

MEDINGS GAARD · 36

SKÆLSKØR BYMIDTE

Kulturhistorisk -arkitektonisk kortlægning af Skælskør Bymidte

2021 / rev. 14. nov 2022

arkitekturet aps • PlanScape • Binzer Landskab

SKÆLSKØR BYMIDTE

Kulturhistorisk, arkitektonisk kortlægning af Skælskør Bymidte

Resumé	3
Baggrund og formål	4
Metode og læsevejledning	5
Bymidten som helhed – historie, bevaringsværdier og anbefalinger	7
Bymidtens delområder	14
Købstaden	16
Havnen	26
Skælskørs indre forstæder	31
Stationsbyen	35
Arbejderbyen	43
Centerområdet	47
Den grønne kant langs Noret	51

SKÆLSKØR BYMIDTE

Kulturhistorisk, arkitektonisk kortlægning af Skælskør Bymidte

© september 2021 arkitekturet og Slagelse Kommune

Udarbejdet og redigeret af arkitekturet v. Grethe Pontoppidan, PlanScape

v. Thomas Tram Pedersen og Binzer Landskab v. Katrine Binzer

Kort, billeder og tegninger: Grethe Pontoppidan, Thomas Tram Pedersen og Katrine Binzer med mindre andet er angivet

rev. 14. nov 2022 jf. korrektur fra Skælskør Lokalhistoriske Arkiv

Bilag

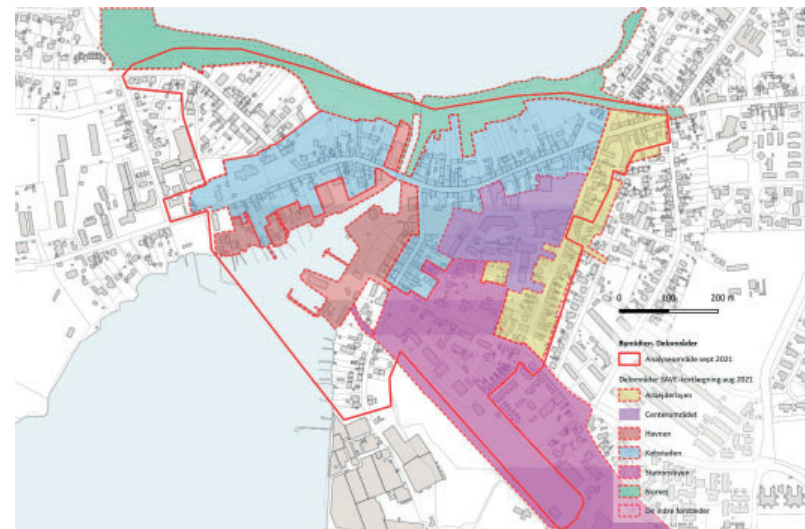
Fredede og bevaringsværdige bygninger	53
Bevaringsværdige træer	55
Gældende lokalplaner	57

Resumé

Skælskørs næsten 1000-årige historie som handels- og industriby er meget synlig i byrummets struktur og arkitektur. Skælskør er præget af sit udgangspunkt som traditionel købstad og havneby, der siden slutningen af 1800-tallet også udviklede sig som stationsby og industriby med nye kvarterer.

Denne kortlægning peger på midtbyen som seks delområder omgivet af de tidlige forstadsområderne fra 1800-tallet. Områderne står som et skarpt vidnesbyrd om et af byens udviklingsstadier og funktioner, og har hver deres særlige bevaringsværdige karakter:

- **Købstadens** historiske akse langs Algade-Vestergade og Strandgade med de lange matrikler mod vandet står i dag som en velbevaret og ensartet struktur. De typiske købmandsgårde og sammenbyggede byhuse med gennemgående størrelser, baghuse og ensartede facadelinjer er generelt velbevarede.
- **De tidlige forstæder** forlænger købstadens struktur. Bebyggelserne mimer langt hen ad vejen købstadsbebyggelsen men tager også præg af den moderne villabevægelse. De friliggende eller tilbagetrukne villaer giver vejene en attraktiv og særlig grøn, men stadigvæk tæt karakter.
- **Havnen** blev sikret og uddybet i midten af 1800-tallet og det er en central del af byens historie. De åbne havnearealer og pakhusene er vigtige spor fra denne historie. Havnearealerne er stadig et væsentligt rekreativt aktiv for byen og tegner oplevelsen af byens tætte samspil med nor og fjord.
- **Jernbanen** kom til Skælskør i slutningen af 1800-tallet, og byens sydlige del udviklede sig med en traditionel stationsbystruktur; lige veje, moderne villaer, erhverv, industri og nye offentlige institutioner. Det store oprindelige baneterræn med dets fine bygninger står stadig som et velbevaret og let afkodeligt kulturspor, som rummer potentialer for udvikling gennem ny anvendelse.
- **Arbejderbyen** udviklede sig omkring det tidlige industrikvarter syd for Algade. Dens boliger med haver langs Carl Medingsvej rummer flere historiske og meget fine arkitektoniske kvaliteter.
- **Centerbyen** fra 1950'erne og frem er præget af store bygninger, der sprænger købstadsgadens skala, men alligevel har fine arkitektoniske kvaliteter. Den er også et vellykket eksempel på hvordan udviklingen fra 1990'erne er styret gennem bevarende lokalplaner.
- **Fra den grønne kant langs Norgej** har man en unik udsigt til et af byens fine og særegne ansigter. Strandkanten er grundlag for byens udvikling og idag både et yndet rekreativt område og forbindelsesled henover fjorden.



Analyseområdets afgrænsning og de enkelte delområder.

Analysen viser, at byens mange bevaringsværdier udgør et aktiv for bymidten. Sammenhængen og dybden i den historiske bygningsmasse giver byens dens særlige karakter, og gør den attraktiv. Selv bygninger uden store selvstændige værdier kan derfor være vigtige, fordi de spiller en rolle i sammenhængen. Her ser man resultatet af års indsats for at bevare bygningsarven.

Analysen påpeger dog samtidig en række sårbarheder, og fremsætter en række anbefalinger for hvert delområde, som planlægningen kan indarbejde med henblik på at sikre byens bevaringsværdier for fremtiden.

I forlængelse af kortlægning er der foretaget en SAVE-registrering af bymidtens enkeltbygninger og bevaringsværdige træer. Registreringen er kort opsummeret i slutningen af denne kortlægningsrapport.

Baggrund og formål

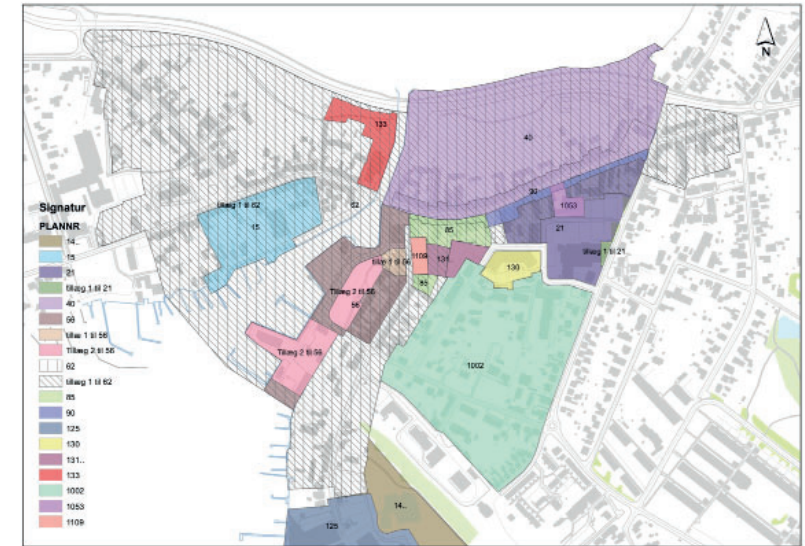
Skælskør har en meget fin og velbevaret bystruktur og bygningsarv. Bymidstens velbevarede form afspejler, at der altid har været en stærk lokal bevidsthed om – og stolthed over – byens særlige historiske kvaliteter. Der har gennem mange år været ydet en målrettet indsats for at bevare historiske strukturer og bygninger som et aktiv for byen. Kommune, museet, arkivet, bevaringsforeningen og borgerne er meget bevidste om byens historie og bebyggede kvaliteter og gør en prisværdig indsats for at sikre bygningsarven og formidle den til offentligheden. Det kan tydeligt aflæses i byen.

Den historiske baggrund og byens mange historiske kvaliteter er blandt andet beskrevet i Kommuneatlas for Skælskør, som Skov- og Naturstyrelsen i samarbejde med Skælskør Kommune fik udarbejdet i 1994. Denne glimrende analyse af byens udviklings- og bygningshistorie fremhæver en lang række af de meget karakteristiske træk i byens historie, som stadig kan aflæses i byen. Kommuneatlasset er som udgangspunkt kun beskrivende, men det har til gengæld været med til at danne grundlag for den lange række af bevarende lokalplaner, som Skælskør og Slagelse kommuner har fået udarbejdet gennem tiden, og som sikrer store dele af byens fine bygningsarv gennem en målrettet regulering af byudviklingen og sikring af bevaringsværdige bygninger.

Ligesom alle andre byer gennemgår Skælskør en løbende udvikling, og Slagelse Kommune har erkendt et behov for at forny vurderingen af byens bygningsarv med henblik på at sikre den for eftertiden og fastholde den som et aktiv i byens udvikling. Slagelse Kommune har derfor et ønske om at få aktualiseret overblikket over bevaringsværdier i Skælskør, herunder at få lavet en ny analyse af strukturen indenfor et nærmere fastsat analyseområde med anbefalinger til konkrete retningslinier til ny planlægning. Endeligt ønsker Slagelse Kommune af få udarbejdet én ny samlet bevarende lokalplan for Skælskør bymidte, der kan erstatte en række af de tidligere lokalplaner for hele eller dele af det udpegede analyseområde.

For at sikre et solidt fagligt kultur- og arkitekturhistorisk grundlag for den nye lokalplan har Slagelse Kommune bedt arkitekturet, som har teamet op med PlanScape og Binzer Landskab om at gennemføre en analyse og vurdering af bymidstens karakteristiske helheder og enkeltelementer og om at fremsætte en række anbefalinger for sikring og respektfuld udvikling af byens særlige bygningsarv. Denne samlende analyse giver mulighed for at se på midtbyens forskellige historiske perioder og byrum i en sammenhæng, der giver en dybere forståelse af byens historie og den bevarede bygningsarv. Analysen suppleres samtidig med en SAVE-vurdering/revurdering af de fleste bygninger opført før 1960 i analyseområdet.

Idet analysearbejdet har skullet indpasses i kommunens planprocesser, har der såvel analysen som SAVE-vurderingen skullet gennemføres i løbet af en meget kort periode i august-september 2021. Det



Kort over eksisterende lokalplaner, som kommunen nu gerne vil opdatere i en samlet lokalplan for Skælskør Bymidte. Slagelse kommune



Stationsbyen blev i slutningen af 1800-tallet et nyt centrum i Skælskør. Områdets bevaringsværdier er kendte, men er hidtil ikke blevet sikret.

har således kun i meget begrænset omfang været muligt at inddrage arkivalske materialer i analysearbejdet, ligesom det digitale byggesagsarkiv kun omfatter få sager fra før 1975. Disse forhold har påvirket detaljeringsgraden af analysen. Trods disse forhold tagner analysen dog analyseområdets væsentligste karakteristika.

Den foreliggende rapport sammenfatter resultaterne af gennemgangen og analysen af byens bebyggede strukturer med kortlægning og vurdering af helheder og sammenhænge samt analyse af områdets bærende bevaringsværdier og sårbarheder. Arbejdet tager sit afsæt i en helt ny vurdering, men det bygger samtidig videre på, kvalificerer og aktualiserer det stærke grundlag, som allerede er blevet tilvejebragt gennem byens engagement i sin historie, og som er beskrevet i det oprindelige kommuneatlas og i de eksisterende lokalplaner.



Havnen og købstaden er to af bymidtens karakteristiske områder med anerkendte værdier. Som i resten af bymidten knytter bevaringsværdierne sig ikke kun til det enkelte hus, men i høj grad også til sammenhængene.

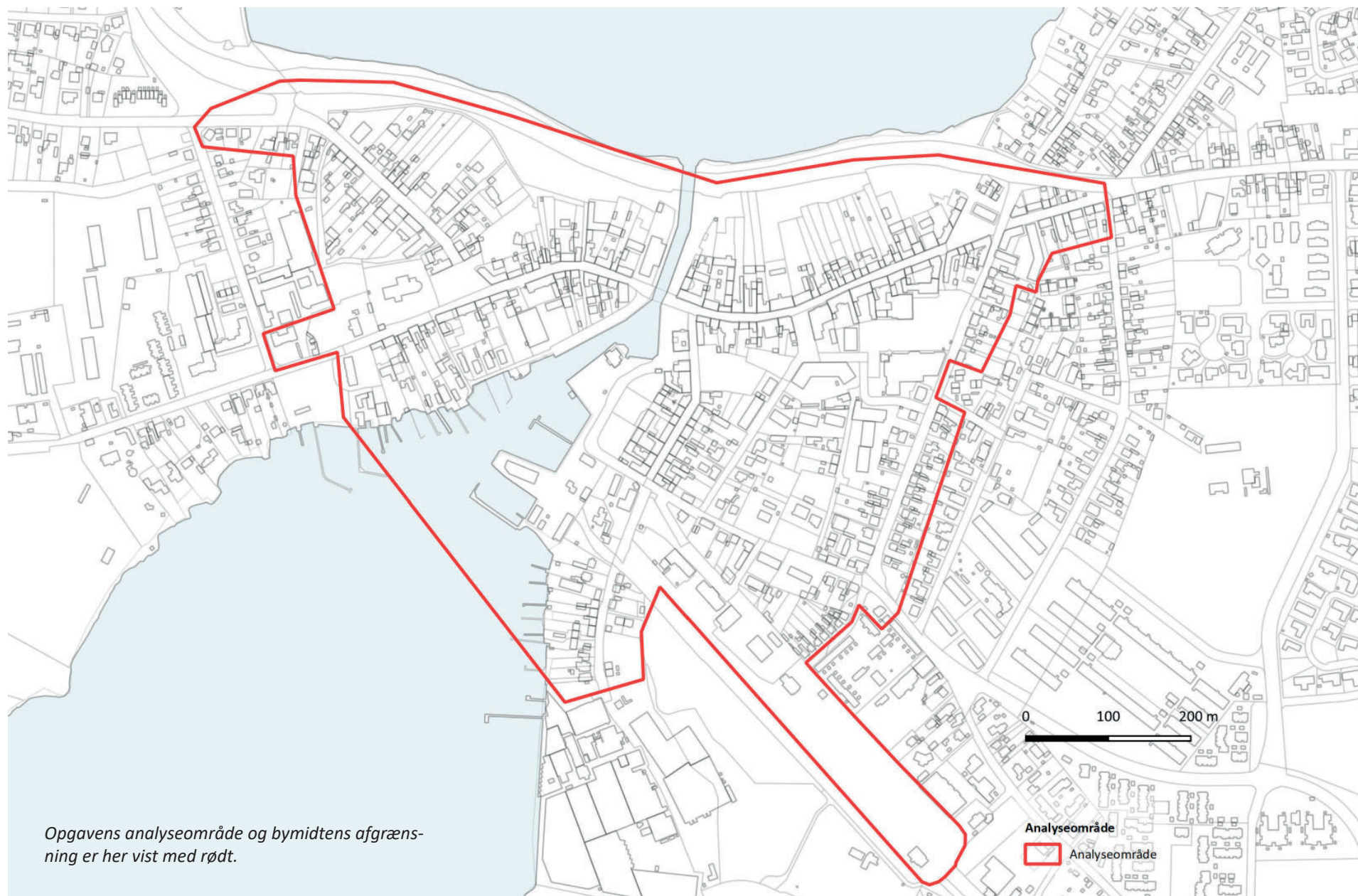
Udbudstekst fra Slagelse Kommune

Delaflevering 1 omfatter bebyggede strukturer med kortlægning og vurdering af helheder og sammenhænge samt analyse af områdets bærende bevaringsværdier og sårbarheder.

Analysens konklusioner skal suppleres af en række anbefalinger til den bevarende lokalplan baseret på bebyggelsens bevaringsværdier og sårbarheder. Anbefalingerne til beskyttelse af bærende bevaringsværdier kan eksempelvis gå på principper for den overordnede bebyggelsesstruktur, anvendelse af byggematerialer og farveskala, lokal byggeskik, karaktertræk og bygningsdetaljer, som skal beskyttes. Anbefalinger til beskyttelse overfor sårbarheder kan eksempelvis gå på tilpasning af ny bebyggelse i de ældre kvarterer, sårbarhed overfor ombygninger og energirenoveringer, anvendelse af solceller mm.

Anbefalingerne beskrives kortfattet i tekstformat og uddybes på et fysisk møde i forbindelse med afleveringen.

ANALYSEOMRÅDET



Metode og læsevejledning

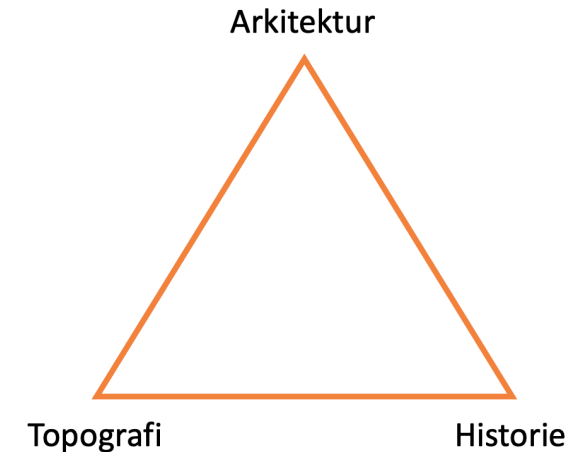
Grundlaget for en ny, samlet planlægning for Skælskørs bymidte er en SAVE-analyse af byens og dens bygningsarv, der dels omfatter en mere overordnet analyse af byens strukturer og sammenhænge og dels en vurdering af de individuelle byrum og enkeltbygninger.

Analysen har sit metodiske udgangspunkt i SAVE-Metoden, som er et veletableret og kendt redskab i kommunernes planlægning og forvaltning af bygningsarven.

Analysen indledes med en kort gennemgang af hvordan byens topografiske placering og kulturhistoriske udvikling gennem flere faser har skabt det grundlag for byens struktur og arkitektur, som stadig kan aflæses i byrummet. Denne gennemgang viser, at det vil være nødvendigt mere detaljeret at analysere og belyse Skælskørs bygningsarv ved at se på de delområder, som byen naturligt kan opdeles i. Analysen fortsættes derfor med en gennemgang af tre sammenhængende skalaer, som SAVE-Metoden omfatter, og som bruges til at karakterisere og vurdere de sammenhænge mønstre og enkeltdeler, som kendetegner de særskilte dele af byrummet. De tre skalaer anvendes således ikke kun i den overordnede analyse, men også i analysen af hvert af delområderne.

For hvert af byens syv delområder karakteriseres området bebyggelsesstruktur, bebyggelse og topografiske og grønne elementer. Samtidig fremhæves området bærende bevaringsværdier og særlige bevaringsværdige sammenhænge indenfor de enkelte delområder. Det er netop disse bevaringsværdier, som den fremtidige planlægning skal bidrage til at fastholde. Endeligt omfatter analysen af delområderne en sårbarhedsanalyse, der peger på væsentlige sårbarheder for bevaringen af de bærende værdier samt en række anbefalinger til, hvordan værdierne fremover kan fastholdes.

