



Køge bygger videre på det, Harald Blåtand begyndte

Borgmester Marie Stærke om udviklingen af Køge fra levende købstad til regionalt kraftcenter på Sjælland.

Jeg plejer gerne at ty til Beatles, når det handler om god byudvikling. "All you need is love". Byudviklere, byplanlæggere, arkitekter og investorer – de tager hjem igen, eller videre til næste projekt. Vi byrådspolitikere, vi bliver. Og det stærkeste redskab, vi kan bruge i måden, vi udvikler vores byer og kommuner på, er den bundløse kærlighed, vi har til et område. Vi kender det bedst. Mange af os er født og opvokset her. Lokalområdet

gror under huden på os, og er en del af vores identitet og DNA. Og dén kærlighed, er det bedste redskab til god byudvikling og i høj grad en del af nøglen til fortællingen om Køge.

Egentlig startede det hele for 1.000 år siden. Dengang anlagde Harald Blåtand en af sine vikingeringborge ved det, der senere skulle blive et helt afgørende trafikknudepunkt for pendlere på Sjælland. Harald Blåtand kunne se, hvad der siden er blevet

Køges skæbne; nemlig den enormt gode beliggenhed med god adgang til resten af Sjælland, Danmark og Østersøen.

Hvis vi så skruer tiden 1.000 år frem – nærmere betegnet til 1989 og murens fald, så måtte vi i Køge sande, at nye tider var på vej. Et nyt marked åbnede i Øst, og i en klassisk arbejder- og industriby som Køge oplevede vi, at de store industrier, der hidtil havde været den bærende del af erhvervs-



980

Borring anlagt af Harald Blåtand – omkring 980 e. Kr.

I 2014 opdagede man den hidtil skjulte vikingeborg Borring på en mark udenfor landsbyen Lellinge, tæt på Køge. Køge Kommune og Museum Sydøstdanmark samarbejder med de fire andre danske ringborge om, at Vikingeborgen Borring bliver optaget på UNESCOs Verdensarvsliste.

1993

Fremtidsværkstedet

Politikere, erhvervsfolk og uddannelsesinstitutioner mødes til et fremtidsværksted, hvor visionen for fremtidens Køge bliver lagt.

2001



Skandinavisk Transport Center

Første spadestik til STC tages i 2001. Med dets unikke placering nær tre motorveje, jernbane og havn, har STC skabt et dynamisk transportcenter med mange store virksomheder og stadig efterspørgsel på flere grunde. Det 1.300.000 kvadratmeter store område er senere blevet udvidet med yderligere godt 500.000 kvadratmeter mod nord mellem Ølsemaglevej og Lille Skensved for at imødekomme efterspørgslen fra virksomheder, der gerne vil placere deres erhvervsaktiviteter her – typisk inden for lager, transport og distribution.

”Jeg var optaget af at lære af Ørestaden. Nogle gode venner var flyttet derud, og manglen på liv mellem husene var slående.“

Marie Stærke, borgmester i Køge



livet, formentlig ville lukke ned og flytte østpå.

Det betød, at der blev taget et af de mest afgørende træk i Køges nyere historie. Politikere, erhvervsfolk og uddannelsesinstitutioner mødtes i 1993 til et Fremtidsværksted. Dels tog man udgangspunkt i, hvad man altid havde vidst - når Køge Havn har det godt, har Køge det godt. En vision blev derfor, at man ville gøre Køge Havn større. En anden vision blev, at Køge ville vende ansigtet mod vandet. Netop fordi Køge var præget af store industrier ned til havnen, så var der stort set ingen boliger med havudsigt. Havnen var historisk set blevet prioriteret til industri og arbejdspladser, men med den forventede udflytning af industrierne, samtidig med en udvidet ny havn til de industrier, der ville flytte med, ja så ville den gamle industrihavn, også kendt som Søndre havn, blive frigivet.

