andre friarealer kan lettere ændre sig. Det sociale liv kan ændre sig endnu hurtigere. Så sagen er vel, at der i byernes udvikling er lange bølger, der er det stabile, kortere bølger, der har en vis midlertidighed, og meget korte bølger, som typisk er det meget midlertidige og det pulserende byliv.

Hvordan forholder det sig nu i Køge? Byen selv udtrykker en ”lang bølge” med rødder i et middelalderligt gadenet og gamle bygninger fra forskellige tidsaldre, der i sidegaderne langsomt iblandes nyere huse – den forhadte forsikringsbygning på Torvet helt uomtalt (den er nu ikke dårlig arkitektur men et meget tidstypisk udtryk for den sene modernismes arkitekturopfattelse og ind imellem manglende indlevelse i stedets ånd).



ØVERST: Udsigten.

TIL VENSTRE: Opdagelsen.

TIL HØJRE: Tidsrummet.



Søndre Havnedag.

Bishop & Williams opregner en række typer af urban midlertidighed, idet de samtidig udelukker andre typer som Olympiader, Verdensmesterskaber, store festivaler, midlertidige boliger af forskellig form osv. Det kan diskuteres, men bliver det ikke her.

Det efterlader forfatterne med følgende hovedtyper af midlertidig brug:

- Midlertidige områder til forbrug, herunder indtagelse af mad og drikke
- Byen som en scene, herunder en scene for sport og mindre events
- Byen som base for kultur og ”modkultur”
- Lokalsamfundets brug af midlertidige områder

Ofte blandes disse kategorier dog sammen i den virkelige verden.

I ordets snævre forstand er der ikke mange områder til forbrug på Søndre Havn. Men der er adskillige midlertidige områder,



Gule Hal.

der er indrettet til indtagelse af mad og drikke, f.eks. Udsigten, Opdagelsen og Tidsrummet, der alle indeholder faciliteter til grillstegning samt faste borde og stole. Maden og drikkelserne må man selv have med. Men det har hidtil ikke været noget problem, byens borgere har taget stederne til sig, og i sommerhalvåret er der livlig aktivitet ved grillen, også af nogle af Køge Kysts værste kritikere.

Opdagelsen og Tidsrummet vil indgå i fremtidige almindinger, og aktiviteterne her har derved en form for overlevelseschance. Udsigten bør bevares i den kommende detailplanlægning af den østlige etape som et fælles oplevelsesrum for hele bydelen. De honningproducerende havnebiers skæbne i den nye by er måske lidt usikker. Vil de overleve byggeprocessen, skal de måske flyttes lidt tættere på engen osv.?

Søndre Havn er i stigende grad blevet scene for sport og events. Den største event er Søndre Havnedag, der hvert år siden 2011 har været afholdt på Søndre Havn med lokale aktører i samarbej-



Graffitifestival i maj 2011.

de med Køge Kyst som arrangører. Men der er efterhånden mange mindre events, her hentet fra Bylivskalenderen for 2016:

- Diverse gåture på Sdr. Havn – Engkanten, med barnevogn, ”Kulturture” på havnen
- Parkour, Dirt Jump
- Swingdans på ”Pletten”
- Modern Jazz Days

Hertil kommer de egentlige sportsaktiviteter mv. som kajak, roning, vinter- (og sommer-) badning og løb.

De fleste af alle disse aktiviteter vil – eventuelt i tilpasset form – kunne bæres med over i fremtidens bydel. Vinterbaderne skal have nye faciliteter, den maritime halvø mod øst skal udvikles, dirt jump og parkour må finde deres eventuelle plads i almindingerne, og der skal indtænkes dansescene og musikscene i den videre detailplanlægning.

Kultur har spillet en betydelig rolle i udviklingen af Køge Kyst, helt i tråd med de oprindelige ambitioner: Kunststillinger og street-art i samarbejde med KØS langs Tråden, stelerne samstedes, der både fortæller historie og åbner for fremtiden, lysprojektet, projektet ”Køge Maler” på plankeværkerne omkring arbejdsstederne i Stationsområdet, kurser i madlavning, kunst og kunsthåndværk i Gule Hal samt ikke mindst modelbyggerne, skaterne og meget andet i samme Gule Hal, der har udviklet sig til en slags ”kulturhal” for Søndre Havn – indendørs og udendørs.

Gule Hal udgør på den led en udfordring. Den fungerer godt, men kan næppe blive stående. En dag skal der bygges, og grundlæggende er hallen heller ikke bevaringsværdig. Der vil bestemt være mange andre fysiske muligheder, når især stueetagerne i kommende byggerier lidt borte fra Engkanten skal fyldes ud, men problemet er først og fremmest finansielt – nogen skal betale huslejen. Foreløbig står den til 2023.

”Modkulturen” har ikke rigtig vist sig – på anden vis, end den vi selv har inviteret ind. En overraskende spændstig graffiti-festival, der både smukt og spændende dekorerede de midlertidigt blivende betonhegn samt mere midlertidigt opsatte malehegn, street-arten og forskelligt andet fra den kunstneriske avantgarde.

Alt i alt udtrykker ovennævnte sådan set lokalsamfundets brug af Søndre Havn. De grundlæggende udgangspunkter for byudviklingen er på forkant med holdningerne – ikke mindst, når det kommer til miljøet. Konflikterne kom andre steder; først om udviklingen af Stationsområdet, siden på Søndre Havn. Men det er en anden historie.

Forandringer betyder ofte besvær – især når de skal foregå i den eksisterende by eller tæt knyttet til denne. Tænk blot på det aktuelle metropjekts indvirkning på København i disse år. Det er ofte rent H.C. Andersen og Den Grimme Ælling – man skal gå gruelig meget ondt igennem, inden man bliver en smuk by. Ikke



Køge maler.

mindst er Stationskvarteret et følsomt område. Tæt på den historiske bydel og trafikforbindelserne.

Arkæologien fortæller jo spændende historier om vor fortid. Men for bygherren er arkæologiske fund ofte en forbandelse og en hindring for fremdrift. Lovgivningen siger, at støder man på fortidsminder, skal byggearbejderne stoppes og arkæologerne tilkaldes. Omkostningerne ved forsinkelsen er selvfølgelig bygherrens, men udgifterne til undersøgelser af fortidsmindet falder ofte også på bygherren, dog således at man kan bede det tilsynsførende museum og Slots- og Kulturstyrelsen om et budget, og overskridelser af dette budget er det offentliges udgift. Vi kendte jo godt til volden fra svenskekrigene, men ikke dens præcise beliggenhed, og havde helt undervurderet omkostningerne ved gennemførelse af de arkæologiske undersøgelser. Så volden måtte blive, hvor den var, selvom museumsfolkene havde glædet sig til at grave den ud.

Et så stort anlægsarbejde, som Stationsområdet faktisk samlet er, må selvfølgelig også give anledning til ulemper. Nogle var forudsigelige, andre ikke.



Køge Maler – work in progress.

Det værste var nok, at entreprenøren på Multihuset B9's parkeringskælder under udgravningen kom for tæt på nabohusets fundament. Huset fik store revner, og den sag er endnu ikke endeligt løst. Biltunnelen mod nord skabte en del konflikter med lokale beboere. De fik en økonomisk kompensation.

Kommunens tekniske forvaltning forlangte byggepladshegn af træ, så støv og forurening fra byggearbejderne ikke bredte sig over hele kvarteret, medens Køge Kyst og TK Development havde ønsket trådhegn, så folk kunne følge arbejdet. Så måtte vi jo finde på noget, og det blev til projektet "Køge Maler", hvor skoler, institutioner, lokale kunstnere og andet godtfolk bidrog til et festligt hegn. Men de mange arbejder klemte cykel- og fodgængertrafikken sammen, og cykelparkeringen virkede ind i mellem ret kaotisk. Problemet blev løst med 200 nye cykelstativer lige ved stationen.

Forretning og samfunds- interesse

**Samfundsinteresse og forretningsinteresse
er ofte modsætninger. Men de, der varetager
samfundsinteressen, er nu ofte også begrænsede til
deres egne institutioners mål.**

Køge Kyst blev født med en forventning om, at man kunne opnå både en god forrentning og varetage en række samfundsmæssige interesser. De samfundsmæssige interesser varetages, men at sikre varetagelsen af de lokale samfundsinteresser i et helhedssyn og med sigte på fremdrift og økonomi har været en daglig kamp ikke blot med de kommercielle interesser, men i lige så høj grad med det offentliges specialiserede særinteresser – kommunale som statslige.

