



LIVET FØR BYEN - BYEN FOR LIVET

Udviklingsplan for Køge Kyst

LIVET FØR BYEN – BYEN FOR LIVET

En udviklingsplan for Køge Kyst

Er udarbejdet af Køge Kyst P/S

I samarbejde med konsulentfirmaerne:

Tegnestuen Vandkunsten A/S, SLA A/S og Grontmij A/S

Køge Kyst P/S har ophavsret til alle fotos og illustrationer

Redaktionen er afsluttet oktober 2011

Publikationen kan frit downloades og kopieres fra www.koegekyst.dk

Kontaktpersoner:

Projektdirektør, Køge Kyst P/S, Jes Møller, tlf. 24 94 39 00

Chefkonsulent, Køge Kyst P/S, Siv Raun Andersen tlf. 24 92 39 01

Chefkonsulent, Køge Kyst P/S, Gry Mylov tlf. 24 94 39 02

Forsidebillede:

Foto med model af den nye by.

Bagsidebillede:

Foto af den eksisterende by set fra havet.

Indholdsfortegnelse

Forord	s.5	5.2	Aktiviteter og organisering	s.51	7.4	Andre typer erhverv	s.75
Resumé	s.7	5.3	Kulturens fire spor	s.53	8	Strategi for dialog	s.77
1 Visionen	s.7	5.4	Fysiske rammer	s.55	8.1	Borgere	s.77
1.1 Forhistorie om Køge Kyst	s.11	5.5	Økonomi	s.57	8.2	Interessenter	s.79
1.2 Stedets ånd	s.11	6	Strategi for bæredygtighed	s.59	8.3	Investorer	s.79
1.3 Den overordnede vision	s.13	6.1	Begreberne	s.59	9	Tids- og etapeplan	s.81
1.4 Seks visionspunkter	s.13	6.2	Værktøjer og styringsprincipper	s.59	9.1	De overordnede hensyn	s.81
2 Helhedsgrebet	s.19	6.3	Social bæredygtighed	s.61	9.2	De tretten etaper	s.81
3 Den fysiske plan	s.21	6.4	Sundhedsmæssig bæredygtighed	s.61	9.3	Etape 0	s.83
3.1 Områdets afgrænsning	s.21	6.5	Økonomisk bæredygtighed	s.63			
3.2 Arealanvendelse	s.21	6.6	Miljø- og energimæssig bæredygtighed	s.63			
3.3 Plan for byrum og blå/grønne strukturer	s.23	6.7	Energiforsyning - og forbrug	s.63			
3.4 Plan for bystruktur og bebyggelse	s.27	6.8	Klimasikring	s.65			
3.5 Plan for bevaring	s.31	6.9	Regnvand	s.67			
3.6 Arkitektur og bykvalitet	s.33	6.10	Affald	s.67			
3.7 De formelle planer	s.35	6.11	Jordforurening	s.69			
4 Strategi for trafik og parkering	s.37	6.12	Støj	s.71			
4.1 Overordnet trafikstrategi	s.37	6.13	Risikoforhold	s.71			
4.2 Forbindelser på tværs af jernbanen	s.39	7	Strategi for erhvervsudvikling	s.73			
4.3 Vejnettet	s.41	7.1	Sammenhæng med Køge Kommunes erhvervspolitik	s.73			
4.4 Stinettet	s.45	7.2	Kontor- og servicevirksomheder	s.73			
4.5 Parkering	s.45	7.3	Detailhandel	s.75			
5 Strategi for kultur og byliv	s.51						
5.1 Begreberne	s.51						



Borgermøde i Tapperiet i forbindelse med Køge Kysts parallelkonkurrence, maj 2010.

Projektområdet:

Køge Kysts tre arealer - Collstropgrunden, Søndre Havn og Stationsområdet er 24 ha i alt.

Nærheden til havet og Køge centrum ses tydeligt. Køge er en åben, lav by med mange grønne lommer og parker.



Forord

Køge Kysts bestyrelse besluttede i august 2010, at der skulle udarbejdes en samlet udviklingsplan for projektet. Denne plan foreligger nu efter en grundig bearbejdning af de fem forslag fra parallelkonkurrencen og endnu en drøftelse med borgere om interesser.

Helt grundlæggende er udviklingsplanen en langsigtet plan for, hvordan Køge Kyst-området skal tage sig ud i et 20-årigt perspektiv, men samtidig en lang række overvejelser og beslutninger om vejen dertil.

Udviklingsplanen må i sagens natur være meget rummelig og fleksibel for at kunne optage de ændringer i samfundsmæssige og markeds-mæssige forudsætninger, der vil ske undervejs i perioden.

Udviklingsplanen tager afsæt i **visionen** for Køge Kyst og dækker emnemæssigt bredt over alle projektets faglige områder. Udviklingsplanen er som sådan både en fysisk plan og en strategisk plan.

Den fysiske plan angiver rammer for den bebyggelse og de byrum med blå og grønne strukturer, som skal etableres og den infrastruktur, som skal få det hele til at hænge sammen. Den fysiske plan danner udgangspunkt for et kommuneplantillæg og efterfølgende lokalplaner – samt for opstilling af vilkår i forbindelse med grundsølget.

Den strategiske plan er først og fremmest en udfoldning og detaljering af projektets visioner i konkrete projekter og aktiviteter, knyttet op på tid og økonomi. Men det er også en plan for tempo og tidsfølge i områdets udvikling, baseret på overvejelser om den mulige afsætning og den løbende økonomi i projektet.

Udviklingsplanens formål er naturligvis at skabe mulighed for hurtigst muligt (og gerne i 2012) at kunne påbegynde bygge- og anlægsaktiviteterne – efter tilvejebringelsen af det nødvendige plangrundlag og myndighedsgodkendelser.

Dernæst er udviklingsplanen internt i Køge Kyst-projektet et styringsværktøj for de konkrete beslutninger og handlinger, som skal iværksættes.

Endelig er udviklingsplanen et redskab til at kommunikere projektets intentioner og indhold til omverdenen, herunder ikke mindst potentielle investorer.

Det er mit håb, at udviklingsplanen vil være med til at fastholde og udvikle den interesse for Køge Kyst-projektet, som vi allerede tydeligt har kunnet se i de indledende faser.

Jørgen Nue Møller
Bestyrelsesformand

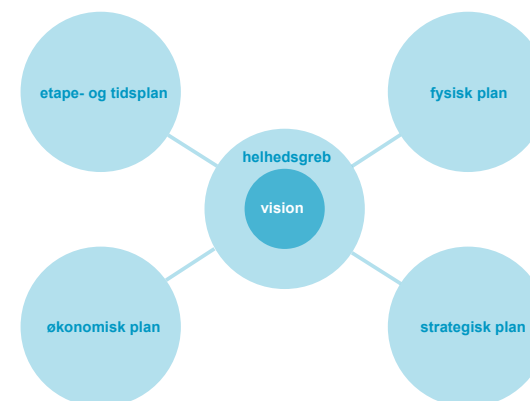
Hvad er Køge Kyst P/S?

Køge Kyst P/S er et arealudviklings-selskab, ejet af Køge Kommune (50%) og Realdania By (50%).

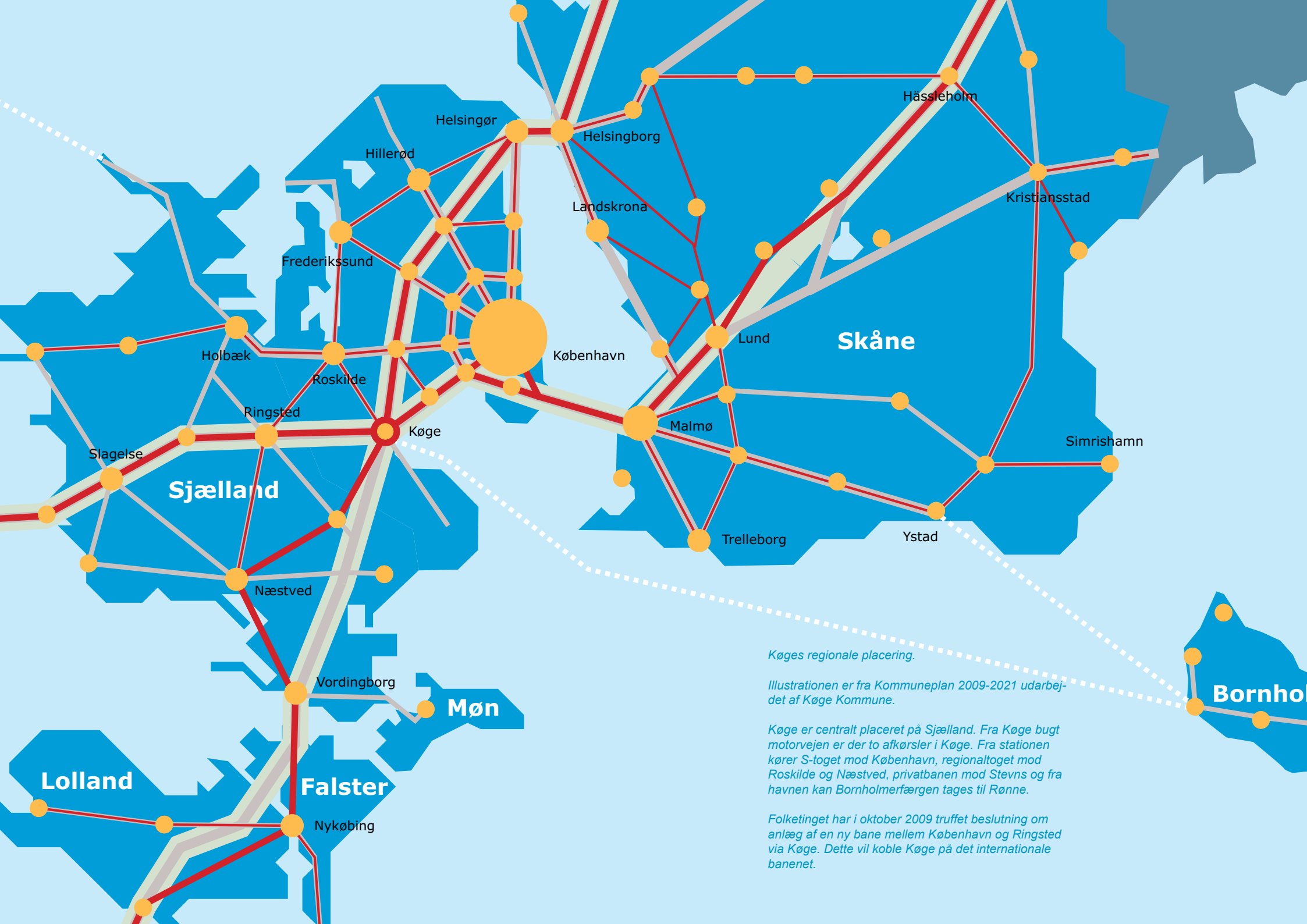
Selskabets opgaver er at udvikle projektområdet, byggemodne, bygge infrastruktur og sælge grunde til byggeri.

Selskabet har en bestyrelse med 7 medlemmer:

Jørgen Nue Møller, formand
Marie Stærke, Køge Kommune
Flemming Christensen, Køge Kommune
Johnna Stark, Køge Kommune
Mette Lis Andersen, Realdania By
Claus Ravn, Realdania By
Filip Zibrandtsen, Realdania By



Udviklingsplanens elementer.



Køges regionale placering.

Illustrationen er fra Kommuneplan 2009-2021 udarbejdet af Køge Kommune.

Køge er centralt placeret på Sjælland. Fra Køge bugt motorvejen er der to afkørsler i Køge. Fra stationen kører S-toget mod København, regionaltoget mod Roskilde og Næstved, privatbanen mod Stevns og fra havnen kan Bornholmerfærgen tages til Rønne.

Folketinget har i oktober 2009 truffet beslutning om anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted via Køge. Dette vil koble Køge på det internationale banenet.

Resume

Denne udviklingsplan sætter rammerne for udviklingen af Køge Kyst-området i løbet af de næste 20-25 år. Planen er baseret på resultatet af en international parallelkonkurrence afholdt i 2010.

Visionen for Køge Kyst er helt overordnet at skabe en enestående, attraktiv og bæredygtig bydel, der styrker Køges rolle som center i Hovedstadsområdet, på Sjælland og i den samlede Øresundsregion.

Visionen består af 6 punkter, hvor vi sætter fokus på

- Kulturen, der skal være drivkraft for byudviklingen
- Detailhandlen, der skal styrke Køge som handelsby
- Infrastrukturen, der skal være et aktiv for hele byen
- Bykvaliteten, der skal præge både planlægning og byggeri
- Dialogen med borgere og interessenter
- Bæredygtigheden som et overordnet princip for hele byomdannelsen

Helhedsgrebet i udviklingsplanen er både fysisk og procesorienteret. De grundlæggende idéer sammenfatter vi i to overskrifter: "livet før byen" og "byen for livet".

"Livet før byen" betyder, at der skal skabes

aktivitet i området, før der bygges. "Byen for livet" betyder, at børn, unge, voksne og ældre fra alle samfundslag skal kunne bo tæt sammen, og at boliger, erhverv og kultur skal blandes godt med hinanden.

Den fysiske plan tager udgangspunkt i byens rum – i livet mellem husene:

- Mange blå og grønne elementer understøtter bæredygtigheden og skaber mangfoldighed og oplevelser
- Byggeriet skal præges af høj tæthed og stærk funktionsblanding for at skabe tilstrækkelig intensitet i bylivet.
- Byggeriets skala skal tage afsæt i det nuværende Køge og i karakteren af det enkelte område.
- Der skal skabes nutidig arkitektur i samspil med de historiske bydele, som i Køge har en meget høj kvalitet

Detaljeringen og sikringen af den høje bykvalitet vil ske gennem lokalplaner for de 13 etaper, et gennemgående kvalitetsprogram og salgsbetingelserne for arealerne.

Udgangspunktet for **trafikløsningen** er bæredygtig trafik, men også et mål om at biltrafikken skal have god tilgængelighed til alle byens funktioner.

Der skal skabes bedre forbindelser på tværs af jernbanen for alle typer af trafik:

- Fodgængere og cyklister får en bred underføring mellem Havnepladsen og Teaterbygningen, som bliver det centrale "hængsel" mellem bydelene. Underføringen er tænkt ikke blot som et trafik anlæg, men også som et helt centralt nyt byrum.
- Fodgængerne får desuden en ny gangbro over sporene i stedet for den nuværende tunnel
- Biler, busser og lastbiler får en vejttunnel, der forbinder den nordlige del af Stationsområdet med Værftsvej på den anden side af jernbanen.
- Den nuværende jernbaneoverskæring lukkes, når disse nye forbindelser er på plads.
- Senere vil vejttunnellen blive suppleret af en adgangstunnel til det sydlige P-anlæg i Stationsområdet

Internt i den nye bydel får fodgængere og cyklister høj prioritet. En ny cykelrute vil forbinde bymidten med stranden og lede videre ud til den nye strandø, som henter sin inspiration i Amager strandpark. Der etableres cykelparkering af høj kvalitet fem centrale steder og ved alle nye bebyggelser.

Parkeringsplanen tager højde for områdets meget fine kollektive trafikbetjening:

- I alt etableres ca 3.600 nye P-pladser.
- P-planens mål er at 50% af parkeringen finder sted i P-kældre, 30% i P-huse og kun 20% på terræn.

Køges "Nyhavn".

Langs den nordlige havnekaj ligger beværtninger og restauranter side om side.

Fotoet er et udtryk for den typiske Køgeskala. Bygningerne er 1½ til 2½ etager med varierende facader og arkitektur.



Dette ambitiøse mål har til formål at sikre byens friarealer til bedst mulig rekreativ brug – igen for at fremme bylivet.

- *I Stationsområdet ligger langt de fleste P-pladser i to store sammenhængende P-kældre, på Søndre Havn er der halvt nedgravede P-kældre under de fleste karreer, og på Collstropgrunden er der parkering i to niveauer under det nye "bydæk"*

Udviklingsplanen rummer ud over de fysiske elementer også en række strategier:

Strategien for kultur og byliv vil være

- udviklingsorienteret
- lærende
- eksperimenterende

Udgangspunktet er Køges borgere, foreningsliv og de mere spontane organiseringer – samt den lange historie, der findes i området.

Det praktiske eksperiment er allerede begyndt med igangsættelsen af "etape 0", som foreløbig indeholder to midlertidige byrum, en renoveret lagerhal (Gule Hal) et informationssystem, bænke, lyskunst og kunstudstillinger. Der kommer senere flere byrum, åbent-hus arrangementer og meget mere. Det hele bindes sammen af "Tråden" – en første udgave af den forbindelse fra Torvet til havnen, som skal vende Køges ansigt imod vandet.

De nævnte midlertidige aktiviteter er ikke tænkt som "gimmicks", mens vi venter på den egentlige byudvikling, men som en start på en udviklingskultur, der gerne skal sætte sig spor i den fremtidige by.

Kultur- og bylivsstrategien koordineres tæt med Køge Kommune, og der arbejdes med konkrete planer for kulturens bygninger i Køge Kyst-området. Tapperiet og roklubben videreføres med de nuværende placeringer, mens Valkyrien og Kano- og kajakklubben flytter til nye og bedre steder. Teaterbygningen erstattes af et nyt kulturhus (i én eller flere bygninger), enten på Søndre Havn eller i Stationsområdet – eller begge dele. Teaterbygningen føres tilbage til sit udgangspunkt.

Strategien for bæredygtighed er tænkt bredt:

- *På miljø- og energiområdet vil vi udnytte de senere års mange erfaringer på bygningsniveau og dertil føje nye løsninger på "byniveau".*
- *Den sociale og sundhedsmæssige bæredygtighed vil vi sikre ved at tilrettelægge friarealer med maksimale valgmuligheder og ved at tilbyde boliger til vidt forskellige befolkningsgrupper*

Strategien for erhvervsudvikling skal gøre det attraktivt for nye kontor- og servicevirksomheder at slå sig ned i Køge – i tæt samspil med de mål, der er opstillet i Køge Kommunes erhvervspolitik.

Særligt arbejdes med sundhedsbranchen, transport- og logistikområdet samt rådgivningsvirksomhed, og vi tænker i en "business park" på Collstropgrunden, hvor flere virksomheder deler fælles faciliteter.

Strategien for dialog tager som udgangspunkt, at den gode by kun kan udvikles i tæt samspil med nuværende og fremtidige brugere. Derfor er dialogen med borgere og interessenter allerede startet i 2010 som en integreret del af konkurrencen, og der er skabt en stor viden og en positiv stemning i byen omkring projektet. Dette spor skal videreføres, når udviklingsplanen skal omsættes i mere detaljerede planer og projekter.

Udviklingsplanens sidste hovedelement er en tids- og etapeplan, der som udgangspunkt opdeler projektområdet i 13 etaper med en typisk størrelse på 20-30.000 kvm. Disse etaper er fordelt ud over projektperioden på godt 20 år ud fra forventninger om afsætningsmulighederne og hensynet til en harmonisk afvikling af erhvervsaktiviteterne på Søndre Havn.

I 2012 og 2013 vil vi tage fat på salg og byggemodning af de første etaper.

Havneaktivitet.

Køge Havn - en aktiv erhvervshavn, også i fremtiden.

Fremover skal den sydlige kaj friholdes for erhvervsdrift.



1 Visionen

Vi vil skabe en enestående, attraktiv og bæredygtig bydel, der styrker Køges rolle som center i Hovedstadsområdet, på Sjælland og i den samlede Øresundsregion.

1.1 Forhistorie om Køge Kyst

Køge Kyst er et 24 ha stort område, centralt beliggende i Køge. Hele området skal i løbet af de næste 20 år gennemgå en omfattende byomdannelse og blive til en ny enestående bydel.

Køge Kyst er også navnet på det selskab, der gennem arealudvikling, byggemodning og grundsalg skal gennemføre byomdannelsen i tæt samspil med Køge Kommune.

Selskabet Køge Kyst P/S blev etableret i januar 2009 som et partnerselskab, ejet 50% af Køge Kommune og 50% af Realdania By.

Selskabets primære aktiviteter til dato har været

at gennemføre en international parallel-konkurrence om områdets fremtid

at planlægge og gennemføre de første kulturelle aktiviteter i projektområdet

at udarbejde denne udviklingsplan for området

at involvere borgere og interessenter i en åben dialog om områdets fremtid

Allerede ved stiftelsen af Køge Kyst P/S blev der formuleret en fælles vision for byomdannelsen.

Denne vision er fortsat vores ledetråd og det er Køge Kysts opfattelse, at visionen gennem aktiv kommunikation og dialog skal holdes stærk og levende hele vejen igennem processen.

Visionen for Køge Kyst udspringer af det sted, hvor byomdannelsen skal foregå, så vi lægger ud med ...

1.2 Stedets ånd

Køge er en industri- og havneby med stærk historisk identitet. Industrien og havneaktiviteterne fylder fortsat meget i bybilledet, både fysisk og mentalt, selv om mange nye virksomhedstyper har fundet vej til Køge.

Køges historiske bymidte er meget velbevaret både i sin struktur og hvad angår de enkelte gamle huse. Midt i det hele ligger Køge Torv, landets største købstadstorv, flankeret af landets ældste rådhus, påbegyndt i 1500-tallet.

Køges kulturliv er aktivt og spænder vidt fra kunsten på KØS (Specialmuseum for kunst i det offentlige rum) over Køge Museums søfartshistorie til et aktivt idræts- og foreningsliv. Køges nuværende kulturhus, Teaterbygningen, ligger i projektområdet, ligesom der også findes et ungdomskulturhus, Tapperiet, og en række maritime klubber, som udnytter nærheden til vandet.

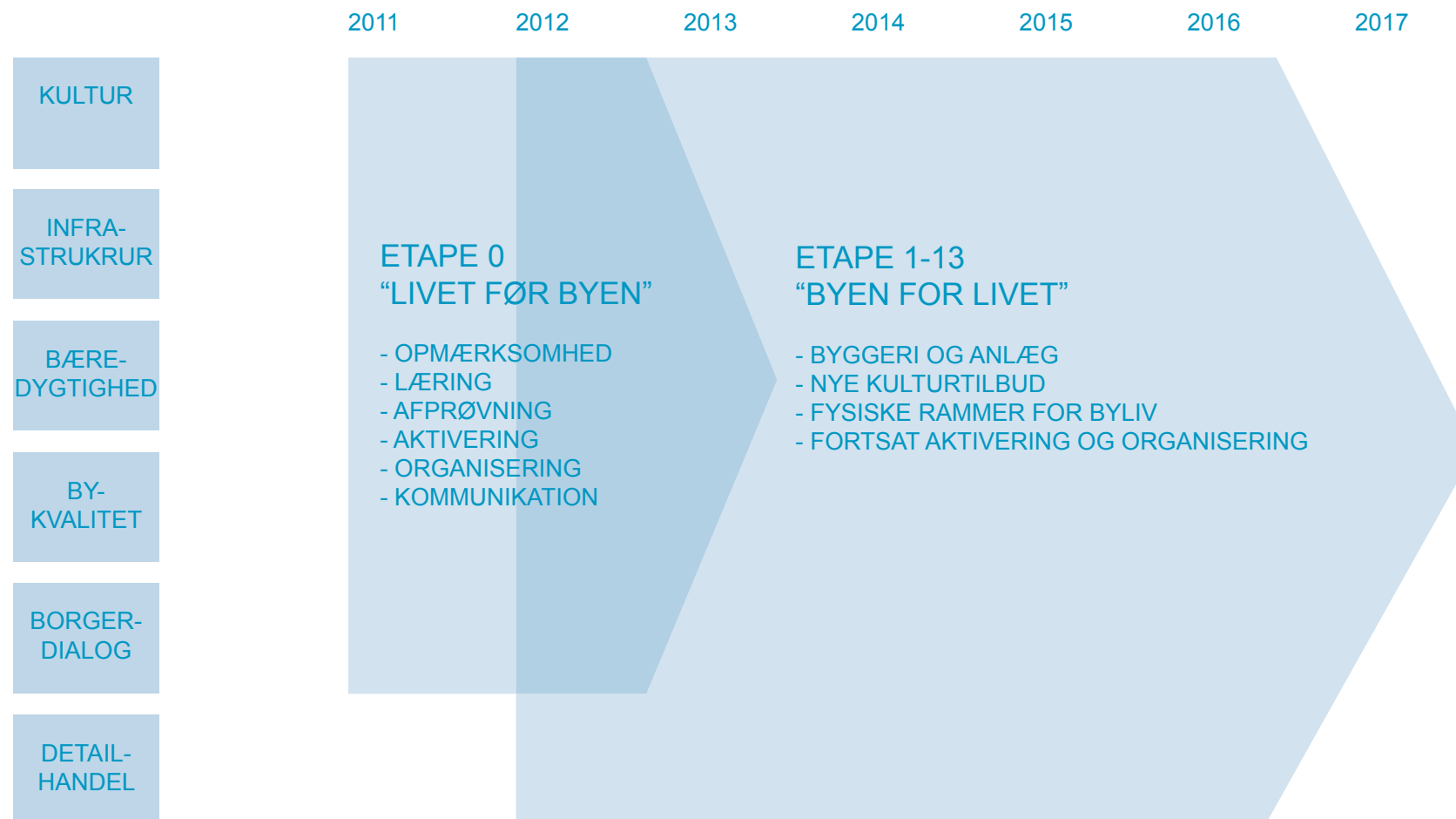
I det regionale perspektiv ligger Køge i kanten af Hovedstadsområdet og vender på denne måde ansigtet to veje – imod København og imod resten af Sjælland.