Byanalysen i denne kortlægning er den første og overordnede del af SAVE-analysen. Den suppleres efterfølgende af en registrering af enkeltbygninger, hvis bevaringsværdier registreres på en skala fra 1-9. Enkeltbygningernes bevaringsværdi vurderes bl.a. på deres 'miljømæssige værdi', dvs. deres betydning for den historisk-arkitektoniske helhed de indgår i. Bygningsregistreringerne vil derfor referere til denne overordnede byanalyse og de historiske delområder. Bygningsregistreringerne afleveres særskilt og vil være offentlig tilgængelig på <https://www.kulturarv.dk/fbb>, når kommuneplan 2021 er vedtaget. Der er desuden indsat en kort opsummering af bygningsregistreringen, som den ser ud december 2021, sidst i denne analyse.



SAVE-analysens tre "ben"; områdets arkitektur, topografi og historie, som er de tre markante udviklingsaspekter, der har skabt byen i dens nuværende form, og som analysen derfor bygger på.

Skalaer i analysen

1. Dominerende træk (fremtrædende, strukturerende sammenhænge, f.eks. byens silhuet og særkender)
2. Bebyggelsesmønster (karaktergivende træk, f.eks. kvarterer)
3. Elementer i bebyggelsen (særlige byarkitektoniske elementer, f.eks. torve, eller bestemte bygningstyper)
4. Den enkelte bygning i byen.

Bymidten som helhed – historie, bevaringsværdier og anbefalinger

Skælskør har siden middelalderen gennemløbet en historisk udvikling, der svarer til udviklingen af mange danske købstæder. Én af de helt særlige forhold ved Skælskør er imidlertid at byens næsten 1000-årige historie er tydelig aflæselig i den nuværende by. Det skyldes ikke mindst, at borgere og kommune gennem tiden bevidst har værnet om byens, byplanens og bygningernes bevaringsværdier, så Skælskørs bymidte i dag direkte afspejler byens lange historie fra middelalderen op igennem 1800-tallet og frem til idag. Skælskør har således markante bevarede træk, der vidner om en række centrale faser i byens udviklingshistorie.

I det nedenstående er disse historiske faser kort gennemgået med fokus på deres sammenhænge med områdets regionale relationer, topografi og bevarede bebyggelsesstrukturer.

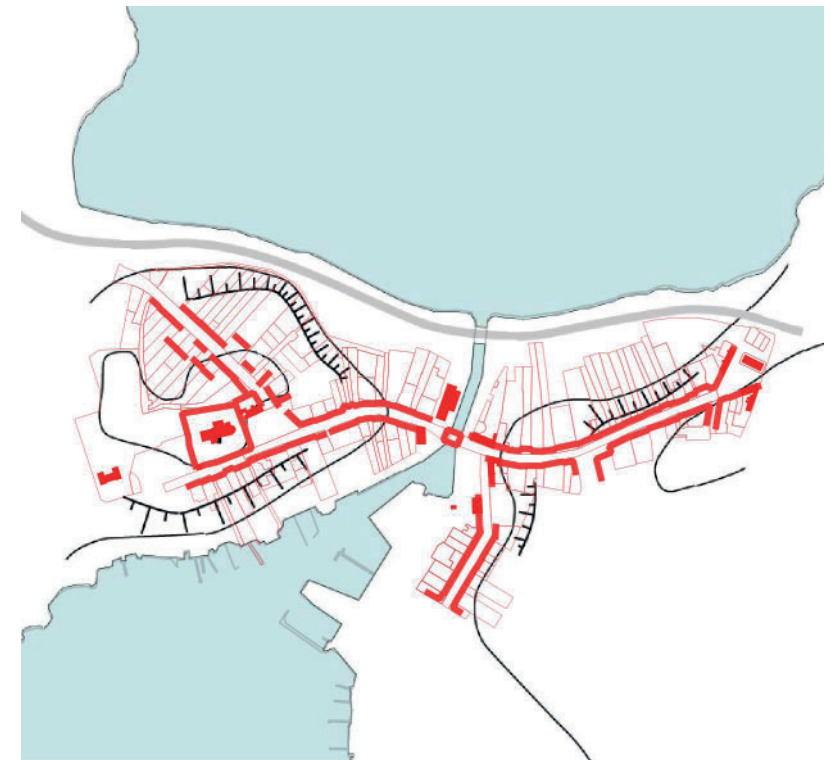
Skælskør i landskabet

Skælskør by ligger i det sydvestlige hjørne af Sjælland. Landskabet omkring byen er dannet af et strøg af nordvest- og sydøst gående randmorænebakker. Landskabet mod sydvest er præget af nærheden Skælskør Fjord, Storebælt og Smålandsfarvandet, og byder på mange udsigter fra bakketoppe og kyststrækninger. Kystlandskabet er en del af "Det druknede morænelandskab", hvor det bakkede landskab går nærmest direkte ned i vandet, kun adskilt af en smal strand. Et unikt landskabstræk på globalt niveau, som også omfatter det fynske øhav.

En nord-sydgående tunneldal, der omfatter Skælskør Nor, Skælskør Inderfjord samt moseområderne Nysø og Gammelsø, er særlig karaktergivende for landskabet og selve byen. På det sted, hvor to bakkeformationer på hver side, danner en indsnævring mellem Nor og Fjord er Skælskør by er anlagt, på tværs af tunneldalen. Byen stiger med terrænet på hver side til omkring 10 meter over havet. En kanal forbinder vandet mellem Nord og Fjord og broen over kanalen udgør et centrum for byen hvor den gamle hovedgade fører i et s-formet forløb op ad bakkerne på hver side af kanalen.

De to bakkeformationer giver, med deres skrænter/skrånninger ned mod fjorden og noret, nogle markante kanter til omgivelserne. Både fra havnen, fra fjorden og fra noret ses huse og tagrygge i varme farver mellem grønne trækrøner og beplantninger. Bebyggelserne langs Vestergade og Algade kan genkendes som en bakkekam af røde tagrygge der takker sig opad med terrænet.

Fra byen er der glimtvis udkig mod kystlandskabet langs Fjord og Nor og til havnen, der med bolværker, moler, skibe har bymæssigt udtryk, og ved Harboe Bryggeriet mere industrielt udtryk. Fra bryggeriet er der en brat overgang mellem by og land, og havn og strand.



Bymidten. Dominerende træk

- Dominerende bygningsværk
- Dominerende andre elementer
- Matrikelstruktur
- Kystlinje, Nor og Fjord
- Bakkefod og bakketop
- Norvej
- Skrænt/ skråning
- Kirke

Skælskør før 1700 – Middelalderbyen

Skælskør blev oprindeligt anlagt på to høje med direkte adgang til både Noret og til Skælskør Fjord. Placeringen er karakteristisk for mange bydannelse i middelalderen, og formodentlig er bebyggelsen allerede vokset frem i løbet af vikingetiden. Skælskørs tidligste tid er relativt ukendt. Dette skyldes særligt, at der ikke har været mange arkæologiske udgravninger i byens middelalderlige dele, fordi den står så velbevaret og udskiftningen af huse derfor har været meget begrænset.

Placeringen på højene ved fjorden gav både god beskyttelse og nem adgang til fiskeri og søfart, og særligt fra 1200-tallet og de næste 500 år voksede Skælskør langsomt - men støt - frem som by med fokus på handel, søfart og fiskeri. Byen havde gode udskibningsmuligheder mod Fyn og øerne, mens den kongeligt befæstede by Korsør blev med tiden det foretrukne overfartssted. I stedet udviklede Skælskør sig som handelsby med håndværker- og købmandsgårde, der ad lange matrikler mod strandene havde direkte adgang til vandet. Herfra kunne man udskibe varer fra oplandets landbrug og ikke mindst fra områdets store godser.

I denne periode var havnen endnu ikke udviklet, og udskibning og fiskeri fandt derfor sted fra strandene, der strakte sig helt ind til bymidten. Her fandtes enkelte broer, men endnu ikke befæstede moler. Tilsvarende var dybden af havnen begrænset, og større skibe havde svært ved at sejle helt ind til byens købmandsgårde. I stedet måtte varer ofte omlæses fra mindre både til de større skibe længere ude i fjorden. Til gengæld lå byen i middelalderen godt beskyttet, og der fandt aldrig en befæstning af byen sted.

Selve byen udviklede sig gradvist fra kirken og gårdene på Gammeltorv langs Vestergade mod overgangsstedet til byens østlige side; alt sammen indenfor rammerne af byens porte ved alle indfaldsveje, som netop var karakteristiske for købstaden. Algade voksede til gengæld fra stranden og østpå i løbet af perioden fra 1400 med etableringen af et kloster i Algades sydlige del. Til gengæld blev byen aldrig egentligt befæstet med en bymur eller egentlige større forsvarsværker. Det var især købmandsgårde, der blev opført i Algade i løbet af 14- og 1500-tallet, og som gav gårdene deres karakteristiske form med hovedhusene mod Algade og pakhuse og værksteder i gårdene på de lange matrikler mod nord og syd. Netop denne struktur har holdt sig helt frem til i dag som et meget synligt og velbevaret kulturspor.



Skælskørs beskyttede placering i fjorden på et kort fra 1711.



Skælskør har flere huse og gårde fra perioden før 1700, som fremstår velholdte og er med til at give indtryk af middelalderbyen.

Bevaringsværdier fra perioden indtil 1700

- Den middelalderlige gadestrukturen omkring Vestergade, Algade og Gammel Torv med dens adgange til havnen.
- De lange smalle matrikler fra Vestergade og Algade med de få bevarede gårdstrukturer fra tiden indtil 1700.
- De individuelle fredede og bevaringsværdige huse fra perioden med deres omgivelser og indpasning i bebyggelsesstrukturen.
- Den bratte overgang mellem land og by mod noret og fjorden.

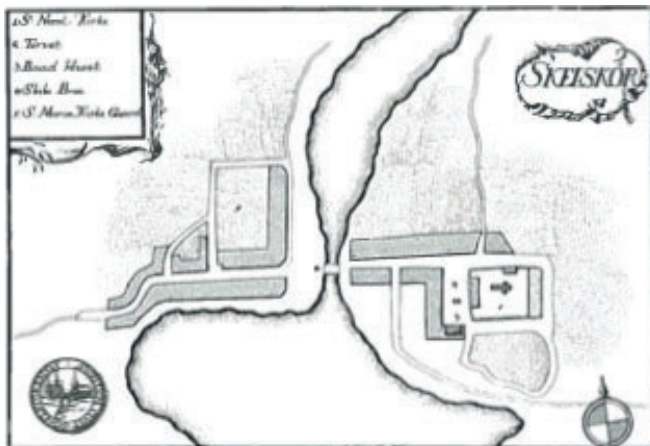
Skælskør 1700-1850 – Den lille købstad

Trods omfattende ødelæggelser under Svenskekrigene havde Skælskør etableret sig som en vigtig købstad for oplandet, og denne betydning blev yderligere cementeret i perioden 1700-1850. Byen blev genopbygget, og der kom en række nye købmands- og håndværksgårde til, ligesom middelalderbyens oprindelige gårde gradvist blev erstattet af nye.

Byens hovedakse var stadig Vestergade og Algade med deres adgange til både noret og fjorden, og det var netop i denne periode, at hovedgaderne fik deres klare og ubrudte facadelinjer med egentlige købstadshuse, da der skete en betydelig fortætning af byen. Bag købstadshusene voksede flere og flere baghuse til værksteder og som pakhuse frem for at understøtte den driftige handelsby. Blandt andet blev der allerede i 1810 opført et brændevinsbrænderi i tilknytning til Algade.

Bebyggelsen var dog stadig lukket inde bag byportene, hvilket begrænsede dens vækstmuligheder. Den stærkt øgede handel og udskibning af lokale landbrugsvarer gjorde en udvidelse af havnen og byen nødvendig. Fjorden blev fra 1813 uddybet, så større skibe kunne sejle frem til byen, og Algade blev i 1806 forlænget, byportene flyttet, og Nytorv blev anlagt.

Samtidig begyndte flere af gårdene i særligt Algade at etablere yderligere værksteder og småindustrier i baggårdene syd for byhusene, således at byens øst-vest-gående hovedakse gradvist blev bredere. Endeligt skete der fra 1842 en udbygning af Skovvej, og omkring 1850 begyndte for alvor en udvikling på havneområdet langs den nye Strandgade og videre ad Spegersborgvej. Endeligt kom en forlængelse af Østergade med anløb til nye forstads kvarterer. En ny epoke for byen tog sin begyndelse.



Skælskør ændrede stort set ikke sin udbredelse i byens første 500 år. De to bydele forbundet af en bro har dog været en konstant helt frem til idag.



Omkring midten af 1800-tallet blev købstaden gradvist udvidet med nye bebyggelser langs Skovvej, Østergade, Strandgade og Spegersborgvej.

Bevaringsværdier fra perioden 1700 - 1850

- Købstadens gadestruktur omkring Strandgade og Nytorv med dens adgange til det øvrige byområde.
- De lange smalle matrikler fra Vestergade og Algade med deres baghuse og åbne, ubebyggede haver og grønne arealer.
- Bebyggelsesstrukturens volumen og facadelinier i Algade og Vestergade og på Nytorv og Gammel Torv
- De individuelle fredede og bevaringsværdige huse fra perioden med deres omgivelser og indpasning i bebyggelsesstrukturen.

Skælskør 1850-1892 – Havneby og industrialisering

Efter mere end 600 års langsom vækst indenfor købstadens snævre rammer blev byen endeligt i 1850 givet fri med ophævelsen af toldpligten ved ind- og udførsel af varer til købstaden. Byportene blev nedlagt og nedrevet. Handlen kunne nu ikke bare ske fra torvet og i købmandsgården. Det blev tilladt at etablere butikker mod gaden. Ved siden af handelen begyndte Skælskør at brede sig og etablere sig med egentlig landbrugsbaseret industri.

Byens udvidelse i sidste halvdel af 1800-tallet skete særligt i tre områder:

I det store område mellem Algade og de sydlige strandenge voksede et nyt håndværks- og industri- kvarter frem. Her havde der hidtil kun været spredt bebyggelse, og området havde blandt andet fungeret som græsningsarealer for købstadens gårde. I sidste halvdel af 1800-tallet var dyreholdet væk, og det nye område blev forbundet med Algade gennem nye nord-syd-gående veje, der brød med byens traditionelle øst-vest-vendte struktur. I området voksede en række større og mindre industrier frem; ikke mindst udvidede spritfabrikken, og der opstod en ny og meget stor tømmergård samt en tændstikfabrik på arealet.

Tilsvarende fik Skælskør af flere omgange en egentlig havn med faste kajområder. Der blev indvundet et stort område på havnens østlige side, mens den vestlige side blev befæstet med nye bolværker, der forhindrede, at de lavtliggende områder ikke som tidligere blev oversvømmet ved højvande. Udbygningen af havnen betød, at de tidligere strandarealer og klinten mod nord blev bebygget med blandt andet anlæggelsen af Strandgade, og byens landskab ændrede sig således markant. Kun mod noret var der fortsat strand- og engarealer. Samtidig kunne de nye områder rumme pakhuse, toldbod, bådeværfter og fra 1855 en ny stor dampmølle, der erstattede byens oprindelige mølle syd for Algade. Og så gav udvidelsen plads til flere boliger til den stadigt stigende befolkning, der gennem perioden blev firdoblet til mere end 2.000 indbyggere.

Endeligt blev byen også betydeligt større, idet der gennem perioden opstod de første tilløb til egentlige forstadskvarterer. Langs den nye Skovvej mod Boeslunde og Slagelse, langs Østergades forlængelse mod Næstved, langs Spegersborgvej og langs vejen mod Magleby blev der opført flere og flere arbejderboliger og villaer, som voksede sammen med den nye åbne by. Netop denne type villabebyggelse langs indfaldsvejene til købstaden var karakteristiske for købstædernes udvikling i perioden.



Bevaringsværdier fra perioden 1850 - 1892

- Det åbne og ubebyggede havnerum på østsiden af havnen.
- Havnens markante bygninger; Toldboden, Dampmøllen og hjørnehuset ved Algade.
- Den faste inderhavn med dens bolværker og anløbsbroer.
- De frie udblik mod det åbne land gennem havneområdet.
- Forstadsbebyggelserne på Skovvej og Østergades forlængelse.

Skælskør 1892-1960 – Stations- og industribyen

Skælskørs udvikling og betydning som industriby og vigtig regional handelsby fik yderligere et skub i 1892, da banen kom til byen. Efter et langt politisk forarbejde, hvor nogle af byens store erhvervsdrivende pressede på, fik Skælskør i 1892 en jernbaneforbindelse til Dalmose, hvorfra der var direkte forbindelse til Næstved-Slagelse-banen og dermed ud i resten af landet. For at få plads til den nye store endestation med dens sporarealer, blev der inddraget et stort areal i det flade engareal mod syd ved Spigersborg Huse, som indtil da havde været en lille bebyggelse udenfor byen.

Samtidig blev der lavet en sikring af kysten mod fjorden, så arealerne ikke blev oversvømmet. På det nye areal blev der opført en lang række nye bygninger til jernbanen; posthus, godsekspedition, frysehus, kvægfolde og remise i karakteristisk jernbane-arkitektur samt et stort rangerareal. Området blev forbundet med byen med den nye Havnevej og Jernbanevej.

Disse veje dannede også grundlag for et nyt industriområde mod syd i tilknytning til baneterrænet, og her opstod blandt andet et nyt slagteri, værksteder, auto- og maskinforhandlere samt flere fabrikker og en ny teknisk skole samt et bygasværk og et elværk mod nord.

De nye industrier gav også et stort behov for nye boliger til arbejdere, og flere og flere villaer og udlejningsejendomme blev opført langs de nye veje omkring den oprindelige bymidte. Mod vest fik byen en ny centralskole ved siden af kirken. Fra 1948 kom der også almennyttige boliger til i den østlige ende af bymidten og gennem en fortætning på håndværksarealerne syd for Algade, hvor blandt almennyttige boliger i etageejendomme voksede frem.

Selve den oprindelige middelalderlige købstadsstruktur fik dog lov til fortsat at eksistere – til forskel fra i mange andre mindre købstæder, hvor de gamle gårde efterhånden blev erstattet af nye byggerier. Der skete kun få fornyelser i Vestergade og Algade, hvor Skælskør Bank eksempelvis opførte en ny bankbygning ved det nye Svanetorv i 1954 til erstatning for den tidligere spritfabrik. Generelt skete Skælskørs udvikling i perioden efter 2. Verdenskrig dog udenfor bymidten.



Bevaringsværdier fra perioden 1892 - 1960

- Stationsområdets lange åbne strukturer med de meget synlige banetraceer mod havnen og ud af byen.
- Bebyggelsestrukturer og vejforløb rundt omkring købstadens indre.
- Videreførelserne af købstadens vejstrukturer til de omkringliggende boligområder.
- Introduktionen til Skælskørs bymidte gennem industri- og boligområdet langs Næstvedvej.

Skælskør siden 1960 – Centerbyen

I 1960'erne havde Skælskør udviklet sig til en aktiv industriby og handelsby for det store opland. Vejforbindelserne til oplandet og resten af regionen blev væsentligt forbedret; særligt med anlægget af Norgej på en ny dæmning i begyndelsen af 1960'erne, der ledte trafikken udenom bymidten istedet for gennem Vestergade og Algade, som siden 1200-tallet havde været hovedfærdselsåren. Samtidig skiftede fokus med tiden til nye dagligvarebutikker, der blev etableret i området syn for Algade i takt med udflytningen af blandt andet spritfabrikken og tømmerhandelen, som hidtil havde præget det store areal. Området skiftede helt karakter, og der er i dag kun få spor tilbage af den tidligere industri.