Mere end noget andet viser det hidtidige forløb i Køge Kyst-projektet, at det ikke kun er kapitalens interesser, der kan spænde snubletråde ud for opnåelsen af samfundsmæssige mål, men i lige så høj grad samfundet selv – dvs. statsmagten, inkl. kommunen som den lokale stat. Erfaringen viser, hvor småmønstret vi har gjort vores samfund, hvor lidt der overlades til egentligt kommunalt selvstyre, og hvor meget, der dels reguleres gennem love og bekendtgørelser, dels besluttet af embedsmænd, hvis interessehorisont (ikke unaturligt) helt er bestemt af det embeds- eller forretningsapparat, de er en del af. Men helhedssynet kan ofte savnes, og helhedssyn var ellers netop et af hovedargumenterne i 1970'erne for at samle så mange opgaver som muligt til lokal kommunal forvaltning.

Djævelen bor som nævnt flere gange i detaljen, og detaljer er der nok af i byudvikling. Og medens visionerne blev udviklet i enighed – om end med lidt forskellige udgangspunkter – var det ofte i detaljen, at konflikterne og diskussionerne opstod. Men enigheden om visionerne har holdt projektet sammen og skabt en ramme om detaljernes løsning. Så derfor er en del af læringen af projektets hidtidige forløb, at en stærk vision er en vigtig forudsætning for at bringe projektet i havn.

Det samlede økonomiske resultat kommer næppe til ganske at svare til det oprindeligt estimerede. Først og fremmest blev projektet ramt af finanskrisen med alle dens følger, dernæst estimerede rådgiverne - nok uanset prisniveauet for det mulige grundsalg - for højt, og endelig prissattes især infrastrukturen for lavt. Men kommunen vil få attraktive nye bydele af et højt kvalitetsniveau. Opfattelsen af Køge i omverdenen har radikalt ændret

sig siden midten af 00’erne, og Køge anerkendes i dag som et dynamisk udviklingscenter i Hovedstadsregionen. Det har vist sig specielt i interessen for køb af grunde på Søndre Havn.

Man kan spørge, om der var et alternativ til partnerselskabet Køge Kyst P/S som udvikler. Det forekommer som tidligere nævnt svært at forestille sig. Køge Kommune ville næppe selv have haft de økonomiske muskler, der skulle til for at bære projektet igennem. (Kommunens økonomi er bedret betydeligt siden 2009, men hvad hjælper det, når Finansministeriet har strammet styringen af kommunernes økonomi til noget nær kvælningspunktet!). Der har ganske vist været kræfter – både i det lokale politiske liv og i det lokale embedsapparat – der så skævt til Køge Kyst, og gerne så, at kommunen selv stod for hele gennemførelsen. Men realistisk var det ikke, og de blev aldrig stærkt artikuleret. Men der har stedse været en vis spænding mellem kommune og projekt, og jo længere ned man kom i detaljen, jo tydeligere blev meningsforskellene. Men de ledende politikere og kommunaldirektøren så gevinsten i Køge Kyst og forstod – i snævert samspil med Realdania Bys (siden By & Bygs) ledelse - at jævne uenighederne.

Det forhold, at der til udvikling og realisering af projektet er blevet skabt en fokuseret organisation, har været med til at sikre fremdrift i projektet. Men fremdriften kan naturligvis ikke sikres, hvis de markedsmæssige muligheder ikke er tilstede. Her har ikke mindst udviklingen i boligmarkedet fra 2014 spillet en positiv rolle. Snart er de fleste af grundene til rent boligbyggeri på Søndre Havn solgt eller betinget solgt. Tilbage er grunde med større indslag af kontorerhverv og butikker, herunder også kulturelle, men ikke nødvendigvis kommunale, aktiviteter.

Og heri ligger netop en af de næste års største opgaver, at udvikle den nordlige del af Søndre Havn-området. Her træffer vi langs med havnen – Søndre Kajgade - forskelligt. Først mod øst den kommende maritime halvø. Det er primært et anlægsprojekt med mindre bygninger. Så Roklubbens klubhus, som bestemt forven-



Nordlige del af Søndre Havn.

tes at blive stående. Ved siden af en velbeliggende grund, men ud mod havn og havnestøj. Derpå et område, der p.t. er udlejet til kemivirksomheden Nynas, der breder sig temmelig meget, men som snart skal flytte, så den markante hvide Danish Agro-bygning, der først frigøres fra 2027, og derpå Bryggeriet Braunstein, der bliver liggende, og som snart skaber et velkomstcenter, hvor Køge Korn i dag har en markant, men helt nedslidt bygning.

Udfordringerne i de næste adskillige år vedrører håndtering af støj og jordforurening, men måske ikke mindst fraflytningsprocesserne.

På den anden side langs Søndre Molevej er der midlertidige byrum og især den Gule Hal. Så kommer Kemetyl-området, der udgør en stor del af SH4-området, og som efter oprensning og genudvikling tænkes at blive til boliger. Men fremtiden for aktiviteterne i den Gule Hal skal gennemtænkes. Dispensationen er forlænget til 2023 – og forude venter en mere permanent løsning på det midlertidige.

Collstropgrunden er den sidste store udfordring. Det er vel de væsentlige elementer i de kommende års dagsorden.

Epilog

Her prøver jeg at sætte Køge Kyst ind i en større national og international sammenhæng.



Idealbyen Palmanova i Italien.

Køge Kyst skal, som også Nærheden, Naturbydelen Ringkøbing K og Kanalbyen, forstås som ambitiøse forsøg fra Realdanias og Realdania By & Bygs side på – i samarbejde med fire meget forskellige, men fremsynede kommuner - at drive en sammenhængende og kvalitetsbetonet byudvikling på et bæredygtigt grundlag. Jeg vil derfor afslutte med en lidt bredere placering af Køge Kyst i forhold til den internationale praksis og litteraturen herom. Blandt visionspunkterne er der nok særligt to, der tiltrækker sig interesse og placerer Køge Kyst i en bredere diskussion, nemlig ”kulturen som driver” og ”bæredygtighed som det overordnede princip”. Men også borgernes aktive deltagelse og det kreative og kvalitetsbetonede byggeri skal have et par ord med på vejen. Ambitionen er bestemt ikke at tegne et fuldstændigt kort over de sidste små tyve års faglige diskussioner i de relevante faglige fora, men blot at knytte Køge Kyst an til den verden, der trods alt er større end Køge.

Arkitektur- og byplanhistorien har en lang tradition for at beskæftige sig med ”idealbyer”¹³. Men idealbyen var i mange år primært et spørgsmål om den rette kunstneriske form, senere om sikkerhed, derpå om sundhed, lys og luft samt ordentlige arbejds- og boligforhold. Forholdet til ”natur” og ”landskab” kommer så

NOTE 13
Jf. Ruth Eaton, *Ideal Cities*, Antwerpen 2001
samt Charles Landry, *The Art of City Making*,
London 2006

til at spille en rolle, men gennem meget lang tid ønsker mennesket at underlægge sig naturen. Først sidst i 1800-tallet, da industrialiseringens konsekvenser for landskaber, miljø og hverdagsliv begynder at gå op for folk, dannes grupperinger, der arbejder for at beskytte først landskaber, siden bymiljøer¹⁴. Med trafik-kens voksende betydning i det 20. århundrede opstår også planer, der integrerer trafik i idealbyen, og i det hele taget begynder at se byen som en maskine. Sidst i århundredet kommer kultur og især bæredygtighed til at spille en voksende rolle i opfattelsen af den rette byudvikling. Nu kan man vel ikke kalde planerne for Køge Kyst for planer for en egentlig ”idealby”, men ambitionerne var høje, hvilket afspejler sig i visionerne. Så derfor er der en vis interesse i for et kort øjeblik at anlægge dette perspektiv. Køge Kyst rummer nemlig de fleste af ingredienserne i idealbyen.

KULTURBYEN

Historikeren Ruth Eaton¹⁵ lægger en særlig vægt på idealbyens form i forskellige tidsepoker, medens Landry som kulturplanlægger og grundlægger af konsulentvirksomheden COMEDIA i højere grad interesserer sig for byens kulturelle og humanitære betydning samt for kulturens betydning i byens udvikling¹⁶. Så lad os tage afsæt der. Det er ”Kulturen som driver”. Og lad os tage afsæt i Køge.