Ligesom Harald Blåtand, søgte Fremtidsværkstedet mod det, der nu stod som et motorvejskryds ved Lel-

linge. Beliggenheden var oplagt til et Transport- og Logistikcenter. En fjerde vision blev at få fjernet jernbaneoverskæringen. En trafikal flaskehals, der i daglig tale blev kaldt Køges Berlinmur og som afskar bymidten fra havnen. Som en femte vision opstod et ønske om et uddannelsesområde, hvor det skulle være attraktivt for ungdommen i Køge og omegn at tage en uddannelse.

Fra visioner til udvikling

Første skridt blev noget, som jeg har indtryk af, ikke mange kommuner gør. Vi gik i gang med at købe jord op. Vi købte jord ved afkørsel 32 ved Køge Bugt motorvejen, vi købte havnearealer op. Vi købte jord af landmænd og lodsejere de steder, hvor vi kunne se, det gav mening for kommunen at by- og erhvervsudvikle. Vi kunne købe jord, og gør det fortsat, og kan lade det ligge i 10 år eller mere, for senere at udvikle på det. Efterhånden kom flere pensionsmodne landmænd til os, og ville lave aftaler med kommunen om

deres jord. Det gav god mening for begge parter.

Hvor jordopkøbet er et vigtigt fundament for udviklingen, så var et andet ben, hvilke værdier udviklingen skulle bygge på. I udviklingen af Søndre Havn ønskede vi, at kulturen skulle skabe liv, og at livet skulle komme før byen. Jeg var optaget af at lære af Ørestaden. Nogle gode venner var flyttet derud, og manglen på liv mellem husene var slående. Lige præcis dét, ville vi for alt i verden undgå på Søndre havn.

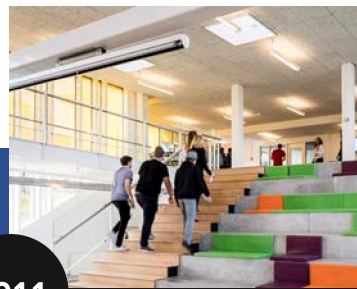
Jeg var kulturudvalgsformand på det tidspunkt, og vi lavede et grundigt stykke visionsarbejde. Vi tog udgangspunkt i idéen om lokalplaner, der jo altid handler om byggeprojekter,



2009

Køge Kyst

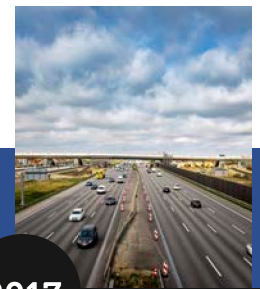
Byudviklingsselskabet Køge Kyst starter op på Søndre Havn. De første beboere flytter ind i 2017. Over de næste 10-15 år udvikles området til en helt ny bydel i Køge med boliger til godt 4.000 borgere og plads til erhverv. I 2017 bliver Køges nye shoppinggade, Strædet, indviet, og i 2018 bliver Stationsbroen til. Den skaber en forbindelse mellem vandsiden og byen og er indrettet, så den også kan bruges som opholdsrum.



2011

Campus Køge

Kongstanken om Køge som uddannelsesby bliver realiseret ved et sættemøde i april 2011, hvor de første noter om et campusfællesskab bliver skabt, og i 2015 åbnes dørene for de første elever. Campus-området bliver løbende udbygget i løbet af de kommende år, hvor der forventes at komme flere end 8.000 studerende og hen mod 700 medarbejdere i området.



2017

Udvidelse af Køge Bugt motorvejen

Køge Bugt motorvejen er i dag den mest trafikerede vej i Danmark med et gennemsnit på omkring 100.000 køretøjer i døgnet.

højder, hældninger, facader, infrastruktur og mange andre tekniske ting. Men de handler aldrig om de mennesker, der skal bo der, det liv, der skal leves der eller den kultur og identitet, som et område skal have. Det ville vi lave om på med Søndre Havn. Vi ville lave en "kulturplan".