Selvom Skælskørs to middelalderlige hovedgader fortsat var vigtige handeleggader, var mange af de gamle gårde og byhuse nedslidte og flere forfaldt i løbet af 1970'erne og 1980'erne. Fremfor at gennemføre en omfattende sanering af området, erkendte mange områdets særlige karakter og bevaringsværdier; en del huse og gårde blev fredet, og siden 1990'erne har særligt husene i Vestergade, Algade og Strandgade gennemgået omfattende renoveringer, der både har moderniseret og bidraget til at bevare dem og fastholde købstadens særlige struktur og arkitektoniske udtryk. Lokale foreninger og ikke mindst Skælskør og siden Slagelse Kommune har haft en betydelig opmærksomhed på bymidtens historiske og arkitektoniske bevaringsværdier, og udviklingen er blevet reguleret relativt strengt gennem bevarende lokalplanlægningen. Dette har væsentligt bidraget til, at Skælskørs bymidte også i dag fremstår med en grundstruktur, der kan føres næsten 1000 år tilbage i tiden og med mange fine og velbevarede vidnesbyrd om byens lange udviklingshistorie mellem noret og fjorden og mellem højene i øst og vest.



Grønne elementer – hovedsageligt træer - udgør en vigtig del miljøet i bykernen. Det gælder både vejtræer i Algade og træer og hække/beplantning på Nytorv, Gl. Torv og Havnen. Men også træer og hække i forbindelse med parkeringsarealerne til Superbrugsen, Aldi og Netto ved Bakkenborgvej. Flere steder udgør store træer og beplantning i private haver også en vigtig del af billedet.



Historiske kort over Skælskør



Traps kort over Skælskør, 1896. Det Kongelige Bibliotek.

Bykortene over Skælskør er nemme at genkende. Op gennem 1800-tallet fastholder byens sin karakteristiske middelalderlige gade- og matrikelstruktur og lægger kun gradvist nye bydele til: Villakvarteret omkring Skovvej, havnemolen og endelig stationsområdet. Med undtagelse af centerområdet blev midtbyens nuværende struktur grundlagt med anlæggelsen af stationen omkring 1900.



Skælskør Bygrunde 1823. Det Kongelige Bibliotek



Skælskør Bygrunde 1864. Det Kongelige Bibliotek

Bymidstens delområder – beskrivelse, bevaringsværdier og anbefalinger

Beskrivelserne og sikringen af de mange bevaringsværdier i analyseområdet omkring Skælskørs bymidte er hidtil sket gennem en række tildels overlappende lokalplaner. Lokalplanerne er udarbejdet over tid og med henblik på både at bevare og udvikle forskellige delområder.

I denne analyse er der foretaget en ny afgrænsning af bymidstens delområder, der kan ligge til grund for den fremtidige planlægning. Skælskørs bymidte består i dag af delområder, der afspejler byens udviklingshistorie og forskellige funktioner op gennem tiden, og som derfor også har deres egen helt særlige karakter og egenart. Det betyder også, at hvert af områderne har nogle særlige træk og bevaringsværdier, der bør indgå i planlægningens afvejning mellem interesser.

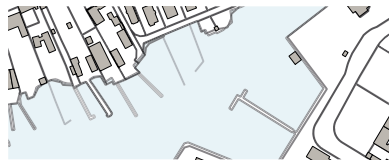
I det følgende beskrives hvert delområdes bebyggelsesmønstre, dets karakter, særlige bevaringsværdige sammenhænge og karaktergivende elementer samt bevaringsværdier. Samtidig vurderes delområdets sårbarheder, potentialer og anbefalinger til fokusområde i forhold til deres historiske bevaringsværdier.



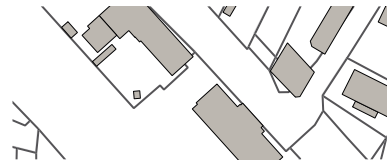
Norvej med kig til kirketårnet på bakken.



Købstaden



Havnen



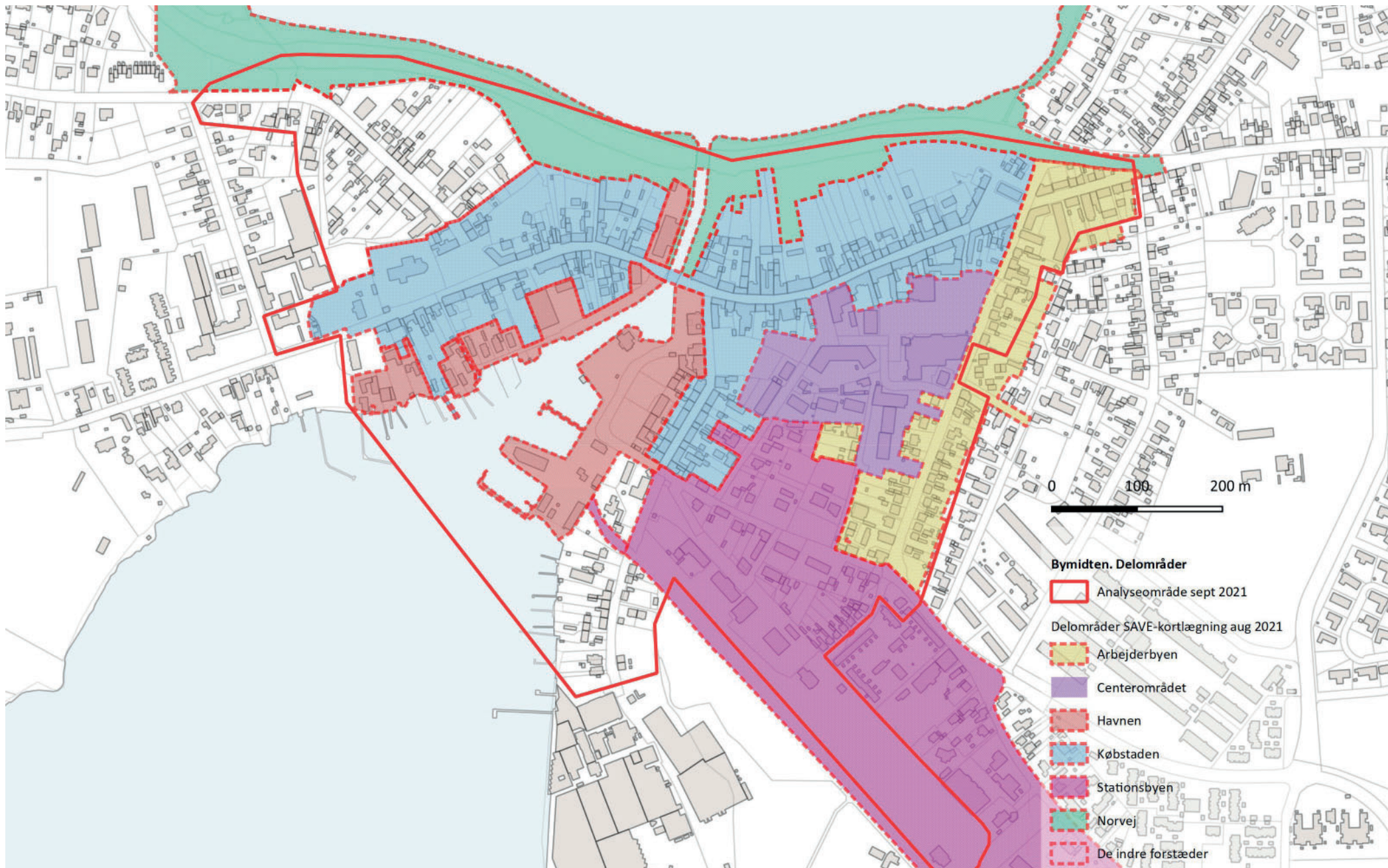
Stationsbyen



Arbejderbyen



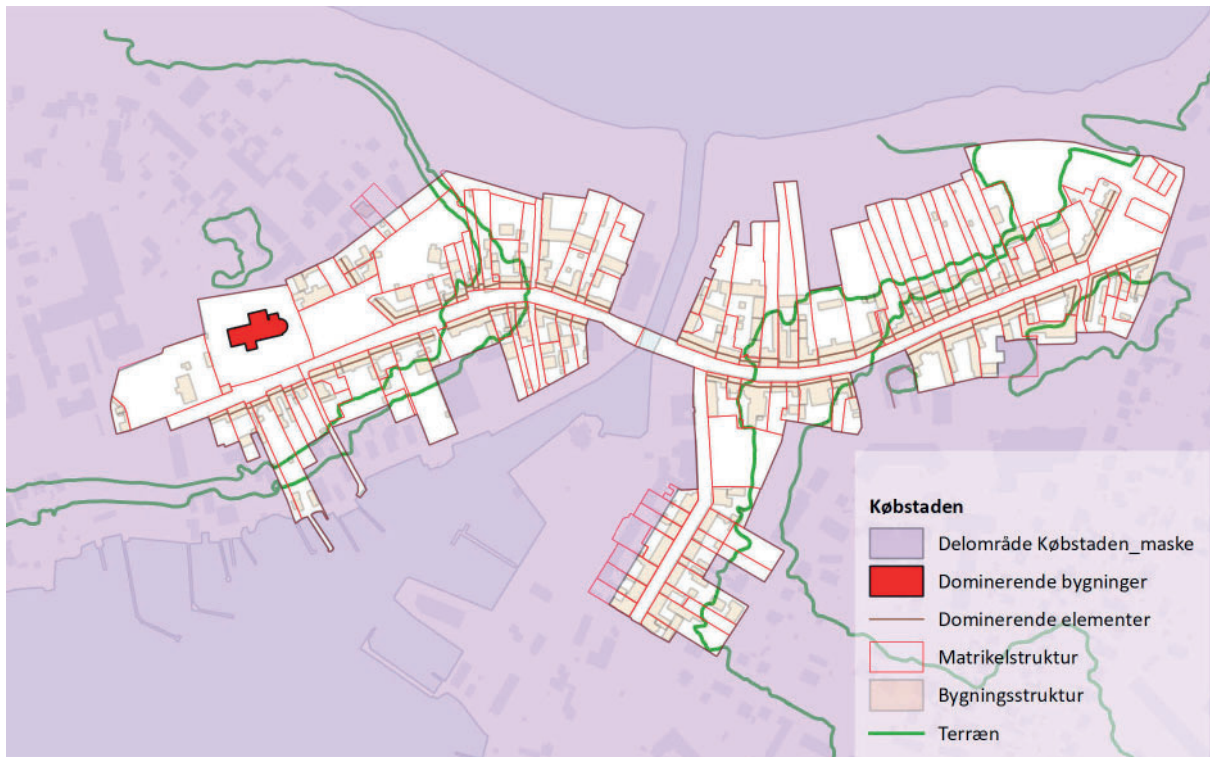
Centerområdet



Kortet viser afgrænsningen af de seks historiske delområder, der indgår i denne analyse.

Købstaden

Købstadsområdet omfatter de ældste gader i Skælskør, Vestergade og Algade, Strandgade, kirken, de to bytorve samt p-torvet ved Algade (som også er den af havnen).



Bevaringsværdier

- Kirken med tårnet som den højeste bygning, som dominerer byens profil.
- De historiske vejforløb fra 1200-tallet, herunder terrænforholdene og stiforbindelserne mellem husene.
- Den historiske bebyggelsesstruktur med de smalle, lange parceller, de sammenbyggede gadehuse, baggårdsbebyggelse overvejende røde tegltage og porte, som tilsammen danner det for Skælskør så karakteristiske sammenhængende men varierede by- og taglandskab.
- De bevarede haver og gårdrum til gadehusene, som afspejler den oprindelige bebyggelse og har fastholdt en relativ lav bebyggelsesprocent i området trods dets klare urbane karakter.
- Stiforbindelser og porte, lange kig til omkringliggende landskab, vand, havn og kirke.
- Bytorvene og deres relation til omkringliggende huse, veje, udsigtsmuligheder, der afspejler tre udviklingsperioder i købstaden fra middelalderen til idag.
- Pladsdannelsen ved broen og begyndelsen af Algade, som med tiden er blevet byens centrum og er et udtryk for den historiske orientering mod vandet og havnen.
- Husene individuelle udformning (herunder ikke mindst taglandskabet), tilpasninger til terrænet og deres detaljerigdom.
- Husenes traditionelle byggeskik i bindingsværk og tegl.
- Husene som tydelig og let afkodelig historisk bebyggelse fra forskellige perioder af købstadens historie.
- Oprindelig skiltning, markering og bemaling af enkelte bygninger, som vidner om deres historiske funktioner. Herunder diskret og afstemt nye skiltning.
- Den dominerende farveskala af de traditionelle materialers naturlige farve (tegl, mørtel, puds, træ, naturligt hydraulisk cement, granitsten), jordfarver (okker, terra de Sienna, umbra, engelsk rød, dodenkop), hvid (som kalk) og sort (oprindelig brændt tjære). Snedkerpartier (f.eks. vinduer og døre) fremstår i diverse, men altid dækkende farver (oprindelig linolie-malede).
- Brostensbelægninger og ældre gadeinventar (lamper, bænke).
- Den blandede anvendelse af gadehusene til butik-bolig, med en arealmæssig overvægt af boliger.
- Begrænset parkering og garager indenfor selve området.
- De gamle haver, træer og den ikke-stedsegrønne beplantning, som er med til at fremhæve det oprindelige åbne og grønne præg.

Købstadens historiske udvikling

Udgangspunktet for Skælskør har siden middelalderen været de to bydele på hver side af indløbet til noret. Her udviklede der sig op igennem tiden en driftig handelsby med mange købmandsgårde og håndværk. I tiden mellem begyndelsen af 1200-tallet og frem til omkring 1850 udviklede Skælskør sig støt men langsomt indenfor de byporte, der markerede købstadens afgrænsning. Købstaden holdt sig dermed langs den øst-vestgående hovedakse med adgang til både noret og strandene ved fjorden indtil 1850, hvor byportene blev nedlagt, og byen kunne vokse frit.

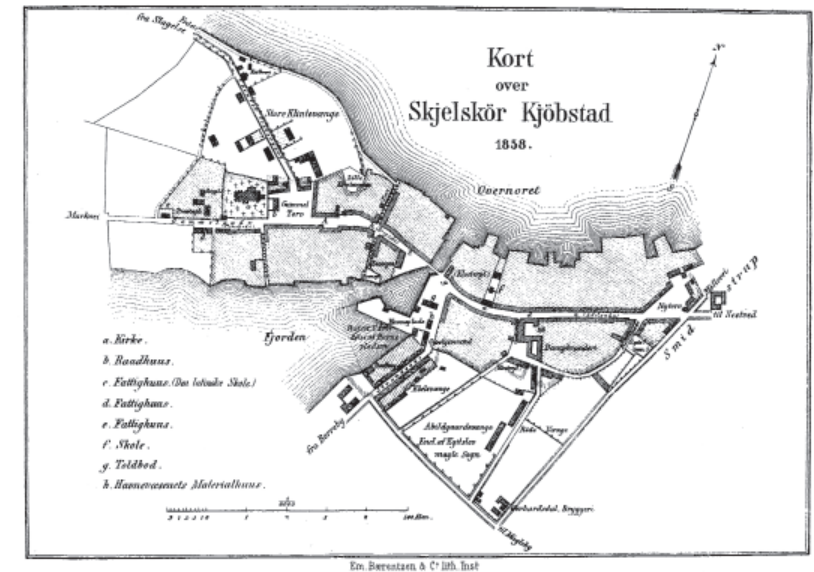
Bebyggelsesstruktur

Områdets gader har en karakteristisk bebyggelsesstruktur, der bestemmes af den gamle, velbevarede matrikelstruktur med smalle, lange parceller og tilsvarende smalle, sammenbyggede huse. Flere af parceller løber helt ned til de gamle kystlinjer eller havnen. Hver parcel er typisk bebygget med et forhus i gadelinjen og baghuse, der danner en lille gård og bagved gården: en have. Bygningerne er relativ små i skala. Forhusene er 1 – 2½ etage med facaden mod gaden. Baghusene er lavere end forhusene og kan bestå af flere små bygninger, ofte sammenbyggede med hinanden og med forhuset, ofte placeret i skel og ryg mod ryg med naboens baghuse. Adgang til matriklen sker gennem forhuset. Der er mange åbne porte med kig ind i de små baggårde såvel som ud i det omgivende landskab. Nogle parceller har en nyere, fælles ekstra biladgang og parkering fra havesiden f.eks. Gammeltovej 3 -7 og Algade 11. Haverne med de gamle træer er synlige fra bagsiderne, ikke fra gaden. Bebyggelsesstrukturen er typisk for købstadsbyerne fra 1600-tallet og frem.

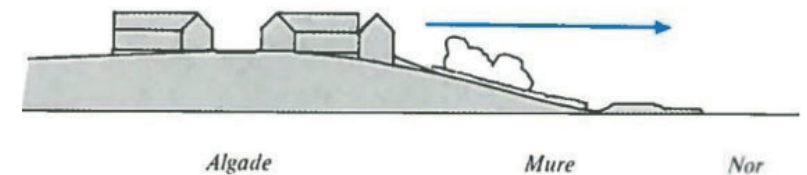
Byens kirke er placeret på byens højeste punkt i den tidligste del af byen. Præstegården, råd- og arrest-huse og skolen sammen og i tilknytning til Gammeltovej er også typisk for købstaden og afspejler den gamle administrationsstruktur. Ved Gammeltovej ligger både Rådhuset fra 1896 og rådstuen (Gammeltovej nr. 1) fra omkring 1700. Mellem det store nuværende skolekompleks og præstegården ligger den gamle Latinskole og tidligere præstelade fra omkring 1537. Byportene – og dermed overgangen mellem land og by – lå umiddelbart vest for latinskolen og nord for kirken.

Bebyggelse

Husene er gennemgående historiske med forskellige tidstypiske udtryk/stilhistoriske udtryk og opført i traditionel byggeskik (bindingsværk eller grundmurede huse) og med en begrænset, traditionel materialepalet (tegl, træ) og farvepalet i jordfarver og naturlige materialefarver. Den traditionelle byggeskik bestemmer bl.a. bygningskonstruktionens dimensioner, den regelmæssige vindue-pille facader, tag-former. Den præger også udformningen af detaljer, f.eks. f.eks. opskalkede saddeletegltage, pudsede facader, kittede og linolie-malede vinduer, støbejernsdetaljer og snedkerløsninger. Byggeskikken sikrer det grundlæggende stil-mæssigt sammenhæng i gaderne.



Kort over Skælskør fra 1858. Kort: Det Kongelige Bibliotek



Snit gennem Algade. Bakken er lidt fladere på Algade end på Vestergade og Skovvej fra Kommuneatlas, Skælskør



Snit gennem Vestergade fra Kommuneatlas, Skælskør

Indenfor de begrænsninger som parcellerne og byggeskikken giver, er husene kendetegnet af stor variation i højder, volumener og stor detaljerigdom. De sammenbyggede forhuse danner et karakterfuldt sammenhængende taglandskab af røde tegltage med murende skorsten og kviste og store spring i tagryggene, skæve vinkler og delvis synlige gavflader. Husene optager de store terrænspring i mere eller mindre høje sokler, og der er typisk en lille trappe foran gadedørene. Terrænfaldet betyder også, at husene kan fremstå med en etage mod gade, men to etager mod haven. Gadefacaderne, dvs. de gamle huse er generelt sirligt udformet og rigt udsmykket med gesimser, udskæringer, portaler, kvaderpudsninger, fint forarbejdede gadedøre og vinduesindfatninger, der vidner om byens rige fortid. Bygninger på Skovvej og Harboes vænge er stor set alle fra sidste halvdel af 1800-tallet, da Skovvej blev anlagt. Den tætte sammenbyggede gadebebyggelse brydes et par steder af tilbagetrukne eller fritliggende huse.