Som en del af forberedelserne til Køge Kyst nedsatte kommunen en arbejdsgruppe med både egne og eksterne kræfter. Arbejdsgruppen rapporterede i form af publikationen ”Kulturplaner”¹⁷ med bidrag af bl.a. idéhistorikeren professor Carsten Thau, byplanprofessoren Jens Kvorning og humanisten lektor, Ph. D. Henrik Reeh. ”Kulturplaner” er nærmest en antologi, der vander frem og tilbage mellem Køge på den ene side og dansk og international praksis på den anden side. I baghovedet ligger givetvis forskelligt som Liverpools forandring fra havneby uden fremtid til en – i bred forstand - kulturby i det nordlige England, Gehry’s museum i Bilbao samt IBA Emschers succesfulde transformation af et totalt nedslidt industrilandsskab til et nyt landskab af kultur- og vidensinstitutioner.

NOTE 14
I Storbritannien f.eks. kredsen bag ”National Trust”, der blev stiftet som privat forening i 1895 og fik Parlamentets godkendelse som Charity Trust i 1907.

NOTE 15
Eaton, Ibid.

NOTE 16
Landry, Ibid.

NOTE 17
Jan Bruun Jensen (red.), Kulturplaner, København 2008.



ØVERST: Bilbao – fra træet industriby til nordspansk kulturby.

MIDTEN: Liverpool – fra nedslidt havneby til nordengelsk vækstcenter.

NEDERST: IBA Emscher i Ruhr – fra fortabte industribyer til vesttyske vidensbyer. Bestyrelsen på studietur.



ØVERST: Køge Torv.
NEDERST: Højbro Plads.

Carsten Thau skriver indledningsvis om ”Arkitekturen i Kultu-rens Strømme”¹⁸ med den fiffige pointe, at verden er på vej mod at blive et stort Frilandsmuseum. Den finte kunne nogle af de lokale kræfter uden for byrådet i Køge godt tage til sig – forestillingen om byen som frilandsmuseum – og tænke lidt over, mais enfin! Thau taler også om ”fortidsdyrkelse” og ”sansning” i et komplek-sitets-paradigme, der sammenfatter ”fragmenter, nydannelser og bevaringsværdige elementer”.

Henrik Reeh slår i sit bidrag om ”Kulturplaner for en Købstad”¹⁹ til lyd for, at kultur skal forstås som dyrkelsen af den menneskelige livsudfoldelse. Det kulturelle er altså langt bredere end det ”kunst-neriske” og omfatter altså alt fra udstillinger over idræt og badeliv til den stille øl på en af byens pladser. Det er et vigtigt udsagn.

Den problemstilling tumler Reeh videre med i indledningen til ”Rumlig Kultur”, der i øvrigt består af bidrag fra tidligere spe-cialestuderende, spredt over et bredt, men interessant felt, hvor

arkitekturfaget møder humaniora i diskursen om den ”dynami-ske forbindelse mellem kultur, rum og samfund”²⁰, hvor det kul-turelle yderligere bredes ud. Den rumlige analyse, hævder Reeh, kan føre til forståelse af verden, og fremhæver bl.a. den parisiske boulevard, opfundet i 1850 under Baron Haussmann, hvor den ifølge Reeh (og Kracauer, jf. Reeh) først illustrerer overfladiskhe-den i Napoleons III’s kejserdømme, men siden i takt med politi-ske og økonomiske forandringer bliver rammen om et samfunds-kritisk miljø. Men Reeh peger også på det rumlige/stedlige som udgangspunktet for erindring²¹. Det kræver imidlertid et kultur-videnskabeligt sprog – et begrebsapparat – hvor den fysiske by også opfattes som urbanitet, der beskriver de socio-kulturelle er-faringsuniverser. Ikke mindst forholdet mellem kunst og kultur bør afdækkes, bl.a. gennem anvendelsen af begrebet æstetik.

”Rumlig Kultur” er samlet et argument for en ”tværsanselig un-dersøgelse af den urbane livsverden”²², udspændt mellem kreati-vitet og vanedannelse. Og Køge Kyst skulle ikke gerne være blot vanedannende, men også et sted for kreativitet og professionel og privat leg.

Den lidt ældre ”Byens Pladser”²³, der havde Reehs kollega Mar-tin Zerlang som redaktør, bevæger sig i samme genre. Den er et resultat af samarbejdsprojektet ”Urbanitet og Æstetik”, som i midten af 1990’erne udfoldede sig på Københavns Universitet. Blandt deltagerne genfindes en række personer, der senere op-træder i sammenhæng med ”Kulturplaner”, og mange af tanker-ne om den ”bløde del” af Køge Kyst tager deres oprindelse her. I ”Byens Pladser” argumenterer forfatterne for pladsens betyd-ning i europæisk bybygning og kulturhistorie og for dens funkti-on som samlings- og opholdssted.

Frederik Stjernfelt²⁴ diskuterer byens rum med afsæt i byvandrin-gen som fænomenologisk metode. Og da Søndre Havn jo netop er bygget op omkring Tråden som den moderne promenade, er det be-stemt ikke uinteressant. Men på Søndre Havn har alle vandringer en endestation – bugten eller strandengen, enten på pladser som ”Ud-



Stationstorvet i Køge.

NOTE 18
Ibid., p. 18 ff. København 2008.

NOTE 19
Ibid, p. 82 ff. Formelt lidt pudsigt, for Købstadsbegrebet i kommunallovgivningen blev ophævet med Kommunalreformen i 1970, jf. Lov om Kommunernes Styrelse 1968.

NOTE 20
Henrik Reeh et al. (red.), Rumlig Kultur, København 2012, p. 8.

NOTE 21
I nyere fransk historieskrivning tales om ERINDRINGSSTEDER, jf. f.eks. Nora, Lieuex de Mémoire, Paris 1992

NOTE 22
Ibid., p. 42

NOTE 23
Martin Zerlang (red.), Byens Pladser, København 1996.

NOTE 24
Frederik Stjernfelt, ”Sted, gade, plads – en naiv teori om byen”, i Zerlang (red.), op. cit., pp. 11 ff.



Køge Torv med caféer.

sigten” eller blot der hvor du bor. Almindingerne får nærmest karakter af en kultiveret form for ”terrain vague” uden for cirkulationens egentlige net, og når ”pladsen” hos Sternfelt tillægges en flertydighed i samme cirkulation, et krav om et valg, er det måske rigtigt, når vi taler om den klassiske bys pladser, men pladserne på Søndre Havn bliver snarere skabt til ophold og som erindringssteder.

Zerlang selv kaster sig over pladsen i historien²⁵ med afsæt i antikkens pladser. Køge Kysts mest interessante kommende pladser er nok Stationstorvet, Kulturtorvet, Havnepladsen (som er kommunens) og Udsigten. Det er her livet især kommer til at foregå – stranden og den maritime halvø fraregnet, men det er ikke ”pladser”, men ”steder”. Zerlang fremhæver især pladsen som mødesteder for mange forskellige mennesker og den for bykulturen dannende effekt af senmiddelalderens og renæssancens pladser:

*”Pladsen var et mødested for de forskelligste mennesker, og som markedsplads var den det mest paradoksale mødested mellem centripetale og centrifugale kræfter, et sted som samler alle og spreder alle”.*²⁶

Byplanprofessoren Jens Kvorning kaster sig ud i lidt samme øvelse, men med fokus på pladsens rolle som byens organiserende element, hvor gaders og senere boulevarders bevægelsestætte liv kan både falde til ro og iagttages. I mange århundreder var gaden og pladsen de rum, der definerede byen, men med først Havebybevægelsen og siden modernismen ændredes rumopfattelsen. ”Mort de la Rue – død over gaden” erklærede Le Corbusier²⁷, og i efterkrigstidens store byvækst forsvandt den klassiske plads næsten fuldstændigt, og gaden blev til enten en indkøbskorridor i et shoppingcenter eller en transportkorridor, der bragte bilerne til centret. Men postmodernismen og neomodernismen bragte igen gader og pladser tilbage i bybygningen, som også Køge Kyst er et eksempel på, ikke mindst i stationskvarteret. Vejene i Køge Kyst er primært boligveje samt fødeveje til boligvejene, pladserne især rekreative, kun Stationstorvet får karakter af et trafikalt mødested.

En indlysende inspiration på det mere generelle plan kommer naturligvis også fra Jan Gehls arbejder, om end Gehl ikke deltog i opspillet til Køge Kyst.