Historisk har Køge haft en høj grad af selvstændighed som bysamfund, først og fremmest på grund af de gode erhvervsmæssige betingelser kombineret med de relativt dårlige trafikforbindelser til/fra København.

Trafiksituationen blev markant ændret med anlægget af Køge Bugt motorvejen i 70'erne og med forlængelsen af S-togslinien til Køge i 1983. Siden da har Køge været en fuldt integreret del af Hovedstadsregionen som endepunkt for Køge-fingeren i regionplanlægningen og som et veludviklet knudepunkt for vejtrafikken.

VISION

REALISERING



Fra etape 0 til 13.

Realisering af Køge Kysts 6 visionspunkter er allerede i gang.

Gennem aktiviteterne i etape 0 lægges sporene ud for de efterfølgende

13 etaper, hvor den nye by skal bygges.

Se også etapeplan på side 80 og tidsplan på side 82.

Regionalt spiller det også en væsentlig rolle, at Køge har en velfungerende havn med en strategisk placering i forhold til hele Østersøtrafikken og med et erhvervsområde dedikeret til store transport- og logistikvirksomheder (Skandinavisk Transport Center) lige nord for byen.

Ved strukturreformen blev Køge politisk og administrativt en del af Region Sjælland, men planlægningsmæssigt – fortsat – en del af Hovedstadsregionen. På denne måde blev dobbeltheden i Køges placering og naturlige oplande for handel, erhverv og bosætning endnu engang markeret.

I efteråret 2009 traf Folketinget beslutning om etablering af en ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge. Denne nye bane vil fra 2018 give Køge markant reducerede rejsetider til/fra København (22 min. i stedet for nu 38 min.), og Køge vil få direkte intercity-forbindelse med resten af Danmark.

Køge vil ligeledes få en helt central placering i forhold til den faste Femern-forbindelse til kontinentet, som forventes at åbne i 2020.

I foråret 2010 traf Region Sjælland endvidere beslutning om at placere regionens nye supersygehus i Køge – i tilknytning til det allerede eksisterende sygehus.

Disse strategiske beslutninger understøtter og forstærker den meget gunstige regionale

placering, som Køge allerede har – og vil derfor skabe endnu flere muligheder for ny erhvervsudvikling og bosætning. Køge vil i stigende grad blive et interessant alternativ til København.

Summa summarum: Tavlen er ikke ren. Der er historie, byliv og konkrete regionale betingelser, som skal tænkes med ind i byomdannelsen. Kunsten at skabe den nye bydel består ikke mindst i evnen til at aflæse den eksisterende by.

1.3 Den overordnede vision

Køge Kyst vil

skabe en enestående, attraktiv og bæredygtig bydel, der styrker Køges rolle som center i Hovedstadsområdet, på Sjælland og i den samlede Øresundsregion

Det er vores opfattelse, at den enestående bydel kun kan udvikles ved at tage udgangspunkt i stedets kvaliteter og ressourcer – og dertil føje noget nyt.

Den attraktive bydel vil virke tiltrækkende på folk udefra, dvs. på nye virksomheder, på tilflyttere fra andre steder og på investorer, der kan se en fornuftig forretning i at gennemføre projekter netop her. Derudover – og mindst lige så vigtigt – får alle de nuværende køgensere en række nye muligheder.

Bæredygtigheden må anses for at være en selvindlysende konkurrenceparameter - og en nødvendighed for fremtidens byer.

Relationerne til de tre nævnte regioner: Region Sjælland, Hovedstadsregionen og Øresundsregionen er udtryk for vores bedømmelse af, hvor Køge Kyst primært skal hente sine tilflyttere, de nye virksomheder, investorerne og publikummet til de nye kulturinstitutioner. Men det er også et udsagn om hvordan Køge Kyst ser byens rolle i fremtidens regionale landskab.

1.4 Seks visionspunkter

For at gøre den overordnede vision operationel er den blevet nedbrudt i seks visionspunkter, der mere konkret beskriver hvor Køge Kyst ser muligheder og udfordringer i det aktuelle projekt.

Kulturen skal være drivkraft i byudviklingen

Det er Køge Kysts vision, at kulturen skal bruges aktivt som drivkraft i byudviklingen. Og vi taler her om det brede kulturbegreb: idræt og fysisk udfoldelse til lands og til vands, fritidsliv, kunst, musik, teater, foreningsliv, kulturhistorie mv.

Det vil nemlig tage lang tid at udvikle den nye bydel – forventeligt 20 år. Den lange tidshorisont har mange fordele, men indebærer også en risiko for at oplevelsen

Søndre Strand.

Køge Bugt ligger i gangafstand fra centrum og tæt på den ny bebyggelse.



af "ny by" vil lade vente på sig og at området undervejs mere vil blive præget af "byggeplads".

Intentionen er derfor fra starten af processen at skabe mest muligt liv i den nye bydel.

De mange muligheder for midlertidige kulturaktiviteter i bydelens bygninger og på udearealer giver også mulighed for at eksperimentere med forskellige aktiviteter, som senere kan få et mere permanent udtryk.

Satsningen på kulturlivet skal altså bidrage til at øge områdets attraktionsværdi, både for Køges nuværende borgere, men også for fremtidige brugere, potentielle tilflyttere og investorer.

Detailhandlen skal styrke Køge som handelsby

Køge Kysts vision er at Køges nuværende position som handelsby styrkes gennem en 50% udvidelse af detailhandlen i den nuværende historiske bymidte.– i alt ca. 20.000 kvm etageareal.

Denne udvidelse af detailhandlen vil i sig selv kunne skabe langt mere byliv i Køge, end vi kender i dag. Den vil kunne vende den strøm at butikskunder, som i dag kører til Roskilde, Hundige-centret eller Ringsted, men som mere naturligt hører til Køges opland.

Udvidelsen vil give mulighed for flere butikker, men først og fremmest nye butikstyper, som i dag ikke findes i Køge bymidte på grund af begrænsningerne på butiksstørrelser.

Det er meget vigtigt at arbejde for, at den nye detailhandel ikke "suger livet ud af" den bestående handel i bymidten, men tværtimod understøtter denne.

Infrastrukturen skal være et aktiv for byen

Det er Køge Kysts vision at skabe bedre trafikal sammenhæng i byen, særligt på tværs af jernbanen.

Bedre forbindelser både for biltrafikken og for fodgængere og cyklister vil i sig selv bidrage til at åbne byen imod vandet. Desuden er gode forbindelser en forudsætning for at byudvikling på jernbanens østside for alvor bliver attraktiv.

Parkeringsforsyningen er også helt central for Køge Kyst-området. Målet er at anlægge 50% af den nye parkering under jord, 30% i P-hus og kun 20% på terræn. Herved opnås, at serviceniveauet for bilisterne kan blive tilfredsstillende, uden at byens bedst beliggende friarealer skal bruges til parkering.

Endelig ligger det i visionen at sikre en optimal udnyttelse af projektområdets

beliggenhed i forhold til den nye, opgraderede Køge Station. Køges hidtidige mangel på stationsnære erhvervsarealer afløses af et nyt og meget attraktivt udbud, og der bliver mulighed for at arbejde aktivt med omlægning af store dele af trafikken fra bil til tog, bus, cykel og gang.

Byudvikling, byomdannelse og bybygning skal udføres kreativt og i høj kvalitet

Køge Kysts vision er, at der gennem alle faser - udvikling, planlægning, salg og byggeri - skal være fokus på kreativitet og kvalitet og ikke blot på kortsigtet økonomisk optimering.

Kreativitet og kvalitet handler om at skabe de rette fysiske rammer for bygninger og byrum, ikke mindst hvor den nye by møder den gamle by. Her skal der tænkes nyt, så dette møde både bliver præget både af harmoni og nytænkning.

Men kreativitet og kvalitet handler også om at skabe gode forudsætninger for det mangfoldige byliv, som gerne skal præge den nye bydel. I denne sammenhæng er nøgleordene høj tæthed og stærk funktionsblanding. Kun ved at bygge en relativt tæt by, hvor boliger, erhverv, kultur og detailhandel blandes godt og grundigt med hinanden, kan der skabes grundlag for et byliv, der ikke stopper, når butikkerne lukker.



*Borgermøde.
Offentliggørelse af dommerbetænkningen i forbindelse
med Køge Kysts parallelkonkurrence, september 2010.*

Borgere og interessenter skal deltage aktivt i byudviklingen

Køge Kyst ønsker, at byens borgere og interessenter løbende bliver inddraget i projektet. Alle skal have mulighed for at komme med input og ideer igennem hele udviklingsprocessen – og mulighed for selv at deltage i udviklingen af nye steder og aktiviteter.

Gradvis er det hensigten også at åbne mulighederne for deltagelse til potentielle tilflyttere, investorer og andre interessenter "udefra"

Der skal løbende eksperimenteres med at finde de rette former til denne borger- og interessedialog, og der skal være opmærksomhed på altid at gøre det klart hvilke emner, som er til debat og hvilke ikke.

Vi er helt klar over, at forandringer af den slags, som Køge Kyst kaster sig ud i, kan være besværlige, ikke mindst for naboerne til projektområdet, og at vi vil møde kritik undervejs. Men vi vil i sådanne tilfælde lytte med åbenhed - og forsøge at indarbejde de synspunkter, som vi møder.

Formålet med dialogen er selvsagt at kvalificere Køge Kyst-projektet ved at inddrage så mange "eksperter" som muligt. Men formålet er også at udvikle og fastholde interessen for projektet blandt Køges

borgere, så vi på denne måde får flere og flere aktive ambassadører for projektet.

Bæredygtighed skal være et overordnet princip for byudvikling og byomdannelse

Køge Kysts vision er at bæredygtigheden i bredeste forstand – miljø, energi, økonomi, sundhed og sociale forhold – skal præge projektets konkrete beslutninger.

I en verden præget af påtrængende miljø- og klimaproblemer, men også i stigende grad sociale og sundhedsmæssige problemer i forbindelse med byernes udvikling, opfatter vi i Køge Kyst dette som et uomgængeligt krav – både til os selv og til dem, vi samarbejder med.



Borgerinddragelse på mange måder skaber livet før byen.
Gulvet fejes i skatehallen før asfaltering, februar 2011.

Underføringen.

De bløde trafikanter føres under banetraceet fra Havnepladsen mod Svogers Gård, hvor der er direkte adgang til Køge Torv. Koblingen til den gamle by er tydelig.



2 Helhedsgrebet

Vi har omsat visionen til et helhedsgreb, der kan sammenfattes i to udtryk: "livet før byen og byen for livet"

Den brede vision for Køge Kyst er omsat til et helhedsgreb, som både er fysisk og procesorienteret. Udviklingsplanen er på denne måde baseret på et sæt af enkle og kommunikerbare idéer og intentioner.

Helhedsgrebet kan sammenfattes i de to overskrifter, som danner titlen på denne udviklingsplan:

livet før byen
byen for livet

"Livet før byen" betyder, at der hele vejen igennem udviklings- plan- og byggeprocessen skal være fokus på det liv, der udspiller sig i projektområdet. På denne måde bliver projektområdet ikke blot en byggeplads, men også en bydel, som er i bevægelse – på vej imod noget nyt, som hele tiden kan påvirkes.

De nye steder og aktiviteter, der opstår undervejs, skal i øvrigt kunne sætte blivende spor i den nye bydel, hvis der er basis for det.

Det mest konkrete udtryk for "livet før byen" er de kulturelle aktiviteter, som skal gives plads allerede fra starten. Ledige arealer og bygninger skal kunne anvendes midlertidigt til de formål, som der er ønske om blandt borgere og interessenter.

Et andet udtryk for "livet før byen" er involveringen af borgere og interessenter i den løbende drøftelse af bydelens fremtid. Den aktive start på dialogen, som har fundet sted under afvikling af parallelkonkurrencen, skal fastholdes og videreudvikles, så der hele tiden er en klar fornemmelse af hvor langt omdannelsesprocessen er nået, og hvad der nu er til debat.

For at stimulere diversiteten i den nye bydel kan visse bygninger og byrum også udføres "ufærdigt færdige", så de inviterer til videre bearbejdning, når beboerne er flyttet ind og er klar til at tage området i besiddelse.

"Byen for livet" er et varemærke for den nye by, som bliver til gennem den lange og omfattende omdannelsesproces.

Køge Kyst-området skal være en levende bydel præget af mangfoldighed, både i forhold til funktioner og målgrupper. Kun ved at børn, unge, voksne og ældre bor tæt sammen og kun ved at boliger, erhverv og kultur blandes godt med hinanden får vi en rigtig by ud af det – et moderne svar på den klassiske købstads tiltrækkende egenskaber.

Mangfoldigheden skal her yderligere understøttes ved at skabe attraktioner i Køge Kyst-området, som retter sig imod borgere fra resten af byen, kommunen eller oplandet – de der gerne vil bade, sejle, gå til koncert eller løbe en tur. Køge Kyst skal være et nyt mødested, som supplerer de mødesteder, der allerede findes i den eksisterende by.

For at realisere denne tanke har Køge Kyst valgt et fysisk greb, der fokuserer på at vende byens ansigt imod vandet og dets herlighedsværdier.

Derfor er der allerede fra maj 2011 etableret en forbindelse mellem den gamle og den nye by, som vi kalder for "Tråden".

Forbindelsen er både fysisk og mental – og handler som sådan om at overvinde jernbanens barrierevirkning og den afstand, der pt. opleves at være mellem by og havn (men som ikke er så lang, målt i meter).

Forbindelsen skal også ses som en moderne udgave af den klassiske promenade, hvor man færdes for at se og opleve byen og dens mennesker. Her tæller oplevelserne undervejs ofte mere end selve målet.

3 Den fysiske plan

Den fysiske plan tager udgangspunkt i byens rum. Der er mange blå og grønne elementer. Byggeriet præges af høj tæthed og stærk blanding af de enkelte byfunktioner - boliger, erhverv og kultur. Skalaen skal passe til Køge i et nutidigt arkitektonisk udtryk. Kvaliteten skal sikres gennem lokalplaner, kvalitetsprogram og salgsbetingelser.

3.1 Områdets afgrænsning

Projektområdet blev som nævnt indledningsvis afgrænset ved stiftelsen af Køge Kyst P/S i 2009. Området består af de tre delområder:

Stationsområdet (6 ha)

Collstropgrunden (3 ha)

Søndre Havn (15 ha)

Det forventes, at der løbende vil ske mindre tilpasninger af projektområdets afgrænsning.

3.2 Arealanvendelse

Arealanvendelsen i Køge Kyst-området skal grundlæggende baseres på to principper:

høj tæthed

stærk funktionsblanding

Begge principper understøtter intensiteten og mangfoldigheden i det byliv, som er helt centralt for projektets succes.

Den høje tæthed tænkes udmøntet ved følgende gennemsnitlige bebyggelsesprocenter i de tre områder:

Stationsområdet: ca. 130%

Collstropgrunden: ca. 170%

Søndre Havn: ca. 125%

Disse variationer skyldes de forskellige forudsætninger for at bygge højt og i store volumener i de enkelte delområder. Det er afgørende, at bebyggelsen tilpasser sig den skala, som i forvejen kendetegner Køge – småt og relativt lavt i bymidten og noget højere og større på den anden side af jernbanen.

De nævnte bebyggelsesprocenter vil samlet set give det etageareal på ca 310.000 kvm., som forudsættes bygget.

Det skal bemærkes, at bebyggelsesprocenter kan beregnes på mange måder,

og ved forskellige afgrænsning af arealerne kan man få mange forskellige værdier. Når lokalplanerne til sin tid skal regulere bebyggelsen, skal procenterne beregnes på mindre arealer (byggefeltet) uden diverse vej- og friarealer - og vil dermed blive højere.

Funktionsblandingen skal gennemføres ud fra den forudsætning, at de tre delområder har hver sit hovedfokus i arealanvendelsen,

detailhandel i Stationsområdet

service- og kontorerhverv på Collstropgrunden

boliger på Søndre Havn

Trods de forskellige fokus anvendelser i de tre delområder er det helt centralt, at der i alle områder arbejdes aktivt med funktionsblanding på "kvarterniveau". Dette skal sikres via krav i forbindelse med grundsalget.

I Stationsområdet er det således planen, at detailhandlen i hver enkelt bygning kombineres med service- og kontorerhverv og/eller boliger. Typisk vil den rigtige løsning være at indrette detailhandel i stueetagen og de øvrige funktioner på de andre etager.

Der arbejdes med relativt store volumener i stueetagen og mindre bygningskroppe svarende til Stationsområdets nuværende bebyggelse på de overliggende etager.



Havnepladsen

kajkanten

roklub

Søndre Møllevej

tapperiet

strandø

strandenspromenade

- kajkant
og strandenspromenade
- byrum, torv / plads
- alminding
- gårdum - halvoffentlig

NORD

Grøn struktur i Søndre Havn.
Bygningernes karréer danner rammer
om de halvoffentlige grønne gårdum
og almindingerne er med til at skabe
en overordnet grøn struktur.
Almindingerne er offentlige rum, der
fører ud til strandengen og til prome-
naden langs kajen og strandengen.

Målestok 1:3500



På Collstropgrunden er grundideen at skabe en moderne "business park", hvor forskellige mindre virksomheder kan lokalisere sig i forskellige bygninger anlagt i en samlet struktur og med fællesfaciliteter, der binder området sammen og gør det interessant også for andre af byens borgere. Det kan være åbne kantiner, mødefaciliteter, fælles udearealer, et hotel- og konferencecenter, et fitnesscenter mv.

Der er skitseret en mulighed for enkelte tagboliger på Collstropgrunden for at understøtte bylivet. Disse boliger kan pga. støj fra nabovirksomheder muligvis kun realiseres i en del af området og de kan kræve særlig afskærmning.

På Søndre Havn skal boligerne placeres i tæt samspil med kontor- og serviceerhverv og de kulturelle funktioner. Under hensyn til de begrænsninger, som støjen fra erhvervshavnen medfører, ønskes funktionerne blandet, så der ikke opstår helt adskilte bolig- og erhvervskvarterer – eller et særligt afgrænset kulturområde.

I alle tre områder skal det tilstræbes at etablere fleksible strukturer, altså bygninger, der i starten anvendes til ét formål, men senere kan skifte anvendelse, hvis behovene ændrer sig. Særligt tænkes her på muligheden for at konvertere mellem boliger og kontorerhverv i Stationsområdet og på Søndre Havn.

Denne fordeling af bygningsmassen vil medføre et samlet volumen i Køge Kystområdet på ca. 4.000 beboere og 4.000 arbejdspladser.

Den præcise styring af arealanvendelsen vil ske løbende i forbindelse med lokalplanlægningen og grundsalget. Ovennævnte skal opfattes som et udgangspunkt, baseret på en aktuel vurdering af behov og afsætningsmuligheder i Køge.

Den planlagte arealanvendelse i de tre delområder giver følgende fordeling af etagearealerne:

	Stationsområdet	Collstropgrunden	Søndre Havn	I alt
(1000 kvm)				
Boliger	32	4	116	152
Erhverv	14	46	58	118
Detail	20	0	2	22
Kultur	4	0	11	15
Off service	1	0	5	6
I alt	71	50	192	313

figur 3.2.1:
fordeling af etagemeter på de tre delområder.



KØGE HAVN

HAVNEPLADSEN

KAJKANT

SILO

ØA

ROKLUB

SØNDRE MOLEVEJ

BADEANSTALT

STRANDØ

STRANDENGSPROMENADE

LAGUNE

KØGE
BUGT

STRANDENG

SØNDRE HAVN

NORD

Søndre Havn.
Udsnit af illustrationsplan

I Søndre Havn er bebyggelsen dannet som karréer med store volumener og skalaspring. Der er glidende overgange fra de offentlige uderum til de halv- og helprivate uderum. Biltrafik foregår primært i de øst-vest gående gader og de blåde trafikanter færdes i nord – syd gående almindinger.

Målestok 1:3500

24

0 10

50

100

200 m

3.3 Plan for byrum og blå/grønne strukturer

Når byggeriet af Køge Kyst-området skal struktureres og planlægges, er det vigtigt at begynde med livet mellem husene – byrummene.

Byrummene er den primære scene for bylivet, og byrummenes karakter, udformning og indretning skal afspejle forskelligheden mellem delområderne i Køge Kyst. De grønne og blå strukturer og forbindelser er særligt vigtige elementer i byrumsplanen, da nærheden til vandet og naturen er to af de centrale kvaliteter ved området.

Helt overordnet er hensigten at skabe byrum, der inviterer til ophold, aktivitet, leg og bevægelse så stor en del af året (og ugen og døgnet) som vel muligt under de klimatiske betingelser. Byrummene i "helårsbyen" skal altså være aktive og stimulerende for den sundhedsmæssige og sociale bæredygtighed i Køge Kyst.

Hertil kommer, at "livet før byen" gerne skal sætte sig fysiske spor på længere sigt, således at både byrum og bygninger programmeres med udgangspunkt i de sociale kvaliteter og erfaringer, som løbende indhøstes.

Endelig er det oplagt i netop dette område tæt på Køge Bugt og Havnen at gøre

regnvandshåndteringen til en strukturerende faktor for byrummenes udformning. Dette princip omtales nærmere i afsnit 6.8.

I Stationsområdet er det tanken at bygge videre på den struktur, der allerede findes i den historiske bymidte. Torvet er det primære byrum, men der er også mange mindre byrum, blandt andet i de små slipper mellem Nørregade/Brogade og jernbanen.

Disse byrum skal suppleres med nye steder, hvor det er naturligt at gøre ophold på en bytur, sidde på café, høre musik eller blot nyde det fine bymiljø.

For fodgængerne etableres nye rundgange, baseret på bilfri områder og et "parallelstræde", hvortil kun fodgængere, cyklister og meget langsom ærindetrafik har adgang.