Strandgade er anlagt i to perioder og skiller sig ud ved sit lige vejforløb og markante knæk i vejforløbet. På den sydlige del af vejen ligger tæt sammenbyggede 1800-tals huse på begge sider af vejen. Husene er beskedne, ofte med et let klassicistisk facade-udtryk, dvs. symmetrisk og enkelt udtryk. Mange af bygningerne har store gavlkvist midt på gadefacaden, der tilsammen er med til at give gaden sit egenartede karakter. Husene i vejknækket (nr. 9 og nr. 11) markerer sig særlig i gadebilledet pga. deres placering. Rasmus Harboes fine klassicistiske hus, nr. 15 markerer sig pga. sin særlig fint bearbejdede, klassicistiske facade med fremspringende siderisalitter og midtergavl. Strandgadehusene ligger også på relativ smalle parceller med adgang fra gade og baggård, men baghusene ligger parallelt med forhusene og har deres egen indgang og facade mod havnen.

Bortset fra de fredede huse fremstår forhuse og baghuse generelt med mindre modernisering, f.eks. er mange af de oprindelig ubrudte tagflader tilføjlet tagvinduer eller nyere kviste.

Karaktergivende grønne sammenhænge

De grønne haver til købstadshusene er en vigtig del af området og købstadens karakteristik. Særligt haverne i lange smalle parceller til gadehusene i Algade, Vestergade, Gammelgade og Skovvej, der er en vigtig del af byens ansigt udadtil set fra både noret/ Norvej og fjorden. Haverne er typisk beliggende på det stejleste terræn, hvor det har været besværligt at bygge og indeholder typisk løvfældende beplantning og flere store gamle træer.

De store gamle træer omkring kirken er karaktergivende i området omkring Vestergade og Gammeltorv. Selve torvet er indrettet med en tæt cirkulær hæk, der danner et indre haverum med bænke og springvand og mulighed for parkering udenfor.



Det takkede, røde taglandskab på de to bakkedrag omkring fjorden og indblikket i de grønne baghaver er karakteristisk for Skælskær



Huse i Strandgade. Tv Strandgade nr. 15 (Rasmus Harboes hus), th: Strandgade 11 (huset, der pga. sin placeringen i vejknækket, markerer sig særligt)



Købstadshusene har typisk flere små tilbygning på gårdsiden, som er bygget til efter behov

Typisk detalje på en af de mange små tilbygninger på gårdsiden, som er bygget til efter behov

Små vejtræer i Algade, Vestergade og på Skovvej fungerer som afgrænsninger af p-pladser langs vejene, og giver vejrummene en grøn karakter i modsætning til Strandgade der adskiller sig ved at være nærmest helt fri for grønt.

Gældende lokalplaner og anden beskyttelse af bevaringsværdier i købstaden

Skælskørs middelalderlige struktur og købstadens historie var et centralt element i den analyse, der blev gennemført i 1994 i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneatlas Skælskør. Her fremhæves særligt både bebyggelses- og vejstrukturen som karakteristiske vidnesbyrd, idet man dog kun i begrænset omfang hæfter sig ved, at det er struktur, der har udviklet og fornyet sig, men alligevel er blevet fastholdt gennem mere end 500 år.

Foruden kirken er der i alt 17 fredede huse i Vestergade-Algade-Skovvej (Antallet af fredede bygninger er bemærkelsesværdigt højt. Se bilag 1 for en oversigt over fredede og bevaringsværdige huse. Fredningsbeskrivelserne kan fremsøges på slks.dk/fbb).

Købstadens store bevaringskvaliteter er også fremhævet i den række af lokalplaner, der regulerer udviklingen af enkeltområder eller temaer indenfor købstaden med respekt for dens bevaringsværdier og dens strukturelle og arkitektoniske kvaliteter. Mens de ti gældende lokalplaner for købstadsområdet sikrer den historiske bebyggelse i enkeltområder, formår de kun i begrænset omfang at anskue og vurdere købstaden under ét og dermed sikre en gennemgående og afstemt bevaring af de karakteristiske helheder, som tilsammen udgør det generelt meget velbevarede og intakte købstadsområde.

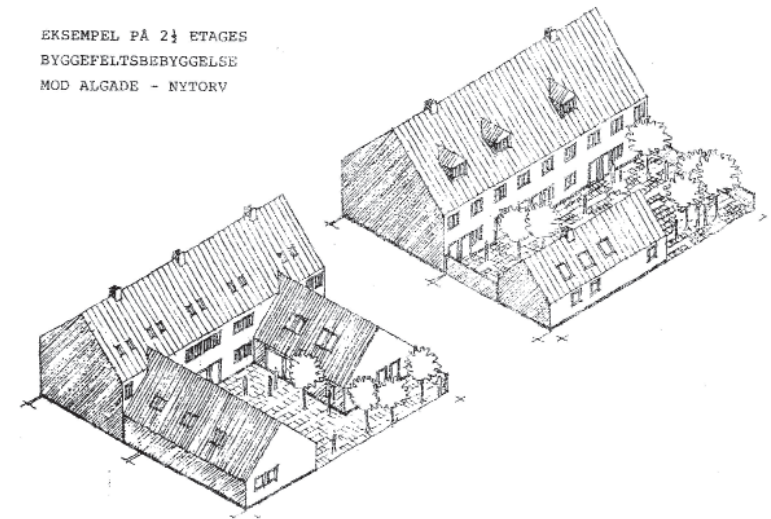


Blik gennem én af købstadens typiske porte, der giver adgang til baghusene. Modlyset fremhæver den klassiske brolægning med to baner af chaussésten. Portbuen skaber en ramme omkring det grønne bagårdsmiljø



De typiske spring i facadelinien i Vestergade viser den større variation i husenes alder og volumen i byens ældste del

EKSEMPEL PÅ 2½ ETAGES
BYGGEFELTSBEBYGGELSE
MOD ALGADE - NYTORV



Skitse fra lokalplan 21, som viser den typiske bebyggelsesstruktur med forhus og lavere baghuse som tilsammen danner de fine gårdtrum

Bevaringsværdige sammenhænge i købstaden: Gammeltorv og Vestergade

Gammeltorv med kirken og de øvrige bygninger omkring torvet samt Vestergades forløb mod havnen er Skælskørs ældste del og udgør idag en fin og bevaringsværdig helhed, der vidner om middelalderbyen og den ældste del af købstadens lange historie.

Området har sit udgangspunkt i kirken, der rejser sig som byens højeste bygning på toppen af en bakke. Ved siden af kirken udgør Gammeltorv med det gamle rådhus og dens omkringliggende gårde byens oprindelige verdslige centrum. Torvet har fastholdt sit overordnede udtryk siden 1300-tallet, selvom bebyggelsen er blevet markant fornyet gennem tiden. Fornylelsen er dog sket i de historiske bygningsaftryk, og flere bygninger er formodentligt fjerde eller femte generation på samme placering. I området fornemmes stadig den nære sammenhæng mellem byen og fjorden gennem stier og de åbne gårde på de lange matrikler mod vandet. Én af områdets bevaringsværdige kvaliteter er de bevarede til dels åbne gårdrum mod havnen, hvor bebyggelsen er fastholdt med dens orientering langs skel og begrænsede størrelse. Tilsvarende er de uens bygninger i Vestergade med deres spring i facade-linien og meget forskellige størrelser og udtryk tidstypiske tegn på byens udvikling og udbredelse op gennem tiden.



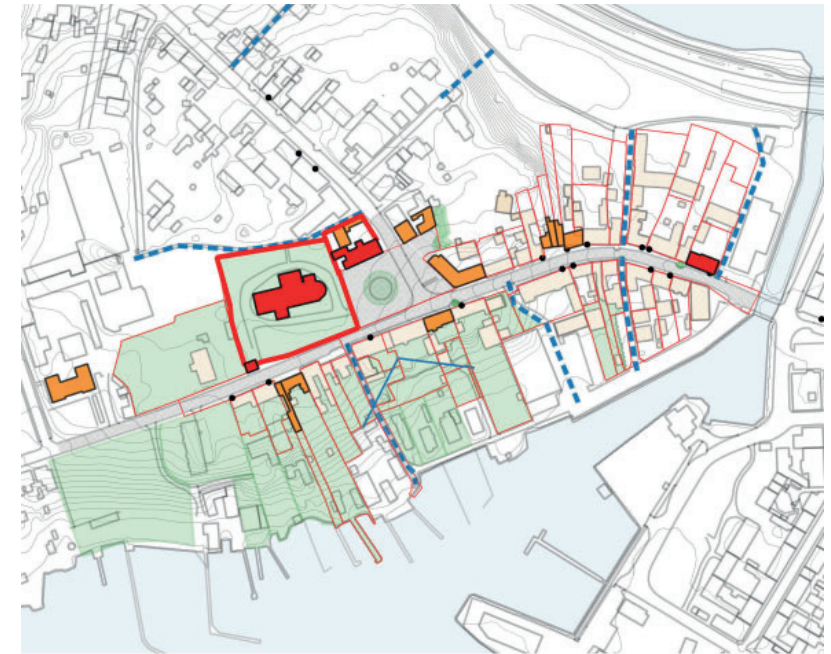
Vestergade set fra Gammeltorv



Latinskole og kirkegårdsmuren



Den lille plads overfor Gammeltorv



Bevaringsværdig sammenhæng. Gammeltorv og Vestergade

- Dominerende bygning
- Dominerende andet element
- Markant eller rumdannende bygning
- Markant andet element
- Bygningsstruktur
- Matrikelstruktur
- Grøn struktur
- Port
- Vej, plads
- - - Sti
- Udsigt, vue

Bevaringsværdige sammenhænge i købstaden: Algade

Algade udgør en fin og velbevaret sammenhæng, der har formået at fastholde købstadens traditionelle karakter og udtryk.

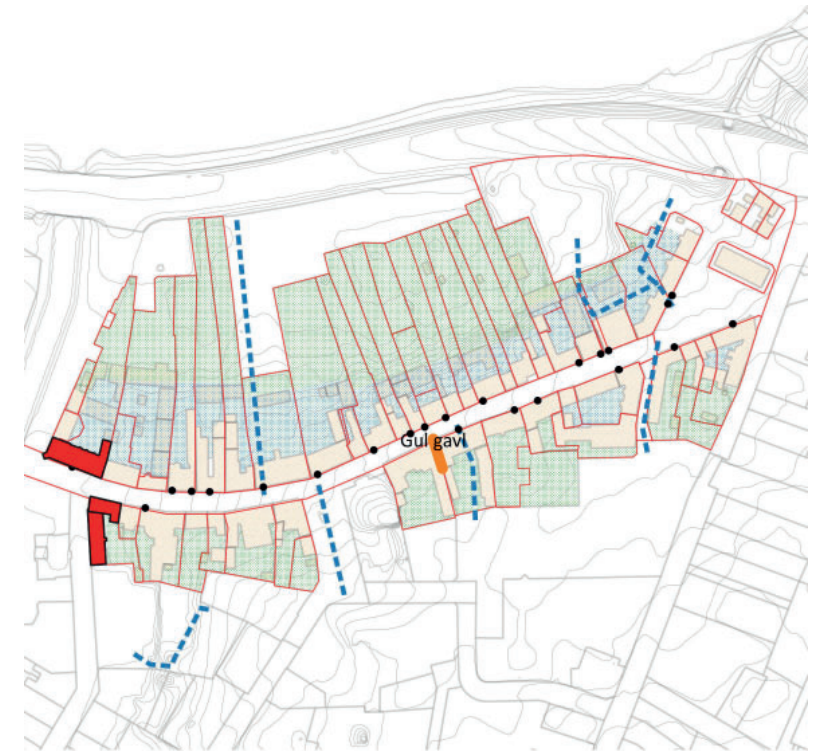
Algade har særligt siden midten af 1800-tallet været købstadens hovedgade med dens ubrudte række af købmandsgårde og butikker. Gadens bebyggelsesstruktur er idag et typisk udtryk for købstadens udvikling gennem flere hundrede år med et udvalg af tidstypiske og karakteristiske bygninger fra flere perioder og stilarter gennem historien. Gaden rummer således stadig enkelte gårde fra middelalder og renæssancen, men fremfor alt findes en række fine og karakteristiske eksempler på 1800-tallets byhuse, der i denne periode erstattede mange af de gamle gårde. Flere byhuse er dog siden 1980'erne blevet udskiftet og andre har gennemgået omfattende renoveringer med udskiftninger af vinduer og overmaling af murværk, som til dels har ændret det samlede udtryk. Købstadens ubrudte facadelinie af aktive butikker, den gennemgående taglinie og de homogene bygningskroppe er dog fastholdt. Særligt skal de porte, der flere steder giver blik til de bevarede gårde og baghuse samt til det omkringliggende landskab, fremhæves. Desværre er portbladene mange steder forsvundet. Gadens brostensbelægning bidrager til indtrykket af den historiske købstad.



Algades lange og ensartede facadelinie har kun få spring og skift i volumen. På kortet er portene markeret



Både Algade og Vestergade er præget af åbne porte, der tillader blik til baggårdene og ofte til landskabet udenfor byen



Bevaringsværdig sammenhæng. Algade

- Dominerende bygning
- Markant andet element
- Bygningsstruktur
- Matrikelstruktur
- Port
- Sti
- Gårde, gårdhaver - zone
- Haver-zone
- Højdekurver 0,5 meter

Bevaringsværdige sammenhænge i købstaden: Nytorv

Nytorv er den senest anlagte del af den oprindelige købstadsstruktur og udgør en bevaringsværdig tilføjelse og introduktion til købstaden og dens nyere dele. Torvet bærer præg af at være udbygget over tid med gårde og byhuse og med nyere tilføjelser i typisk købstadsstil.



Nytorv set fra Østergade. Hjørnehuset markerer både indgangen til torvet og til Carl Medlngsvej. Det lange kig ned til Algade er spærret af en lille træbod midt i sigtelinjen og hækken i kanten af vejen



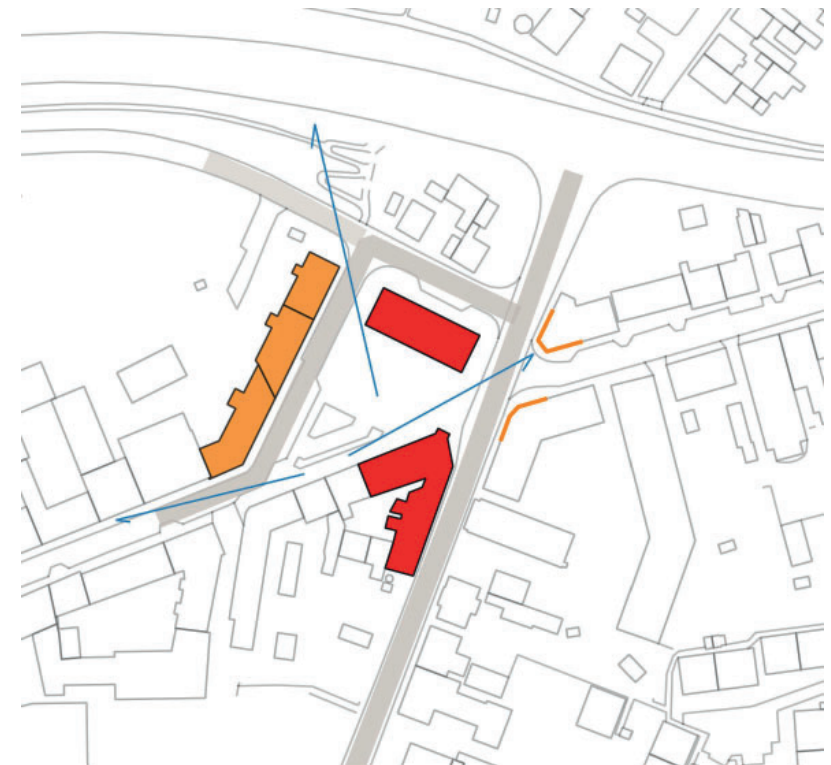
Nytorv set fra Algade. Skuret spærret for udsigten til enden af torvet



Ankomsten til Nytorv langs de fredede bindingsværksgårde



Udsigten over noret



Bevaringsværdig sammenhæng. Nytorv

- Kig, akser
- Dominerende bygning
- Markant eller rumdannende bygning
- Markant andet element
- Vej, plads

Bevaringsværdige sammenhænge i købstaden: Strandgade

Strandgade udgør en særlig bevaringsværdig strukturel sammenhæng, der vidner om den oprindelige købstads udvikling gennem 1800-tallet.

Strandgade har ikke oprindeligt været en del af købstaden, men opstod med befæstelsen og uddybningen af havnen i løbet af 1800-tallet. Oprindeligt var her en strandeng, der var adskilt fra middelalderbyen af en klint, men da byens købmandsgårde havde brug for mere plads, blev den sydlige byport flyttet og området bebygget med pakhuse og yderligere købmandsgårde. Det er karakteristisk for bebyggelsen, at den både orienterer sig omkring Strandgade og mod det åbne havneterræn. Der er således bevaret flere åbne forbindelser gennem gårdene mellem havnens pakhuse og Strandgades byhuse, hvilket afspejler områdets historie og betydning for købstaden.

Selvom bebyggelsen umiddelbart fremtræder harmonisk med en næsten udbrudt facadelinie, har de enkelte bygninger bibeholdt deres meget forskellige karakterer og volumener som et vidnesbyrd om deres forskellige funktioner i byens liv. Strukturen fremstår idag meget velbevaret, og trods omdannelser til boliger og til dels hårdhændede renoveringer har nogle bygninger i vid udstrækning beholdt deres meget forskellige udtryk og gennemgående facadeflugt, som er én af gadens bevaringsværdier. Mod havnearealet er det oprindelige udtryk truet af omdannelsen eller nyopførelsen af boliger, der kan sløre havnefacadens oprindelige karakter som del af den travle handelshavn.



Strandgade set fra nord



Strandgade set fra syd. Blandingen af pakhuse, etageejendomme og gårde vidner om gaden ændrede funktioner op gennem tiden. Det gråpudsede hus med gavlkvisten ligger netop hvor gaden knækker og dominerer derfor indtrykket af gaden. Knækket 'lukker' også gaderummet så det føles mere beskyttet



Bevaringsværdig sammenhæng. Strandgade

- Dominerende bygning
- Markant eller rumskabende bygning
- Bygningsstruktur
- Matrikelstruktur
- Gårde, gårdhaver-zone
- Kig, akse
- Vand

Særligt bevaringsværdigt tema. Funkis og modernitet i midtbyen

Skælskør voksede også som købstad og driftig handelseby i 1930'erne. Rundt om i byen vidner en række funkis- og modernistisk inspirerede bygninger om, at det lokale erhvervsliv i perioden havde både pengene og modet til at tænke moderne arkitektur ind i den meget traditionelle købstad og dens nære omgivelser. Resultatet er en række meget fine og til dels velbevarede bygninger, der fortjener en særlig opmærksomhed, fordi de afgørende bryder med det traditionelle billede af byen, men alligevel er fint indpassede i omgivelserne.



Værkstedet på Stationsvej er opført i 1936



Busgaragerne ved stationen blev opført i 1952



Viktualiebutikken på Algade fra 1960



Den gamle bagerbutik på Gammeltovej, 1935



Mejeriet Godthåb på Næstvedvej fra 1937-38. Arkiv.dk



Gigtsantoriet, 1932-33 af H. Steudel & J. Knudsen Pedersen



Bevaringsværdigt tema. Funkis og modernitet i midtbyen

Senmoderne bygning

Funkis bygning

Potentialer og sårbarheder i købstads-området

Den fine og velbevarede købstadsstruktur med de mange bevaringsværdige huse udgør et stort aktiv for byen og dens identitet som handelsby. Købstaden er en kerne i Skælskørs lokale identitet, som planlægningen har søgt at værne om som en hjørnesteen i byens strategiske udvikling siden 1990. Tilsvarende rummer netop disse bevaringsværdier store potentialer for en fortsat positiv udvikling af byen og ikke mindst bymidten. Det er allerede nu attraktivt at bosætte sig i de fine byhuse eller i gårdene bag husene, og der er potentialer for en yderligere udvikling.