Men den kulturelle satsning fletter sig selvfølgelig også ind i andre tendenser. I 2002 udgav den amerikanske politolog og byforsker Richard Florida sin bog om den kreative klasse²⁸, der straks vakte stor opsigt. Sammen med det lidt ældre Guggenheimmuseum i Bilbaos medvirken til byens forvandling var bogen med til at skabe en måske nok lidt urealistisk tro på, hvad kultur og kreative erhverv (der hos Florida er bredt afgrænset) kunne gøre for byer og byudvikling.

Floridas bog beskrev fremvæksten af en ny klasse, den kreative klasse, som Florida altså definerede bredt, så bredt at den dækkede ca. 30% af befolkningen i USA (og vel tilsvarende i Vesteuropa). Floridas teorier dækker en række aspekter af livet, men vigtigst i denne sammenhæng er ikke mindst hans opfattelse af ”Stedets Magt”²⁹ - ”The Power of Place” - hvor han undersøger, ikke hvor virksomhederne vil lokalisere sig, men hvor de kreative vil bo og arbejde (men i dag kritiseres han for at medvirke til segregeringen).

NOTE 25
Martin Zerlang, ”Pladsen i Historien” i Zerlang (red.), op. cit., pp. 31 ff.

NOTE 26
Ibid., p. 38.

NOTE 27
Citeret fra Jens Kvorning, ”Pladsen som byens organiserende element”, i Zerlang, op. cit., p. 75.

NOTE 28
Richard Florida, The Rise of the Creative Class, New York, 2002

NOTE 29
Florida, op. cit., pp. 215 ff.

”In reflecting on my work in various places, from the well known and glamorous to the obscure and seemingly hopeless, some lessons emerged. Successful cities seemed to have some things in common – visionary individuals, creative organizations and a political culture sharing a clarity of purpose. They seemed to follow a determined, not a deterministic path. Leadership was widespread, permeating public, private and voluntary sectors. It expressed in courageous public initiatives and often risky business investments, and in a tissue of interconnected projects whether for profit or the public good.”³⁰

NOTE 30
Landry, The Creative City, p. 3

NOTE 31
En opfattelse de ikke længere bare får ros for, jf. Kaare Dybvad, De Lærdes Tyranni, København 2017

NOTE 32
Se bl.a. Charles Landry, The Creative City, 1. Udgave UK 2000, 2.

NOTE 33
Lia Ghilardi indehaver af Noema, der fungerede som underrådgiver for Adept i Køge Kysts parallelkonkurrence.

Det er steder, siger Florida, hvor der både er et attraktivt bygget miljø og smuk natur, hvor der er forskellige slags mennesker i lokalsamfundet, og hvor der er et ”vibrerende” byliv med caféer, gadeliv, kultur, kunst og alt det andet. Den slags udsagn sank – i mere eller mindre fortyndet form – også ind hos danske borgmestre og lokalpolitikere, der mente at opdage, at det ikke længere handlede om industriarbejdspladser, men om at tiltrække den kreative klasse, der bestyrede vidensamfundet, der nu skulle afløse industrisamfundet³¹.

På det lidt mere konkrete plan manifesterede kulturplanlæggeren Charles Landry sig, dels som international rådgiver gennem rådgivningsvirksomheden COMEDIA, dels som forfatter^{32x}. COMEDIA deltog ikke i konkurrencen i Køge, men det gjorde en tidligere partner³² i COMEDIA, der nu havde etableret eget firma. Så tankegodset var repræsenteret.

Landrys udgangspunkt er parallelt med Floridas, men måske med en større vægt på ledelse og på skabelsen af de faktorer, der tiltrækker den kreative klasse (se boks). Landry ser kulturelle ressourcer som byens råstoffer og dens ”value base” som erstatning for kul, stål og guld. Den kulturelle planlægning skal fremelske og udvikle værdierne. Her er tre faktorer afgørende: forskningskapacitet, informationsressourcer og kulturelle faciliteter.

Forskningskapaciteten er ikke blot knyttet til universiteter og traditionelle forskningsinstitutioner, men også til regeringsinstitutioner og organisationer. Særligt fremhæves vigtigheden af samarbejde mellem forskning og virksomheder. Et avanceret informations- og kommunikationssystem skal sikre kvaliteten i undervisningen, medens de kulturelle faciliteter ikke blot handler om de mere formelle institutioner, men nok så meget om vækstlag og muligheder for billige lokaler.

Landry underbygger sine teser med en række cases fra byer i hele verden, hvor en kulturel satsning er med til at bære byudviklingen fremad. Også i Køge.

Den kulturelle satsning i Køge må betragtes som en succes, ikke mindst det midlertidige program, medens de blivende kommunale indsatser, bl.a. kulturhuset, lader vente på sig. Og der skal i den kommende udvikling af den nordlige del af Søndre Havn skaffes plads til kulturelle institutioner, der ikke er finansieret af kommunekassen.

DEN BÆREDYGTIGE BYDEL

”Kan en by være bæredygtig?” spurgte en international projektgruppe fra The Woldwatch Institute i 2016³⁴ og forsøgte at besvare spørgsmålet både mere principielt og ved en gennemgang af en halv snes cases fra det meste af verden. Herom lidt senere. Først lidt baggrund.

Bæredygtighedsspørgsmålet har i snart mange år stået på dagsordenen, både den bredt professionelle og den politiske. Vi skal helt tilbage til først i 1970’erne for at finde de første bidrag med en MIT-gruppens rapport til Romklubben om ”Grænser for Vækst”. Siden kom meget andet, bl.a. ikke mindst Brundtland-kommissionens ”Our Common Future i 1987, Agenda 21 og en stribe topmøder om først bæredygtighed, siden også klimaspørgsmål. Samt en hurtigt voksende litteratur om emnerne.

Et karakteristisk udgangspunkt kunne være Herbert Girardets ”Verdens Byer” fra 1992³⁵. Trods den lidt optimistiske engelske titel - ”New directions...” – er den især en bekymret analyse af verdens byer, deres historiske udvikling og udpining af de omgivende landområder, så at sige byen som en snylter på landskabet, med anslag af en strategi for fremtiden, der dog også indeholder lidt naive elementer, der peger bagud eller fremhæver tiltag som f.eks. Christiania i København som en særligt eftertragtelseværdig livsform³⁶.

Små 10 år senere fremlagde en forfattergruppe under ledelse af Hugh Barton en undersøgelse af ”eco-neighbourhoods” over hele verden³⁷.

”De tidlige byers historie viser, at de ofte udpinte deres opland ved at forbruge landets ressourcer uden at forny dem. De opbrugte skove, vandløb og landbrugsland, som havde gjort deres eksistens mulig....

Verdens storbyer har nu hele planeten som opland og de henter ressourcer og dumper deres affald Jorden over. Hvordan kan vi undgå at gøre Planeten til en stor ørken, efterhånden som hovedparten af den hastigt voksende menneskehed bliver bymennesker? ...

Det er på tide at underkaste det overvejende parasitære forhold mellem byerne og deres værtsmiljøer en rational undersøgelse.”³⁸

NOTE 34
Gary Gardner et al. (red.), Can a City be Sustainable ?, Washington, USA, 2016

NOTE 35
Herbert Girardet, New directions for sustainable urban living, London 1992, på dansk Verdens Byer, en økologisk udfordring, 1993.

NOTE 36
Ibid., p. 124.

NOTE 37
Hugh Barton (ed.), Sustainable Communities, The potential for eco-neighbourhoods, UK 2001 (2005 og 2009).

NOTE 38
Ibid., p. 12 f.

10 REASONS FOR STRENGTHENING NEIGHBOURHOODS³⁹

- 1. cutting greenhouse gas emissions
- 2. closing local resource loops
- 3. enhancing local environmental quality
- 4. creating healthy environment
- 5. increasing street safety
- 6. increasing accessibility and freedom of choice
- 7. equity and social inclusion
- 8. local work opportunities
- 9. value of local community
- 10. increasing local self-determination

NOTE 39
Hugh Barton, Do Neighbourhoods Matter?
I Barton, op.cit., p. 52

NOTE 40
Peter Newman & Isabella Jennings, Cities
as Sustainable Ecosystems – principles
and practices, USA, 2008.