På Collstropgrunden skabes et urbant miljø med gode udendørs arealer til dem, der arbejder i området. Om sommeren skal man kunne mødes udendørs, spise frokost, drikke kaffe mv.

For fodgængerne lægges vægten på de nord-sydgående strøg, der skaber forbindelse mellem Collstropgrunden, Stationsområdet på den ene side og Havnen på den anden side.

Alle byrum på Collstropgrunden er i sagens natur bilfri, da tilkørsel og parkering finder

sted på terræn under det nye dæk i "2. sals højde".

På Søndre Havn skal friarealerne opfylde mange forskellige grupperes behov:

Alle skal først og fremmest have let og indbydende adgang til områdets herlighedsværdier: havnefronten, stranden og strandengen. Mulighederne for at promenere og tage ophold langs vandet skal være mangfoldige: Området skal også invitere til motion og bevægelse.

Der bliver tale om seks hovedtyper af byrum i området: gårdrummene, almindingerne, vejrummene, taghaverne, promenaderne og strandøen.

Gårdrummene bliver relativt små rum med mulige gennemgange, men også med læ og mulighed for indretning af legepladser, fælles blomsterhaver, grillpladser mv. efter beboernes ønsker.

Taghaverne og tagterrasserne er et tilbud om en halvprivat zone, hvor der ofte vil være sol og en god udsigt.

Men gårdrummene og taghaverne er ikke som i andre karrébebyggelser det eneste tilbud til beboernes udendørs aktiviteter. De andre tilbud har til formål at "lokke" flere beboere ud i det (halv)offentlige rum - og dermed bidrage til det fælles byliv.

Alminding og bebyggelse.

Eksempel på bebyggelse og almindinger på Søndre Havn. Almindingerne etableres med cykel og gangstier, der i nødstilfælde kan anvendes som brandveje. Nogle steder etableres adgang til de enkelte boliger fra almindingen.



Almindingerne bliver således bydelens grønne og blå hovedstruktur, som tilbyder gode muligheder for at opleve naturen i byen. Afvekslende beplantning og synligt regnvand bliver to hovedelementer. På almindingerne er der – bortset fra et par nødvendige undtagelser - kun gang- og cykeltrafik (og mulighed for redningskøretøjer).

I kanten af almindingerne bliver der direkte adgang til nogle af boligerne og fælles opholdszoner knyttet til boligerne i stueetagen. Almindingerne giver nogle steder plads til et fælleshus, en multibane, en legeplads, boldspil el. lign.

Vejrummene er naturligvis indrettet til biltrafik og parkering, men hver anden vej er opholds- og legeområde, som kan bruges til mange andre formål også.

Valgmuligheden mellem almindning, vejrum og gårdum betyder, at man altid vil kunne finde læ og sol (eller skygge) i nærheden.

Havnekajen forbindes med strandøen og en ny promenade ud imod strandengen, og dette strøg bliver det primære til gå- og løbeture, rulleskøjteløb mv. Denne rute bindes sammen med stier uden for projektområdet. Klimasikringen har her karakter af et trappeanlæg med siddetrin både imod syd og nord.

Strandøen er primært en ny strand, men også et rekreativt område, som kan bruges

til vandsport, gå- og løbeture mv. Med broer i nord og syd er øen forbundet med fastlandet. Øen har en urban karakter imod nord, men består iverig af lave klitter.

Strandøen og broernes udformning skal vurderes nærmere af hensyn til de vandtekniske forhold og ud fra brugernes og naboernes særlige ønsker. Det er tanken at etablere strandøen ret tidligt i projektføreløbet, så den fra starten kan blive et aktiv for eksisterende og nye beboere. Øen kan dog først etableres efter Køge Kommune har bygget de nye dækmoler, som skal beskytte hele havneområdet.

Samlet set bliver der tale om mange slags byrum i Køge Kyst – rum, der spænder over hele skalaen fra det private til det offentlige. Lige uden for Køge Kyst-området er der adgang til Dyrskuepladsen, hvor man fx kan spille bold, og strandengen, som byder på spændende naturoplevelser.

Der skal i den videre detaljering udvikles principper for belægninger, beplantning mv, så udendørsarealernes kvaliteter følges helt til dørs.

Belægningerne skal være robuste, patinere pænt og afspejle en skala fra det meget urbane i Stationsområdet til det meget naturprægede i de sydlige dele af Søndre Havn.

Beplantningen skal foretages primært ud fra hensyn til mikroklima og regnvands-

håndtering, men også for at skabe størst mulig oplevelsesværdi i området. Der skal tilstræbes en variation mellem arter, som også afspejler forskellene mellem "tørre" og "våde" områder. Eksisterende beplantning bevares i muligt omfang.

Etableringen af byrummene i projektområdet tænkes udført af Køge Kyst selv i forbindelse med byggemodningen af de enkelte etaper, mens byrum på de enkelte matrikler (fx. gårdum på Søndre Havn og taghaver) anlægges af de private investorer.

3.4 Plan for bystruktur og bebyggelse

At udarbejde en bebyggelsesplan for en så langsigtet byomdannelse som Køge Kyst-projektet er en balancegang. På den ene side er det vigtigt at få fastlagt nogle overordnede strukturer fra starten. På den anden side skal udviklingsplanen også rumme en dynamik og følsomhed over for de skiftende behov og nye tendenser, der opstår undervejs. Denne fleksibilitet ønskes også indarbejdet i de formelle plandokumenter, som aftales nærmere i afsnit 3.7.

Bebyggelsesplanen beskrives primært ud fra to parametre: typologi og skala. Typologien er en betegnelse for bygningernes overordnede organisering i forhold til infrastruktur, byrum mv.



*Alminding - eksempel.
Eksempel på alminding på Søndre Havn.
Almindingerne etableres med cykel og
gangstier. Der er frodigt og grønt, plads
til leg og rekreation. Almindingerne på
Søndre Havn er steder hvor man har lyst
til at slå sig ned eller løbe en tur.*

I Stationsområdet er tanken at bygge videre på den kendte struktur, først og fremmest slipperne mellem Nørregade/Brogade og jernbanen. De nye bygningskroppe skal således følge øst-vest akse og åbne nye fodgængerpassager mellem den nye og den gamle by. Øst-vest retningen fastholdes i den nordlige del af Stationsområdet, selv om den eksisterende bebyggelse her er mere blandet.

På Collstropgrunden er tanken at opbygge en moderne erhvervsby (business park) i et campus-lignende miljø, hvor bygninger af forskellig størrelse ligger ud imod fælles strøg og fælles pladser.

På Søndre Havn er tanken at arbejde med en moderne version af karrestrukturen, som skaber indre halvprivate gård- og haverum for beboerne og knytter an til et vej- og stinet i et "organisk grid-system".

Skalaen i bebyggelsen (højder og drøjder) skal helt overordnet tilpasses Køges historiske og aktuelle udgangspunkt.

I Stationsområdet er det hensigten at arbejde med bygningshøjder på typisk 3 etager og bygningsvolumer, der spiller godt sammen med den historiske bymidte. For at skabe mulighed for større butikker, en biograf mv, arbejdes med større bygningskroppe i stueetagen i kombination med taghaver og smallere bygninger på de overliggende etager.

På Collstropgrunden kan der arbejdes i en større skala på grund af afstanden til den historiske bymidte og nærheden til de store industribygninger på havnen. Her tænkes bygningshøjder på 3-5 etager ovenpå det nye dæk med deraf følgende gode udsigter imod byen og vandet.

På Søndre Havn bliver skalaen tilpasset de industribygninger, som bliver bevaret og det ønske om tæthed og intensitet, der følger af visionen. Her arbejdes med varierende bygningshøjder, imellem 3 og 7 etager i et mønster præget af stor variation og en vis "kunstnerisk frihed", men også nogle helt specifikke hensyn til støj, dagslys, solvarme og udsigter.

Inden for de ovennævnte rammer er det Køge Kysts ønske at arbejde med fleksible byggefelt og bevidst varierende bygningshøjder og facadeudtryk. Tilpasningen af skala betyder ikke, at der fx. i Stationsområdet skal bygges "kopier" af de gamle huse i bymidten. Alle steder forventes et nutidigt arkitektonisk udtryk.

For at optimere samspillet mellem bygninger og byrum skal det tilstræbes, at så mange facader som muligt er "aktive" i stueetagen, dvs helst indeholder fællesfunktioner (butikker, kundevendte services, cafeer el. lign) og sekundært boliger. "Døde" facader til P-huse og lign. skal minimeres.



KØGE ÅS

LOVPARKEN

KØS

MOD KØGE MARINA

KØGE KIRKE

KØGE BIBLIOTEK

KØGE STATION
S-TOG
REGIONALTOG

KØGE MUSEUM

TORVET

KØGE RÅDHUS

STI LANGS KØGE Å
MOD KØGE ÅS

badeanstalt

STRANDØ

KØGE BUGT

STRANDENG

lagune

BADESTRAND

DYRSKUEPLADS

KJØGE MINIBY

SØNDRE STRAND

*Køges rekreative arealer.
Oversigt over friarealer i tilknytning til
Køge Kyst områderne*

STRANDVEJEN

bro

kanal

MOD KØGE GOLFBANE

STRANDSKOV

STEVNS

Et andet virkemiddel, som kan bidrage positivt til bylivet, er indretningen af adgangsforholdene til karreerne. Der skal tilstræbes en blanding af adgange "udefra" almindingerne og "indefra" gårdrummene.

3.5 Plan for bevaring

Projektområdet i Køge Kyst er præget af delområdernes meget forskellige historie. I Stationsområdet er der tale om en typisk "bagside" af en bymidte med store trafik anlæg. Collstropgrunden er på grund af sin forurening udlagt til midlertidig parkeringsplads. Søndre Havn er et havneområde grundlagt i begyndelsen af 1900-tallet med en lang række industribygninger og historiske spor.

Ved byomdannelsen er det hensigten at bevare en del af den historiske bagage fra livet på havnen, på stranden og på havet, da den bidrager til at give området en markant identitet. For mange Køge-borgere er bestemte steder vigtige, fordi de har erindringer, som knytter sig til stederne, eller fordi der i byen fortælles bestemte historier om stederne.

Omvendt skal ikke alle bygninger bevares for enhver pris, og der skal kunne anvises en fornuftig fremtidig anvendelse af hver enkelt bygning.

Med disse udgangspunkter kan der allerede nu fastlægges en række forudsætninger om bestemte bygninger:

Teaterbygningen bevares i sin oprindelige form fra 1884. De senere tilføjede sidebygninger nedrives, når det er nødvendigt for at etablere infrastrukturen i Stationsområdet.

Tapperiet bevares med sin nuværende funktion som ungdomskulturhus og spillested.

Roklubben bevarer sine nuværende, meget velfungerende og velbeliggende faciliteter.



Køge Roklub på Søndre Havn i Køge har 100 års jubilæum i 2011.



*Gårdrum - eksempel.
I gårdrummene på Søndre
Havn fremtræder bebyg-
gelsen med stor variation.
Gårdrummene kan udformes
med befæstede arealer eller
mere grønt.*

Herudover er der en række bygninger på Søndre Havn, som rummer klare bevaringsværdier – og hvis fremtid skal afklares ud fra en konkret vurdering af de fremtidige anvendelsesmuligheder, først og fremmest:

ØA-bygningen

Braunstein-bryghuset

Køge Korn's markante portalbygning (kaldet "kirken")

Siloen ved siden af Roklubben

Bebyggelsesplanen er udformet sådan, at den er fleksibel over for senere beslutninger om bevaring eller nedrivning af enkeltbygninger.

Udover bygningerne er det intentionen at bevare andre kulturhistoriske spor på Søndre Havn og enkelte karakteristiske beplantninger.

3.6 Arkitektur og bykvalitet

Bygnings- og byrumsarkitekturen skal alle steder være nutidig, men særligt i Stationsområdet skal den tænkes sammen med naboskabet til den historiske bymidte. Dette stiller nogle særlige krav til nytænkning på "bygningsniveau", når udviklingsplanens intentioner skal realiseres.

Hensigten er et afdæmpet udtryk, hvor fokus er på den samlede byoplevelse snarere end meget ikonprægede enkeltbygninger.

Der skal lægges stor vægt på oplevelsen af variation i bybilledet, akkurat som i Køges historiske bymidte. Hertil kan arkitekturen bidrage, fx ved opdeling af lange facader i kortere sekvenser med mere individuelle udtryk. Også det forhold at udviklingsplanen skal realiseres over en periode på 20-25 år vil bidrage til variation mellem etapernes fysiske udtryk.

Byrummenes udformning er også med til at skabe områdets identitet. Byrummenes karakter skal inde i de enkelte områder afspejle intimitet og hygge, men der skal også arbejdes med mere spektakulære steder, som området (og særligt Søndre



Bryggeriet Braunstein blev i 2005 indrettet i en allerede eksisterende bygning på Søndre Kaj i Køge. Bryggeriet kan bevares og integreres i den nye by.

*Strandenspromenaden.
Søndre Havn hvor den nye bebyggelse og promenaden
danner overgang til strandengen.
Her ses den nye byfront fra det område der i Etape 0
hedder Udsigten.
Strandengen foreslås bevaret som et primært stille
sted, mens den nye strandø tænkes anderledes livligt
efter inspiration fra Amager Strand.*



Havn) lægger op til: udsigten ud over vandet, udsigten til havnelivet, udsigten fra den yderste mole imod byen osv. Sidst, men ikke mindst, skal der etableres stiforløb, der inviterer til motion og gør det enkelt og attraktivt at bevæge sig rundt i området. Bykvaliteten udvikles løbende gennem den gode arkitektur for bygninger og byrum, men den kræver også en sans for detaljen i skiltning, belægninger, byinventar, beplantning og ikke mindst driften af arealerne.

De overordnede rammer for arkitektur og bykvalitet fastlægges gennem lokalplanlægningen, men den egentlige styring af kvaliteterne finder sted via de vilkår, der stilles ved grundsalget og i udvælgelsen af de konkrete byggeprojekter i forbindelse hermed. Endelig er det naturligvis centralt at sikre kvalitet i Køge Kysts egen byggemodning. Det er her, stilen og niveauet lægges.

Til støtte for denne styring er det Køge Kysts hensigt at udarbejde et kvalitetsprogram, der skal supplere lokalplanerne for de enkelte delområder. Kvalitetsprogrammet skal understøtte bykvaliteten, hvad angår så forskellige forhold som arkitektur, beplantning, byinventar, bæredygtighed og kulturelle muligheder.

3.7 De formelle planer

Dannelsen af Køge Kyst ændrer ikke ved, at Køge Kommune har plan- og myndighedskompetencen i projektområdet. Der arbejdes tæt sammen med Køge Kommune for at koordinere udviklings- og myndighedsarbejdet.

Det er således aftalt med Køge Kommune, at der i umiddelbar forlængelse af udviklingsplanen udarbejdes et kommuneplantillæg for hele Køge Kyst-projektområdet – som forudsat i den gældende kommuneplan fra 2009.

I forbindelse med kommuneplantillægget skal der ske en fastlæggelse af "byfronten" hvor Søndre Havn møder strandengen.

Det er aftalt med Køge Kommune, at kommuneplantillægget kan vedtages af Køge byråd inden sommerferien 2012 efter en offentlig høring.

Kommuneplantillægget åbner for udarbejdelse af lokalplaner og udstedelse af byggetilladelser, der igen er forudsætningen for igangsættelse af bygge- og anlægsarbejderne. Der forventes udarbejdet en lokalplan for hver af de 13 etaper (eller evt. et par etaper slået sammen) i takt med at områdets byomdannelse skrider frem.

Lokalplaner kan udarbejdes på baggrund af prospekter med projektskitser, som

Køge Kyst lader udarbejde, eller man kan alternativt afvente en dialog med en eller flere investor(er). Begge muligheder holdes åbne.

Det er aftalt, at også denne del af planprocessen gennemføres hurtigst muligt, så "spaden kan sættes i jorden" i løbet af 2. halvår 2012.

Endelig skal der udarbejdes en særlig lokalplan for den overordnede infrastruktur i løbet af 2012.

Underføringen.

Den nye forbindelse fra bymidten til havnepladsen som en byrumsbred underføring med kig til den aktive havn. Køge orienteres i højere grad end nu mod vandet og havnen.



4 Strategi for trafik og parkering

Trafikken skal være bæredygtig og samtidig give god tilgængelighed til alle funktioner i byen. På tværs af jernbanen bygges en bred underføring for fodgængere og cyklister og en ny gangbro. Bilisterne får en vej tunnel, som også kan betjene busser og lastbiler. Jernbaneoverskæringen lukkes. Der etableres i alt 3.600 nye P-pladser, hvoraf hovedparten bliver underjordiske.

4.1 Overordnet trafikstrategi

Køge Kysts vision er bæredygtighed, også på det trafikale område. Denne vision understøttes af projektområdets unikke beliggenhed tæt ved Køge Station – og de forbedringer af togbetjeningen, der vil komme fra 2018.

På denne baggrund er det planen at udforme bydelen på en måde, der lægger op til maksimal anvendelse af gang, cykel, bus og tog.

Særlig vigtigt i denne sammenhæng er det at designe det nye trafikknudepunkt omkring stationen og busterminalen på en måde, som er både indbydende og funktionel for de daglige brugere. Den rigtige detaljløsning skal findes i et samarbejde med DSB og Movia.

Udgangspunktet for drøftelserne er, at stationens placering bibeholdes som i dag, mens busterminalen erstattes af to "superstoppesteder" på hver side af jernbanen og et busdepot i nærheden, som også kan benyttes af turistbusser.

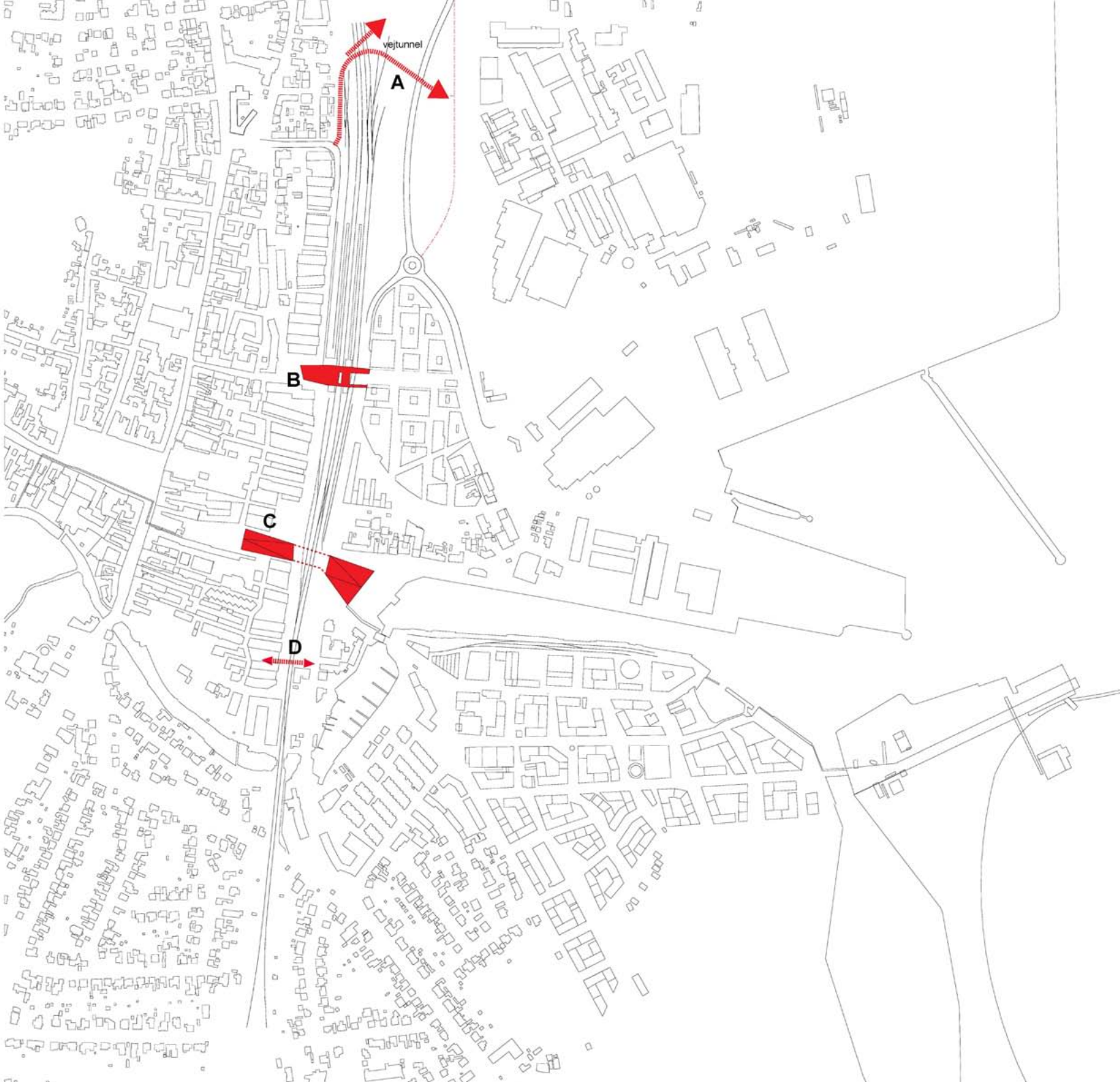
For beboerne i Køge Kyst-området skal der udvikles en palet af bæredygtige trafikløsninger. De foreløbige planer, som skal udvikles i samarbejde med Køge Kommune er:

Der etableres en udvidet, lokal delebilsordning, som gør det let for en del af beboerne at klare sig uden egen bil – eller bil nr. 2. Delebilerne får fortrinsret til de mest velbeliggende P-pladser på terræn.

Der etableres overdækkede cykel-parkeringspladser på begge sider af stationen, og der søges i samarbejde med Køge Kommune udviklet et lokalt, (evt. reklamefinansieret) bycykelsystem med velbeliggende P-faciliteter i projektområdet.

Som led i den bæredygtige trafikløsning skal der også i Køge Kyst- området tages

vidtgående hensyn til tilgængeligheden for alle befolkningsgrupper, heriblandt bevægelseshæmmede.



Krydsning af jernbanen.

- A: vej-tunnel mellem Niels Juelsgade og Værftsvej - to alternativer
- B: gangbro mellem Stationspladsen og Collstropgrunden.
- C: bred underføring til bløde trafikanter mellem havnepladsen og Apotekerhaven.
- D: biltunnel mellem P-kælder i Stationsområdet og Toldbodvej.

4.2 Forbindelser på tværs af jernbanen

En af hovedudfordringerne i Køge Kyst-projektet er at skabe bedre forbindelser på tværs af jernbanen (og Østre Banevej) for både bilisterne og de lette trafikanter (fodgængere og cyklister).

Fodgængere og cyklister skal som nævnt have topprioritet i den nye bydel, dels fordi de er en integreret del af det byliv, der ønskes fremmet, og dels fordi de repræsenterer den mest bæredygtige transportform.

Ved Havnepladsen etableres en bred underføring for fodgængere og cyklister – og fuld adgang for handicappede. Dette "hængsel" er afgørende vigtigt for at skabe både fysisk og mental sammenhæng mellem den nye og den gamle by. Forbindelsen udformes som et lyst og imødekommende byrum, der giver visuel kontakt mellem havn og by og inviterer til ophold undervejs.

Det tilstræbes, at der lige ved forbindelsen er vigtige attraktionspunkter med direkte adgang, gerne en ny biograf og en café, og også i selve tunnelen skal der være noget at "se på".

Forbindelsen udformes således, at hurtige cyklister og langsomme fodgængere begge tilbydes gode vilkår – uden at genere hinanden.