Netop den gradvise omdannelse af købstaden til boliger udgør samtidig nogle af købstadens sårbarheder. Dels har vores indkøbsmønstre ændret sig, og der er ikke længere samme behov for mindre butikslokaler i bymidterne. Det er tydeligt i bl.a. Vestergade hvor alle butikker og mange gadehuse står tomme, og tildels i Algade, hvor en del butiksfacader fortrinsvis bruges til udstilling. Tilgængelige moderniseres bygninger og gård på bagsiderne.

Samtidig er der generelt en tendens i retning af større og energirenoverede boliger med altaner, ligesom klimatilpasning, tilgængelighed mv. stiller nye krav til den ældre boligmasse. Endeligt er omfattende renoveringer med begrænset viden om materialer og håndværk en sårbarhed.



Det middelalderlige vejforløb gennem Algade



Købstadens åbne, grønne bagside

Særlige anbefalinger for området

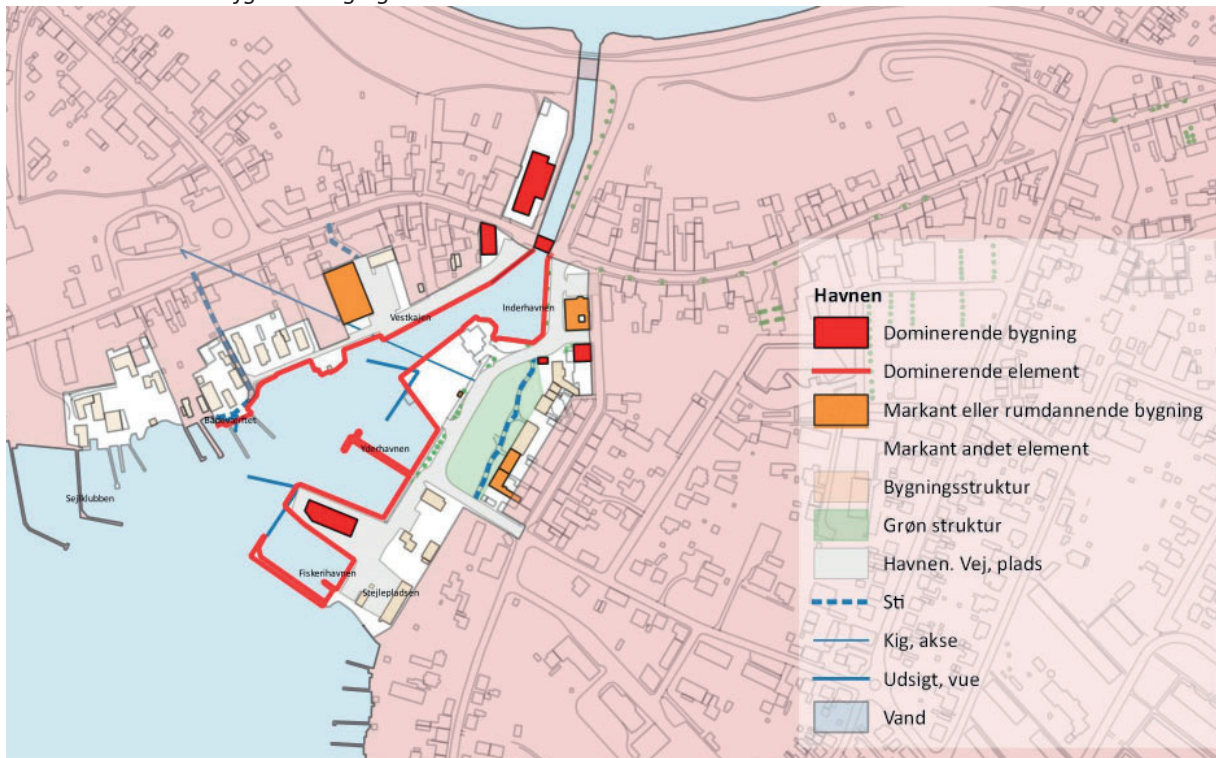
En del af de generelle - men afgørende - sårbarheder kan afhjælpes gennem en målrettet indsats omkring planlægning, generel kommunikation af bevaringsværdierne samt vejledning og særlige ordninger omkring håndværksbistand og materialer. Det vil her være centralt at få ejerne i tale og vejlede dem. Blandt de mere specifikke anbefalinger for købstaden kan nævnes:

- Fastholdelse af sammenhængende vejforløb og færdsel langs akse mellem Gammeltorv og Nytorv med adgangen til Strandgade.
- Fastholdelse af gadebebyggelsens struktur, orientering og skala gennem fastlæggelse af byggefeltet og krav om godkendelse af alle facaderenoveringer.
- En restriktiv politik omkring terrænregulering, hvor bygningskroppen - ligesom i den tidligere bebyggelse - optager niveauforskelle gennem soklen eller gennem hævede underetager. Terrænreguleringer bør ikke overstige 30 cm i forhold til eksisterende grundkote.
- Fastholdelse af baghusenes skala og orientering gennem fastlæggelse af byggefeltet og begrænsning på udbygning.
- Fastholdelse af den grønne, åbne bagside af Algade mod Norvej; eventuelt gennem en plejeplan.
- Klar facade- og tagpolitik for både gadehuse og baghuse. Det kan evt. overvejes at revurdere kravet om butikker i stueetagen i Algade (lokalplan 90) og i stedet understøtte tilbageføring af butiksfacader til de oprindelige udtryk med boliger i stueplan.
- Krav og vejledninger vedrørende anvendte materialer, farver, teksturer og bygningsdetaljer.
- Klar skiltningspolitik med en afstemt skiltning som beskrevet i lokalplan 62.
- Ingen fortætning i hele området med en restriktiv bebyggelsesprocent og anvendelse af en parkeringsfond.
- Restriktiv politik overfor altaner og udnyttelse af tagetager.

Havnen

Havnen omfatter de åbne kantområder langs med kysten, hvor der er offentlig adgang, og vandrummet herimellem. Havneområdet er ét af Skælskørs mest karakterfulde områder og et dominerende træk ved Skælskør for både indbyggere og gæster.

Kort over havnens afgrænsning og dominerende træk



Bevaringsværdier

- De korte rækker af sammenbyggede huse, som er orienteret mod havnen; særligt på Strandgade og Spegerborgvej.
- Den aktive havn med fortsatte anvendelse af havnearealerne til erhverv.
- De ældre 'rodede' bygninger ud mod havnen, som orienterer sig mod havnen. Det rodede, ikke-reglementerede er typisk for havnemiljøer og bidrager til havnemiljøets autenticitet og historiske udtryk.
- Enkeltbygninger, hvis funktion oprindeligt har haft direkte tilknytning til havnen, f.eks. Hotel Postgården, Toldhuset, Færgeboden, Fisker-huse, Væjerboden og bådohuse til Strandgade nr. 14.
- Stiforbindelserne mod stationen og mellem Vestergade og havnen.
- De markante frie kig på tværs af og langs med havnen.
- Det markante frie udsyn over havnen fra den omkringliggende bebyggelse.

Historisk baggrund

Skælskør har siden middelalderen været en havneby, og en stor del af byens udvikling har rettet sig mod adgangen til fjorden eller til noret. Allerede fra begyndelsen af 1300-tallet kendes beretninger om udskibning af kreaturer og korn fra Skælskør, som havde et stort og udbytterigt agrart opland. Det var imidlertid først i midten af 1800-tallet, at Skælskør fik anlagt moler og de faste fortøjningssteder. Skælskørs havn afspejler i dag tydeligt byens og havnens udviklingshistorie med en række bevarede elementer; pakhuse, toldboder, og den havnestruktur, der i sidste halvdel af 1800-tallet blev anlagt.

Bebyggelsesstruktur

Havneområdet er foruden kajkanten, bådebroerne og bådene, helt generelt kendetegnet ved de åbne, befæstede arealer med spredt beliggende, forskelligartede bygninger med specifik relation til aktiviteter i havnen. Lokalplan 56 fra 1989 deler havneområdet mod øst i tre bassiner: Inderhavnen nærmest Algade og havnebroen, Yderhavnen mellem nordre og søndre mole, der er overvejende lystbådehavn, samt Fiskerihavnen længst mod syd. Derudover er der havneområdet på vestsiden der fordeler sig med kajstykket langs Kajvej, bådebyggeri og sejlkлубben, og havnekanten syd for yderhavnen ned langs Harboes bryggeri. Bassinernes forskellige anvendelse afspejler sig i antallet og typer af både, bygninger og anlæg og skaber en oplevelsesrigt og varieret forløb igennem havnearealerne. Havnevejen løber fra Norgej ned til Yderhavnen, hvor den drejer skarpt ad ned mod stationen. På den vestlige side af havneløbet løber den mindre Kajvej ved Poppelstræde.

Bebyggelse

Havnens bygninger er som hovedregel fritliggende og med forskellige størrelse, orientering og udtryk, der er mere eller mindre typiske for deres funktion. De største bygninger og den lille færgebygning i bindingsværk dominerer førstehåndsindtrykket af havneområdet: Dampmøllen Toldboden, Falck-bygningen, det Røde Pakhus. De nyere bygninger er ofte opført i træ og gavlvendte mod havnen.

Karaktergivende grønne sammenhænge

Vandet er den åbenbare sammenbindende karakter i havneområdet som helhed. Men særlig for havneområdet og karakteristisk for byen er de åbne kig over vandet til og fra bydelene på hver side af fjorden, hvor de røde tegltage fra gamle købstadshuse og baghuse kan ses mellem havernes grønne træer og beplantning.

I inderhavne skabes også en oplevelse af grønt fra vejtræer plantet langs havnevej og kajkanterne og beplantningen omkring Hotel Postgården samt et større åbent græsareal med enkelte træer og buske mellem Strandgade-baghusene og Havnevej.



Lystbåde i havnen. Skælskør er en populær destination for sejlerfolket. Bådene kan dog blive ligeså dominerende som den omkringliggende bebyggelse



Vue over inderhavnen i 1936 med dens relativt store bygninger, som vidner om at havnen var et handelscentrum med toldbod, færge og store pakhuse. Det Kongelige Bibliotek

Bevaringsværdig sammenhæng i havnen. Inderhavnen.

Inderhavnen opstod i 1870'erne og har ingen bådebroer. På havnearealet ind mod Strandgade ligger den tidligere Toldbod fra 1886, Hotel Postgården og det lille bindingsværkshus, der var venterum og kiosk for rejsende med bus og Agersø- og Omøfærgerne. Hotel Postgården fungerer stadigvæk og har indrettet cafe i et gammelt baghus med adgang fra havnen. På den anden side af fjorden ligger den tidligere Dampmølle fra 1853-55, der er indrettet til udstilling, cafe, kontor og beboelse. Havnebassinet bruges af nogle få lystbåde.

Turbåden ligger fast til ved Vestkajen og er ligesom bygningerne et stærk karaktergivende element. På Parkeringstorvet ved Algade står en milesten, der nu markerer byens midtpunkt. Den gamle kajkant i tømmer danner en meget synlig kant og er en af havnerummet karaktergivende deltagere.

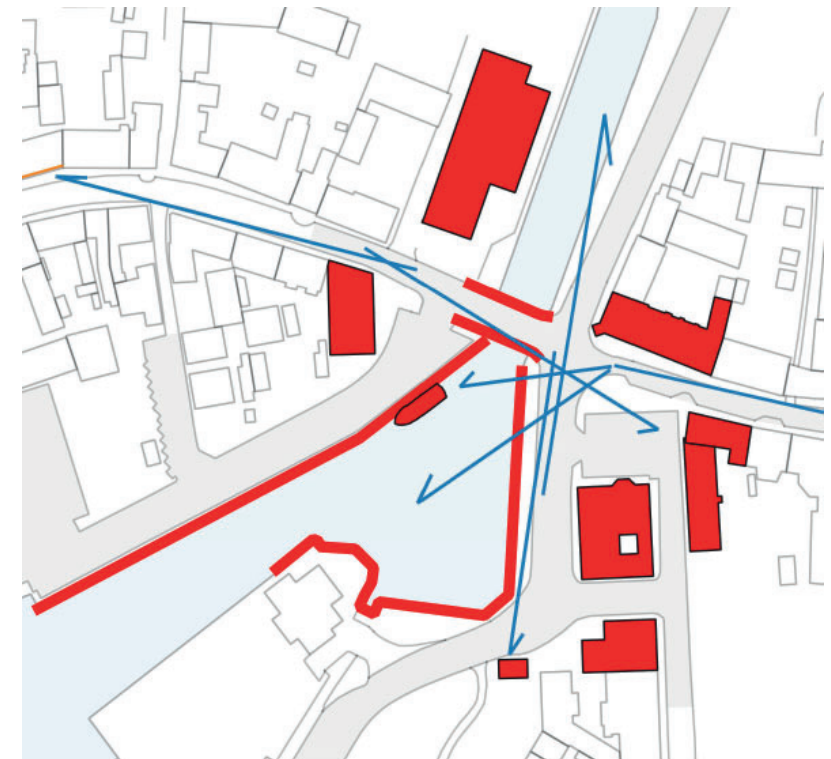
De åbne sigtelinjer hen over havnen, der binder byen sammen på tværs af vandet er én af de særlige bevaringsværdier, der knytter sig til havnen. I denne sammenhæng spiller også bebyggelsens og de åbne arealers karakter og skala en væsentlig rolle, idet netop de store, åbne rum er med til at understrege den oprindelige industri- og udskibningshavns typiske udtryk.



Vue over broen og inderhavnen fra biblioteket. Turbåden tilføjer variation og skala. Generelt er skibe og både i havnen også rumlige elementer, der er med til at tegne havneområdet udtryk samt oplevelsen af købstaden



P-pladsen ved Toldboden, broen og Algade er et nyt centrum og gæsters første oplevelse af midtbyen. Pladsen knytter sig til de to gamle toldboder



Bevaringsværdig sammenhæng. Inderhavnen

- Dominerende bygning
- Dominerende andet element
- Markant andet element
- Vej, plads
- Vand
- Kig, akse

Bevaringsværdige sammenhænge i havnen: De andre havneområder

Yderhavnen er lystbådehavn. Mellem yderhavnen og inderhavnsbassinet ligger en større kajplads, med en gammel Vejerbod og en tidligere gods-kaj. Øst for Havnevej ligger en række boliger og gamle lagerhuse. Både boliger og lagerhuse har facade og indgang mod havnen, men adresse fra Strandgade. Langs inderhavnen og forbi yderhavnen er der i nyere tid anlagt et brostensbelagt fortov med støbejernspulter og gammeldags lygtepæle. Den dobbelt bygningsstruktur fra Strandgade ses også længere mod syd tæt på Harboe bryggeriet. På vestkysten modsat yderhavnen løber haverne fra Vestergade næsten helt ned til kajen. Der er en smal vej langs kajen og et større asfalteret areal omkring Falckbygningen, der bruges til brandøvelser.

Fiskerihavnen ligger i bunden af det offentligt tilgængelige havneareal. På havnen er en stejleplads, depot, fiskeudskæringsskur, et spisested og det røde pakhus med lager og kontor. Det røde pakhus ligger på molen som adskiller Yderhavnen og Fiskerihavnen. Det ligger meget synligt og giver karakter til havnen. På modsatte side, altså vestsiden af fjorden ligger en lille bådehavn med par bådebroer, et bådeværksted og redskabsskure for fiskere. Området er lukket for biltrafik. Længere ude ligger på Østsiden en privat havnekant og Harboe-bryggeriets kajområde og anløbsbro. På vestsiden fortsætter havnen med Skælskør roklub og endnu en lystbådehavn, samt flere private bådebroer helt ud til kirkegården.

Havnemiljøerne er meget varierede og giver rum for mange typer af erhvervsmæssige og rekreative aktiviteter med respekt for deres oprindelige anvendelser.



Bådeværftet på vestkajen



Stejlepladsen på Fiskerihaven



Brostensbelægning og gamle gadelamper langs østkajen



Facaderne ud mod Yderhavnen. Facaderne danner væg for havneområdet og ses tydeligt fordi området foran er holdt fri for beplantning og bygninger

Potentialer og sårbarheder i havneområdet

Skælskør er ikke længere en aktiv industrihavn. Fiskeriet er stort set forsvundet fra havnen, selvom den har bibeholdt flere forskellige typiske havnefunktioner, som ellers forsvinder fra mange havne: lidt fiskeri og et fiskeudsalg, et bådbyggeri, rester af den gamle inderhavn og turbåden. Dette bidrager til at gøre havnen til ét af Skælskørs største aktiver; som rekreativt, åbent areal med varierede aktiviteter og som destination for fritidssejlere. Det giver området store muligheder, og det er væsentligt at fastholde mulighederne for de eksisterende erhverv gennem planlægningen.

De store ubebyggede arealer på selve havneterrænet og på de lange matrikler, der vender ned mod havnen indbyder til yderligere bebyggelse af de attraktive områder. En fortætning og en ensretning af områdets lidt "rodede struktur" vil dog kunne ødelægge de strukturelle, arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier i området, som er med til at gøre det attraktivt i første omgang.

Samtidig udgør en yderligere opdyrkning af områdets faciliteter til fritidssejlers en sårbarhed for områdets bevaringsværdighed. Det er i denne sammenhæng værd at bemærke områdets betydning for oplevelsen og de kultur- og arkitekturhistoriske bevaringsværdier i resten af bymidten.



Inderhavnen er idag mest rekreativ, men alligevel et markant og tilstedeværende element i bymidten



Turbåden, der ligger i Inderhavnen ved vestkajen

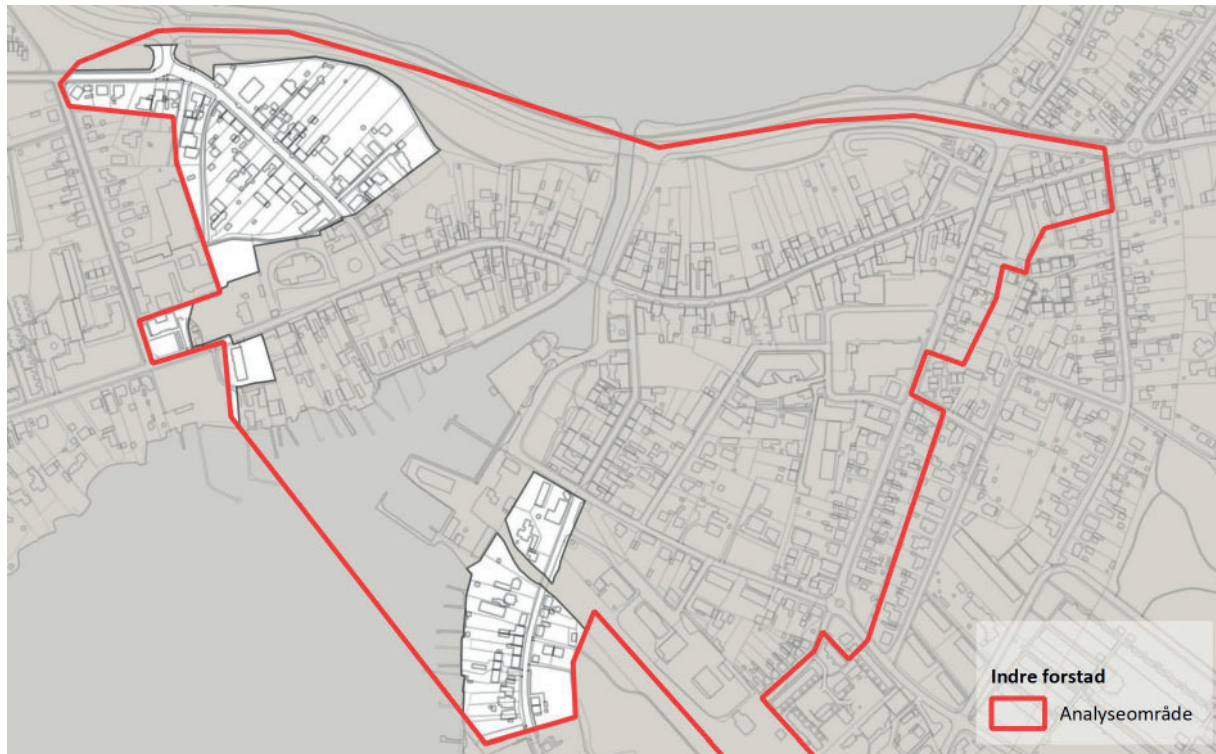
Særlige anbefalinger for området

- Bevare de lave 'baghuse' ud mod havnen, dvs. ophæve tillæg til lokalplan 56 for Hotel Postgården, der giver tilladelse til nedrivning.
- Bevaring af de endnu eksisterende elementer, der vidner om områdets tid som aktiv havn.
- Fortsatte muligheder for at drive erhverv på havnen.
- Modvirke ensretning af havnenes anvendelse gennem bæredygtig planlægning: Herunder skabe en balanceret turismeinfrastruktur med cafeer, blød begrønning ... og lystbådehavne.
- Fastholdelse af de åbne arealer på særligt inderhavnenes østside og omkring toldboden.
- Fastholdelse af den gavlvendte bebyggelsesstruktur og de åbne arealer på vestsiden af inderhavnen.
- Helhedsorienteret udvikling af havneområdet fremfor planlægning for enkeltprojekter.
- Fastholdelse af havnens oprindelige solitære elementer; eksempelvis vejerboden, der ikke bør suppleres af andre mindre bygninger, der kan sløre historien.