NOTE 41
Ibid., p. 3

Forfatterne fremhæver selv vanskelighederne ved at identificere sådanne eco-neighbourhoods, men fremlægger dog efter søgning på internettet, i litteraturen og ved personlige kontakter især med internationale institutioner, bl.a. med tilknytning til EU, en ganske omfattende liste, hvoraf et mindre udvalg gennemgås lidt mere detaljeret. Danmark er pænt repræsenteret med 6 projekter, som der ikke kan indvendes noget mod, og som er karakteristiske for de sene 1990’ere, men som ikke alle måske helt modsvarer begrebet ”øko-kvarter”. Forfatterne undrer sig også selv over, at så få af projekterne er helhedsorienterede. Mere generelt kan man måske indvende mod forskningsmetoden, at den lidt beror på offentliggørelse og personlige kontakter, og f.eks. er det påfaldende, at ingen af de øvrige nordiske lande overhovedet er repræsenteret. Men i det overordnede greb er undersøgelsen især interessant ved sin insisteren på kvartets betydning for opbygningen af de mellemmenneskelige relationer, der er så vigtige for at få bæredygtighedsprojekter til at fungere og for skabelse af lokal ledelse og lokalt ejerskab. Og undersøgelsen demonstrerer, at bæredygtighed omkring år 2000 breder sig i praksis.

Søndre Havn har allerede et tydeligt præg af kvarter, der organisatorisk skal understøttes af Bydelsforeningen, der blev igangsat i 2015. Men det må ske i samspil med ejere, lejere og lokale foreninger. Hvordan det kommer til at gå, må tiden vise, når kvartets udbygning er længere fremme, og bebyggelserne har ”sat sig lidt”. Men Søndre Havn har mange ”up-sides”, ikke mindst når kvarteret ses i sammenhæng med nabokvartererne – det nye Stationsområde og Køges historiske bycenter – og hvem ved, måske en dag også Collstropgrunden.

Lad os i stedet vende os til Peter Newmans og Isabella Jennings’ næsten 10 år yngre studie af byer som bæredygtige økosystemer⁴⁰. Afsættet kan findes i en rapport fra FN’s Institut for Advanced Studies, hvor det siges, at bæredygtighed kun kan opnås, hvis man forstår byer som systemer og delsystemer i en økologisk balance med hinanden⁴¹

Melbourne-principperne:

1. Vision	Langsigtet vision baseret på bred bæredygtighed
2. Økonomi og Samfund	Langsigtet økonomisk og social sikkerhed
3. Biodiversitet	Anerkendelse af værdien af biodiversitet
4. Økologisk fodaftryk	Minimering af byens økologiske fodaftryk
5. Byer som økosystemer	Byudvikling på basis af sundhed og -bæredygtighed
6. Stedets ånd	Forståelse for naturskabte og byggede kvaliteter samt den sociale historie og værdier
7. Empowerment	"Empower" folk og skab deltagelse
8. Bæredygtig produktion og forbrug	Skab bæredygtig produktion og forbrug gennem sund teknologi
10 Governance og Håb	Skab kontinuerlige forbedringer baseret på ansvarlighed og gennemsigtighed

Næste trin er de såkaldte ”Melbourne-principper”, der i let bearbejdet form er gengivet i tabellen ovenfor. På det grundlag er analysen bygget op af cases og teori, der folder principperne ud. Cases viser, at respekten for bæredygtigheden fortsat udvikler sig, men også udfordres.

The Woldwatch Institutes redegørelse fra 2016 lægger sig tæt op ad Newman og Jennings fra 2008, hvad angår det begrebsmæssige, men demonstrerer gennem en række ”City Views” fra hele verden, ikke mindst fra Asien, at bæredygtighed er et bredt anerkendt ansvar. Ironisk nok er det eneste europæiske eksempel den sydtyske by Freiburg, der ved avancerede nye bydele som den bilfrie Vauban, sin cykelpolitik (der er væsentlig mindre avanceret end Københavns) og ikke mindst sin anvendelse af solenergi er blevet hele Tysklands grønne hovedstad, inklusiv en borgmester fra partiet ”Die Grüne”.

Og så tilbage til udgangspunktet – kan en by være bæredygtig? De udvalgte eksempler fra litteraturen illustrerer udviklingen. Den går bestemt i den rigtige retning, men er det tilstrækkeligt til at bremse ødelæggelsen af Jordens miljø? Af verdens 29 største byområder i



Asiatisk storby.

2016 ligger de 2 i Europa, 3 i Nordamerika, 3 i Sydamerika, 3 i Afrika, 1 i Rusland, 1 i Mellemøsten og 16 i Asien. Så indsatsen i Køge er kun en dråbe i havet, men - som jeg for mange år siden blev belært om af økonomidirektør Pindborg på Frederiksberg – Atlanterhavet består af dråber, selvom rigtig meget altså afhænger af asiaterne.

Køge og Køge Kyst er godt på vej med det meste, men bæredygtigheden i byen som sådan begrænses samtidig af, at den er blevet et sjællandsk/københavnsk vækstcenter, ikke mindst på transportområdet, med en betydelig byggeaktivitet, der afsætter sig i det økologiske fodaftryk. Den stærkt forbedrede kollektive trafik fra 2018 kompenserer dog delvist herfor. Måske åbner den nordlige del af Søndre Havn mulighed for en økologisk orienteret produktion side om side med den kulturelle med ditto økologisk forbrug. Men meget af bæredygtigheden i Køge Kyst bæres af den stationsnære beliggenhed og nærheden til bugt og strandeng - en nærhed, der for Søndre Havns vedkommende tydeligt forstærkes af Almindingerne og deres betydning både for det sociale liv, den helt lokale natur og den naturlige afledning af vand. Måske kunne en gentænkning af dele af kvalitetsprogrammet, der tager afsæt i de seneste års nytænkning på området, give et yderligere skub til bæredygtigheden i Køge Kyst.

At give empowerment til den talende klasse i Køge forekommer derimod helt overflødigt. Den har i sig selv power nok!

Så håbet er netop kontinuerlige forbedringer. Grundlaget i Køge Kyst var fint, men det udfordres af visse af developernes trang til at score kassen og af ejendomsmæglernes uforståelige stivhed, når det kommer til arkitektonisk variation. Troen på markedets magt kan ind i mellem føre til tab af forstand og professionel dømmekraft. Det kan kun korrigeres af en stærk lokal modmagt udøvet af kommunen og udviklingsselskabet i forening.

Troen på markedets magt og de gode muligheder for at tjene penge har desværre også ført til, at ambitionerne om en blandet og socialt bæredygtig bydel med boliger for forskellige samfundsklasser foreløbig har det svært. Nok er en god blanding af ejer- og lejeboliger på vej, men nye lejeboliger er næsten lige så dyre at bo i som ejerboliger, som følge af investorernes høje afkastkrav. Aldersprofilen halter også - det er i høj grad det grå guld, der flytter til Søndre Havn, ikke mindst fordi kravet om egenfinansiering næsten forudsætter, at man allerede har en ejerbolig, der kan sælges, og derved dække bankens – og Finanstilsynets – krav til egenfinansieringen.

DE BYMÆSSIGE KVALITETER

Men Køge Kyst er jo mere end kultur og bæredygtighed. Infrastrukturen er omtalt i hovedfremstillingen, den nye detailhandel er banebrydende ved, at det er et helt handelskvarter med blandede funktioner, der opbygges – modsat et stort butikscenter - men ikke mindst udviklingen af bykvaliteterne fortjener lidt nærmere omtale.

De oprindelige intentioner var tydelige. Stiftelsesaftalen og udviklingsplanen fastslog følgende:

At byudviklingen mv. skal gennemføres kreativt og i høj kvalitet betyder, at Køges unikke byhistorie og beliggenhed udnyttes som et aktivt vilkår ved programmeringen af byudvikling og nybyggeri. Der skal tænkes nyt og søges inspiration udefra, så Køge kan blive et eksempel på, hvordan nyt og gammelt kan mødes og derved skabe energi og fremtid i byens udvikling

Udsagnet indeholder flere elementer:

- Køges unikke byhistorie og beliggenhed udnyttes som et aktivt vilkår ved byudvikling og nybyggeri
- Der skal tænkes nyt og søges inspiration udefra
- Så Køge kan blive et eksempel på, hvordan nyt og gammelt kan mødes

Den unikke byhistorie fandt sit udtryk gennem et begreb, vi kaldte ”Køge-Skalaen” – dvs. at bygninger – med lidt justering, især i Stationskvarteret - skulle tilpasses de eksisterende bygningshøjder i bymidten, samt at gade- og strædeforløb skulle modsvare byens hidtidige gade- og strædeforløb. Det sidste er til fulde lykkedes gennem anlægget af Rådhusstræde og de nye slipper, det første kun delvist. Især stikker biografen ud med sin højde og tyngde, men forhåbentlig kan en stedsegrøn begrønning af klumpen afhjælpe dette. Der var en vis diskussion om bygningshøjderne langs strædet, men byrådet accepterede en forhøjelse af de maksimale højder langs strædet med et par meter, svarende til bygningshøjden nord for Stationstorvet.