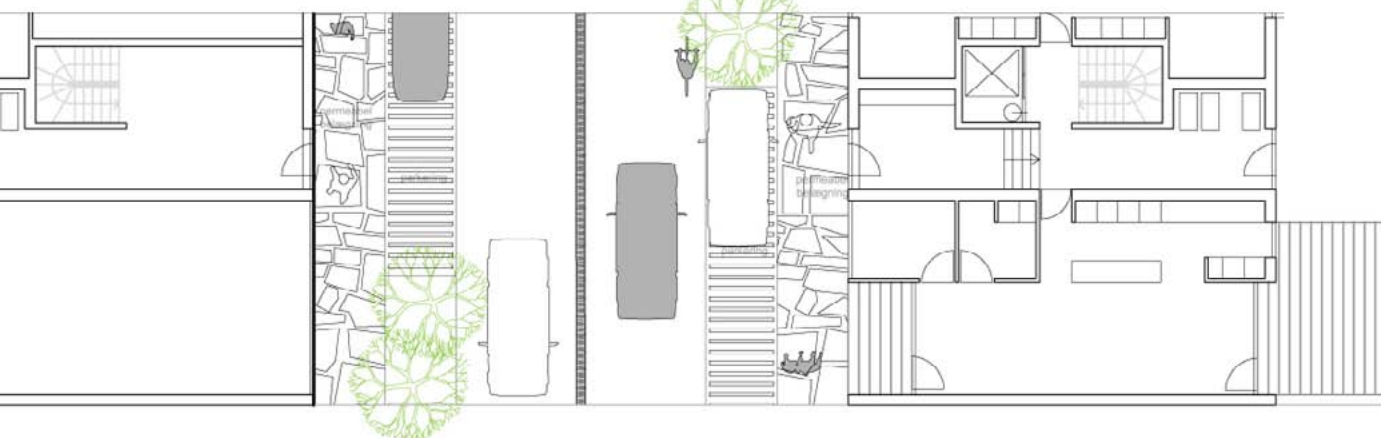
Ved stationen etableres (i stedet for den nuværende perrontunnel) en ny gangbro over jernbanesporene og Østre Banevej med direkte forbindelse til Collstrupgrunden. Denne bro tænkes udformet i stor bredde med gode adgangsforhold til perronerne.

Tværsnit der viser sammenhængen mellem Havnepladsen og Bag Haverne med de nye bygninger.

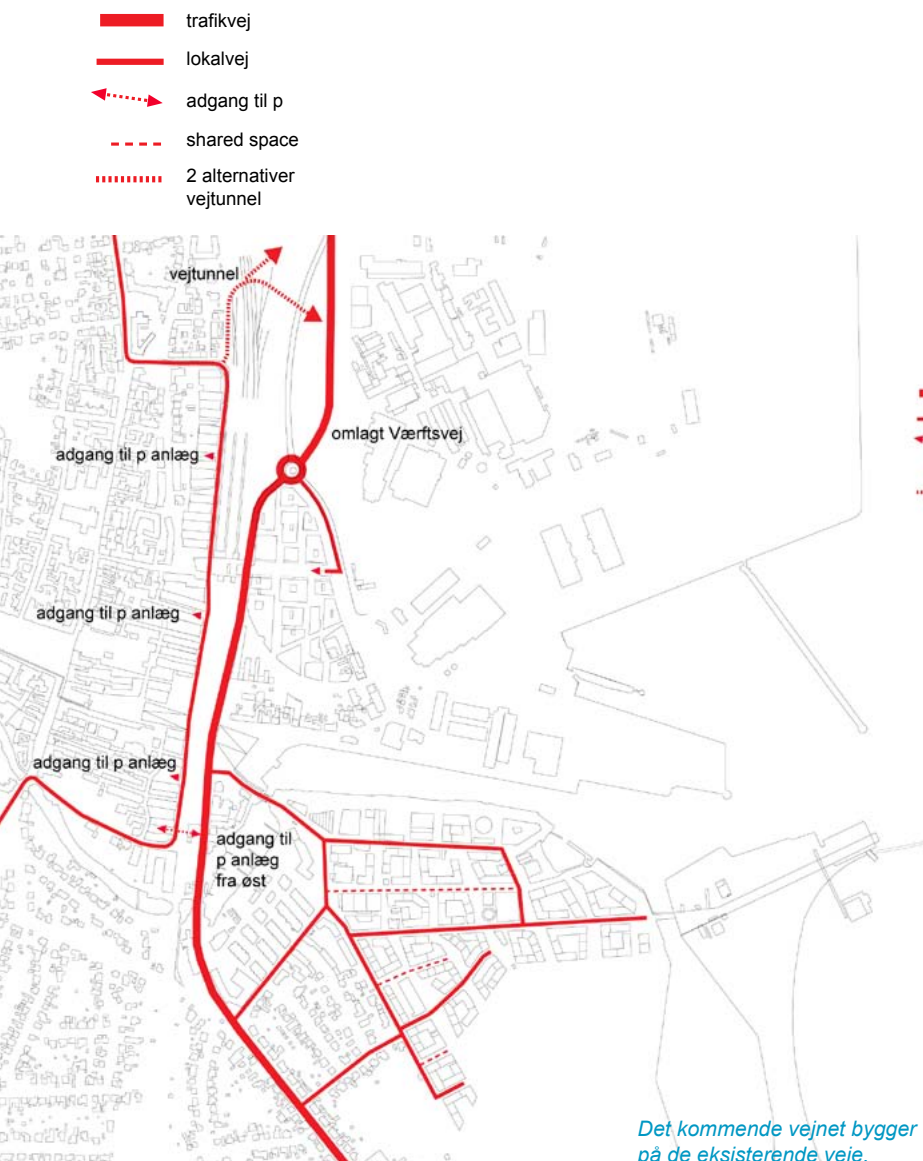




bygning	fortov	2 m p	7 m vejbane	vejbane	2 m p	2 m fortov	bygning
---------	--------	----------	----------------	---------	----------	---------------	---------



Vej og bebyggelse.
 Eksempel på et vejrum på
 Søndre Havn.
 Kantstensparkering
 og vejtræer er med til at give
 vejrummet en bymæssig
 grøn karakter.



Biltrafikken (inkl busser og lastbiler) er i dag tilgodeset ved jernbaneoverskæringen ved Havnepladsen, som på grund af stigende bil- og togtrafik er blevet en flaskehals i byens vejnet.

I stedet etableres en vej tunnel under jernbanen, som forbinder den nordlige del af Stationsområdet med Værftsvej på banens østside. Tunnellen er skitseret med nordvendt rampe ved Niels Juels Gade, hvorved dens påvirkning af bymiljøet begrænses mest muligt. På østsiden er der forskellige muligheder for tilslutning til Værftsvej, som vurderes nærmere i samarbejde med Banedanmark.

Vejtunnelen skal rent tidsmæssigt etableres før underføringen, således at der hele tiden er en åben vejforbindelse på tværs af jernbanen. Den nuværende jernbaneoverskæring lukkes for alle trafikanter, når underføringen er færdig.

Når projektets økonomi tillader det, bygges en supplerende adgangstunnel fra Toldbodvej til den sydlige P-kælder i Stationsområdet. Denne adgangstunnel er kun beregnet for personbiler. Formålet med denne supplerende forbindelse er bl.a. at skabe god adgang fra Køges sydlige opland til det nye butiksområde.

4.3 Vejnettet

Den nye bydel i Køge Kyst-området skal vejbetjenes via det bestående vejnet i Køge by.

Stationsområdet tænkes vejbetjent fra nord ad Niels Juels Gade og fra syd ad Fændediget/Bag Haverne. Disse veje giver for biltrafikken adgang til de to store P-anlæg i området, til stationen og derudover for varetilkørslen til bymidtens butikker. Bag Haverne/Ivar Huidtfeldtsvej forlægges ud langs jernbanen for at fredeliggøre det størst mulige område for fodgængerne.

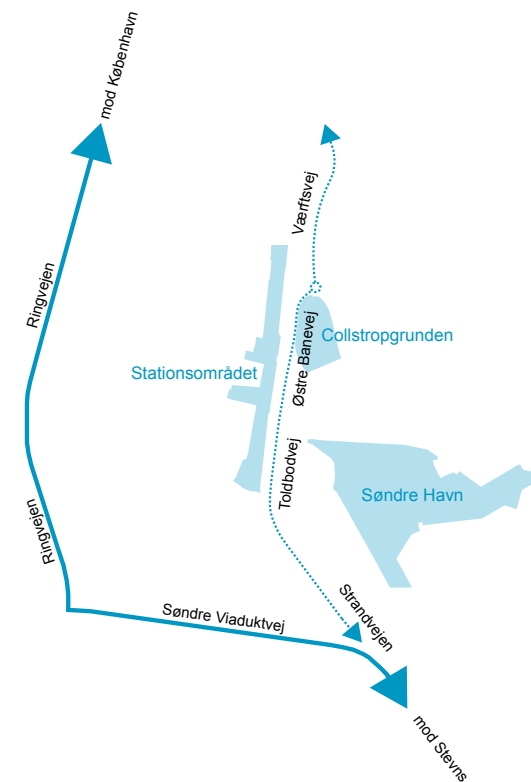
Biltrafikken i Stationsområdet vil ifgl. trafikberegninger blive nogenlunde på niveau med dagens trafik. Dog vil Niels Juels Gade og Nørre Boulevard blive aflastet af vej tunnelen.

Collstropgrunden tænkes vejbetjent fra Cementvej med direkte adgang til P-anlægget under den nye bydel.

Søndre Havn tænkes vejbetjent primært via Klapbroen, som får en ny tilslutning til Toldbodvej. På denne måde begrænses trafikbelastningen af boligområdet ved Strandvejen (Carlsensvej og Sveasvej) mest muligt. Der etableres evt. en midlertidig byggepladsvej mellem Søndre Havn og Strandvejen, så Klapbroen og Toldbodvej aflastes for en stor del af trafikken med tunge køretøjer i byggeperioden.

Vejrum på Søndre Havn.
På Søndre Havn krydser en af de øst/vest-
gående veje en alminding. Dette foregår på
almindingens præmisser. Bilisten sluses ind og
over en hævet flade inden turen fortsætter.
Her vises et eksempel.





Overordnet vejstruktur.
gennemfartstrafik ledes via eksisterende ringveje

Internt på Søndre Havn bliver der tale om tre lange øst-vestgående veje og et par korte stikveje. Adgangen til boliger, erhverv, strand og tilhørende P-anlæg samles på hver anden vej, der udlægges med fortov i begge sider, kantstensparkerings og hastighedsdæmpning ved krydsning af almindingerne. Øvrige veje får karakter af smalle lokalveje med "shared space".

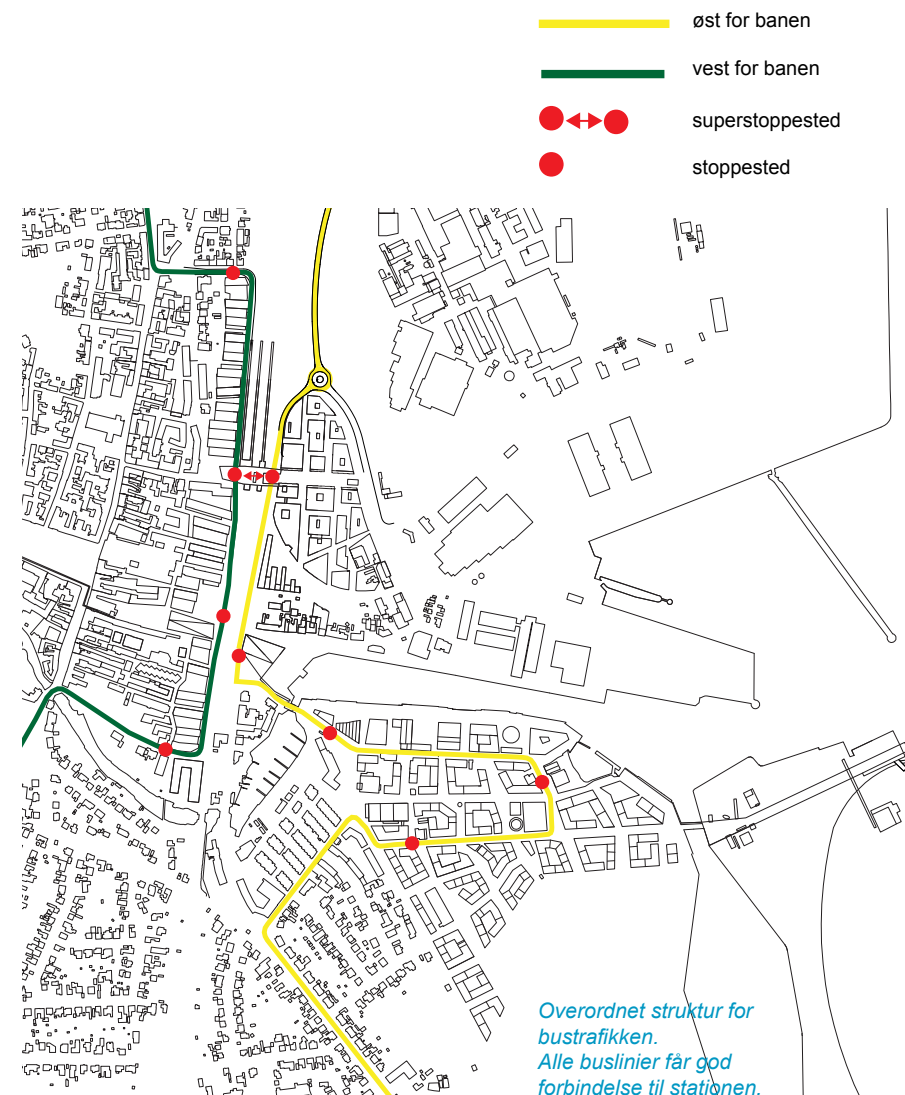
Almindingerne er som hovedregel bilfrie (bortset fra redningskøretøjer), men der etableres en mulighed for en bus-sløjfe gennem området.

Der bliver kun begrænset vejadgang og parkering med særlig licens på Strandøen. Meningen er at brugere i almindelighed skal gå eller cykle i og til dette område.

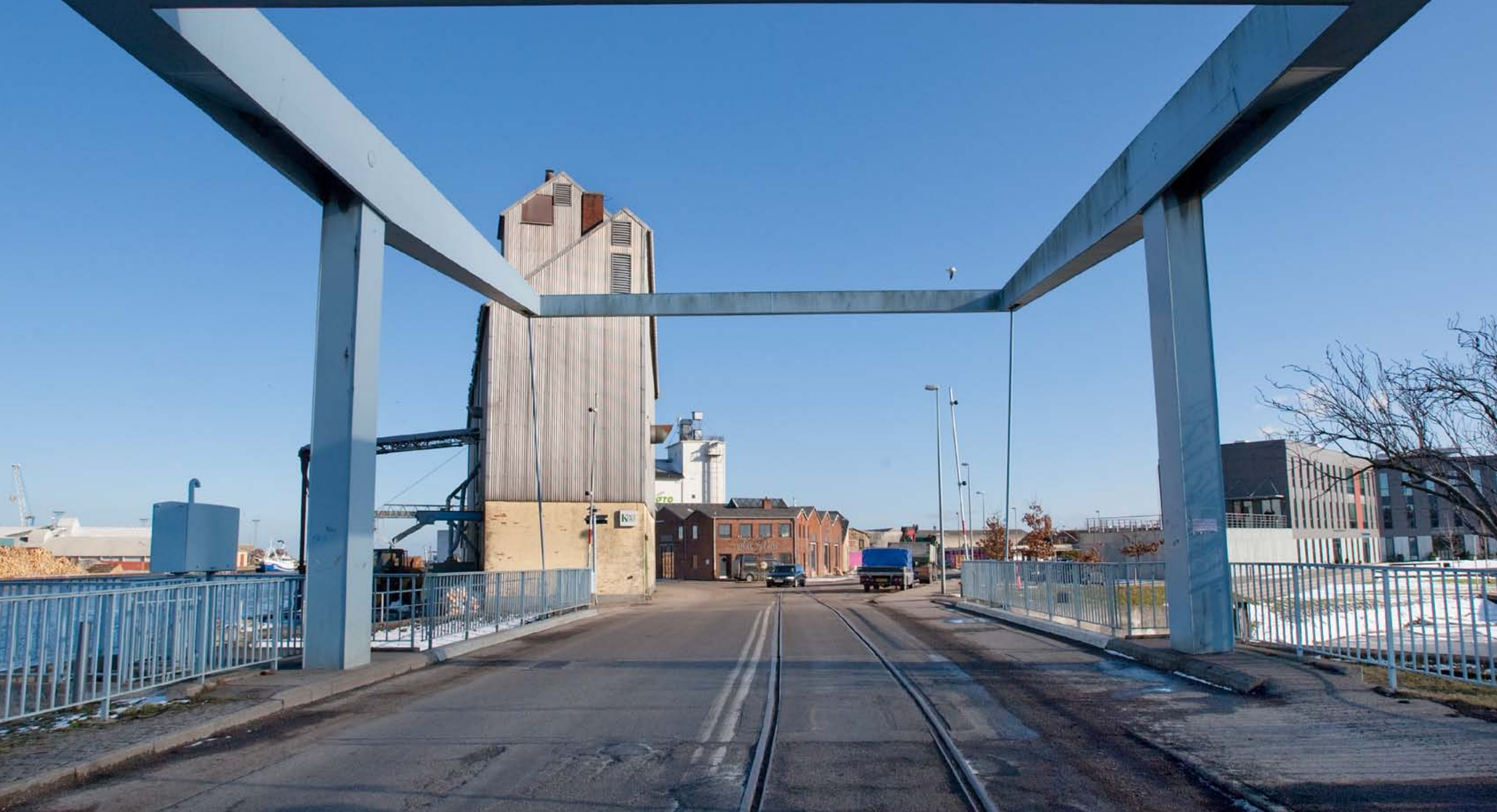
I Stationsområdet bliver der tale om en kombination af gågader og adgangsveje til P-anlæggene. Varetilkørslen til butikkerne sikres, bl. a. gennem af- og pålæsningspladser på den nye vej forbi stationen. Private P-pladser og varetilkørsel til de nuværende butikker opretholdes med mindre der i detailplanlægningen kan findes andre løsninger.

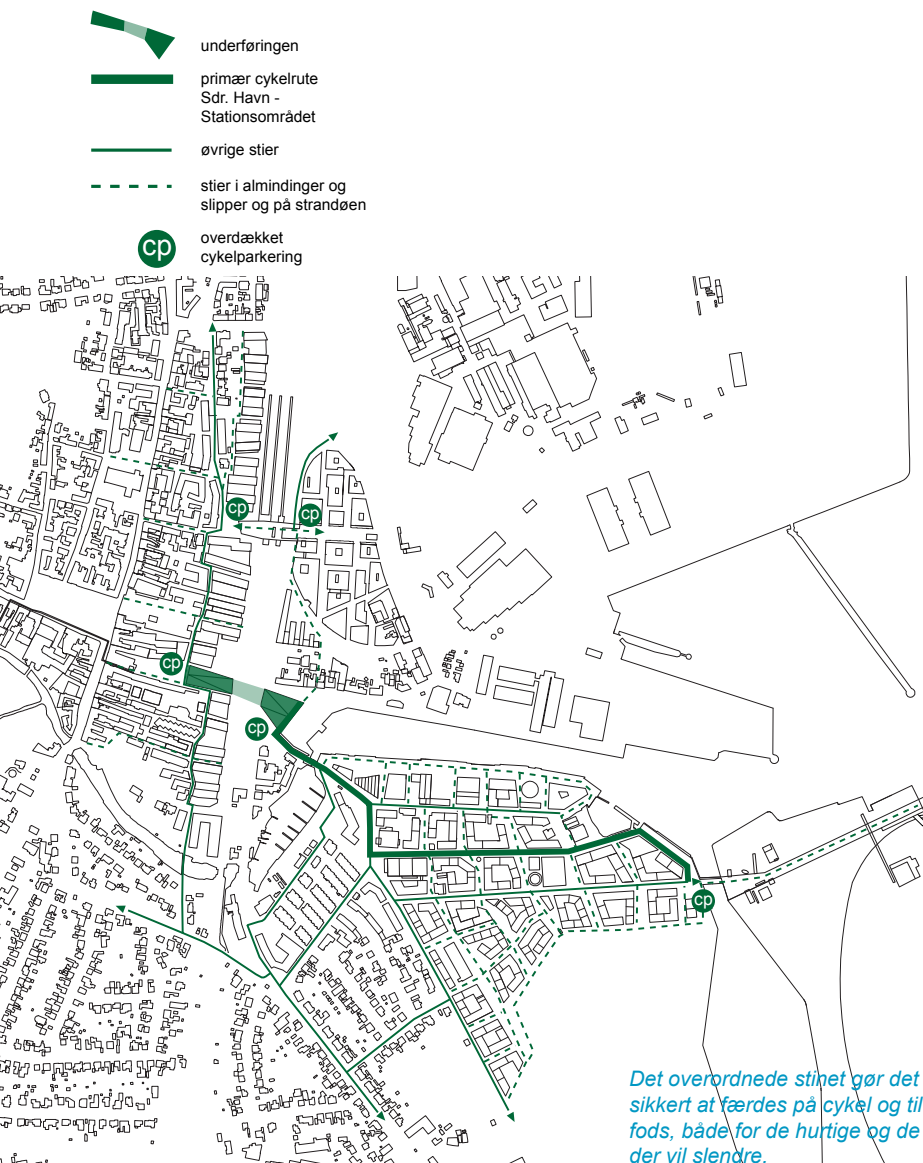
Colltropgrunden fremtræder internt som bilfri, da al parkering er samlet under bebyggelsen.

Byudviklingen i Køge Kyst-området skaber naturligvis - alt andet lige - mere biltrafik



Klapbro.
Den næsten skulpturelle klapbro ligger der hvor Køge
Å munder ud i havnebassinet.
Broen giver adgang fra Toldbodvej til Søndre Havn.





på nogle af de overordnede veje uden for projektområdet. Der er derfor i samarbejde med Køge Kommune foretaget en vurdering af trafikens fordeling på hele byens vejnet.

Hovedkonklusionen er, at en væsentlig del af gennemfartstrafikken på Strandvejslinien skal flyttes til Søndre Viaduktvej-Ringvejen, hvis den samlede trafikafvikling i byen skal fungere hensigtsmæssigt. Køge Kommune vil derfor udføre de nødvendige foranstaltninger til sikring af dette hurtigst muligt.

4.4 Stinettet

For fodgængerne vil almindingerne og de nye stræder i kombination med de nye krydsninger af jernbanen (underføringen og broen ved stationen) give et tætmasket system af gode, direkte forbindelser mellem den gamle og den nye by – og internt i den nye bydel. Mange af disse forbindelser udformes som nævnt i afsnit 3.3 som byrum med oplevelsesmæssige kvaliteter (beplantning, regnvand, belægning, belysning, siddemøbler mv).

For cyklister bliver den brede underføring den centrale nyskabelse, der forbinder områderne på de to sider af jernbanen. Internt på Søndre Havn kan cyklister færdes overalt på veje og almindinger, men en enkelt rute gennem området udformes med særlige hensyn til hurtige cyklister.

Trafikterminalen ved stationen kan nås ad to forskellige ruter, og Køge Kyst etablerer overdækket cykelparkering i fem attraktionspunkter på begge sider af jernbanen. Der vil blive stillet krav til investorerne om etablering af attraktiv, overdækket cykelparkering (også til større transportcykler) nær ved alle nye boliger, butikker og arbejdspladser. Det vil derfor blive et krav i Køge Kysts kvalitetsprogram, at der etableres 2 pladser pr. bolig, 0,5 plads pr. arbejdsplads og 1 plads pr 50 kvm. detailhandel.