For os handlede det om at tage udgangspunkt i Køges identitet og kultur. Vores DNA. Vi havde en 700 år gammel købstad med et rigt handelsliv og med en helt særlig identitet omkring det at komme fra Køge. Vi brugte udtryk som "festina lente" – at skynde sig langsomt. Vi vidste godt, vi ikke havde 700 år, men det hele behøvede heller ikke at blive udviklet på få år. Selvom Søndre Havn var et goldt gammelt industriområde, så var der faktisk kultur. Vinterbaderne i klubben Valkyrien, den over 100 år gamle Køge Roklub, Køge Kano Kajak Klub og mange andre.

For os var det vigtigt, at de skulle blive på Søndre Havn og være med til at bevare og udvikle kulturen og identiteten. En gammel gastappehal blev omdannet til spillested. Stedet kom til at hedde Tapperiet og er et af de mest hippe spille- og kultursteder i Køge i dag.

Udviklingen af Søndre Havn blev lagt over i et selskab, Køge Kyst, der blev etableret i et samarbejde mellem Køge Kommune og Realdania. En del af Køge Kysts opgave blev også at omdanne en del af stationsområdet til detailhandelsområde. Den nemmeste beslutning for Køge Byråd ville være at lave et shoppingcenter ude ved Transportcenteret. Men netop med udgangspunkt i kærligheden til bymidten, handelsbyens identitet og DNA stod det os alle klart, at det ønskede vi ikke. I dag er Køges nye shoppinggade ved at blive en naturlig integreret del af den runde, man tager, når man besøger Køges bymidte, ser på butikker, går på café eller i biografen.

Jernbane og universitetshospital

I 2011 samlede jeg alle uddannelsesinstitutioner på Sjælland med dagsordenen om at starte Campus Køge, der skulle samle en række ungdomsuddannelser ét sted. Her møder du folk fra andre uddannelser, og der er skabt et fedt uddannelsesmiljø på tværs af uddannelserne, som stadig bliver udbygget.

Efter mange års ihærdigt arbejde besluttede Folketinget, at den nye jernbane skulle gå via Køge med et ambitiøst stationsprojekt ved Køge Nord. Et projekt, der for alvor gjorde Køge til en del af hovedstaden med kun 20 minutters transport til København og med forbindelse til resten af Danmark og en kommende Femern Bæltforbindelse, også til Tyskland

Region Sjælland traf beslutning om, at det nye Universitetshospital med 3.000 nye arbejdspladser skulle placeres i Køge. Et projekt der giver uanede muligheder for udviklingen og tiltrækningen af nyt erhvervsliv indenfor medico-branchen og flere uddannelser. Køge Nord station og Universitetshospitalet rykker Køge i en helt anden liga, hvad angår vækst, udvikling og tiltrækningskraft.



2018

Nyt byområde Køge Nord

En ny, grøn og bæredygtig pendlerbydel skyder op i det nordlige Køge. Bydelens vartegn bliver den 225 meter Køge Nord Station, der er et trafikalt knudepunkt for hele Sjælland, hvor højhastighedstog, S-tog og motorvej mødes.



2019

Køge Nord Station og ny jernbane

Togtrafikken bliver fløjtet i gang fra den nye Køge Nord Station og turen til Københavns Hovedbanegård tager nu kun 20 minutter. Bandedanmark anlægger en helt ny, dobbeltsporet jernbane mellem København og Ringsted, som går over Køge.

2022

Ny moderne erhvervshavn

Der bygges en helt ny, moderne erhvervshavn, som vil stå færdig omkring 2022. Etableringen af den nye havn begyndte i 2007 med Køge Jorddepot, som via opfyldning med ren og lettere forurenede jord fra de mange byggeprojekter på Sjælland skal skabe mere havneplads.



2024

Sjællands Universitetshospital

Efter planen står Sjællands nye Universitetshospital færdigbygget i 2024.