Der er i høj grad tænkt nyt, ikke mindst om de værktøjer, som kunne benyttes på vejen fra udviklingsplan til realisering, men udviklingsplanen og dens tilblivelse tilhører også fortroppen af dansk byudvikling og afspejler, at vi anså den klassiske byplanlægning for forældet og utilstrækkelig. Fra værktøjskassen kan særligt fremhæves:

- Salgsvilkårene, der sikrede grundsælger (Køge Kyst) indflydelse på den videre proces
- Prospekterne, der detaljerede udviklingsplanen på etapeniveau, og som var en del af salgsvilkårene
- Kravet om projektgodkendelse af Køge Kyst, der også sikrede indflydelse, og som fandt yderst aktiv anvendelse, såvel fra sekretariatets side som fra bestyrelsens
- Kvalitetsprogrammet med krav om funktion og proces, men ikke med konkrete anvisninger til indhold - kvalitetsprogrammet var også en del af salgsvilkårene
- Et program for arkitektonisk mangfoldighed, der anviste veje til skabelse heraf
- Et kultur- og kunstprogram, der anviste veje til integration af kultur og kunst i de nye bebyggelser

Inspirationen udefra skulle vise sig i højere grad at komme fra Køge Kysts egne rådgivere (samt fra Køge Kyst selv, bl.a. gennem studierejser) end fra udenlandske rådgivere. De udenlandske hold blev stort set hægtet af ved udviklingsplanens tilblivelse.

Så forhåbentlig bliver Køge et lysende eksempel på, hvordan nyt og gammelt mødes. Herom er det nok endnu lidt for tidligt at spørge. Men læs hvad en af hovedaktørerne i Køge Kysts tilblivelse, arkitekten Mette Lis Andersen, der fra 2007 til 2014 var direktør i Realdania By, siger⁴²:

NOTE 42
Fra samtale i maj 2017. Dokumenteret på e-mail.

Mette Lis Andersen:

Grundejeren kan have mange og gode intentioner og visioner, men i virkelighedens verden bliver det ofte de økonomiske drivkræfter, der kommer til at overhale kvalitetsdimensionen. Det gælder uanset, om der er tale om privat investor/ bygherre, der har primært blik for bundlinjen eller en offentlig ejer, der kan have andre intentioner end byens kvalitet for øje - som finansieringskilde til f. eks. en metro.

Den kvalitativt orienterede ejer og bygherre, der ser byudviklingen som et strategisk værktøj til samfundsmæssig forandring eller værdiskabelse, findes der også gode eksempler på. Vestre Hamns første etape i Malmø, hvor byens borgmester og ledelse skabte opbakning til en visionær og skarp kvalitetsstyret transformation af den tidligere industrihavn. Freiburg og Tübingen er tyske byer, hvor byernes ledelser også har haft byens udvikling og kvalitetsskabelse for indbyggerne for øje, og hvor der er fundet interessante modeller for finansiering af boligbyggeri.

I de fire partnerskaber, som Realdania var med til at etablere i perioden 2007- 2013, så fremsynede kommunale ledelser nye veje til at skabe udvikling og forandring i deres byer. Realdania gik risikovilligt ind for at understøtte metodeudvikling og medfinansiering til byomdannelse og -udvikling med håndtering af dels historiske generiske problemstillinger (havneomdannelser i Køge og Fredericia), dels aktuel forstadsproblematik i Hedehusene og udkantsproblematik i Ringkøbing.

Læringspunkterne er her:

- *at der de facto er skabt markant byforandring og samfundsværdi i de 4 aktuelle byer.*
- *at disse forandringer og den for de pågældende bysamfund reelle værdiskabelse ville have været forbundet med store vanskeligheder uden det engagement, som Realdania gik ind med, dels med investeringer, dels med faglig viden og udviklingskraft.*
- *at den risikovillighed og de faglige udviklingskræfter, der blev sat i spil og finansieret, har ført til en generel faglig udvikling og metode/værktøjskasse,*

som i hvert fald i et vist omfang har inspireret danske bygherrer, rådgivere og det faglige miljø i DK.

Tilgangene er udviklet i Køge Kyst og forfinet og tilpasset i Fredericia, Ringkøbing og Hedehusene. Og ser man på de byudviklingskonkurrencer, der udskrives i dag, og de svar der kommer ind, er der kvalitetsløft at spore - inspireret af læringen fra de fire projekter.

De fire byudviklingsprojekter har medvirket til en professionalisering af begrebet bykvalitet og en udvidet forståelse for, at byudvikling handler om meget andet end arkitektur, og at de mange og sammensatte tværfaglige udfordringer kræver tilsvarende indsigt, ledelsesmæssig styring og bystrategisk fokus.

Hvis man ser på noget af den øvrige byudvikling, der er planlagt før eller samtidig med de fire eksempler, springer en række eksempler i øjnene:

- *Ørestad har med sin - for sin tid ikke uforståelige - postmoderne fysisk-/økonomiske tilgang måttet arbejde med, hvordan bykvalitet, byliv og mangfoldighed kunne integreres i bydelen efterfølgende.*
- *Tuborg Havn har med en monofunktionel og æstetiske tilgang resulteret i ensartethed og en - vil nogen mene - muligvis lidt kedsommelig bydel uden megen aktivitet og liv.*
- *Islands Brygge (nye del) er præget af en ensartet struktur og bygningsmasse – forholdsvis tæt uden mange byrum og med megen overfladeparkering - og i syd med en kombination af høje huse og flade strukturer.*
- *Århus Havn udvikles med en planæstetisk tilgang og et fysisk resultat, der ikke inviterer til byliv og aktiviteter i større omfang, og de forskelligartede arkitektoniske bud i byggerierne diskuteres livligt i fagkredse.*
- *Nordhavns igangværende udbygning er baseret på stor tæthed og troen på at beliggenheden ved vandet er den primære kvalitetsparameter. Om der mangler lokale byrum til aktiviteter og kvalitetsskabelse vil vise sig, ligesom besvarelse af spørgsmål om hvor kultur og social bæredygtighed blev af. Den løben-*



ØVERST: Naturbydelen i Ringkøbing.

NEDERST TIL VENSTRE: Kanalbyen i Fredericia.

NEDERST TIL HØJRE: NærHeden i Hedehusene.



de debat om balancen mellem afvejningen af bykvalitet for byens borgere og hensynet til finansiering af metroen er en spændende debat at følge.

Andre nyere eksempler på byudvikling angribes på nye måder, hvor inspirationen og læringen fra blandt andet Køge Kyst anvendes og udvikles stedsspecifikt:

- Aalborgs tilgang til Stigsborg havnefront
- Aarhus' tilgang til omdannelse af Kommunehospitalet
- Hørsholms tilgang til omdannelse af Usserød sygehus

Det er for tidligt at bedømme, hvordan resultatet af disse bestræbelser vil tage form. Generelt er det spændende at følge den udvikling, debat og professionalisering, der de senere år er sket i byernes udvikling i Danmark.

Metode- og brancheudviklingen kombineret med et øget ledelsesfokus i kommunerne - understøttet af strategiske byledelseskurser – synes at være med til at løfte byernes udviklingskraft. Kvalitative og visionsdrevne tilgange og metodikker anvendes af nogle kommuner direkte i deres egne udviklingsprocesser og byudviklingsprojekter. Det bliver spændende at følge og lære af resultaterne de kommende år.

Men som allerede kraftigt antydnet er der altså meget, der udfordrer en kommunes og et byudviklingsselskabs ønsker om kvalitativ byudvikling.

Det mest iøjnefaldende handler om den samfundsøkonomiske magtfordeling, som også nævnt af Mette Lis Andersen. Her står politikken myndigheder, civilsamfundet og de etablerede byudviklingsselskaber over for de byggendes krav om profit – ikke så meget rådgivernes og de udførende entreprenørers og håndværkeres, de vil blot gerne have dækket deres omkostninger og lidt til, men developerne og de finansielle personer og institutioner, der er developerne kunder. Både de helt private investorer (og dem er der flere af, end man umiddelbart skulle tro) og de institutionelle som pensionskasserne. Alle søger de størst muligt afkast, om end med lidt forskellig tidshorisont – og derfor er de institutionelle bedre rustet, når det kommer til diskursen om kvalitet og afkast. Men denne diskurs kræver en stærk bygherre, der ikke lader sig true med, at investeringen kan foretages i nabokommunen eller lignende cowboy-metoder.