Det skal nærmere overvejes, hvordan fodgænger- og cykeltrafikken sikres gode vilkår ved Klapbroen. Evt skal der etableres en separat cykel- og fodgængerbro ved siden af Klapbroen.

4.5 Parkering

Køge Kyst skal efter aftalen ved selskabets stiftelse sikre parkeringsforsyning til de nye byfunktioner i de 3 delområder.

Etablering af erstatningsparkering for de nedlagte P-pladser i Stationsområdet og på Collstropgrunden er Køge Kommunes opgave.

Der samarbejdes tæt imellem Køge Kommune og Køge Kyst for at finde en samlet set tilfredsstillende parkeringsløsning og et fælles informationssystem til trafikanterne.

P kælder
P kælder, halvt nedgravet
på terræn, overdækket
P hus
på terræn, gade
byggefelt uden krav til
parkering i konstruktion

COLLSTROPGRUNDEN

på terræn: 0
i konstruktion: 900
i kældre: 0
I alt: 900

STATIONSOMRÅDET

på terræn: 90
i konstruktion: 230
i kældre: 980
i alt: 1300

SØNDRE HAVN

på terræn: 195
i konstruktion: 220
i ½ kældre: 985
i alt: 1400

*Parkeringsplan.
Køge Kyst skal sikre at der på
Køge Kysts arealer er parker-
ingspladser nok til at betjene
den nye bydel.
Det er målet at de 3 delområder
skal være selvforsynende med
parkering.*

Antallet af nye P-pladser i Køge Kyst-området er beregnet ud fra flg parkeringsnorm:

Boliger: 0.75 plads pr. bolig.
Kontor/service: 1 plads pr. 75 kvm.
Store dagligvarebutikker: 1 plads pr. 20 kvm.
Øvrig detailhandel: 1 plads pr. 40 kvm.
Kultur: 1 plads pr. 100 kvm.
Off/privat service: 1 plads pr. 75 kvm.

Denne norm er reduceret i forhold til den nugældende norm for hele Køge Kommune, men ligger tæt på de normer, som en række andre byer af Køges størrelse anvender i tætte byområder.

Den reducerede norm er drøftet mellem Køge Kyst og Køge Kommune, dels fordi hele projektområdet ligger gunstigt i forhold til højklasset kollektiv trafik (som endda bliver forbedret fra 2018), og dels fordi det er en målsætning i projektet at fremme kollektiv trafik, cykel og gang.

Som udgangspunkt er det målet, at de tre delområder skal være selvforsynende med parkering, men det kan dog accepteres, at mindre dele af parkeringen foregår i et tilstødende område.

I hvert delområde er der desuden foretaget en vurdering af mulighederne for dobbeltudnyttelse af de samme P-pladser til fx. butiksparkering om dagen og boligparkering om natten.

Med den forudsatte arealanvendelse bliver der samlet set behov for etablering af i alt ca. 3.600 nye P-pladser i hele projektområdet.

Fra starten har det været Køge Kysts målsætning, at 50% af disse pladser etableres i P-kælder, 30% etableres i P-hus og 20% etableres på terræn. P-pladsernes fysiske placering og udformning afhænger dog af mange forhold i de enkelte delområder, først og fremmest

acceptable gangafstande fra P-plads til mål (butikker, kontorer og boliger)

trafikale adgangsforhold

ønsker om fredeliggørelse af delområder

økonomi

I Stationsområdet tænkes etableret to store sammenhængende P-kældre med plads til i alt ca. 1.000 biler. P-kældre er velegnede i dette område, da de ikke forbruger af det værdifulde areal på overfladen, og da de giver optimale muligheder for at opnå kort afstand mellem P-plads og mål. Butiksparkering er mere følsom over for gangafstande end anden parkering. Stationsområdets parkering suppleres senere med et P-hus ved Toldbodvej (ca. 200 pladser).

På Collstropgrunden tænkes den nuværende P-plads videreført med fornøden forsejling af overfladen mv. På 1. salsniveau etableres et supplerende parkeringsdæk mens selve bydelens gulv ligger i 2. sals højde. Denne P-plads rummer ca. 900 biler. På Søndre Havn etableres tre hovedtyper af parkeringstilbud:

halvt nedgravede P-kældre under de fleste af karreeerne

ét P-hus

kantstensparkering langs de øst-vestgående veje

Samlet set indeholder P-løsningen nedenstående fordeling af pladser på delområder og de tre hovedtyper:

	Stationsområdet	Collstropgrunden	Søndre Havn	I alt
P-kælder	980	0	985	1965
P-hus	230	900	220	1350
Terræn	90	0	195	285
I alt	1300	900	1400	3600

figur 4.5.1
fordeling af P-pladser på de 3 delområder.

Parkeringsløsninger.

Eksempel på parkering på Søndre Havn.

*parkering foregår primært i halvt nedgravede P-kældre
suppleret med et P-hus og et begrænset antal P pladser
på terræn.*



*Eksempel på udformning af
Collstropgrundens bebyggelse.
Der etableres parkering på ter-
rænet samt på et 1. sals p-dæk.*

Ved udformning af P-anlæggene skal arkitektonisk indpasning og tryghed tillægges stor vægt. I Stationsområdets P-kældre og på P-dækket under Collstrop-grunden skal der derfor arbejdes med lyssætning og kunstnerisk udsmykning. Også P-huse skal arkitektonisk indpasses i den samlede bebyggelsesplan.

Etablering af P-anlæggene påhviler som udgangspunkt den enkelte bygherre og bliver således et vilkår ved grundsalget. P-kældrene skal fysisk etableres sammen med bygningen på den enkelte matrikel. I tilfælde af, at antallet af P-pladser ikke matcher den enkelte investors forpligtelse i forhold til P-normen, foretages en økonomisk udligning via en særlig Køge Kyst P-pulje. Denne P-pulje bruges til at finansiere P-husene, som forudsættes bygget af Køge Kyst eller en privat investor.

Særligt hvad angår P-kældrene i Stationsområdet er det en forudsætning, at de etableres successivt af de enkelte investorer, men projekteres således, at de efterfølgende kan "slås sammen" til to store P-kældre.

En særlig udfordring er behovet for midlertidig parkering – i takt med at byomdannelsen finder sted og nuværende P-pladser i Stationsområdet nedlægges. Køge Kyst vil også løbende få behov for midlertidig parkering og påregner at anvende ledige, ubebyggede arealer hertil.

Det forudsættes som aftalt ved stiftelsen af Køge Kyst, at der senest ved åbningen af det første nye P-anlæg (som forventes i 2014) er indført betalingsparkering i hele Køge bymidte.

For at udnytte parkeringskapaciteten i Køge Kyst-området optimalt tænkes der indført et abonnementssystem, hvor alle, der bor eller arbejder i området, til forskellige takster kan vælge imellem fx:

en fast P-plads 24/7

en fast P-plads på bestemte tidspunkter (typisk kl 8-16 og 16-8)

en P-plads et sted i området 24/7

en P-plads et sted i området på bestemte tidspunkter

I nogle tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at boligerne på Søndre Havn sælges med reserveret P-plads.



Eksempel på ny parkering i stationsområdet. parkering foregår primært i P-kældre suppleret med et begrænset antal P-pladser på terræn som korttidsparkering.

Byrum på Søndre Havn.
Et særligt sted på Søndre Havn kan opstå
omkring de gamle siloer, hvis de bevares.
De kan indgå som spændende elementer i
den nye bebyggelse.



5 Strategi for kultur og byliv

Strategien er udviklingsorienteret, lærende og eksperimenterende.

Midlertidige aktiviteter skal gerne sætte spor i den fremtidige by. En ny strandø skal blive en magnet for fritidslivet. Et nyt kulturhus vil tilføre liv til området hele året. Og de maritime klubber får nye muligheder.

5.1 Begreberne

Strategien for kultur og byliv tager udgangspunkt i visionspunktet om kulturen som drivkraft for byudviklingen.

Med afsæt i helhedsgrebet "Livet før byen" er tanken, at kulturaktiviteterne på kort og mellemlangt sigt skal skabe det byliv, der efterfølgende bliver afsættet for udformningen og iscenesættelsen af den færdige bydel – som naturligvis aldrig bliver helt færdig, men hele tiden vil være i bevægelse.

Kulturbegrebet er i udgangspunktet det bredest mulige – alt fra det såkaldte "finkulturelle" til folkelige aktiviteter, alle

genrer, det midlertidige og det permanente i en tæt blanding. Der skal dog prioriteres for at skabe fokus og kvalitet i de enkelte aktiviteter.

Denne prioritering skal ske på grundlag af de økonomiske, fysiske og ressourcemæssige rammer og med udgangspunkt i borgernes og interessenternes ønsker. Udgangspunktet er altså Køges borgere, foreningslivet og de mere spontane organiseringer - samt den lange historie, der findes i området. Man kunne kalde det Køges "surdej".

5.2 Aktiviteter og organisering

Med Livet før byen ønsker vi at skabe ejerskab og byliv samt at afprøve interessen og økonomien i en række nye aktiviteter.

Kort sagt skal der i projektområdet etableres en udviklingskultur for eksperimenter, der skaber læring for den fremtidige bydel – og gerne også for resten af byen.

For at realisere de ambitiøse ideer om kulturen som drivkraft for byudviklingen må mange aktører bringes i spil.

Der findes allerede ved projektets start et stærkt grundlag i de kulturinstitutioner, som pt. har til huse i projektområdet:

Teaterbygningen

Tapperiet

Roklubben

Kano- og kajakklubben

Valkyrien

Lige uden for projektområdet – og med stor relevans for projektet – ligger andre vigtige institutioner

KØS (specialmuseum for kunst i det offentlige rum)

Køge Museum (med fokus på søfartshistorien)

Køge Arkiverne

Det Grønne Hus

Hertil kommer andre kulturinstitutioner i Køge Kommune, som evt. på sigt kunne flyttes fra deres nuværende lokalisering til et sted i Køge Kyst-området – eller på anden måde blive en tæt samarbejdspartner.

Køge Kyst vil fortsætte dialogen med alle institutionerne og med Køge Kommune om mulighederne i at udvikle bestående aktiviteter og/eller supplere med events eller andre sideaktiviteter.



Vandsport og kultur.
Køge Bugt er et af Køge Kysts
aktiver, et potentiale for det
brede kulturliv.
Der er allerede en del etablerede
vandsportsaktiviteter i området
og flere vil sikkert komme til.

Køge Kyst vil derudover invitere andre potentielle aktører i "kulturbranchen" indenfor til drøftelse af nye initiativer, hvor ledige arealer og bygninger løbende vil blive bragt i spil.

Udlejning af arealer og bygninger foregår normalt på markedsmæssige vilkår, men Køge Kyst er indstillet på at reducere huslejeniveauerne (evt. i en kortere periode), hvis der er tale om kulturelle formål, der understøtter projektets formål.

Køge Kyst er fremadrettet optaget af at udvikle nye former for kulturelle aktiviteter. Det drejer sig om at mobilisere de ressourcer og kompetencer, som allerede findes i byen – men også om at tiltrække friske kræfter udefra, som har lyst til at sætte nye aktiviteter i gang. Det er målet, at aktiviteterne i videst muligt omfang kan blive "selvbærende", både økonomisk og hvad angår ressourcer og kompetencer i det hele taget.

Sidst, men ikke mindst, skal kulturstrategien i Køge Kyst koordineres tæt med Køge Kommunes kulturaktiviteter, så der opstår positiv synergi. Køge Kommunes kulturinstitutioner i projektområdet skal bruges aktivt som dynamoer for Køge Kysts aktiviteter og inspiration af private aktører på kulturområdet.

Den praktiske koordination finder sted i den administrative kulturgruppe, samtidig med

at der løbende sikres dialog med Køge Kommunes kulturudvalg.

5.3 Kulturens fire spor

Når man kombinerer Køges nuværende forudsætninger med tanker om aktiviteter og organisering, tegner der sig umiddelbart fire spor for udvikling af kulturlivet i Køge Kyst. Tilsammen skal de skabe udfordrende rammer for forankring, fortælling, debat og nytænkning.

Spor 1 er "prøverummet", som er en forløber for det nye kulturhus og andre kulturelle aktiviteter på Søndre Havn – en ramme for afklaring af hvilke faciliteter Køge har brug for. Prøverummet ligger ikke fysisk ét sted, men består af mange aktørers udfoldelser, fra starten: blandt andre KØS Havnen, Tapperiet, Teaterbygningen, Køge Musikskole, biblioteket, Det Grønne Hus og de nye brugere af Gule Hal.

Aktiviteter og faciliteter kan modnes og udvikle sig i prøverummet. Hvor er interessen størst? Hvilke samarbejder giver synergi? Hvordan kan man samle produktion og forbrug af kultur? Hvordan kan man etablere partnerskaber mellem offentlige og private aktører?

Spor 2 hedder "krop og rum". Her er fokus på leg, bevægelse, oplevelse og deltagelse som vigtige ingredienser i bylivet. Her opsamles erfaringerne mht brug af

midlertidige byrum og udendørs faciliteter, så nogle af dem kan blive indarbejdet i "den permanente by". Her tages også stilling til beboernes og brugernes løbende indflydelse på indretningen af deres omgivelser, fx. gårdrum og almindinger. En særlig udfordring i dette spor er at udvikle et helårsbyliv, som passer til det danske klima, bl. a. gennem overdækning af visse byrum. Der skal også udvikles rum og faciliteter for den selvorganiserede idræt.

Spor 3 hedder "viden og kompetencer". Her er ambitionen at trække kompetencer omkring beboerorganisering, bæredygtige livsformer, kulturarv og kunst med ind i bydannelsen. Der er fx. tanker om at opbygge et "folkeuniversitet" i et samspil med aktører som KØS, Køge Arkiverne og Det Grønne Hus. Kulturarven aktiveres både fysisk gennem bevaring af bygninger og andre spor – og mentalt gennem de fortællinger, der findes i området.

Spor 4 hedder "Køges vand". Her er tanken at bygge på og udvikle vandsporten og udnyttelsen af vandets mange muligheder til nye formål. Denne udviklingsproces vil ske i tæt samarbejde med de maritime klubber, men der skal også åbnes for nye sportsgrene og aktiviteter, som ikke findes i Køge i dag.

Alle de 4 spor aktiveres i den etape 0, som allerede er startet, se nærmere i afsnit 9.3.



*Kulturhuset.
Et nyt kulturhus etableres i en
eller flere bygninger.
Teaterbygningens oprindelige
hovedbygning bevares.*

5.4 Fysiske rammer

Køge Kommune leverer mange af de fysiske rammer for kulturlivet.

Det er således Køge Kommunes plan at etablere et nyt kulturhus i Køge Kystområdet, gerne i kombination med private kulturformål som fx. en restaurant og/eller værksteder for kunstnere og kunsthåndværkere. Det overvejes pt., om også Køges hovedbibliotek og Køge Musikskole skal lokaliseres i det nye kulturhus - eller i sammenhæng med dette.

Køge Kommune og Køge Kyst har gennemført et feasibilitystudie med henblik på at afdække placering mv. af et kulturhus.

Køge Kommune vil i 2012 arbejde videre med udformningen af et kulturhus ud fra en placering på et kulturtorv omkring den nuværende teaterbygning og den nye underføring under jernbanen.

Teaterbygningen fortsætter i princippet sine nuværende funktioner, indtil det nye kulturhus står færdigt. Herefter er det muligt at Teaterbygningen skal anvendes til andre kulturelle formål i en driftsform, der ikke nødvendigvis involverer Køge Kommune.

Teaterbygningens sidefløje (herunder den store sal) skal nedrives, når den nye underføring under jernbanen skal etableres. Da denne nedrivning muligvis

finder sted før kulturhuset står færdigt, skal der findes en midlertidig genhusning af de store musikarrangementer. Alternativt – hvis perioden er kort - kan denne del af bygningen blive stående i en midlertidig "byggepladskonstruktion".

Tapperiet skal kunne bevares som ungdomskulturhus og spillested.

Den nye strandø vil åbne mulighed for nye og bedre faciliteter for vandsporten, fx. ovennævnte center for vandkultur. Strandøen skal desuden være et vartegn for Køge Kyst-projektet og være med til at skabe liv i området i en lang sommerperiode. Udviklingen af dette område skal ske i tæt koordinering med Køge Kommunes planer for udvikling af Nordstranden og Marinaområdet.

Som et led i udviklingen af området skal campingpladsens lokalisering på Sdr. Strand afvikles forventeligt i perioden 2012-13.

Etablering af strandøen gør det nødvendigt at flytte kano- og kajakklubben til nye faciliteter, hvilket skal aftales nærmere med Køge Kommune.

Roklubben skal kunne bevares i de nuværende lokaler, der indarbejdes i planen for Søndre Havn.



KØS

Biblioteket

Køge Station

COLLSTROPGRUNDEN

STATIONSOMRÅDET

Køge Museum

Torvet

Din impulsive væg

Indsejlingen

Teaterbygningen

Originalen

Istræet

Havnepladsen

Broen

Vandspejlet

Mystikken

Tidsrummet

Opdagelsen

Jens Hansen in memoriam

Gule Hal

Havnens puls

Søndre Molevej

Røklubben

Romiglys

SØNDRE HAVN

Engen

Pandekagehuset

Tapperiet

Søndre Badevej

Køge kano- og kajakklub

Udsigten

Valkyrien

"Tråden" er den første version af forbindelsen mellem Køge Torv og Køge Bugt. Tråden går uden om de områder som har mest havneaktivitet og leder frem til interessante steder på Søndre Havn.

Tråden

Stele med information

Trådens lys

Aktivitetsområde

Projektområde

Havneaktivitet uden off. adgang

For Valkyriens vedkommende undersøges det, om der inden for nogle få år kan etableres et nyt badeanlæg, der både skal fungere som facilitet for vinterbaderne og som offentlig badeanstalt. Forudsætningen for dette projekt er, at der kan skaffes en medfinansiering af selve anlægget og derefter kan skabes økonomisk balance i projektet ved at inddrage Valkyriens driftsøkonomi og indtægterne fra forpagtningen af en ny restaurant.

Også private kultursteder kan komme i spil i forbindelse med byomdannelsen i Køge Kyst-området. Først og fremmest har Køge brug for en ny og større biograf, som tænkes placeret centralt i Stationsområdet – lige ved underføringen.

5.5 Økonomi

Da Køge Kyst blev etableret som partnerselskab, blev der oprettet en kultur-kvalitets- og markedsføringspulje på i alt 30 mio. kr. til at stimulere kulturlivet i projektområdet.

Bestyrelsen har formuleret nogle kriterier, hvorefter der kan bevilges penge til at medfinansiere kunst- og kulturprojekter, og dette har allerede ført til støtte til flere projekter – til et samlet beløb på ca. 3 mio. kr. Desuden er ca. 5 mio. kr. anvendt til de første projekter i etape 0.

Tilbage i puljen er ca. 22 mio. kr, som både kan anvendes til at støtte "bottom-up projekter" fra borgere, foreninger m. fl. i Køge – og til mere planlagte indsatser i etape 0. Her tænkes særligt på indretning af eksisterende industribygninger til nye, midlertidige formål.

Køge Kyst er i udmøntningen af kulturpuljen optaget af at styrke kulturens organisation, således at mange projekter over tid kan blive selv bærende økonomisk og ressourcemæssigt. Udgangspunktet for denne tænkning er, at der gemmer sig mange ressourcer blandt borgerne, og at en aktivering af disse er den bedste måde til at skabe vækst i kulturlivet, ikke mindst i den aktuelle økonomiske situation. Ved grundsalget vil Køge Kyst stille krav til investorerne om at bidrage aktivt til områdets kulturelle udvikling – som en del af det samlede kvalitetsprogram. Særlige bidrag til kunst og kultur kan også blive en konkurrenceparameter i valget mellem mulige investorer.

En af mulighederne er at koble kunstnere på konkrete, udvalgte byggeprojekter – for at skabe særlige sociale kvaliteter, nye fortællinger eller andre attraktioner.



*Byrum i etape 0.
Her er plads til store kunstinstitutioner, open air bio og meget mere.*

Valkyrien.

Køge vikingelaug Valkyrien har ca. 500 medlemmer og der er plads til flere i saunaen og det isfyldte hav.

Valkyrien skal flyttes til nye lokaliteter senest når strandøen er færdig.



6 Strategi for bæredygtighed

Bæredygtigheden skal dække miljø, energi, sociale og sundhedsmæssige forhold og økonomi. Nye miljø- og energiløsninger skal udvikles på byniveau. Mange forskellige befolkningsgrupper skal kunne finde deres bolig i området. Friarealerne skal fremme mulighederne for social kontakt og sund livsstil.

6.1 Begreberne

I Køge Kysts vision er det fastslået, at bæredygtighed skal være et overordnet princip for byudviklingen – og at der her tænkes på det brede bæredygtighedsbegreb.

Bæredygtighedsbegrebet opdeles i følgende hovedområder:

miljø og energi

sundhed og sociale forhold

økonomi

Strategien er helt grundlæggende, at udviklingsplanen på alle væsentlige parametre inden for de tre hovedområder skal sætte en standard, der ligger væsentligt over normen for almindelig byudvikling i Danmark – og at dette skal ske både ved nytænkning og kombination af kendte løsninger, hvoraf nogle endnu ikke for alvor er bragt i spil på "byniveau".

Den fysiske plan er i sig selv et væsentligt bidrag til bæredygtigheden – på grund af bebyggelsestætheden, den stationsnære beliggenhed, bebyggelsens orientering i forhold til sol, vind mv.

Bæredygtighed er naturligvis et spørgsmål om at levere gode faglige løsninger på de forskellige udfordringer, men det er også et spørgsmål om at skabe en bevidsthed om bæredygtige livsformer hos områdets fremtidige beboere, ansatte og øvrige brugere.

Hele denne holdnings- og adfærdskomponent skal indtænkes i udviklingen af Køge Kyst, gennem samarbejde med Det Grønne Hus og evt. andre, der har væsentlige erfaringer på dette felt. "Livet før byen" (etape 0) giver et godt udgangspunkt for at udvikle bæredygtige livsformer.

6.2 Værktøjer og styringsprincipper

Realdania har sammen med Carlsberg Ejendomme og By & Havn udviklet et bæredygtighedsværktøj, som er blevet afprøvet i forbindelse med parallelkonkurrencen vedr. Køge Kyst.

Dette værktøj har hjulpet de konkurrerende hold til hele tiden at holde fokus på det brede bæredygtighedsbegreb.

Værktøjet er også blevet anvendt som et aktivt redskab i udarbejdelsen af denne udviklingsplan, både som huskeliste for alle bæredygtighedspunkterne og som nedslag for særligt prioriterede bæredygtighedselementer.