Skælskørs indre forstæder

Bebyggelserne langs særligt Skovvej og Spegersborgvej ligger idag indenfor analyseområdet, men de adskiller sig samtidig fra - eller er en forlængelse af - byens øvrige delområder. De opfattes som en del af det gamle og centrale Skælskør, men rent historisk kan de bedst beskrives som Skælskørs tidlige forstadsområde.

Kort over de tidlige forstæder til Skælskør indenfor analyseområdet



Skovvej

Bevaringsværdier

- Bebyggelsesstrukturen omkring Skovvej med de lange parceller og blandingen af byhuse og tidligere villaer.
- De tydeligt historiske by- og baghuse og villaer langs omkring Skovvej og til dels Harboe vænge
- De gamle landhuse, byhusene og den lille række, sammenbyggede 'strandhuse' omkring Spegerborg vej.
- Skovvej som 'port' (indfaldsvej) eller 'introduktion' til midtbyen.

Historisk baggrund

Allerede i løbet af 1800-tallet - og ikke mindst efter nedlæggelsen af byportene i 1850 - begyndte der at knytte sig nye bebyggelser til Skælskørs indfaldsveje fra nord, syd og vest. Spegersborgvej og Skovvej er to af de kvarterer i Skælskør, som voksede frem gennem sidste del af 1800-tallet. Begge veje var en del af Skælskørs regionale opkobling, med Skovvej, der førte mod Boeslunde og Spegersborgvej, som oprindeligt førte mod Stignæs. På begge veje opstod en tidlig form for forstad til byen.

Bebyggelsesstruktur

Forstadskvarterer er typisk bolig - og evt. industriområder. Boligkvarterene er mere grønne end den tætte by. Der er ikke gader, men veje, som netop afspejler den historiske funktion som adgange til byen.

Villaerne i disse forstæder består af lave facadevendte bygninger i én eller halvanden etage, som typisk har bagvedliggende haver. Bygningsstrukturen adskiller sig således væsentligt fra købstadens højere bygninger med klare facadelinjer og giver et klart indtryk af, at man endnu ikke er kommet ind i byen. Arkitektonisk er boligerne tidstypiske, men meget varierende i deres udtryk og detaljerigdom; fra de helt simple murede villaer til Bindsbøls meget fine og detaljerede villa på Skovvej.

Som del af forstædernes udvikling blev der i 1927 opført en ny skole i forlængelse af Vestergade, vest for kirken. Skolen blev siden suppleret med en enkelt etageejendom til boliger på den modsatte side af vejen. Disse funktioner var der ikke plads til i selve købstadens område, og de måtte ligge udenfor.



Skolen ca. 1936. Sylvest Jensen luftfoto. Bemærk de åbne områder med de store haver omkring bebyggelsen, Det Kongelige bibliotek



Spegersborgvej set fra nord ned mod Harboe Bryggeri



Skovvej set mod nord. Enkelte huse ligger trukket tilbage på grundene



Skolen set fra Vestergade

Bevaringsværdig sammenhæng i de indre forstæder. Skovvej.

Skovvej løber fra Gammeltorv, ned af bakken nord vest ud mod noret. Bebyggelsesstrukturen ligner til forveksling den gamle købstads struktur. Matriklerne er lange og smalle og de fleste - men ikke alle huse - er bygget sammen i byggelinjen helt ud til vejen. Hullerne i husrækken betyder, at Skovvej opfattes som en vej og ikke en gade som i den ældre købstad. På nordsiden løber de ned ad bakken mod noret og tilbyder et charmerende indblik til bagsiden af bebyggelsen og flot udsigt fra haverne. Gadeforløbet brydes et par dybe forhaver med gamle træer. Mellem husene og gennem portene er der fine kig til noret og til gårdhaver.

Fra sidevejen Harboes vænge er der en trappe ned ad skrænten og mellem nr. 18 og 16 en lang sti ned til noret. På sydsiden omkranses haverne af en lille vej og en sti med forbindelse til skolen.

Et par af vejene skiller sig ud som noget særligt fint, bl.a. den gamle lægebolig (Skovvej nr. 6) tegnet af Gottlieb Bindesbøll (fredet) og Skovvej nr. 7 med de kamtakkede gavle. Det støbte og murede stakit foran Harboes villa ses også ved en villa på Jernbanevej.

For færdsel fra Norvej er Skovvej indfaldsvej til byen. Den giver et særligt stemningsfuldt og autentisk førsthåndsindtryk af den gamle købstad.



Skovvej



Sti mellem nr. 18 og 16



Bevaringsværdig sammenhæng. Skovvej

- Markant eller rumskabende bygning
- Markant andet element
- Bygningsstruktur
- Matrikelstruktur
- Grøn struktur
- Port
- Sti
- Udsigt, vue
- Terræn
- Højdekurver 0,5 meter

Potentialer og sårbarheder i de indre forstæder

Bebyggelsen langs Spegersborgvej og særligt langs Skovvej har traditionelt fungeret som porte til Skælskør, hvor trafikken er kommet forbi på vej ind i byen. De fortjener derfor fortsat en særlig opmærksomhed som vigtige elementer i oplevelsen af bymidten.

Villaerne langs Skovvej er med deres centrale placering tæt ved bymidten populære som boliger, og husene istandsættes gradvist. Strukturen og bygningernes arkitektur og håndværksmæssige detaljer er i vid udstrækning bevaret, men kan blive truet af ombygninger og energirenoveringer, der kan være relativt hårdhændede.

Særligt villaerne langs Spegersborgvej og den sydlige ende af Havnegade gennemgår i disse år omfattende fornyelser og renoveringer. På grund af boligernes nærhed til vandet er de meget attraktive, og der er en tendens til, at de renoveres til en form og et udtryk, som er "over evne" og ligger langt fra arbejder- og fiskerhusenes oprindelige karakter. En ureguleret fornyelse af området kan således vise sig at udgøre en sårbarhed i forhold til at bevare husenes og områdets bevaringsværdige historiske udtryk.

Særlige anbefalinger for området

- Vejforløb og strukturer bør fastholdes i hvert område.
- Bebyggelsesstrukturen med bygningernes orientering bør fastholdes ved at fastlægge byggefelter efter den oprindelige bebyggelse.
- Skala, form og størrelse af byggeriet og dets udeområder bør fastholdes ved at tage udgangspunkt i de aktuelle bebyggelsesprocenter.
- Facade- og taglinier bør fastholdes gennem en restriktiv adgang til at etablere karnapper og altaner.
- Bygninger bør ligesom den ældre købstad vedligeholdes med de traditionelle materialer, håndværksmæssige udførelse, farver og detaljer som betinger deres skala og hele udtryk.

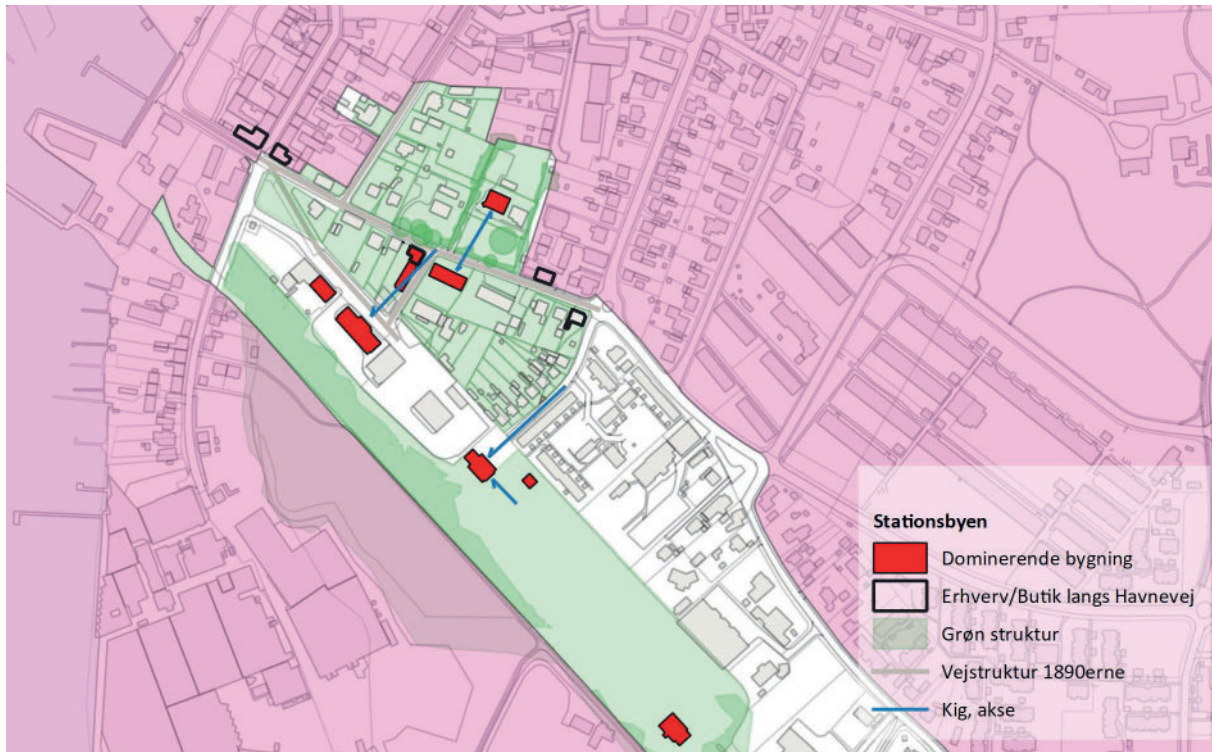


Husene langs Skovvej har vidt forskellig karakter. De er karakteristiske for forstadsbyggeriet i slutningen af 1800-tallet med både klassisk sammenbyggede gadehuse med baggårde og de moderne tilbagetrukne eller helt fritliggende villaer.

Stationsbyen

Stationsbyen omfatter det gamle banetrachés jordstykker, den sydlige del af Jernbanevej, den sydlige del af Mariekirkegårdsvej-stien og den bebyggelse omkring stationen, der overvejende er vokset frem i tilknytning til jernbanen efter 1892.

Kort over stationsbyens afgrænsning og dominerende træk



Bevaringsværdier

- Jernbaneforløbet, som stadigvæk kan aflæses i matrikelstrukturen og de åbne grønne arealer med rækken af store træer. Herunder den buede matrikel vest for Jernbanevej og store træer ved Havnevej.
- Gamle og nye stationsbygninger og busbygninger.
- Garage- og værkstedsbygninger med buede hjørner på Havnevej.
- Stationsvej, der sløjfer omkring stationsbygningerne og forbinder til havnevej. Bemærk vejen ligger omtrent midt for den gamle Stationsbygning med uret. Typisk stationsinfrastruktur.
- Særlige bygningselementer: udhænget, uret og vingerne på stationsbygningen, posthornet på posthuset.
- Den tidstypiske og stilfælsige sammenhæng mellem områdets markante bygningerne: De røde stationsbygninger, Teknisk Skole og det gamle bibliotek.
- De lige vejforløb, dvs. Jernbanevej, Carl Medingsvej, Havnevej samt stien der forbinder Stationsvej med Algade/Centerområdet.
- Vejnavnene: Stationsvej, Jernbanevej, Havnevej.
- Bebyggelsesprincippet i stationsbystrukturen, dvs. fritliggende, enkle og sluttede bygningsvolumer med for- og baghave (dvs. tilbagetrukket fra vej). Man kan gå rundt om egen villa.
- Ingen eller smal indkørsel til villaerne med tilbagetrukket carport/garage.
- Grønne forhaver og hegn. De gammeldags haver, dvs. overvejende grønt og begrænset fast/grå belægning, gamle træer, grønne hække mod naboer, grønne hække eller åbne stakitter mod vej.

Historisk baggrund

Efter lange politiske diskussioner op gennem 1880'erne og 1890'erne fik Skælskør endelig sin jernbane i 1892. Til forskel fra mange andre danske købstæder, der lå udenfor hovedlinierne, var det i Skælskør DSB, der anlagde og drev banen, og ikke et privatbaneselskab. Dette til trods for, at Skælskørbanen reelt var en sidebane til en sidebane, idet den via Dalmose koblede sig på Slagelse-Næstved-banen. I 1892 åbnede banen for persontrafik og fremfor alt for godstrafik. Udviklingen løb dog fra banen. Allerede i 1950 kørte det sidste persontog og blev erstattet af busser, der fik garager ved stationen. Også godstrafikken ebbede ud, og i 1975 kørte det sidste ordinære godstog.

Bebyggelsesstrukturen

Bebyggelsesstrukturen i jernbanebyen kan deles i tre sammenhængende dele:

Det gamle stationsområde, er stadig kendetegnet af de gamle stations- og postbygninger, der har ligget langs jernbanesporene. Jernbanetracéet er fjernet og henstår som en grønt, åbent område og på hele den gamle sti fra stationen til Dalmose løber en offentlig cykelsti. En buet, tom matrikel vest for Spejersborgvej afslører den gamle jernbanes forløb ud til havnen. Stationsområdet ligger omkring Stationsvej og bruges idag til busstation og bus-holdeplads. De gamle stationsbygninger står tomme, mens der er bygget nyere garagehaller til busserne.

Øst for stationen og jernbanetracéet rummede tidligere en industribebyggelse. Idag er kun villabebyggelser fra begyndelsen af 1900-tallet tilbage omgivet af gamle haver med høje træer. Endvidere findes en nyere boligbebyggelse. Området er grønt og mindre bymæssigt. Det har overvejende korte blinde veje mod det tidligere jernbanetracé.

Endeligt løber Jernbanevej i lige linje fra Havnevej (tidligere Maglebyvej) op til Svanetorvet. Denne struktur, der enten følger eller leder frem til jernbanen er typiske for stationsbyer. Området rummede tidligere bla. butikker, hotel og skole. Parcellerne har meget forskellige størrelse og der er ingen særlig orden i matrikelstrukturen. Området har lige, brede veje (ikke krogede gader) med fortove og fritliggende bebyggelse, der er trukket tilbage fra vejen. Områdets afgrænsninger fletter sig ind mellem de omkringliggende strukturer: arbejdsbyen langs Carl Medingsvej og Strandgades lange købstadsmatrikler.

Bebyggelsen

Bygningerne i stationsområdet er fritliggende villaer og lignende, som ligger mere eller mindre tilbage-



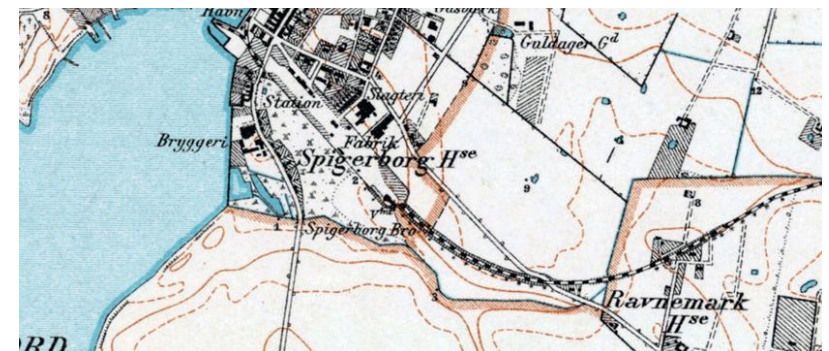
Stationsbygningen har ikke været i anvendelse som station siden 1950



Stationsbygningen med sporene og busgaragerne i 1977. Arkiv.dk



Sporene mod havnen i 1977. Arkiv.dk



Skælskør, lavkantskort 1901-1945 fra Historisk Atlas.dk. Jernbanen blev stadigvæk brugt til både person - og godstrafik. Sporet gik helt ud til havnen og havde også særlige afstikkere ud til fabrikkerne nord for banen. GDS

trukket fra vejene. Områdets mest markante og betydende bygninger ligger omkring hjørnet af Stationsvej og Havnevej: Håndværkerforeningen, som også har været teknisk skole og det gamle bibliotek er begge opført 1901. Bygningerne er i dag indrettet til boliger, men markerer sig qua deres skala og stilmæssige sammenhæng (historicisme) i vejbilledet. På skolens facade mod Havnevej er der endnu spor efter den gamle skiltning. Den gamle stationsbygning er forsynet med et ur højt på facaden, der afslører den offentlige funktion. På Stationsvejs vestlig side ligger to lave bilværkstedbygninger med afrundede hjørner. Villaerne i området er murstenshuse med tegltag, skorsten, ofte gavlvendte og ligger omtrent med samme afstand til vejen i en afdæmpet europæisk eller dansk historicistisk stil.

På det nye store baneterræn, der blev anlagt syd for købstadens bykerne og industriområdet, blev der opført en række nye bygninger. Den store stationsbygning var dimensioneret til at kunne huse overnattende togpersonale, idet stationen var en endestation, hvor personalet havde brug for at kunne overnatte til morgens første tog. Tilsvarende blev der i baneterrænets østligste del bygget en dobbelt remise, så lokomotiverne også havde et sted at overnatte.

Det var dog godset, der var den vigtigste del af bane trafikken. Der blev derfor opført en stor godsekspektion på det store ranger- og godsterræn øst for stationsbygningen. Herfra kunne der udskibes og modtages gods fra tog; til dels til videre distribution til oplandet og øerne. Endvidere blev der opført et frysehus til fordærlige varer; eksempelvis ost fra det nye store andelsmejeri "Godthåb" på Næstvedvej. Tilsvarende blev der bygget folde til kvæg og heste fra områdets gårde og godser. Og ved siden af stationen etablerede postvæsenet sig med et stort nyt posthus, der også kunne betjene oplandet og øerne.

Karaktergivende grønne sammenhænge

Langs det tidligere baneterræn findes et tæt hegn af træer, som kan føres tilbage til anlæggelsen af banen i 1892. Trærækken fungerer som en tydelig grøn afgrænsning af baneterrænet mod syd og som et grønt bagtæppe for hele området, der følger de oprindelige spor.