Det har i mange år undret mig, så lidt pensionskasser og andre institutionelle investorer tænker i økonomien i langsigtet kvalitet, både i bydelen og i bygningen. Der er tydelig evidens for, at bygninger, der er opført af gode arkitekter i god teknisk bygningskvalitet, over tid bliver mere værd end bygninger fra dagen og vejen. Det gælder enfamilieshuse, men det gælder også flerfamiliehuse. Boliger i gode, velplanlagte kvarterer bliver også mere værd. Enkelte kasser er ved at opdage det, men det har taget tid. Det har i mange, mange år været de almene, førhen almennyttige, boligselskaber, der drev byggeriets udvikling fremad, men i takt med at rebet strammedes mere og mere om de almennyttige, har de haft sværere og sværere ved at udfylde den rolle.

Vigtigst er dog markedsökonomiens svingninger, konjunkturerne, som er uden for alle aktørers kontrol, og som kan betyde, at der til tider slet ikke kan bygges på markedsmæssige vilkår.

Der er meget, der udfordrer en kommunes og et byudviklingsselskabs ønsker om kvalitativ byudvikling. Det mest iøjnefaldende handler om den samfundsøkonomiske magtfordeling. Mere subtil er magtens fordeling. Her tænker jeg ikke på Magtens Tredeling, men på det særlige spil, der opstår mellem myndigheder og principielt private aktører i en byudviklingsproces.

Stort set er det kun de almene og de, der ikke bygger på grundlag af bankfinansiering, som har en chance for at bygge, når konjunktoren går ned, forudsat at de sidstnævnte da ikke er afhængige af kundernes bankfinansiering af et boligkøb. Det er pensionskasser og almene boligorganisationer ikke, men også de kan blive ramt af bankernes manglende tiltro til byggebranchen, når tiderne bliver svære, og entreprenørerne har brug for bankens mellemfinansiering. Og byggeriet er meget konjunkturfølsomt.

Køge Kyst blev skabt på et vanskeligt tidspunkt, lige da den største finansielle krise siden 1930'erne satte ind. De første par år gik med udvikling, men salgsstarten var ikke helt let. Skyerne var ikke ganske forsvundet, men ret hurtigt bedredes konjunkturerne.

Mere subtil er magtens fordeling. Her tænker jeg ikke på Magtens Tredeling, men på det særlige spil, der opstår mellem myndigheder og principielt private aktører i en byudviklingsproces. Spillet opstår af forskelle i perspektiver, opgaver og interesser, men understøttes af både strukturelle og personlige forhold. Myndighederne kan, som tidligere antydte, være mere eller mindre hierarkisk organiseret og af helt forskellig størrelse. Mest komplicerede er nok kommuner, og selv i mellemstore kommuner som Køge kan der være mange interesser på spil. Øverst finder vi det politiske lag, byrådet, der specialiserer sig i et antal udvalg – i Køge 8 udvalg – der skal styre forskellige sagsområder. Byrådet består naturligvis af personer, men alle tilhørende forskellige politiske partier eller lister, hvilket kun styrker fragmenteringen. Under det politiske det administrative, der under borgmesterens overtilsyn ledes af en direktion med en kommunaldirektør som primus inter pares. Megen koordination afhænger derfor at styrkeforholdet mellem direktørerne.

Under direktionen forvaltninger under ledelse af hver sin direktør, opdelt i afdelinger for f.eks. veje, byggeri, miljø og forsyning, hver med sin faglighed og styret af ofte detaljeret lovgivning, der efterlader begrænset rum for lokale politiske beslutninger. En

kommune er derfor et ”mangehovedet uhyre”, der ikke altid er let at forhandle med. Alle sager kan jo ikke løses på borgmesterens eller kommunaldirektørens bord.

Statslige styrelser og selskaber er heller ikke ukomplicerede. De har oftest et ret snævert opgaveområde, der kræver høj specialisering og særlig kompetence. For visse endvidere forretningsmæssig orientering. Til gengæld er de professionelt ret uinteresserede i verden uden for deres opgaveområde. I tilgift er de gerne bureaukratisk organiseret, med klare og begrænsede opgaver for de enkelte kontorer, så skal noget løses, skal man ind på topniveau. Ellers sker der ikke noget. Det kan indeholde det problem, at visse styrelser og statsvirksomheder ofte skifter topledelse. Det gælder f.eks. DSB, hvor det stabile element i topledelsen, som allerede nævnt, synes at være bestyrelsesformanden. Men også Banedanmark skiftede direktør i vadestedet. Så kan man starte forfra. Læringen er, at man skal starte på topniveau, men sikre, at ens ønsker bliver pænt forankret på det operative niveau.

Man skal i det hele taget kunne sin Machiavelli for at forhandle med staten.

Den største udfordring er imidlertid hverken kapitalen eller magtens fordeling, men modstanden mod forandring. Den er altid betydelig og kan være begrundet i kærligheden til det bestående, frygten for om nu forandringen indebærer det lovede, almindelig mistillid til de besluttende eller generel mangel på klogskab.

I Køge Kyst har vi set det hele, ingen nævnt, ingen glemt.

At skabe en ny bydel er ikke blot et spørgsmål om gode strategier og udviklingsplaner. Det er først og fremmest en daglig kamp med ”dæmonerne” – de, som vil tjene penge og er ret ligeglade med den samlede langsigtede kvalitet, de som vil sikre deres bureaukratiske rettigheder og driften af deres statsvirksomhed og de, som bare er imod. Jeg lader derfor den daglige leder af Køge Kyst fra 2010 til 2017, projektdirektør Jes Møller, få det sidste ord:

Jes Møller:

Det har været et meget spændende, men til tider også et udfordrende job at være projektdirektør i Køge Kyst de sidste 7 år.

Selv om jeg på forhånd tænkte, at jeg var vel rustet til opgaven og havde mange erfaringer med mig i bagagen, må jeg erkende, at der har være mange uforudsigelige udfordringer og megen læring undervejs, når en så stor transformationsproces skulle gennemføres lige midt i Køge. Jeg har her opsamlet 3 af de vigtigste læringspunkter:

Min første læring er, at kommunikation, information og inddragelse af borgere og interessenter betyder alt for et sådant byudviklingsprojekt i startfasen. Og jeg synes faktisk, at vi kom godt fra start, selv om nogen nok vil mene, at vi indimellem fyldte lidt rigeligt i bybilledet. Effekten var i al fald, at vi fik nogle meget stærke ambassadører for projektet blandt Køges borgere og interessenter, og vi fik skabt grundlaget for ”livet før byen” med en aktivering af Køges ildsjæle og mange andre. Det store engagement i Søndre Havnedag, kunstudstillinger og andre events gav kultursatsningen i projektet kød og blod, godt hjulpet på vej af den kulturpulje, som blev indstiftet fra starten af projektet. Vores aktiviteter på dette felt har også givet genlyd hos investorer og i andre kommuner, der ivrigt har besøgt Køge Kyst for at lære af denne måde at arbejde med ”community building”.

Min anden læring er, at det tætte og positive samarbejde med rådgivere, entreprenører og bygherrer er helt afgørende, hvis visionerne om den høje bykvalitet skal nås i praksis. Når det gælder Køge Kysts egne anlægsprojekter har vi øvet os på forskellige projektmodeller, der giver både rådgivere og entreprenører et større incitament end sædvanligt til at levere høj kvalitet til aftalt tid og pris. Når det gælder de private byggeprojekter, har vi udviklet et styringskoncept, der starter med købsaftalen for den enkelte byggegrund og først slutter, når hver enkelt ny bygning tages i brug. I begge tilfælde gælder det om at finde og styrke de fælles interesser i et samarbejde mellem parterne, der ellers let bliver domineret af interessekonflikter og ”snyd på vægten”.

Vi er nået et stykke vej på dette felt, og flere bygherrer melder tilbage til os, at de faktisk godt kan se pointen i vores stramme styring af byggeriet, som de i begyndelsen mest fandt belastende.

Min tredje læring er, at projektets organisering i en selskabsform har været helt rigtig, selv om den også har været kompliceret indimellem. Styrken ved at have en selvstændig organisation med egen kompetence og dedikerede resourcer, adskilt fra rådhuset, og fordelene ved at have Realdania ved sin side i svære stunder har været indlysende. Da jeg i sin tid som teknisk direktør i Køge Kommune blev spurgt, hvordan vi skulle organisere byudviklingen, var mit svar, at kommunen skulle finde en seriøs partner. Det svar har jeg ikke fortrudt.