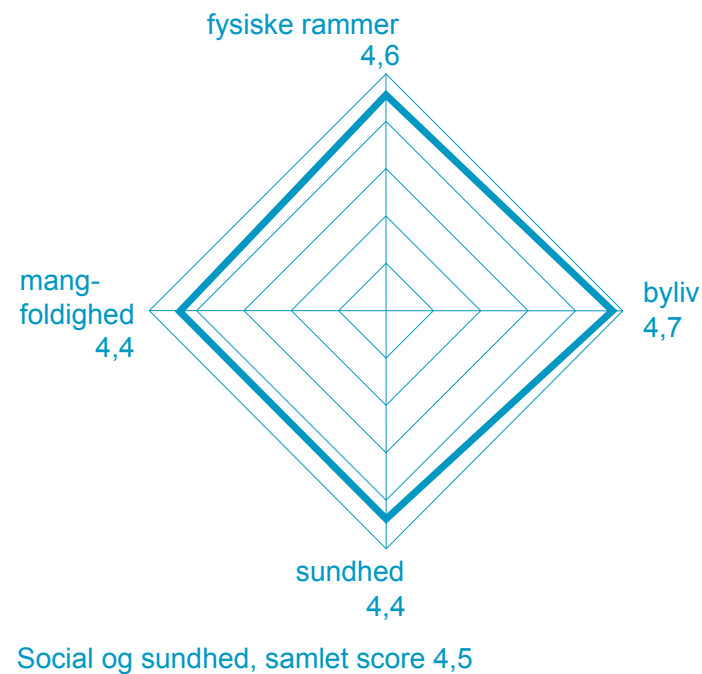
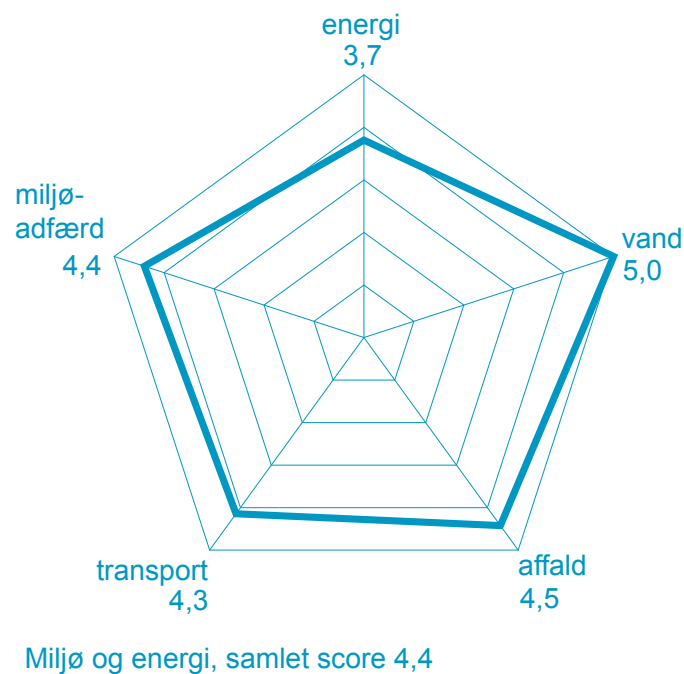
Udgangspunktet for vurderingen af Hold Vandkunstens konkurrenceforslag var højt, og i udviklingsplanen er dette niveau på enkelte væsentlige områder styrket yderligere.

Specielt omkring byens transport er der sket en styrkelse i udviklingsplanen med prioritering af faciliteter til fodgængere og cyklister i almindinger, stræder og stier. I arbejdet med byens skala og i samspillet mellem de offentlige og private byrum er der ligeledes sket en styrkelse af projektet. Endelig er Etape 0 og hele tænkningen om "livet før byen" med til at sikre en øget social bæredygtighed i Køge Kyst-projektet.

Bæredygtighedsværktøj.

I bæredygtighedsværktøjet er vurderet 14 elementer inden for bæredygtighedens hovedområder, henholdsvis miljø og energi, social og sundhed og økonomi

De 14 elementer er underopdelt i 58 indikatorer, som hver for sig er vurderet med henblik på at beskrive udviklingsplanens bæredygtighed for de enkelte bæredygtighedselementer. Her indikator er vurderet med en score fra 1 (dårligst) til 5 (bedst), hvor scoren 2 er udtryk for et gennemsnitligt niveau.



I den videre proces skal opfyldelsen af bæredygtighedskravene styres vha. forskellige virkemidler:

nogle krav kan stilles i lokalplanlægningen

andre krav stilles i forbindelse med grundsalget (i kvalitetsprogram)

der kan blive tale om at bruge økonomiske incitamenter ved grundsalget

og endelig tænkes grønne regnskaber anvendt som for at skabe en større bevidsthed om ressourceforbrug mv blandt områdets brugere

6.3 Social bæredygtighed

Social bæredygtighed handler grundlæggende om at fremme en mangfoldighed i beboersammensætningen – og i udbuddet af arbejdspladser, kulturtilbud mv., som vil præge områdets benyttelse.

Mangfoldighed i beboersammensætningen skal primært opnås ved at sikre en blanding af boligtyper, boligstørrelser og ejerformer.

Køge Kyst skal derfor kunne tilbyde rækkehuse og lejligheder af vidt forskellig størrelse (fra ungdomsboliger på 40 kvm. over ældreboliger og singleboliger på 70 kvm. til familieboliger i intervallet 90-150 kvm.). Boligernes indretning og friarealer skal varieres, så de henvender sig til forskellige alders- og familiegrupper.

Særligt skal mulighederne for seniorboliger og ungdomsboliger undersøges, ligesom der skal tilbydes velegnede arealer til bofællesskaber, der ønsker at bo kompakt. Endelig er en blanding af almene boliger, private lejeboliger, andelsboliger og ejerboliger et hensigtsmæssigt redskab til at blande forskellige befolkningsgrupper.

Det er vigtigt, at de nævnte blandinger af boligtyper i vidt omfang realiseres i den enkelte karré, så der ikke opstår "fine" og "mindre fine" kvarterer.

Byrumsplanen, som er nærmere beskrevet i afsnit 3.3 er i sig selv et væsentligt bidrag til projektets sociale bæredygtighed, da den med sin mangfoldighed af tilbud om udeliv åbner gode muligheder for møder og fælles aktiviteter for beboere og andre brugere i området. Særligt skal fremhæves almindingerne og regnvandsløsningerne på Søndre Havn som væsentlige strukturerende elementer, der forventes at bidrage til livskvaliteten.

Samspeilet mellem byrum og bygninger er et centralt element i udviklingsplanen. Den sociale bæredygtighed fremmes ved planlægningen af adgangsforhold til boliger og ved en arealdisponering, der sikrer flest mulige "aktive" stueetager.

"Livet før byen" (etape 0) betyder også noget for den sociale bæredygtighed. Der skabes meget hurtigt et byliv, som nye beboere kan koble sig på, straks når de flytter ind.

6.4 Sundhedsmæssig bæredygtighed

Sundhedsmæssig bæredygtighed handler om at fremme en sund livsstil i projektområdet. Den fysiske planlægning og de konkrete byggeprojekter skal understøtte dette blandt andet ved at

tilbyde gode muligheder for friluftsliv, motion og idræt (både organiseret og uorganiseret)

Klimasikring.

Klimasikring på Søndre Havn i dag.

*Der skal i projektet tages højde for stigende vandstand
og flere ekstreme vejrphenomener.*



skabe gode betingelser for gang- og cykeltrafik i og til/fra projektområdet

Særligt skal der lægges vægt på at invitere til motion, leg og bevægelse på Søndre Havn, hvor herlighedsværdierne lægger så tydeligt op til dette. Vandsporten, som allerede findes, men kan videreudvikles, er et oplagt sted at starte. Legepladser, løberuter og motionsredskaber kan understøtte sundheden "på land".

Derudover er det planen at tilbyde beboerne på Søndre Havn mulighed for små private dyrkningshaver i gårdrum og taghaver i de enkelte karreer.

De gode forhold for cyklister og fodgængere vil fremme den sundhedsmæssigt rigtige måde at bevæge sig i byen på.

Endelig er det hensigten, at nogle af de kulturelle aktiviteter sætter fokus på sundhed i relation til bevægelse, kost og andre elementer i en sund livsstil.

6.5 Økonomisk bæredygtighed

For Køge Kyst som selskab er det naturligvis en forudsætning, at projektet er økonomisk bæredygtigt. Det betyder, at projektet hele tiden gennem den lange udviklings- og gennemførelsesproces har positiv likviditet, og at der skabes et rimeligt afkast af den investerede kapital.

Men derudover handler økonomisk bæredygtighed også om, at andre aktørers økonomi ikke belastes unødigt. Dette gælder for Køge Kommune, som har mange hensyn at varetage for alle kommunens borgere, og det gælder også for områdets nye beboere og brugere. Der skal således ved områdets byomdannelse hele tiden tænkes i økonomisk bæredygtige løsninger, også når det drejer sig om den løbende driftsøkonomi efter at byen er bygget.

6.6 Miljø- og energimæssig bæredygtighed

Den miljø- og energimæssige bæredygtighed er for tiden mest fokuseret på energi- og klimaspørgsmål.

Det er dog vigtigt for Køge Kyst at sikre bredden også i denne del af bæredygtighedsbegrebet, således at også forhold omkring støj, jordforurening og affald også bliver behandlet ud fra en bæredygtighedsvinkel.

De enkelte undertemaer gennemgås nedenfor.

6.7 Energiforsyning og –forbrug

Den overordnede hensigt er at skabe maksimal bæredygtighed - som minimum en CO₂-neutral bydel med hensyn til bygningsdrift, når den er færdigudbygget

omkring 2030 - ved at kombinere krav til byggeriet med et hensigtsmæssigt system til energiforsyning af projektområdet.

Varmeforsyningen planlægges som udgangspunkt baseret på det nye fjernvarmesystem, (med biobrændsel som energikilde), der indføres i Køge Kommune. Tidsplanerne koordineres så fjernvarmen er klar, når byggeriet tages i brug.

Energikravene til de første etaper af byggeriet forventes at blive energiklasse 2015. 20% af den samlede bygningsmasse forventes opført som passivhuse.

Hvis nybyggeriet overholder kravene til lavenergibyggeri kan det fritages for tilslutningspligt til fjernvarmen.

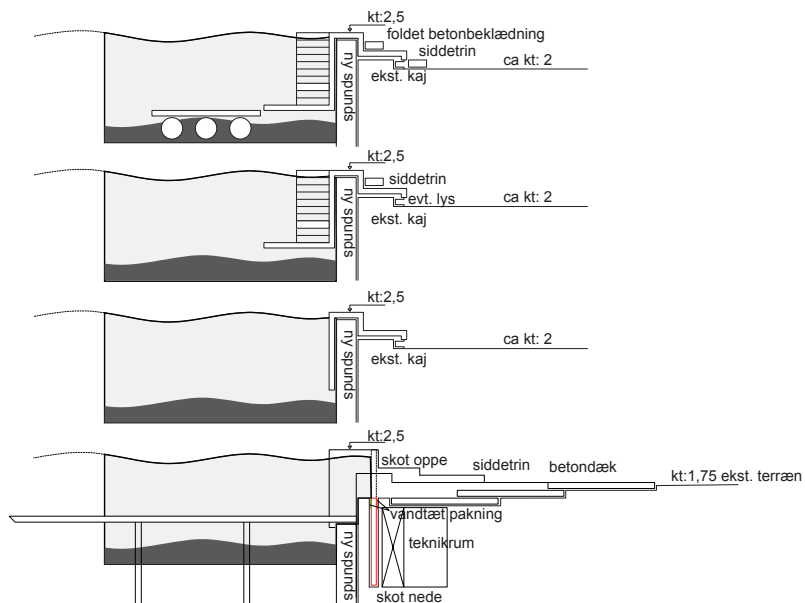
For elforsyningens vedkommende skal solceller udgøre et væsentligt bidrag. Hvis Køge Kommunes idé om vindmøller på de nye dækmoler realiseres, kan andele i møllerne evt. købes af nye beboere.

Energiforbruget i et byområde er udover de rent tekniske løsninger også et spørgsmål om borgernes adfærd. Der skal derfor sættes massivt ind med energirådgivning til nye borgere og virksomheder, og der skal løbende udarbejdes lokale grønne regnskaber, der viser udviklingen i energiforbruget og holder debatten om energispørgsmål levende.

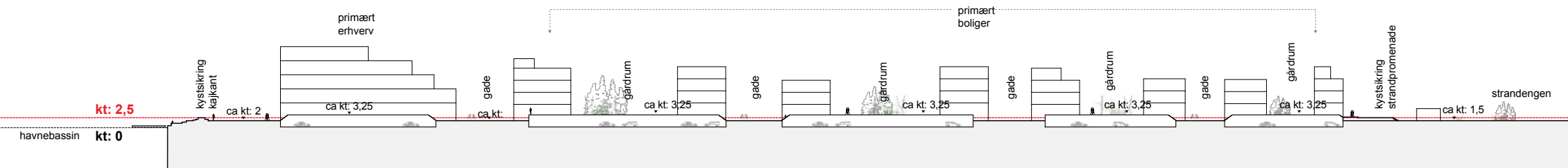
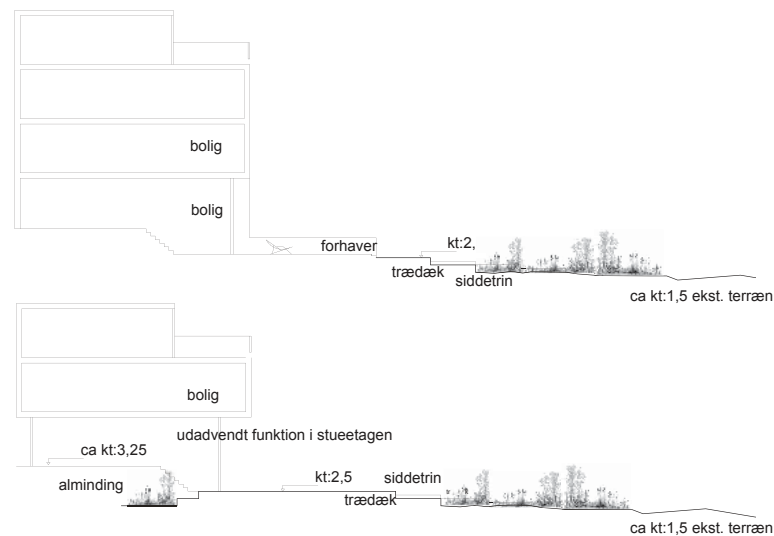
Klimasikring.

En digeløsning sikrer lokalt Sdr. Havn mod oversvømmelse og bidrager til forskellige oplevelser af kontakten til vandet. Diget kombineret med en generel hævet gulvkote for nybyggeri og almindinger som forsinkelses og oversvømmelsesbassiner giver en god klimasikring ved de forventede fremtidige vandstandsstigninger. Yderligere giver det særlig karakter til det fysiske miljø i Sdr. Havn.

snit A, eksempel på kystsikring ved kajkant



snit B, eksempel på kystsikring ved strandpromenade



Om muligt skal der indføres særlige økonomiske tilskyndelser til minimering af energiforbruget i husholdninger og i virksomheder, fx. en særlig incitamentstakst baseret på afkølingen af fjernvarmevandet.

Endelig hører det med til gennemførelse af den CO2-neutrale bydel, at der holdes regnskab med områdets energiforbrug til transport. På baggrund af spørgeskemaundersøgelser tænkes transporten at indgå i det grønne regnskab for Køge Kyst, og der skal som nævnt i afsnit 4.1 løbende arbejdes med at udvikle mere bæredygtige transportløsninger.

6.8 Klimasikring

Køge Kysts arealer er som resten af Køge by lavt beliggende og derfor truet af oversvømmelser ved permanente vandtandsstigninger og særligt ved stormflodshændelser.

For at imødegå denne risiko tænkes hele Søndre Havn beskyttet af et dige i kote 2,5 m. Dette dige skal udføres som en aktiv landskabelig bearbejdning af området. Ved havnebassinet opsættes en kant i ca samme højde, som samtidig kan fungere som "siddemøbel". Desuden skal etableres skot de steder, hvor der skal være mere direkte kontakt med vandet og i den brede underføring under jernbanen, og der skal være et slusesystem, som forhindrer tilbageløb og oversvømmelser fra Køge

Å. Driften af disse systemer forudsættes varetaget af Køge Kommunes beredskab.

Digebeskyttelsen skal videreføres uden for projektområdet syd og vest for Søndre Havn, hvis den skal være effektiv i forhold til resten af Køge by, herunder Stationsområdet. Køge Kommune vil tage stilling til sine dele af klimasikringen i den nye kommuneplan og den spildevandsplan, som skal udarbejdes frem mod 2012-13.

Digekoten på 2,5 m. vil være tilstrækkelig til at sikre beskyttelse i forhold til en såkaldt 20 års hændelse ved de forventede vandstandsstigninger på knap 1 m, men ved eventuelle større vandstandsstigninger kan der blive behov for efterfølgende at forhøje diget. En sådan mulighed for fremtidssikring indarbejdes i projektet.

Den nye bebyggelse på Søndre Havn projekteres med en gulvkote på 3,25 m. i stueplan. Dette passer med konceptet for de halvt nedgravede P-kældre. For de eksisterende bygninger skal der løbende tages stilling til, om der skal udføres særlig klimabeskyttelse.

Terrænet på Søndre Havn bevares i øvrigt i nogenlunde de nuværende koter – med en beskeden terrænregulering. Af hensyn til regnvandsafledningen lægges en "højderyg" i nærheden af den nordligste øst-vest gående vej omkring kote 2,4 m.



Et dige skærmer området mod oversvømmelse. Digets materialer og udformning skifter karakter efter omgivelserne lige fra forhøjet sidde- og kajkant over promenade til grøn jordvold.

A: havnepladsen: mekanisk skot sikrer mod overløb ned i tunnelen under banen.

B: klappbroen: mekanisk skot sikrer mod overløb videre op i køge å.

C: kulturpladsen: mekanisk skot sikrer mod overløb og muliggør en plads ned til vandet.

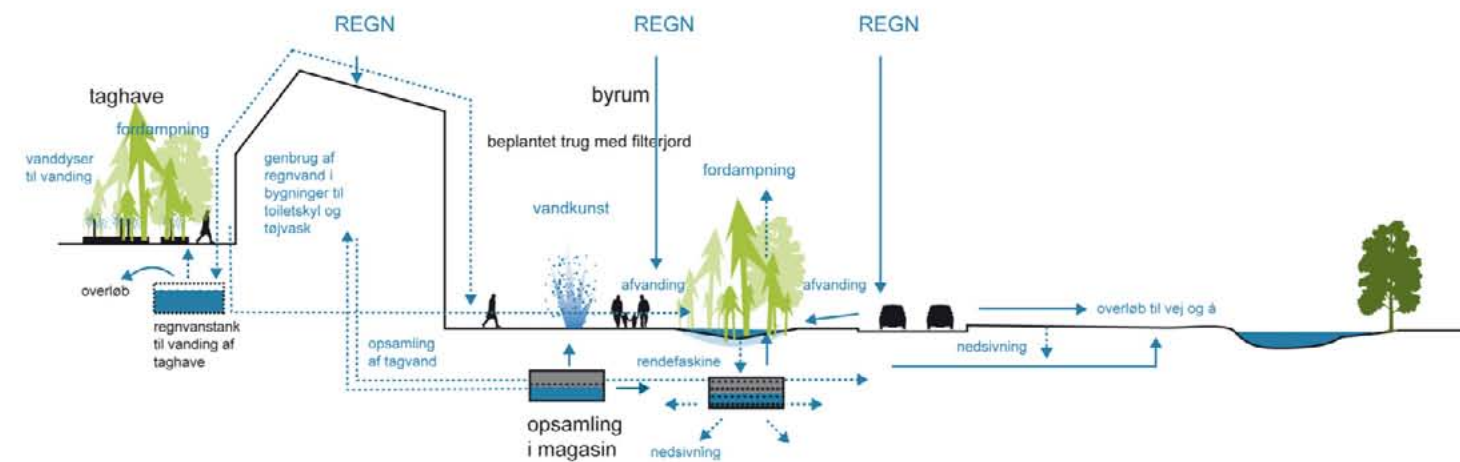
D: renoveret kajkant, se snit A

E: strandens promenaden, se snit B

F: den nye strand: markeret med lyserødt er højdepunktet i kt:2.5, resten kan oversvømmes.

G: langs strandengen evt. forlængelse af diget mod syd: jordvold eller foldning i landskabet

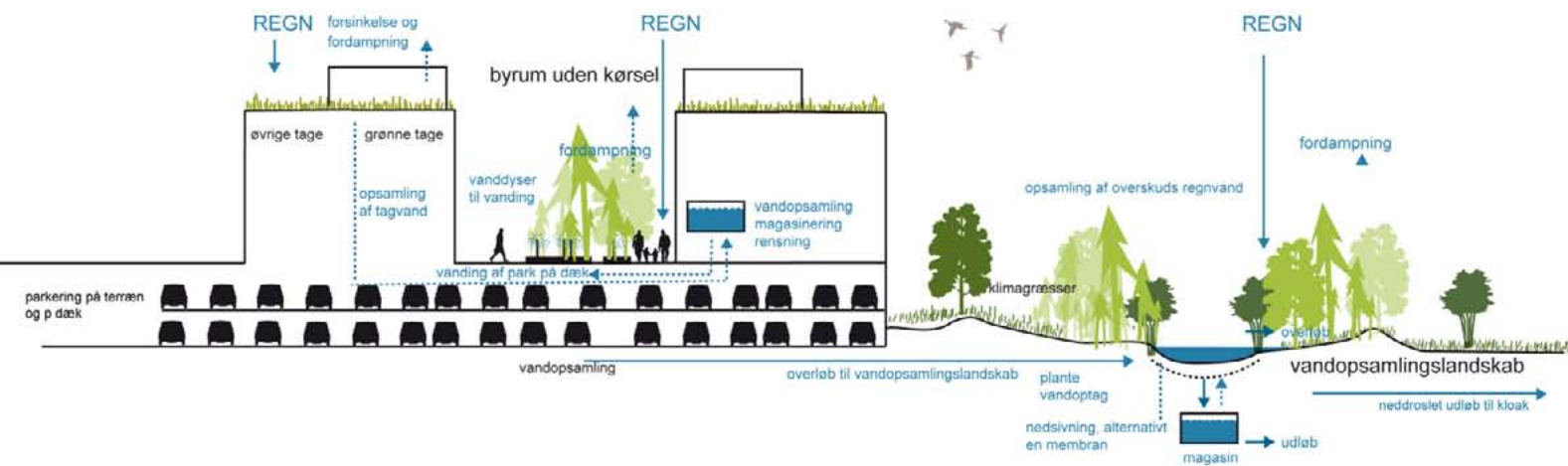
H: ndr. havn: kt:2.5 etableres succesivt med havneudvidelse i kajkanter.



Afledning af regnvand.

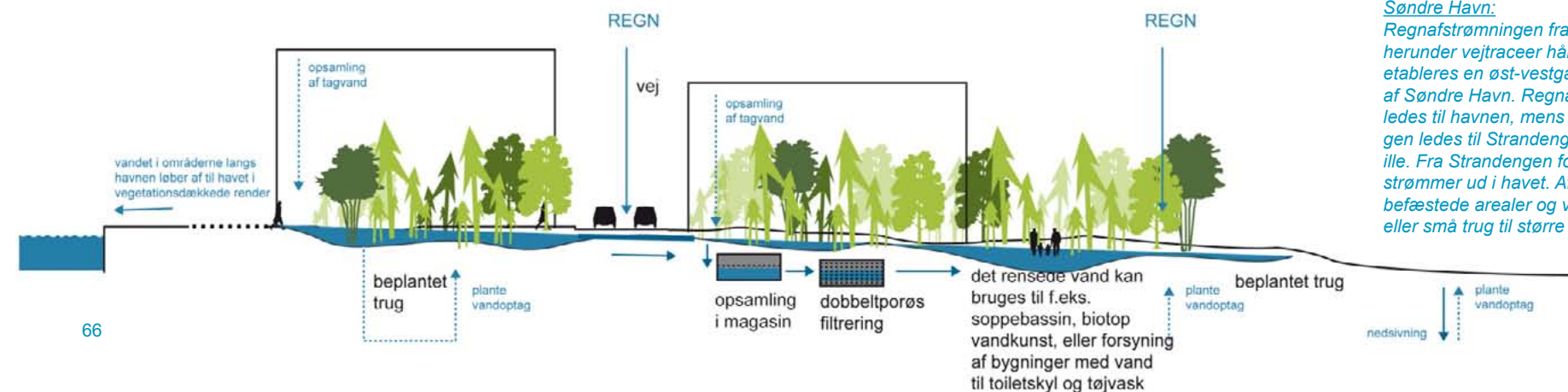
Stationsområdet:

Vand fra tage og terræn opsamles og transporteres på overfladen i render, der fører til en wadi (rendefaskine med trug foroven) wadien løber som et sammenhængende nord-sydgående grønt strøg langs Stationsområdets vestlige afgrænsning. Wadien løber af og til gennem regnbede, der placeres hvor forholdene tillader det, og designs som del af det pågældende byrum. Vandet kan herudover bruges til vanding af træer.