Området i stationsbyen har en overvejende grøn karakter med grønne hegn, forhaver og gamle træer, der især præges af to store haver. Villaerne har ingen eller kun én smal indkørsel for bil til en tilbagetrukket garage eller lign. Langs Jernbanevej har alle villaerne en lav støttemur langs vejen, der optager terrænen ændringen. Støttemurene er ældre cementstøbninger eller kampestensmure. Foran Jernbanevej 39 står et særpræget, fint udformet hegn med cementsøjler og et åbent gitter af røde teglsten. (Samme type hegn ses på Skovvej nr. 6).



Jernbanevej set fra krydset ved Havnevej og op mod telefonhuset. På højre side af vejen ligger de murede villaer på terræn, der ligger højere end vejen. Bemærk det meget fine støbte hegn med det røde teglstensfletværk til højre i billedet. Et lignede hegn ses på Skovvej



Udsigt fra Spegerborgvej henover det tidligere jernbanetracé ud til havnen

Bevaringsværdig sammenhæng i stationsbyen. Stationen

De mange bevarende gamle stationsbygninger der ligger på linje, efterladte flisearealer og de nyere bus-bygninger danner stadigvæk en tydeligt og karakterfuldt stationsmiljø, som bindes sammen af det store friholdte grønne areal.



Ur og murværksdetaljer på den gamle stationshovedbygning



Stationsbygningen har ikke været i anvendelse som station siden 1950.



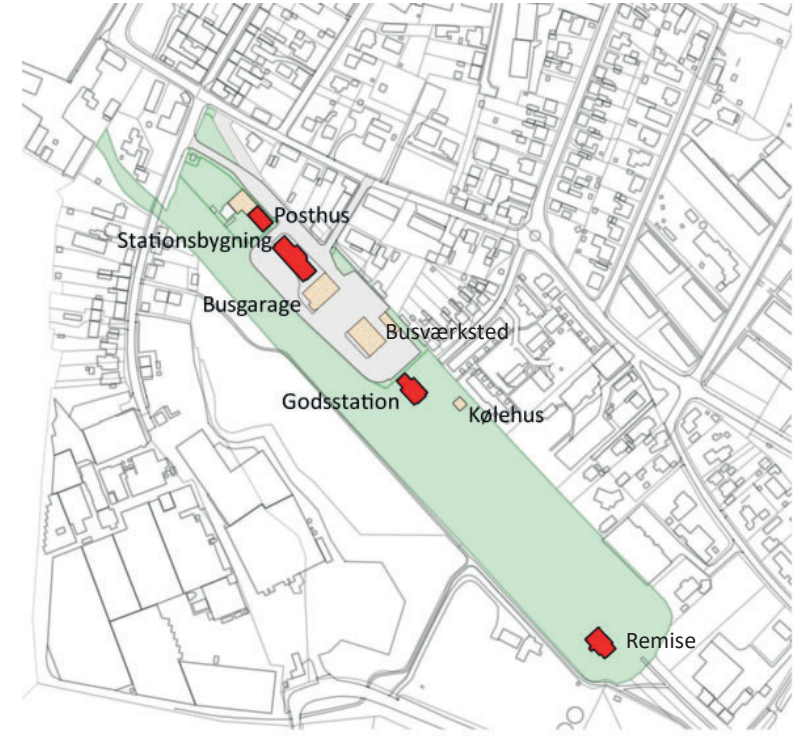
Fliser på det gamle jernbaneteræen. Posthuset i baggrunden.



Busværksted 1952. Gulflammede teglklinker og strengbeton-konstruktion var nyt for tiden



Samtidig med stationen fik byen også et nyt posthus i 1892.

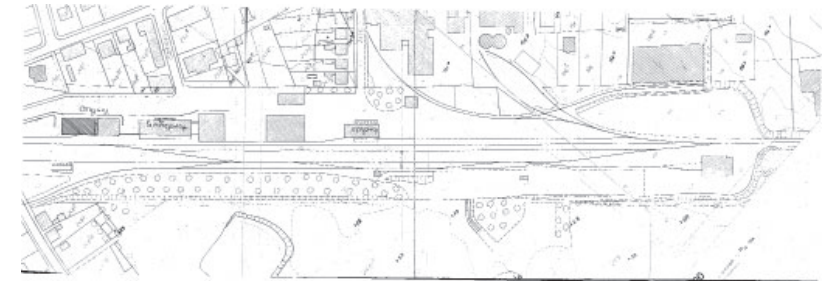


Bevaringsværdig sammenhæng. Stationen

- Dominerende bygning
- Bygningsstruktur
- Vej
- Stationen. Stationsområde



Traps kort over den nye jernbaneby, 1896. Udsnit. Det Kongelige Bibliotek



Kort over jernbaneterrænet med dets spor omkring 1940. Bemærk sporene direkte ud til industribygningerne nord for banen og til remisebygningen mod øst. Udsnit af tegning fra DSB



Den senere tilbygning til posthuset



Remisebygningen for østenden af det gamle stationsareal



Frysehuset er én af stationsområdets oversete bygninger.



Den næsten intakte godsbangård for enden af Slagterivej

Bevaringsværdig sammenhæng i stationsbyen. Stationsbyens kerne.

Omkring stationen opstod i begyndelsen af 1900-tallet en moderne kerne i tilknytning til den middelalderlige købstad. Jernbanen med stationen og det store traktor- og lastbilværksted på Havnevej signalerede byens rolle i den moderne infrastruktur. Håndværkerforeningens hus var starten på den dannede, moderne by. Samtidig introducerede disse nye bygninger også nye arkitekturudtryk i købstaden.



Den tætte gamle grønne struktur langs det gamle jernbanetracé kranser fodsporet og danner en grøn baggrund for stationsbyen



Brænderiejer Frederik Harbos fornemme villa og senere Det gamle bibliotek. Havnevej 51 set fra Marie Kiregårdsvej-stien



Stationsvej autoværkstedet med det runde hjørne t.v. og de store gamle træer, som giver hele stationsområdet den markante grønne karakter



Håndværkerforeningens bygning med den gamle tekniske skole



Bevaringsværdig sammenhæng. Stationsbyens kerne

- Dominerende bygning
- Dominerede andet element
- Markant eller rumskabende bygning
- Markant andet element
- Bygningsstruktur
- Matrikelstruktur
- Grøn struktur
- Haver
- Kig, akse

Bevaringsværdig sammewvnhæng. De små huse på Slagterivej.

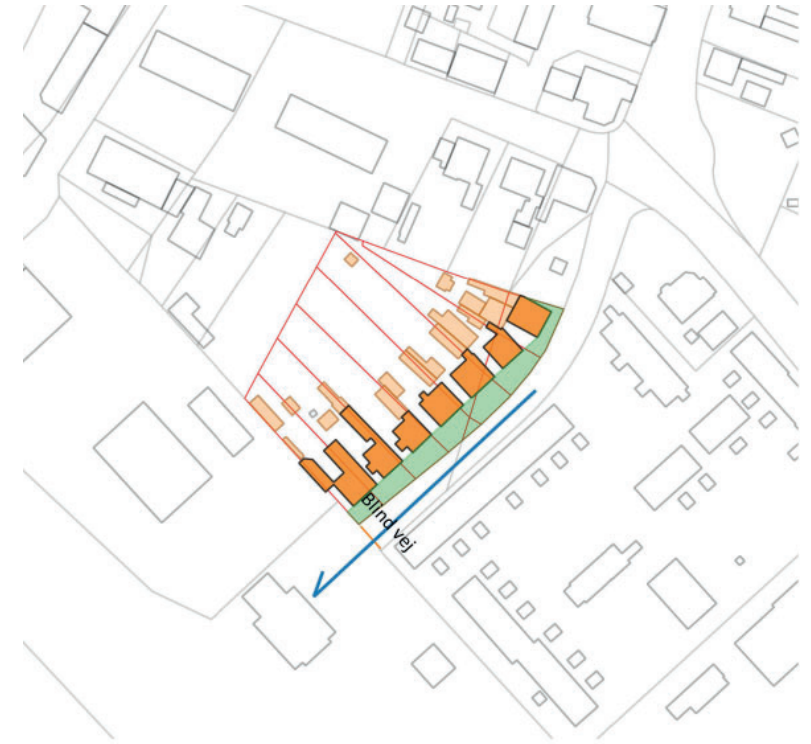
Langs vestsiden af Slagterivej ligger 7 små huse på række. De danner en fin helhed af med næsten ens volumener, ens tage med rød tegl, et udhus på bagsiden og indgang i gavlene. Der er ingen tegninger i byggesagsarkivet, men husene er formentlig fra omkring 1930. I byggesagerne fra 1950'erne kan man se at flere af ejerne har været fiskere.



De små huse langs Slagterivej set fra vejen



De små huses tage danner også fra bagsiden en fin helhed



Bevaringsværdig sammenhæng. Slagterivej

- Grønne forhaver
- Markant eller rumdannende bygning
- Markant andet element
- Bygningsstruktur
- Matrikelstruktur
- Kig, akser

Potentialer og sårbarheder i stationsbyen

Såvel baneterrænet som stationsbyen er væsentlige og bevaringsværdige helheder med en række meget fine bevaringsværdige enkeltdele og bygninger af høj kvalitet. Området som helhed har endnu ikke gennemgået større forandringer og renoveringer, men mister gradvis de elementer, der er særlig for stationsmiljøet: jernbanesporet, specielle bygninger forfalder, belægninger og kanter gror til. Byen mister dermed oplevelsesværdi eller diversitet, som ikke kan erstattes. På grund af dets placering tæt på bykernen og i fredelige omgivelser, rummer området dog store potentialer for udvikling. Også i dette område gælder, at de store og åbne rum, som står som vigtige vidnesbyrd om områdets historie, og som rummer rekreative kvaliteter, også udgør et potentiale for nybyggeri i form af fortætning eller udskiftning af eksisterende bygninger. En sådan fortætning kan afgørende ændre ved områdets karakter og bevaringsværdier.

Villakvarteret nord for stationen udgør et hidtil overset, men ikke desto mindre væsentligt miljø med historisk betydning for Skælskør, men også høj værdi som både centralt og grønt villakvarter med store og gamle haver. Ift det historiske udtryk er området særligt sårbart overfor fortætning og generelle bolig- og havetendenser, der 'spiser' af den grønne karakter. Træerne har desuden naturligt en begrænset levetid. Villaerne er sårbare for udvendige moderniseringer og tilbygninger, samt ændringer i hegn og stakitter.

Havnevejs oprindelige butiks- og erhvervsliv er i dag - bortset fra busdriften - forsvundet og omdannet til boliger eller funktionstømt (som autoværkstedet på Stationsvej). De historiske spor i form af skiltning er svage. Enkeltbygningerne er sårbare overfor ændringer i adgangsforhold, evt. detaljer, relation til vejen (særlige forarealer, porte og lign), der fortæller meget om deres oprindelige offentlige funktion.

Særlige anbefalinger for stationsområdet og baneterrænet

- Jernbaneforløbet, som stadigvæk kan aflæses i matrikelstrukturen og i de åbne grønne stræk bør fastholdes og tydeligt afspejles gennem orienteringen af eventuelt nybyggeri, der bør følge sportracéerne. Herunder bør det tidligere jernbanetracé til havnen åbnes for offentligheden som en stiforbindelse.
- Stationsensemblet med alle dets bygninger og særlige funktionelle bygningsdetaljer bør bevares med en klar indbyrdes synlighed, hvor der ikke bebygges eller i væsentlig grad ombygges. Området foran stationen, posthuset og godsekspeditionen bør holdes åbent og ubebygget.
- Alle om- og tilbygninger i stationsområdet og stationsbyen bør kun tillades efter godkendelse med henblik på at sikre de registrerede bygningsværdier i de individuelle bygninger.
- Der bør ikke ske fortætning eller ændringer i bebyggelsesstrukturen langs Havnegade og Jernbanevej med fastholdelse af eksisterende byggefelter og bebyggelsesprocenter.
- Områdets udvikling bør følge en helhedsorienteret planlægning og ikke kun tilgodese enkeltprojekter. Stationens arkitektoniske og kulturhistoriske værdi kan med fordel kortlægges nærmere som grundlag for en udviklingsplan.
- Områdets bevoksning og grønne strukturer bør bevares som indramning af veje og bebyggelse.

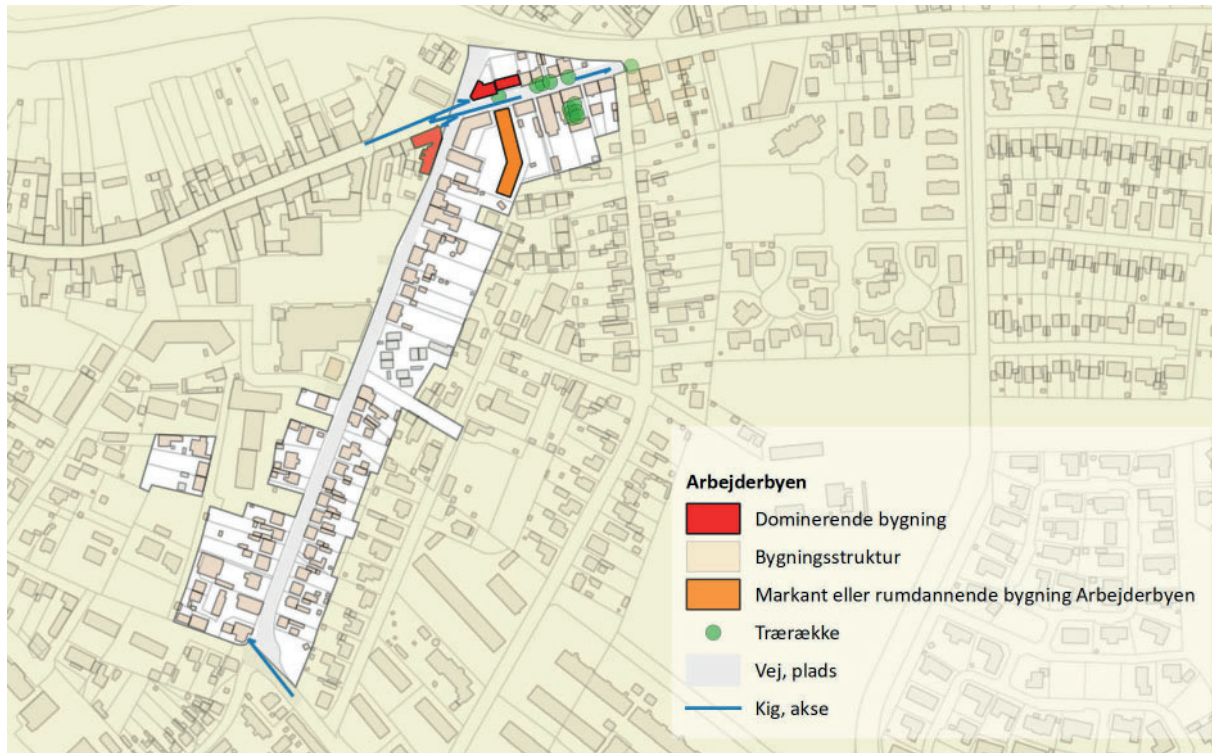
Særlige anbefalinger for villakvarteret og Havnevej

- Synlige spor efter evt. offentlig funktion bør bevares.
- Haver, grønne hegn, gamle træer og grønne strukturer og matrikelstørrelse i øvrigt bør fastholdes, der bør i god tid tænkes over fornyelse af store, særlige karaktergivende træer både i vejkant, på stationsområdet og i private haver.
- Udvidelse af indkørsler, carporte, faste belægninger især mod vej bør reguleres.
- Forståelsen for hver bygnings historiske tilknytning til stationen og historiske stilart kunne evt. udbygges via formidling, stilblade mv. Fastholdelse af kvaliteten i byggeskik og detaljer, herunder i murværk.

Arbejderbyen

Arbejderbyen er den bebyggelse, der ligger omkring Østergade og Carl Medingsvej.

Kort over arbejderbyens afgrænsning og dominerende træk



Bevaringsværdier

- Karakteren af villakvarter vest for Carl Medingsvej (se også Stationsbyområdet)
- Bebyggelsesstrukturen, dvs. de smalle parceller med småhuse i 1 – 2½ etager opført ud til vej eller let tilbagetrukket, sammenbygget med nabohuse eller fritliggende, bagvedliggende have og eller gårdmiljø.
- De arkitektoniske kvaliteter af individuelle bygninger.

Historisk baggrund

Den stigende industri i Skælskør fra midten af 1800-tallet betød langt flere arbejdspladser i selve byen. Dermed steg behovet for boliger tilsvarende. Industrialiseringen og urbaniseringen i Skælskør i denne periode svarede helt til udviklingen i mange andre oplands-købstæder. Det var derfor naturligt, at der opstod en ring af arbejderboliger omkring det store industriområde i bymidtens sydlige del. Særligt langs den nuværende Carl Medingsvej, Jernbanevej og Havnegade opstod der parcelhuse og villaer – og med tiden også egentlige udlejningsejendomme til flere familier i tiden 1890-1920.

Bebyggelsesstrukturen

Bebyggelsesstrukturen minder meget om købstadsområdet, matriklerne er smalle og de små huse ligger tæt ved siden af hinanden. Strukturen er imidlertid lidt mere opløst og matriklerne knap så lange som middelalderbyens. Husene ligger snart sammenbyggede og helt ud til gaden, snart med lidt afstand og lidt tilbagetrukket med en smal forhave. Jo længere væk fra Algade, jo mere luft mellem husene.

På vestsiden af Carl Medingsvej er alle husene fritliggende med karakter af villaer ligesom Stationsby-området. Et par tomme matrikler bruges til parkering for boligbebyggelsen i centerområdet. Carl Medingsvej nr. 17 anvendes som Den finske kirke. De sydligste huse anvendes til erhverv med værksted i baghaven.

Bebyggelsen

Den meget varierede bebyggelse med enkeltstående villaer, sammenbyggede boliger og etagebyggeri rummer individuelle arkitektoniske, miljømæssige og kulturhistoriske kvaliteter. Der henvises til den detaljerede SAVE-vurdering for nærmere angivelser.



Carl Medingsvej set fra nord og krydset v Østergade



Carl Medingsvej set fra syd



Østergade set fra Nytorv og hen over Carl Medingsvej



Carl Medingsvej- husene set fra havensiden, altså fra øst ca. 1957. I forgrunden kolonihaver, som gav småkårsfolk i. f.eks. lejligheder et vigtigt tilskud til maden. I baggrunden ses de nye store boligblokke, men også flere af de gamle industribygninger. Luftfoto fra Det Kongelige bibliotek



Lavkantskort 1901- 1945 , HistoriskAtlas.dk. På kortet ses endnu de store strukturer med gårde og tidlige industribygninger. Og husrækken på østsiden af Carl Medingsvej er endnu ikke bygget helt til. Der er stadigvæk åbne marker på bagsiden

Potentialer og sårbarheder

Boligerne langs Østergade og Carl Medingsvej er generelt attraktive på grund af deres nærhed til bymidten og relativt store grundstørrelser. De udgør derfor et udviklingspotentiale for byen.

Nedlæggelsen af industrien og jernbanen betyder at området er mindre belastet af tung trafik, men Carl Medingsvej er stadigvæk en trafikeret, bred vej, som formodentlig, trods beliggenheden tæt på bymidten, mindsker de små huses herlighedsværdi.

Endvidere er der en generelt tendens i boligudviklingen mod større boliger og fortætning, kraftige energirenoveringer og mindre grønne, altaner og lignende større tilbygninger, mere befæstede forhaver og indkørsler. Boligtendenserne risikerer at ændre områdets tydelige historiske karakter, det relative homogene udtryk og særlige Carl Medingsvejs relative grønne karakter, der afhænger af de private haver.