Når jeg i dag bliver spurgt, hvor langt vi så er nået med at realisere projektets visioner i de færdige byggerier, er mit korte svar ”80%”. Vi har fået skabt et detalhandelsområde og nogle boligbebyggelser, der kvalitativt løfter sig markant op over, hvad man normalt møder i danske provinsbyer, selv om der bestemt er indgået kompromisser undervejs, og selv om jeg også kan få øje på et par eksempler, hvor kompromisset er lidt tvivlsomt.

Når det gælder den aktuelle stemning i byen og borgernes engagement i projektet, er Køge Kyst i en mere usikker position. Gener fra nogle af vore anlægsprojekter, skader på nogle enkelte omkringliggende bygninger og indførelse af betalingsparkering har fyldt meget i den offentlige og den politiske debat de sidste par år, og vi har stadig til gode at komme stærkt tilbage med en gentagelse og uddybning af visionen, så borgernes ejerskab til projektet igen bliver styrket.

Og til slut: Jeg håber, at Køge Kyst vil fortsætte i sin nuværende selskabsform og med et klart mandat til den nye projektdirektør, frem til at projektet er gennemført rent fysisk, og alle fremadrettede drifts- og udviklingsopgaver i god ro og orden er overdraget til Køge Kommune eller Bydelsforeningen på Søndre Havn. Det vil efter min vurdering give de bedste chancer for at få 3 nye velfungerende bydele i Køge på det længere sigt.

Kilder, litteratur og billeder

Kilderne til denne fremstilling er – bortset fra forfatterens personlige erindringer – især bestyrelsesprotokollerne for Køge Kyst P/S samt de hertil knyttede dokumenter, der alle findes i Køge Kysts arkiv – fysisk og elektronisk. Der er ikke løbende henvist til de enkelte behandlinger. Ofte behandlede en sag over en række møder, til den endeligt eller midlertidigt fandt sin afslutning. Forfatteren har fundet, at løbende henvisninger ville gøre noteapparatet for tungt. Bestyrelsesmaterialet er ej heller offentligt tilgængeligt.

Dernæst de redegørelser, rapporter mv. som Køge Kyst og Realdania By (By & Byg) over perioden har udgivet (hvor intet er nævnt, er udgiver Køge Kyst). Især følgende:

- Programmer og dommerbetænkning vedr. den internationale tværfaglige parallelkonkurrence 2010
- Udviklingsplan 2011
- ”Følg Tråden” 2012 og 2015
- Prospekt for etape ST1 i Stationsområdet, 2012
- Prospekt for etape SH1 og SH2 på Søndre Havn, 2013
- Kvalitetsprogram, 2013
- Kunststrategi, 2014
- Arkitektonisk Mangfoldighed på Søndre Havn – et inspirationshæfte, 2015
- Realdania By, Parkering og Bykvalitet, 2014
- Realdania By, Dyrk Byen, 2014
- Realdania By & Byg, Klimatilpasning i byudvikling, 2016.

Og endelig følgende faglige litteratur:

S. Schandorph, ”Midtsjælland” i M. Galschiøt, **Danmark i skildringer og Billeder**, København 1893.

Realdania By & Byg, **Strategisk ledelse af byudvikling**, København 2016.

Peter Bishop og Lesley Williams, **The Temporary City**, UK 2012.

Zygmunt Baumann, **Likvid Modernity**, Cambridge 2000.

Ruth Eaton, **Ideal Cities**, Antwerpen 2001

Charles Landry, **The Art of City Making**, London 2006

Jan Bruun Jensen (red.), **Kulturplaner**, København 2008.

Henrik Reeh et al. (red.), **Rumlig Kultur**, København 2012

Nora, Lieux de Mémoire, **Paris** 1992

Martin Zerlang (red.), **Byens Pladser**, København 1996.

Richard Florida, **The Rise of the Creative Class**, New York, 2002

Kaare Dybvad, **De Lærdes Tyranni**, København 2017

Charles Landry, **The Creative City**, 1. udgave UK 2000, 2. udgave 2008

Gary Gardner et al. (red.), **Can a City be Sustainable?**, Washington, USA, 2016

Herbert Girardet, **New directions for sustainable urban living**, London 1992, på dansk Verdens Byer, en økologisk udfordring, 1993.

Hugh Barton (ed.), **Sustainable Communities, The potential for eco-neighbourhoods**, UK 2001, 2005, 2009.

Peter Newman & Isabella Jennings, **Cities as Sustainable Ecosystems – principles and practices**, USA, 2008.

Billedfortegnelse

Side 7, 14, 89, 99 ned., 128 øv.: Jan Kofod Winther

Side 8, 10: Køge Arkiverne

Side 11: Vejdirektoratet

Side 17, 22 ned.tv., 23 øv., 47, 50, 51, 59, 77, 81, 93, 95 ned., 98, 99 øv., 123: Tegnstuen Vandkunsten

Side 18, 31, 37, 38, 52, 60 ned.: Jens Wollesen

Side 21 (kunstner: Illumenarts og Lyskastellet), 61 (kunstnere: Katja Bjørn, Hartmut Stockter og Philip Simmons): Anders Sune Berg

Side 22 øv.tv., 28, 55, 56. øv., 65 (kunstner: Christian Schmidt-Rasmussen), 71, 80, 87, 101, 112-119: Martin Håkan/
Coverganda.dk

Side 22 th., 83, 85, 95 øv., 129: Årstiderne Arkitekter

Side 23 ned., 34 øv.: SLA Arkitekter

Side 26-27, 33, 48, 56 ned., 60 øv., 73, 74 øv., 74 ned.: Køge Kyst

Side 34 ned.: ASTOC

Side 35: Adept

Side 54: Bryghuset Braunstein

Side 63: Leif Tuxen

Side 88: Lundgaard & Tranberg

Side 94: COWI

Side 97 ned.: Hasløv & Kjærsgaard

Side 102 øv., 102 ned.: Claus Bjørn Larsen

Side 105 øv.: Køge Kommune

Side 105 ned.: Steffen Stamp

Side 127 øv.: Michael Reeve

Side 128: Andreas Trier Mørk

Side 142 øv. + ned.th.: Arkitema Architects

Side 142 ned.tv.: Claus Fisker

Bagsiden: Tegning af Jens Hage

Køge Kyst

En historie om en bys forandring

Køge Kyst er et sted og et selskab – og samlet et ambitiøst forsøg på at byudvikle på nye måder.

Byudviklingselskabet Køge Kyst P/S blev stiftet af Køge Kommune og Realdania primo 2009. Det er et partnerskab efter selskabsloven mellem stifterne, der hver ejer halvdelen af selskabet. Selskabets konkrete formål er at udvikle 3 store, bynære arealer i Køge – samlet ca. 24 ha - gennem kvalitetspræget byudvikling, hvor kultur, bæredygtighed, borgerdeltagelse og bykvalitet er de væsentligste drivere i byudviklingen, fra begyndelsen formuleret i 6 visionspunkter. Visionspunkterne blev udmøntet gennem en udviklingsplan, der blev skabt på grundlag af en tværfaglig international parallelkonkurrence, en ny konkurrenceform udviklet af Køge Kyst. Køge Kyst har også udviklet instrumenter til at sikre udviklingsplanens gennemførelse, dels ved selv at gennemføre infrastrukturarbejderne med kvalitet, dels ved gennem salgsvilkår, godkendelsesprocedurer, prospekter, kvalitetsprogram og et særligt program for ”livet før byen” at styre byudviklingen, så både de samfundsmæssige og de økonomiske forudsætninger kunne opfyldes.

Men djævelen bor i detaljen, og byudvikling har på grund af både lovgivning, offentlig organisation og de private markeds kræfter mange detaljer og vanskeligheder i realiseringen.

Bogen beskriver og diskuterer de første 7 år af Køge Kysts udvikling, forhåbningerne og visionerne, planerne og vanskelighederne. Afsluttende sættes Køge Kyst ind i et større internationalt perspektiv.



JØRGEN NUE MØLLER er cand. scient. pol. Han var fra 2009 til 2016 bestyrelsesformand for Køge Kyst. Han har mange års erfaring med kommuner, byer og boliger samt med ledelse og bestyrelsesarbejde, bl.a. som sekretariatschef i KL, adm. direktør i KAB og bestyrelsesformand for Realkredit Danmark, Realdania og Fonden for Billige Boliger samt som næstformand i Danske Bank. Han er adjungeret professor ved CBS.