Collstropgrunden:

Regnafstrømningen fordampes fra grønne tage og taghaver, og formindskes ved magasinering til vanding af taghaver, toiletskyl og tøjvask. Overskydende vand ledes til et vandopsamlingselement på den sydlige del af grunden. Dette element udformes som et stort beplantet trug med magasin nedenunder.

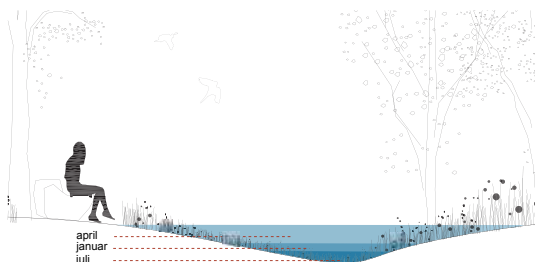


Søndre Havn:

Regnafstrømningen fra tage og befæstede arealer, herunder vejtracéer håndteres i almindingerne. Der etableres en øst-vestgående højderyg i den nordlige del af Søndre Havn. Regnafstrømning nord for højderyggen ledes til havnen, mens afstrømningen syd for højderyggen ledes til Strandengen over et fald på 1,5 til 3 promille. Fra Strandengen fordamper og nedriver vandet og strømmer ud i havet. Afstrømningen fra de enkelte tage, befæstede arealer og veje transporteres via kanaler eller små trug til større beplantede trug i almindingerne.

Hvis der kommer stormflod med højere vandstand end 2,5 m., vil der ske oversvømmelse af veje og almindinger på Søndre Havn, men almindingerne udformes således, at vandet hurtigt afledes fra området.

Den ovenfor beskrevne løsning er valgt som et kompromis mellem hensynet til beskyttelse af værdierne i området og hensynet til en arkitektonisk tilfredsstillende og funktionel løsning i hverdagen. Løsningen rummer desuden den fordel, at diget kan forstærkes senere, hvis det skulle vise sig, at vandstandsstigningerne bliver større end pt forventet.



Vandet i byen - princip for synlig overfladevand som et tilskud til karakteren af byrum og fælles friarealer - her som en åben vadi på Søndre Havn.

6.9 Regnvand

Afledningen af regnvand er indtænkt i byplanen dels som et bæredygtigt og rekreativt element og dels som sikkerhed imod overbelastning af kloaksystemet og påvirkning af jordforureningen. På Søndre Havn er løsningen at lade regnvandet fra tage og befæstede arealer løbe gennem beplantede trug ned igennem almindingerne med magasiner og renseenheder undervejs. Nogle steder vil på denne måde blive fugtige og få en dertil svarende vegetation, mens andre steder bliver mere tørre. En del af vandet kan evt. anvendes til toiletskyl og tøjvask i boligerne. Vandet afledes nord for højderyggen til havnebassinet og syd for højderyggen til strandengen. Fra strandengen fordamper eller nedsiver vandet.

På Collstropgrunden etableres grønne tage og taghaver, som via fordampning og opsugning bruger en del af regnvandet og forsinker afstrømningen. Overskydende vand ledes til et stort beplantet trug med magasin på den sydlige del af grunden.

I Stationsområdet benyttes også grønne tage og taghaver. I det nord-sydgående strøg (parallelstrædet) opsamles og transporteres vandet i en åben rende, der fører til et trug med faskine. Der etableres regnbede som en del af byrummenes design – og evt. en vandkunst.

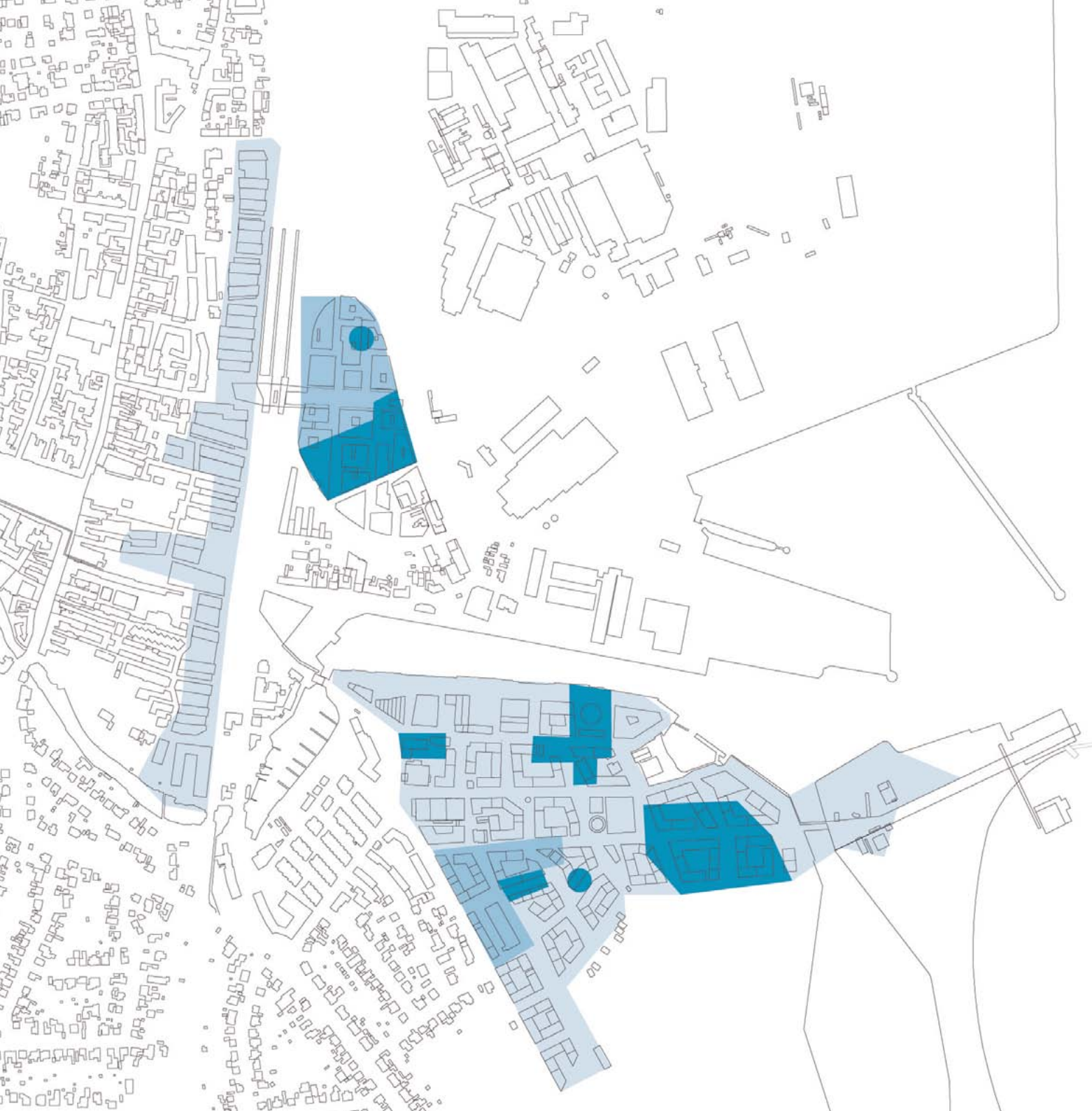
6.10 Affald

Affaldshåndteringen kan forbedres betydeligt i forhold til den nuværende standard i Køge Kommune med henblik på at opnå en mindre produktion af affald og en højere genbrugsprocent. Imidlertid er der grænser for, hvor langt Køge Kyst kan gå, hvis ikke resten af Køge Kommune følger med. Projektområdet er for lille til at have sit helt eget affaldssystem, men det drøftes pt med Køge Kommune om Køge Kyst kan blive et forsøgsområde for bæredygtige affaldsløsninger.

De konkrete løsninger vil blive vurderet i Køge Kommunes nye affaldsplan, der skal udarbejdes i 2012.

Produktionen af affald reduceres bedst gennem information og kampagner rettet direkte imod borgerne, men også butikkerne i området kan spille en væsentlig rolle her. Der foreligger erfaringer fra andre kommuner, som kan drages ind i den fortsatte dialog med Køge Kommune, Det Grønne Hus m. fl.

Forøgelse af genbrugsprocenten handler først og fremmest om at skabe de bedste muligheder for affaldssortering. Der planlægges derfor en lokal genbrugsplads på Søndre Havn, og der skal i samarbejde med Køge Kommune findes en lokal løsning for butikker og kontorer i hele Køge bymidte.



*Jordforurening.
Kortet viser de 3 generelle foruren-
ingstyper der er lagt til grund for
Udviklingsplanen.*

*Jorden i disse områder forventes at
være lettere forurenet med olie / tjære
produkter og /eller tungmetaller. Der
forventes ingen fordampning. Jorden
kan genanvendes inden for Køge
Kyst's delområde.*

*Jorden i disse områder forventes
at være kraftigt forurenet med olie /
tjæreprodukter og /eller tungmetaller.
Der forventes ingen fordampning.
Jorden skal som udgangspunkt ikke
flyttes.*

*Jorden i disse områder forventes at
være kraftigt forurenet primært med
olie -/ tjæreprodukter / chlorerede
opløsninger og / eller tungmetaller.
Der forventes fordampning og dermed
behov for en sikring af indeklimaet.
Jorden skal som udgangspunkt ikke
flyttes.*

6.11 Jordforurening

Der er jordforurening fra virksomhedsdrift på store dele af Collstropgrunden og en række hot spots på Søndre Havn.

Denne jordforurening skal håndteres forsvarligt, inden nyt byggeri påbegyndes. Krav hertil skal drøftes med Køge Kommune forud for en egentlig myndighedsbehandling.

I Stationsområdet forventes kun lettere forurening og derfor ingen særlige foranstaltninger.

På Collstropgrunden planlægges et byggeri på søjler, bl.a. for at undgå oprensning af grunden. Den åbne P-plads vil give optimal udluftning. Det skal i forbindelse med projekteringen afklares, om der er behov for en særlig damp- og forureningstæt membran under P-dækket eller evt. andre foranstaltninger.

På Søndre Havn findes enkelte hot spots med flygtige forbindelser (klorerede opløsningsmidler) og derudover områder med kraftig forurening af olie- og tjæreprodukter samt evt. tungmetaller. Strategien er her at oppumpe den flydende olie i fri fase nær grundvandsspejlet og derefter fjerne jord i nødvendigt omfang.

I områder med fordampning fra klorerede opløsningsmidler skal der sikres ventilation af indendørs arealer. I karreer med P-kælder

er dette problem automatisk løst, mens det i andre karreer kan kræve en (krybe)kælder.

Omkostningerne til bortskaffelse af forurenede jord kan øvrigt begrænses ved at anvende pælefundering på de stærkt forurenede arealer (uanset om jordbundsforholdene i øvrigt tilsiger dette).

De udearealer, som ikke skal befæstes, tilføres ren jord, så jorden kan anvendes til leg og havedyrkning.

Det aftales med de kommende bygherrer, hvem der iværksætter de forskellige foranstaltninger i takt med at byggeriet skrider frem.

Det er væsentligt hele tiden at kommunikere proaktivt omkring håndtering af jordforureningen, så der ikke opstår myter og deraf følgende utryghed ved at bo eller arbejde i Køge Kyst-området.

*Naboskab mellem by og havn
En del af virksomhederne på Søndre Havn er fortsat i
drift. Siloen søges bevaret og integreret som et brugbart
element i den nye by. Køges kirke der oprindeligt er fra
1250 føles tæt på - nyt og gammelt smelter sammen.*



6.12 Støj

Den væsentligste støjkilde i forhold til projektområdet er havnedriften. Vej- og jernbanetrafikken vil ikke lægge begrænsninger på arealanvendelsen, men maksimalt kunne medføre extra facadeisolering for nye boliger tæt på støjklenderne.

Støjen fra Junckers virksomhed kan evt påvirke muligheden for tagboliger på Collstropgrunden. Dette spørgsmål er ikke endeligt afklaret.

Havnedriften forudsættes at fortsætte på nordsiden af havnebassinet, men den mest belastende kajkant i forhold til Søndre Havn vil dog muligvis blive noget aflastet, når den nye havn i jorddepot-området tages i brug.

En støjkortlægning har vist, at støjniveauet for første karre langs havnebassinet er for højt til etablering af boliger, bortset fra enkelte steder på bagsiden. Ved finjustering af bebyggelsesplanen (sideforskydning af første karrerække i forhold til de bagvedliggende karreer) er det dog blevet muligt at indarbejde et vist antal boliger i de to nordlige etaper (SH6 og SH7), så der også bliver mulighed for at bo relativt tæt på havnebassinet.

En stillingtagen til den endelige disponering af arealerne og evt. supplerende støjbeskyttelse udskydes,

indtil havnedriftens udvikling er mere afklaret, da de to etaper på Søndre Havn, som særligt er berørt af støjen, rent gennemførelsesmæssigt ligger sent i processen.

Det er dog samtidig vigtigt at slå fast, at store dele af Køge Kyst-området aldrig støj­mæssigt kommer på niveau med boligområder i forstæderne. Hvis man vil have fordelene ved at bo tæt på bymidten, tæt på en levende erhvervshavn og tæt på naboerne, må man også være parat til at acceptere et vist støjniveau.

6.13 Risikoforhold

Byudviklingen på Søndre Havn skal tilrettelægges på en sådan måde, at der rundt om to af virksomhederne (Nynäs og Kemetyl) respekteres "risikozoner" af en betydelig størrelse.

Det betyder, at der ikke inden for de pågældende områder kan påbegyndes byudvikling, før virksomhederne er flyttet eller har ændret i risikoforholdene.

*Businesspark på Collstrupgrunden.
Den hævede byplads på Collstrup-
grunden kan danne rammen om
nyt, attraktivt, dynamisk og
stationsnært service- og kontor-
erhvervsområde.*



7 Strategi for erhvervsudvikling

Det skal være attraktivt for nye kontor- og servicevirksomheder at slå sig ned i Køge Kyst-området. På Collstropgrunden planlægges en business park med fælles faciliteter for flere virksomheder. Sundhed, transport, miljø, energi og kultur skal have særligt fokus.

7.1 Sammenhæng med Køge Kommunes erhvervspolitik

Alt i alt skal næsten halvdelen af det bebyggede areal i Køge Kyst anvendes til private erhvervsformål. Det er derfor afgørende for udviklingsplanen at formulere en strategi for hvilke virksomhedstyper og –brancher, som særligt skal søges tiltrukket til området.

Udgangspunktet for Køge Kysts overvejelser er Køge Kommunes erhvervspolitik, som ønsker at udnytte områdets styrkepositioner i omstillingen fra industri- til serviceerhverv. Her tales særligt om

transport og logistikerhverv

sundhedserhverv

Hvad angår transport og logistik, kan Køge Kyst tilbyde mulighed for lokalisering af domicil-virksomheder, som har udbytte af at bo tæt på produktionsleddet i Skandinavisk Transportcenter.

Sundhedserhverv (uden produktion), knyttet til det nye supersygehus, har gode lokaliseringsmuligheder i Køge Kyst-området.

Sidst, men ikke mindst, vil Køge Kyst-projektet åbne for at langt flere kontor- og servicevirksomheder i det hele taget kan lokalisere sig i Køge, da der skabes store, nye stationsnære erhvervsarealer, som hidtil har været en mangelvare.

Hele Stationsområdet og Collstropgrunden samt etape SH7 og dele af SH6 og SH3 på Søndre Havn ligger således inden for den 600 m. afstand fra Køge Station, som gør det muligt at lokalisere kontor- og serviceerhverv større end 1.500 kvm.

7.2 Kontor- og servicevirksomheder

Køge Kysts strategi er at satse bredt på kontor- og servicevirksomheder med særligt fokus på små og mellemstore virksomheder.

Disse vil lettere end de helt store domicil-virksomheder kunne indpasses i det varierede og funktionsblandede bymiljø, som tilstræbes, og en større samling af mindre virksomheder vil også skabe en større robusthed end få, store enheder.

Ud over de forannævnte brancher, som indgår i Køge Kommunes erhvervspolitik, skal der særligt arbejdes med tre kategorier af virksomheder:

rådgivende virksomheder/liberale erhverv (ingeniører, arkitekter, IT, advokater m fl)

virksomheder i miljø- og energibranchen

virksomheder i kulturbranchen

For at muliggøre grundsalg i passende store enheder og for at fremme etableringen af fællesfaciliteter for virksomhederne, tænkes på Collstropgrunden i et "business-park koncept", hvor én (eller nogle få) investorer etablerer rammer for flere mindre virksomheder, som lejer sig ind og fra starten får tilbudt fælles reception, kantine, mødelokaler og andre administrative fællesfunktioner.

Køge Kyst vil derudover arbejde for etablering af et hotel- og konferencecenter, som kan understøtte ovennævnte erhvervsudvikling og løfte Køge op til at være en højklasset conferenceby.



Det nye butiksområde.
Princip for ikke overdækkede sammenhængende bu-
tiksstrøg der bygger videre på den eksisterende Køge
skala. Moderne arkitektur der spiller sammen med den
gamle bydel.

I Stationsområdet er det relevant at kombinere detailhandlen med andre bymidtefunktioner, som kan understøtte oplevelsesværdien og borgernes service. Her tænkes bl.a. på

en ny biograf med tidssvarende indretning og teknologi

andre kulturelle tilbud

et sundhedshus

Køge Kyst vil aktivt søge at inspirere investorer på disse og lignende felter til at interessere sig for området.

7.3 Detailhandel

Som nævnt i visionen for Køge Kyst skal der etableres ca 20.000 kvm. detailhandel i Stationsområdet – og derudover åbnes mulighed for mindre butikker på Søndre Havn.

Af byplanmæssige grunde ønskes ikke et traditionelt, lukket shoppingcenter, men en åben plan med selvstændige butiksenheder, der bygger videre på den eksisterende struktur i Køge bymidte.

Men uanset den fysiske form ønskes byggeriet tilrettelagt, så det bliver attraktivt for større butiksenheder at etablere sig i området.

I nord- og sydenderne af området skal der placeres ankerbutikker, som sikrer,

at der ikke opstår "dead ends" i den nye bymidte. Mest oplagt er nok et stort supermarked i nordenden og en eller to større kædebutikker i sydenden. Indimellem skal mindre butiksenheder placeres sammen med øvrige servicefunktioner.

For at understøtte samspillet mellem de nye og de gamle butikker og oplevelsen af en samlet bymidte vil det være hensigtsmæssigt at etablere en samlet cityforening og indføre en form for "shopping mall management".

Spørgsmålene om butikstyper og organisationsformer undersøges nærmere i et analysearbejde sammen med Køge Handelstandsforening og Køge Erhvervsudviklingsråd i løbet af 2. halvår 2011. Analysen afsluttes og offentliggøres samtidigt med udviklingsplanen.

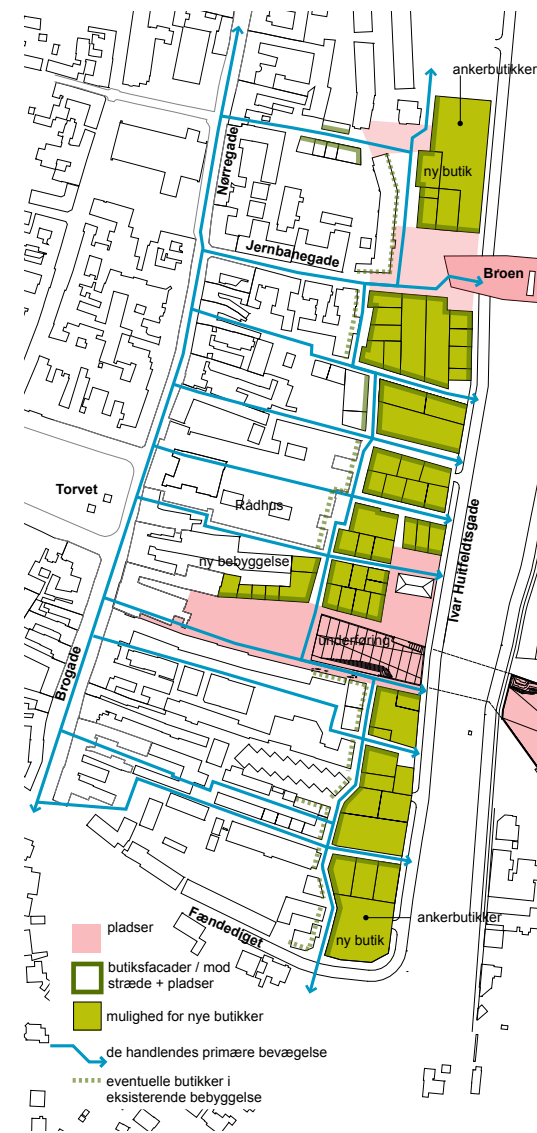
7.4 Andre typer erhverv

Ud over de forannævnte "almindelige" virksomhedstyper skal der også i projektområdet være plads til

enkelte produktionsvirksomheder, der ikke generer naboerne

udførende kunstnere og kunsthåndværkere

Sådanne virksomheder vil kunne bidrage til mangfoldigheden i området og skal derfor tilbydes langsigtede lokale løsninger, særligt hvis de slår rod i midlertidige lokaler i udviklingsfasen.



Princip for placering af ny detailhandel i tilknytning til den eksisterende bymidte.



Udstilling i Tapperiet.
De 5 konkurrenceforslag fra
parallelkonkurrencen
vises frem. August 2010.

8 Strategi for dialog

En god by kan kun udvikles i tæt samspil med de nuværende og fremtidige brugere. Den åbne dialog fra de indledende faser skal videreføres. Investorerne ønskes også inddraget.

8.1 Borgere

Køge Kyst har allerede ved gennemførelsen af parallelkonkurrencen om områdets fremtid lagt stor vægt på borgerinvolveringen og –dialogen.

Køges borgere er således blevet inviteret til borgermøde tre gange i processen med mulighed for at lytte, spørge og give input både til Køge Kyst og direkte til de konkurrerende hold.

Derudover har Køge Kyst etableret et dialogforum på projektets hjemmeside, hvor borgere skriftligt har kunnet give deres synspunkter til kende – på en måde, så alle andre borgere kan følge med i debatten.

Det er Køge Kysts opfattelse, at denne dialogform har været velfungerende og har bidraget til at skabe et væsentligt større kendskab til projektet – og dermed også et større engagement blandt byens og hele kommunens borgere. Hovedstrategien skal derfor være at fortsætte denne åbne linie i

de kommende faser.

Efter udviklingsplanens færdiggørelse vil dialogen imidlertid skifte karakter – fra det meget overordnede til mere lokale og afgrænsede spørgsmål.

Et spor i den fremtidige borgerdialog vil dreje sig om de fysiske planer – typisk høringer om lokalplaner for delområder. Her vil konkrete forhold omkring udformning af byggeriet, byrummene og infrastrukturen blive sat til debat, men også forestillinger om det fremtidige byliv kan selvsagt bringes i spil. Disse dialoger vil blive tilrettelagt i tæt samarbejde mellem Køge Kommune som planmyndighed og Køge Kyst.

Et andet spor vil dreje sig om implementeringen af kulturstrategien, hvor det er meget centralt at aktivere borgernes og andre aktørers ressourcer. Allerede etape 0 vil give en platform for dialog med borgerne om ønsker til det fremtidige byliv.

Et tredje spor er temadrøftelser om særlige forhold, der optager borgerne på forskellige tidspunkter. Eksempler på dette kunne være bevaring af kulturarven, udvikling af bæredygtige livsformer eller parkeringsforhold i bymidten. Ved at iscenesætte sådanne debatter er Køge Kyst også med til at udvide perspektivet for hvad byudvikling normalt handler om.

Et fjerde spor er den meget konkrete information og dialog om ”byggepladsforhold”, der opstår, når

byggemodning, anlæg af infrastruktur og husbyggeri går i gang.

Dialogforum på Køge Kysts hjemmeside holdes åbent i den videre proces, så Køge Kyst hele tiden holder ”fingeren på pulsen”. Desuden arbejdes med en fortsat proaktiv kommunikation om projektets udvikling, hvor projektets hjemmeside tænkes suppleret med andre medier, bl. a. den nyoprettede portal for lokale begivenheder – Køgenu.dk.

Tilsammen er det meningen at disse initiativer skal fremme en udviklingskultur omkring Køge Kyst, hvor mange borgere gennem den lange udviklingsproces bevarer interessen for og lysten til at deltage i samtalerne om byens fremtid – og lysten til at udvikle og afprøve nye muligheder i praksis.

Det lange tidsperspektiv kan give anledning til utålmodighed hos borgerne, der gerne ser netop deres ideer realiseret ”i morgen”. Det er derfor en særlig udfordring at udvikle en forståelse for, at ”ting tager tid” – og at dette faktisk på mange måder er en fordel for kvalitativ byudvikling.

En anden udfordring i borgerdialogen, der skal håndteres proaktivt, er de ofte modstridende interesser, som forskellige grupper af borgere kan have i relation til den fysiske planlægning eller prioriteringen af de økonomiske indsatser. Nabogener hører også til i denne kategori.

Køge Kyst nærer ingen illusioner om, at



Borgermøde i Tapperiet.
Her skabes et overblik over projektet på en model over
hele området.

sådanne konflikter kan undgås, men vil gøre sig umage for at se, høre og forstå de borgere, som har noget på sinde – og derefter melde klart ud, hvad der er besluttet.

Et særligt tema, som potentielt kan give anledning til negativ stemning omkring projektet, er miljøforholdene – jordforureningen, støjen og risikoforholdene omkring virksomhederne. Det er Køge Kysts intention at håndtere også disse svære emner fagligt professionelt, åbent og proaktivt – og derigennem skabe størst mulig trykthed blandt borgerne.

8.2 Interessenter

En række interessentgrupper er på samme måde som borgerne blevet inviteret til dialog under afviklingen af parallelkonkurrencen.

Kredsen af lokale interessenter har bl.a. bestået af:

Handelsstandsforeningen
Køge Grundejerforening
KØS
Køge Museum
Roklubben
Kano- og kajakklubben
Valkyrien
Tapperiet

Teaterbygningen

Det Grønne Hus

Danmarks Naturfredningsforening

Dansk Cyklist Forbund

Derudover er trafikselskaberne blevet inviteret:

DSB

Banedanmark

Trafikstyrelsen

Movia

Regionstog

Alle interessenter har deltaget på særlige "forsamlingshus-møder", hvor de hver for sig har kunnet ytre sig i en fælles debat. Ligesom for borgernes vedkommende opfatter Køge Kyst den gennemførte dialog som succesfuld, og hensigten er at fortsætte den åbne dialog.

Efter udviklingsplanens færdiggørelse vil mange spørgsmål dog naturligt bevæge sig i retning af bilaterale drøftelser med hver enkelt interessent eller dialog i mindre grupper. Dette gælder, når der skal findes konkrete trafikløsninger, konkrete organisationsmodeller for detailhandlen, aftaler om flytning af kulturinstitutioner mv. Køge Kyst vil iscenesætte denne dialog, men er naturligvis også åben over for løbende henvendelser udefra.

8.3 Investorer

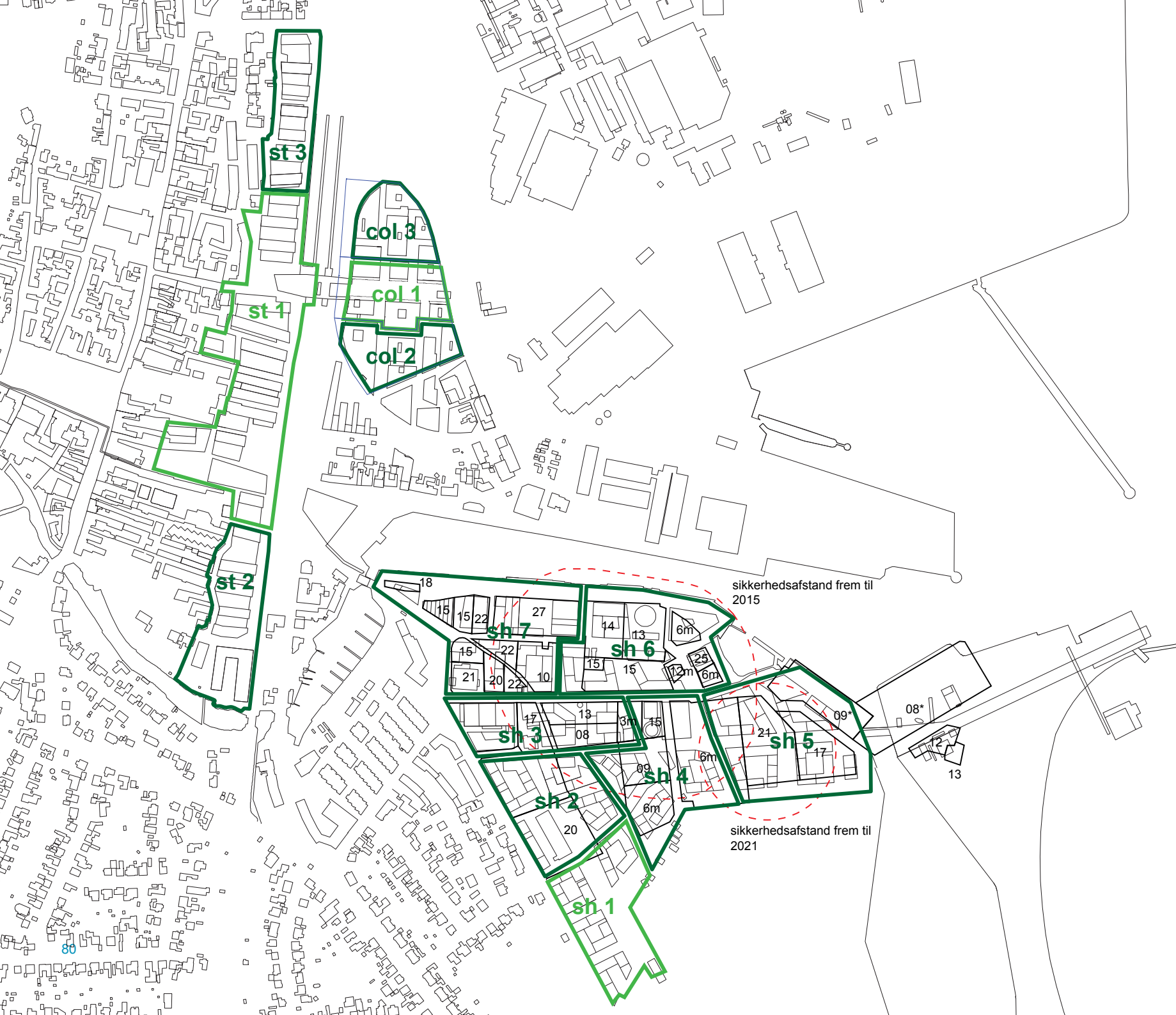
I takt med at projektet nærmer sig tidspunktet for det første grundsalg vil Køge Kyst udvide dialogen til også at omfatte potentielle investorer.

Et første skridt i denne retning har været den udstilling på Dansk Arkitekturcenter (DAC), som er blevet gennemført i oktober 2010-januar 2011. I forbindelse med udstillingen har der været en indledende dialog med en række potentielle investorer, således at input fra disse har kunnet påvirke den endelige udviklingsplan.

I løbet af 2011 er det tanken at udarbejde prospekter for de første etaper, således at dialogen med investorerne kan konkretiseres. Prospekterne vil konkret fysisk og kvantitativt gøre rede for krav og ønsker til byggeriet i de enkelte delområder.

Køge Kyst ønsker også en dialog med investorerne om hvordan det bedst sikres i praksis, at visionerne om bæredygtighed, byliv og høj bykvalitet bliver realiseret. Denne dialog vil bl. a. blive udmøntet i det kvalitetsprogram, som er nærmere omtalt i kapitel 3.

For at fremme det mangfoldige byliv vil Køge Kyst aktivt opsøge potentielle investorer og lejere, som forventes at kunne yde særlige bidrag til bykvaliteten. Det kunne fx. være iværksættermiljøer, kulturudbydere eller virksomheder, der arbejder med bæredygtige løsninger.



*Etapeplan:
Køge Kyst - området er inddelt
i 13 etaper på typisk 20-30.000
etagekvadratmeter. I hvert de-
lområde er vist en rækkefølge
for etapernes udbygning.*

Se også tidsplan side 82.

9 Tids- og etapeplan

Udviklingsplanen er opdelt i 13 etaper på hver 20-30.000 kvm. Tempo og rækkefølge er bestemt af afsætningsmulighederne, ønsket om en velfungerende by gennem hele processen og afviklingen af de nuværende erhverv på Søndre Havn. Etape 0 er allerede skudt i gang.

9.1 De overordnede hensyn

Køge Kyst er et projekt med en lang tidshorisont. To forhold betinger frem for noget tidsperspektivet:

Dels skal erhvervsaktiviteterne på Søndre Havn afvikles i god ro og orden. Der tages derfor indtil videre udgangspunkt i de "udløbsdatoer", som fremgår af lejekontrakterne for de enkelte virksomheder, der bor til leje i området. Sandsynligvis vil nogle af virksomhederne flytte før da, men det vil Køge Kyst i givet fald betragte som en "uventet gave".

Dels er der i en by af Køges størrelse grænser for, hvor store arealer, som

kan forventes solgt pr år til privat bolig- eller erhvervsbyggeri. Køge Kyst har ladet udarbejde en absorptionsanalyse, som giver en samlet vurdering af afsætningsmulighederne – under forudsætning af "gennemsnitlige konjunkturer".

De to hensyn tilsammen medfører en forventet tidshorisont på ca. 20 år for projektets realisering. I projektbudgettet er lagt til grund, at den sidste grund sælges i 2034.

Det lange tidsperspektiv giver nogle fordele, først og fremmest at den nye by kan udvikle sig over tid – og undervejs blive præget af de ideer og initiativer, som opstår blandt beboere og kulturelle aktører. De fysiske udtryk vil også pga tidsperspektivet kunne blive mere mangfoldigt.

Men tidsforløbet giver også nogle udfordringer for Køge Kyst, først og fremmest at minimere områdets karakter af byggeplads igennem mange år. Det er derfor vigtigt at operere ud fra en tids- og etapeplan, der undervejs i udbygningsprocessen fører til afsluttede og naturligt sammenhængende bykvarterer. Endvidere er det vigtigt at koble de store infrastrukturanlæg op på etapeudbygningen, således at de bymæssige sammenhænge bliver naturlige og velfungerende etape for etape.

Ud fra disse hensyn – og en foreløbig vurdering af afsætningsmulighederne – er der udarbejdet en tids- og etapeplan, der tages som udgangspunkt for den detaljerede planlægning og dialogen med investorerne. Undervejs vil der naturligvis kunne ske ændringer i tidsforløb og rækkefølge.

Det skal også nævnes for god ordens skyld, at tidsplanen for de enkelte etaper kan blive påvirket af de arkæologiske undersøgelser, som det påhviler bygherren at gennemføre i forbindelse med byudvikling. Køge Kyst har haft en indledende dialog med Køge Museum herom.

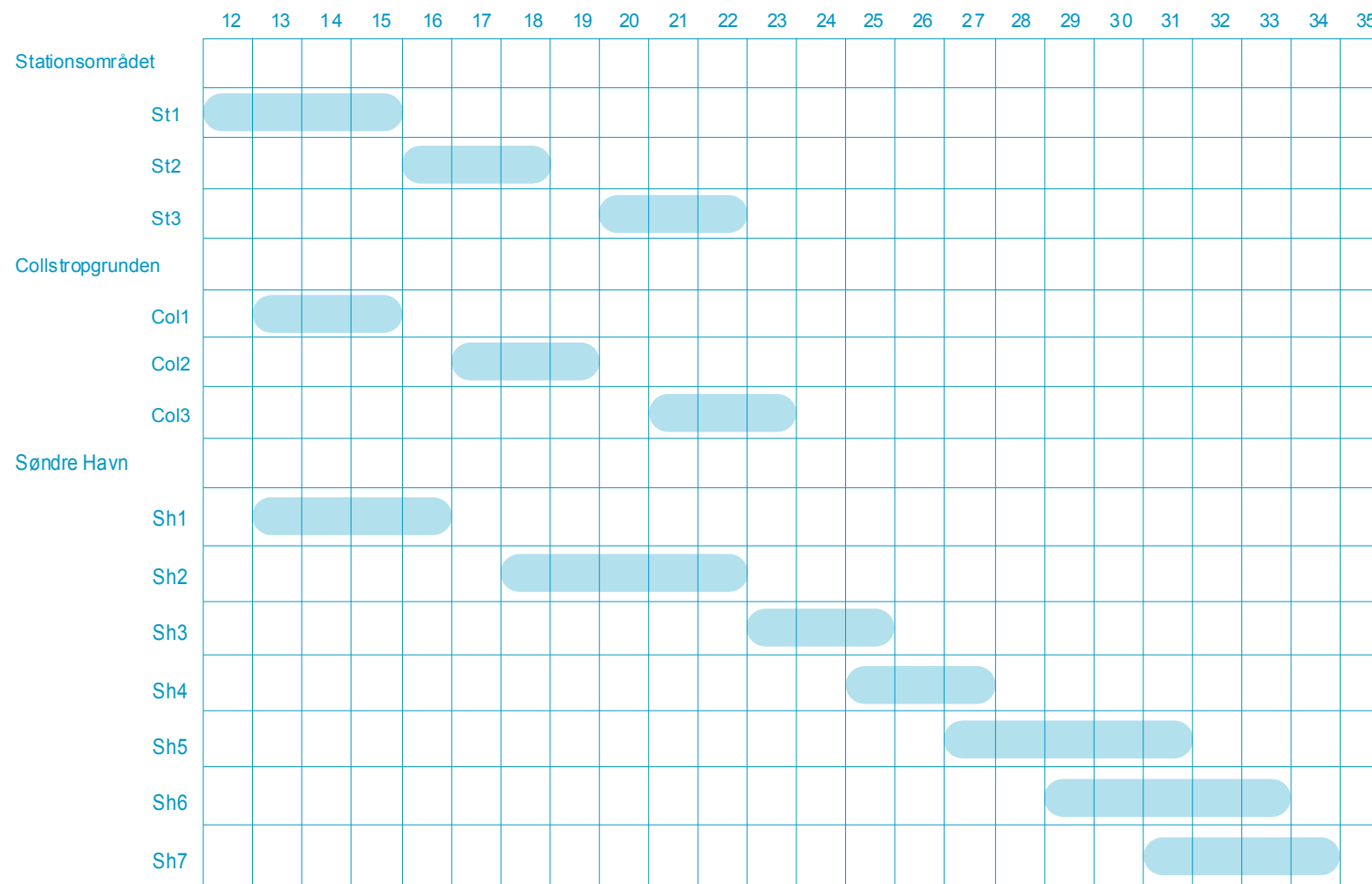
9.2 De tretten etaper

Hele Køge Kyst-området er inddelt i 13 etaper, som forudsættes lokalplanlagt og udbudt til salg én ad gangen. Etaperne har typisk en størrelse omkring 20-30.000 etagekvm.

Stationsområdet inddeles i 3 etaper:

Den midterste etape (ST 1), som forudsættes gennemført hurtigst muligt, indeholder hovedparten af den nye detailhandel (ca. 15.000 kvm., inkl den nordlige ankerbutik) og skaber straks det nye terminalområde med forbindelse til Collstropgrunden. Den nord-sydgående vej forlægges, og underføringen vil blive gennemført. De første dele af den nordlige P-kælder vil blive åbnet.. Der indarbejdes ca. 125 boliger og 7.000 kvm. kontor erhverv.

Tidsplan.
Tidsplanen er baseret på det forventede salg.
Hver etape færdiggøres hurtigst muligt for at skabe
bykvalitet.
Se også etapeplan side 80.



Den sydlige etape (ST 2) indeholder færdigudbygningen af detailhandlen med de sydlige ankerbutikker og den supplerende P-kælder. Denne etape indeholder ca. 100 boliger og lidt kontorerhverv.

Den nordlige etape (ST 3) indeholder en afrunding af Stationsområdet med primært boliger (75) og kontorerhverv (4.000 kvm.).

Collstropgrunden inddeles i 3 etaper:

Den midterste (COL 1) indeholder en trediedel af business parken (14.000 kvm), de nye fodgængerforbindelser imod havnen, samt det nye P-anlæg på terræn.

Den sydlige etape (COL 2) og den nordlige etape (COL 3) indeholder udvidelser af business-parken med afrunding af områdets byfront og evt forbindelse sydpå imod havnen.

Søndre Havn inddeles i 7 etaper:

Den første etape (SH 1) indeholder alene boliger (i alt ca 250) med en attraktiv beliggenhed ud imod strandengen. Her etableres den nye byfront, den første del af standenspromenaden og den første almindning. Promenade og almindning fremrykkes for at understøtte bykvaliteten tidligt i projektet. Denne etape kan påbegyndes umiddelbart og vil skabe en naturlig forlængelse af det eksisterende byggeri omkring Tapperiet.

Den næste etape (SH 2) omkranser Tapperiet i en naturlig fortsættelse af SH 1. Denne etape indeholder 85% boliger (i alt ca. 200) i tæt sammenhæng med Tapperiet.. Denne etape forudsætter fjernelse af de nuværende kontorpavilloner nord for Tapperiet.

Herefter følger 3. etape (SH 3), som yderligere forlænger fronten for den nye bydel imod nord til Søndre Molevej. Denne etape indeholder 65% boliger (i alt ca 150) og derudover ca. 7.000 kvm. erhverv.

Etape 4 (SH 4) fortsætter udbygningen langs Søndre Molevej med ca. 150 boliger, mindre islæt af erhverv og kultur samt et nyt P-hus. Herefter følger etape 5 (SH 5), som afrunder den sydlige del af Søndre Havn imod strandengen og kysten. Her forventes ca. 250 boliger og ca. 12.000 kvm. erhverv. Promenaden færdiggøres.

Etape 6 (SH 6) tager fat på området nord for Søndre Molevej ud imod havnebassinet. I dette område er erhvervs-, service- og kulturfunktioner dominerende (i alt ca. 21.000 kvm.), men der forudsættes også indarbejdet ca. 100 boliger.

Den sidste etape (SH 7) runder Søndre Havn af både imod havnebassinet og det eksisterende byggeri i Åhavnen. Også her er de mindre støjfølsomme funktioner dominerende (i alt ca. 24.000 kvm.), men der forventes et mindre antal boliger – for at fastholde den funktionsblandede by.

Som det fremgår, forventes 3 etaper klargjort til byggemodning og salg nogenlunde samtidig (ST 1, COL 1 og SH 1). På denne måde vil projektet fra første færd vise sin mangfoldighed i byfunktioner og henvende sig til investorer med forskelligt fokus.

Rækkefølgen mellem etaperne på Søndre Havn giver en naturlig bevægelse – og dermed en velafgrænset bydel gennem udviklingsfasen. Men det udelukker ikke, at der kan ombyttes i rækkefølgen, fx. hvis det viser sig, at virksomhederne ud imod havnekajen fraflytter Søndre Havn før udløbet af lejemålene.

9.3 Etape 0

Inden spaden stikkes i jorden i 2012, har Køge Kyst taget hul på etape 0 med midlertidige fysiske anlæg og aktiviteter med primært kulturelt indhold.

Etape 0 skal vise Køges borgere og omverdenen, at byudviklingen er ved at gå i gang, og mere konkret skal den skabe liv i området, med særligt fokus på Søndre Havn.

Rent fysisk er der allerede etableret to midlertidige byrum: Tidsrummet og Udsigten. Og Tråden er markeret som en rute gennem området, understøttet af et informationssystem, der på 18 steler fortæller om områdets historie og planerne for fremtiden. Bænke og siddemøbler understrækker Tråden, som i mørket oplyses af for tiden ti steder med lyskunst.

Byliv i etape 0.

I etape 0 kaldes et af de midlertidige byrum "Udsigten".

Alle er velkomne til at bruge de fastmonterede grill mens solen og havet nydes.



De midlertidige byrum skal invitere til forskellig brug – og tænkes at udvikle sig løbende. Det mest "færdige" anlæg er Udsigten – en forpremiere på den endelige strandpromenade med en stor terrasse, hvor man kan nyde udsigten over vandet og strandengen.

Den Gule Hal tages gradvis i brug til flere aktiviteter – herunder show room for Køge Kyst – og der arbejdes med udvendig udsmykning af bygningen og indretning af friarealerne.

Sidst, men ikke mindst, er der gennemført en oprydning på hele Søndre Havn, hvor overflødige hegn er fjernet, nye og mere hensigtsmæssige afskærmninger etableret, og der er foretaget en simpel beplantning visse steder.

På aktivitetssiden er der gennemført to kunstudstillinger i 2011: Walk This Way, som er en markering af ruten mellem Søndre Havn og KØS med street art – og en graffitifestival omkring Tapperiet.

I sommersæsonen 2012 gennemføres en ny kunstudstilling Urban Play, som vil invitere til leg og aktivitet. Derudover arbejdes der sammen med forskellige aktører på et større program af aktiviteter og i Opdagelsen afprøves nogle af de grønne og blå byrumselementer, som Almindingerne vil kunne rumme.

Sidst, men ikke mindst, arbejdes med en idé om at etablere et nyt badeanlæg i 2013/14 – placeret for enden af en gangbro, der får landfæste på havnemolen. Badeanlægget tænkes etableret i et partnerskab med Valkyrien, således at det både får nye faciliteter for vinterbaderne og samtidig kan fungere som offentlig badeanstalt om sommeren. Badeanlægget skal indeholde en restaurant, åben for alle, og forpagtet ud til en privat restauratør. Muligvis kan der også tilføjes andre funktioner.

Etape 0 gennemføres af projektsekretariatet i samarbejde med en række lokale aktører. Finansieringen hentes i Køge Kysts kultur-, kvalitets- og markedsføringspulje, evt suppleret med fondsmidler.



Allerede nu er Køge Kyst igang med at indrette tidlige byrum.
Prospektet Etape 0 - livet før byen 2011 og 2012 kan hentes på Køge Kysts hjemmeside www.koegekyst.dk.



**KØGE
KYST**

Køge Kyst P/S
Havnen 39
DK 4600 Køge
www.koegekyst.dk