Carl Medingsvej set fra Nytorv. Hjørnebygningen Nytorv 8 er en af bymidtens mest dominerende bygninger. Tårnet set på lang afstand.



Små villaer på Carl Medingsvej med forhaver og flisebelagt indkørsler i slippet til naboen

Særlige anbefalinger for området

- Vejforløbene og bygningsstrukturene bør fastholdes i hele området.
- Bebyggelsesstrukturen med bygningernes orientering bør fastholdes ved at fastlægge byggefeltet efter den oprindelige bebyggelse. Tilføjelser bør ske indenfor rammerne af samme orientering.
- Skala, form og størrelse af byggeriet og dets udeområder bør fastholdes ved at tage udgangspunkt i de aktuelle bebyggelsesprocenter for grundene. Herunder kan der formuleres en egentlig retningslinje for tilbygninger og sekundær bebyggelse.
- Facade- og taglinier bør fastholdes gennem en restriktiv adgang til karnapper og altaner.
- Ombygninger og ikke mindst facade- og tagrenoveringer bør kun ske efter godkendelse og efter en individuel vurdering af ombygningens påvirkning af eventuelle bevaringsværdier på det enkelte hus i henhold til SAVE-vurderingen.
- Fastholdelse af kvaliteten i byggeskik og detaljer, herunder i murværk.
- Der bør stilles krav om, at forhaver skal være begrønnede mod vej.

Bevaringsværdige sammenhæng i arbejderbyen. Østergade.

Østergades forlængelse udgør en særlig, bevaringsværdig struktur som et tidligt eksempel på forstadsbyggeri i købstæderne.

Et særligt karakteristisk træk er de relativt lave huse især på nordsiden, der har en gennemgående og homogen facadelinie mod vejen men med lidt flere slip end i f.eks. Algade. Rækken bliver brudt af et enkelt oprindeligt hus (Østergade nr. 3), der ligger trukket tilbage fra vejen, hvilket skaber et særlige lille plads i gadeforløbet. Tætklippede vejtræer bidrager også til vejens særegne karakter.



Østergade nr. 3, der er trukket lidt tilbage og derfor danner en lille plads



Stynede røn i baggård i Østergade



Østergade 4, Skælskørs første almene boligbyggeri og den yngste bygning i Østergade



Østergade 2 er også tilpasset placeringen på hjørnet.



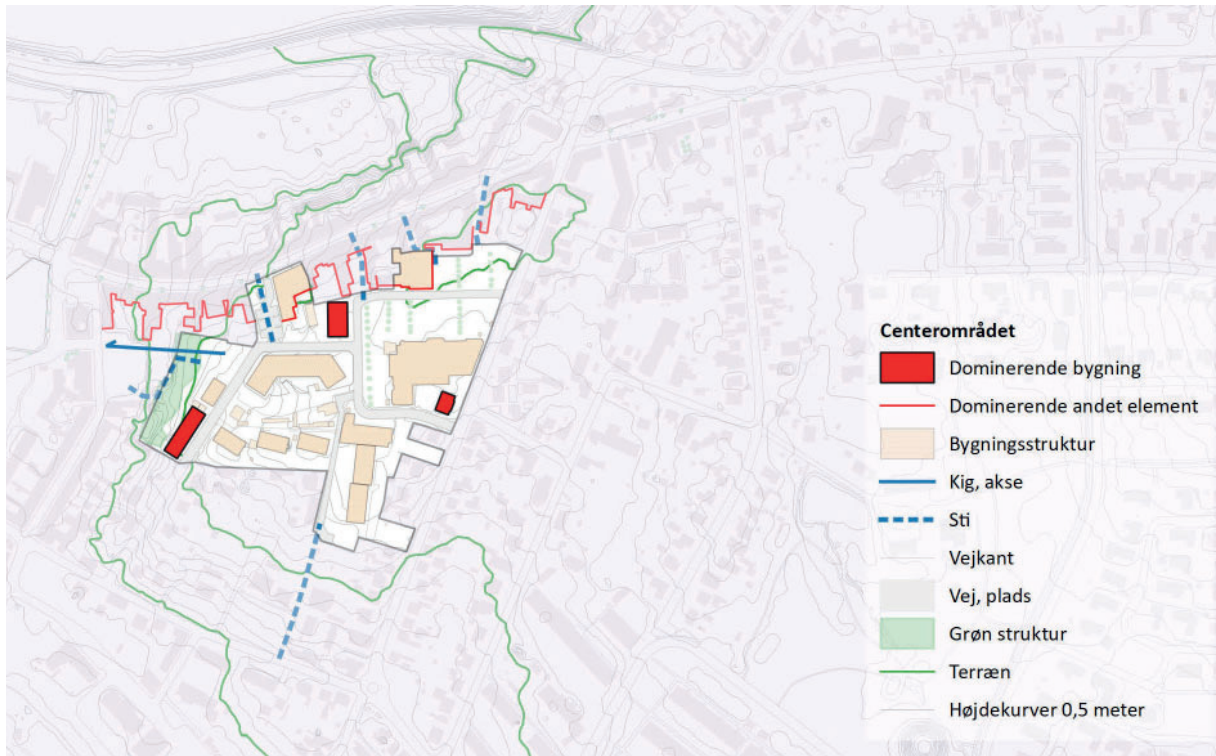
Bevaringsværdig sammenhæng. Østergade

- Dominerende bygning
- Markant eller rumdannende bygning
- Markant andet element
- Bygningsstruktur
- Grøn struktur
- Kig

Centerområdet

Centerområdet er området bag Algade Syd, som karakteriseres af nyere bygninger, der er markant større end i bymidten i øvrigt og beliggende omkring de korte krogede vejstykker: Brænderigården, den nordligste del af Jernbanevej, Marie Kirkegårdsvej og Bakkenborgvej, Svanetorvet.

Kort over centerområdets afgrænsning og dominerende træk



Bevaringsværdier

- Udsigten til kirketårnet fra det åbne område.
- Parkeringsmulighederne som aflastning af Algade.
- 'Udsigten' til baggårdsmiljøet og bagsiden af Algadebebyggelsen og den offentlige adgang langs Algamatriklerne.
- At det er let at sive gennem området og til alle retninger, især for let trafik
- Resterne af stentårnet foran etageejendommen Jernbanevej 13 (offentlig adgang/indblik til ruinresten svækkes i nogen grad af boligbebyggelsernes hegn)
- Beplantningen i området.

Historisk baggrund

I sidste halvdel af 1800-tallet voksede Skælskør betydeligt og ud over de rammer, der ellers gennem flere hundrede år havde markeret den traditionelle købstad. I området syd for Algade begyndte flere af købstadens handlende at indrette egentlig produktionsindustri, og i perioden frem til sidste halvdel af 1960'erne var området præget af industri og håndværk som knyttede sig til moderniseringen og industrialiseringen af den oprindelige købstad. Centerområdet fik sin egen vejstruktur, der havde forbindelse til Algade og Nytorv. I løbet af 1960'erne og 1970'erne forsvandt industrien, og der er idag kun bevaret enkelte spor fra denne historiske periode

Bebyggelsesstruktur

Centerområdet tæller et par ældre fritliggende villaer, tre butikscenterbygningerne fra omkring 2010'erne, et telefoncentralhus og boligblokke fra 1950-60'erne samt større parkeringsarealer. Området ligger lige uden for den gamle byport; Jeppes Port, der lå i den tidligere Jeppes Stræde (Nu Svanetorvet). Ved boligblokken på Jernbanevej står endnu en rest af den oprindelige sten-byport. Byporten er markeret med en sten i belægningen.

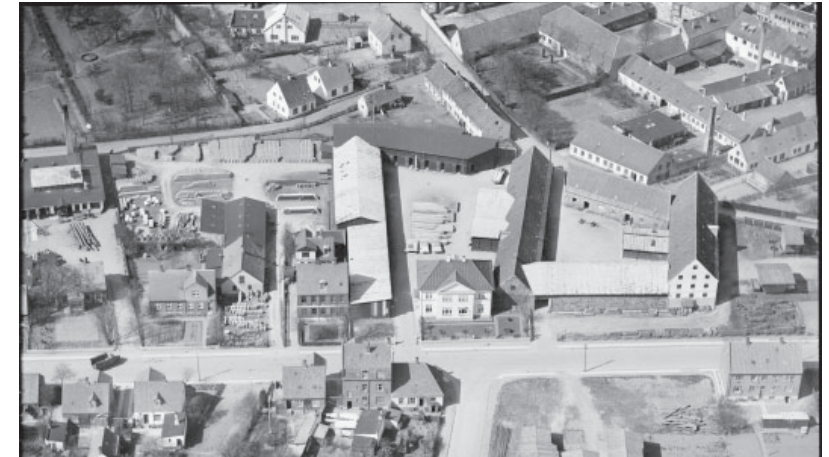
Området opleves indefra som et område, der kendetegnes ved forskellige facader og ingen faste orienteringer.

Biler har adgang til området fra Jernbanevej eller Carl Medlingsvej, det er muligt men ikke indlysende at køre igennem området, Bakkenborgvej går som en bue på Carl Medlingsvej og fører naturligt kørende trafik gennem butiksparkeringen tilbage til Carl Medlingsvej. For let trafik er der gode stifterbindelser i alle retninger og gennem Svanetorvet til Algade. Parkeringsarealet vest for Jernbanevej har udsigt hen over det ubebyggede areal ved Søndergårdshave til havnen og til kirketårnet. Det åbne område er offentligt tilgængeligt og tilbyder en charmerende udsigt til bagsiden af Algade Syd-matriklerne.

Parkeringspladserne aflaster de historiske gader, særligt Algade for biltrafik og parkering. Stifterbindelserne og Svanetorvet giver let, kort adgang til Algade. Parkering og stifterbindelser er sammen med til både at sikre butiksliv i Algade og parkeringsmuligheder for beboere.

Bebyggelse

Blandt de særlige bygninger i bebyggelsesstrukturen skal fremhæves telefonhuset (1963), boligbebyggelse med fitnesscenter, to etageboligblokke (1961) og en etageboligbebyggelse fra 1956. Bebyggelsesstrukturen er åben og lidt rodet, vejstykkerne er korte og krogede og ligger med forskellige skæve orienteringer og det er lidt svært at orientere sig i.



Luftfoto af det nuværende centerområde med Carl Medingsvej i forgrunden, som det så ud i 1936. Området var dengang præget af industri og ikke mindst den store tømmergård med den mange store bygninger. Luftfoto fra Det Kongelige Bibliotek



KTAS telefonhus fra 1963 er en typisk pladsudfyldning i det tidligere industriområde. Her lå tidligere dele af spritfabrikken, der blev nedrevet i 1954

Dagligvare-bygningerne er opført i 1994 og 2010 i blank gul mur og tydeligt underordnet lokalplaner, som har stillet krav om tilpasning til den omkringliggende ældre bebyggelse mht. f.eks. materialer, farver, højde, forbindelse til bl.a. Algade, mulighed for altaner på ovenliggende boliger. De store boligblokke og telefonhusets dybe og store volumener er ikke specielt tilpasset købstadsbebyggelsen ved Algade, men indgår fint i sammenhæng med butikscenterbebyggelsen. Bygningerne, især telefonhuset og boligbebyggelsen fremstår isoleret set med en høj arkitektonisk kvalitet (udtryk, gedigen håndværksmæssige udførelse, materialer, detaljering). Bankbygningen på Svanetorvet er et tydeligt point de vue fra området.

Karaktergivende grønne sammenhænge

Det grønne i centerkvarteret udgøres af strukturgivende eller afgrænsende rækker af hække med træer. Det ses både på de store parkeringsarealer ved Aldi, SuperBrugsen og Netto og på parkeringsarealerne på Svanetorvet og ved Jernbanevej. Indkørslen til området fra Carl Medlinsvej flankeres af bredere hække (pur) på hver side af indkørslen. De grønne arealer omkring boligblokkene er ikke dominerende.

De åbne p-arealer giver indblik til bagsiden af Algade, hvor enkelte store træer i de indre baggårde og haver spiller sammen med det karakteristiske billede af bymidtens takkede billede af teglstenstage og gavle.



Den åbne vejstruktur i centerområdet er indrettet til biler.



Kampestensmuren ved Jernbanevej er formodentlig en sidste rest af et befæstet porttårn, som er omtalt i skriftlige kilder fra 1400-tallet. Skælskør har aldrig haft en egentlig bymur.



Parkeringerne er anlagt med hække og træer, der skal give området en tydelig grøn karakter

Potentialer og sårbarheder i centerområdet

Centerområdet giver Skælskør og bymidten tyngde med et stort og tidssvarende dagligvareudbud. Samtidig aflaster centerområdet købstaden og de gamle byområder ved at sikre nære parkeringsmuligheder. Disse positive effekter er med til at opretholde byliv i Algade og på Nytorv.

Områdets sårbarhed består primært i dets evne til også fremover at understøtte og aflaste livet og bebyggelsesstrukturen i de omkringliggende ældre byområder. De mindre boliger i området er allerede under forandring og mangler en forståelig kontekst. Derimod er de nyere boligejendomme, der i dag kendetegner området, sårbare overfor modernisering, da deres bevaringsværdi ikke er registreret.

Det er samtidig en sårbarhed, at eventuelle nye og høje bebyggelser i det meget højtliggende område kan have den effekt, at indblikket til købstaden fra de omkringliggende områder mod vest, fra Norvej eller fra Algade kan blive domineret af den nye bebyggelse og sløre købstadens fine udtryk og karakteristiske taglinier.

Områdets grønne karakter er sårbart overfor yderligere befæstning af arealer, hegn og evt. tilbygninger til Algade. Beplantningen omkring parkeringsarealer og lign er sårbare over for manglende plejeplaner og tilsyn.



Afstanden til havnen fra centertorvet er ikke stor. Udsigten til Postgården på havnen fra centerområdets vestligste kant. Terrænspringet er resterne af den oprindelige strandklint frem til midten af 1800-tallet



Svanetorvet fra 1954 er det seneste af bymidstens tre torve

Særlige anbefalinger for området

- Fastholdelse af vejforløb og biltrafik udenom Algade.
- Fastholdelse af bebyggelsens skala i forhold til bebyggelsen i Algade og Strandgade gennem fastholdelse af en byggehøjde på maksimalt 2 1/2 etage.
- Fastholdelse af baghusenes skala og orientering mod centerområdet.
- Fastholdelse af de åbne, grønne baghaver til Algadeshusene, der danner en grøn og oplevelsesrig kant for Centerområdet.
- I forbindelse med nybyggeri eller planændringer, bør der være opmærksomhed på at beskytte frie sigtelinjer til kirketårnet, havnen og postgården og andre tårne eller visuelle fixpunkter.
- Materialer, farver, teksturer, bygningsdetaljer bør afstemmes i forhold til Algades karakter uden at eftergøre eller karikere det historiske udtryk.
- Klar skiltningspolitik i forhold til større fritstående skilte, pyloner og flag med henblik på at forhindre begrænsninger af ind- og udblik og høje dominerende strukturer.
- SAVE-vurdering og beskyttelse af udtrykkene i områdets etagebebyggelse fra 1950'erne og 1960'erne.

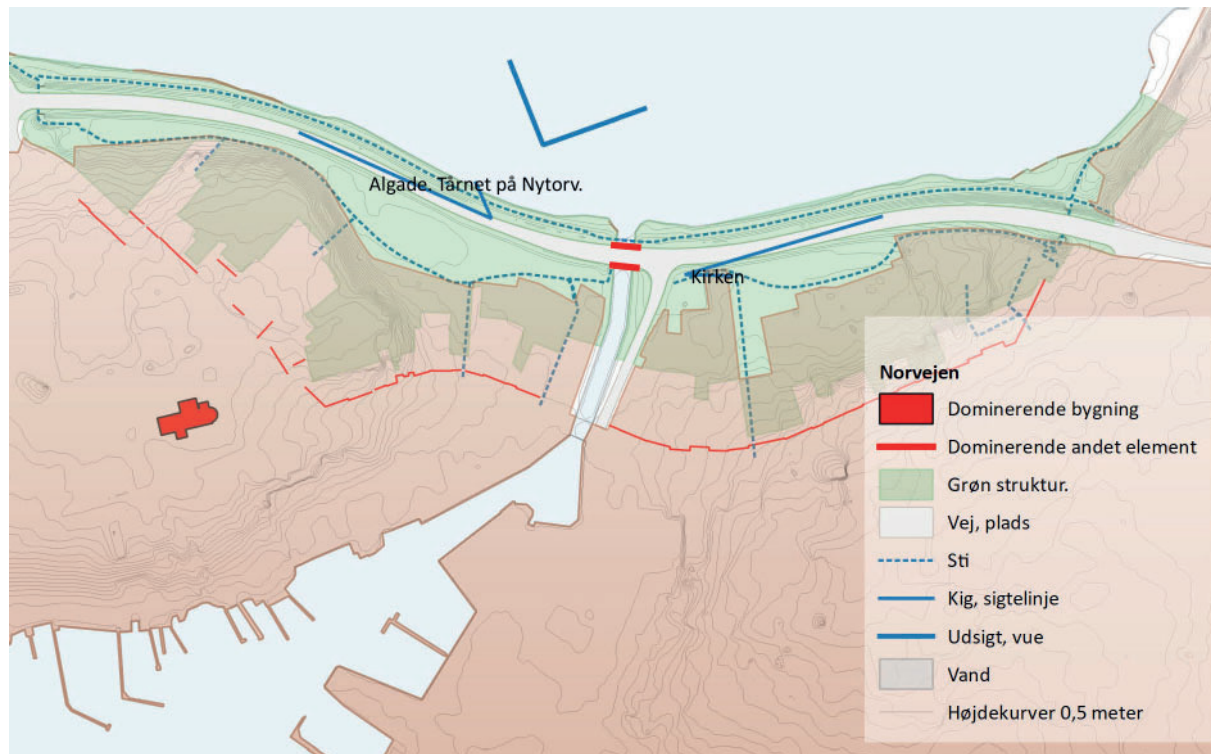
Den grønne kant langs Noret

Kanten langs Noret indbefatter de offentlige arealer med og omkring Norvej, herunder også broen.

Historisk baggrund

Skælskørs grundlæggende færdselsstruktur blev i midten af 1970'erne ændret for første gang siden byens opståen i 1200-tallet. Indtil dette tidspunkt førte vejforbindelserne til Skælskør og mellem Korsør og Næstved tværs gennem byens oprindelige hovedakse ad Østergade, Algade, Vestergade og Skovvej. Det gav en betydelig trafik gennem de trange gader.

Kort over den grønne kants afgrænsning og dominerende træk



Dette ændrede sig i 1977-78 med anlæggelsen af Norvej. Langs noret i bymidtens nordlige kant anlagde man her en ny, hævet vej-dæmning, mod noret, der fik direkte forbindelse med vejene mod Slagelse og Næstved. Den gennemkørende trafik blev således ledt udenom byen.

Med etableringen af den nye vej fik bymidten også en ny indfaldsvej med forlængelsen af Havnevej ud mod noret langs den nye kanal, der blev opført sammen med vejdæmningen. Det betød, at flere ankom til byens nye centrum ved havnepladsen og herfra blev fordelt ud i byen. Alternativt blev man ledt udenom bykernen direkte ad Carl Medingsvej til centerområdet.

Etableringen af Norvej har bidraget til at lette trafikken i bymidten og giver en ny oplevelse af den gamle købstad, fordi ankomsten er blevet en anden, og idet Algades nordvendte, åbne gårde er blevet synlige.

Karaktergivende grønne sammenhænge

Oplevelsen af kystvejen, udsigt til nor og til by, offentlig park, stiforbindelse, lav og kystagtigt begrønning

Bevaringsværdier

- Karakteren som en grøn, flad og offentlig tilgængelig kystzone
- Stien og stiforbindelserne op til bykernen
- De private adgange til det offentlige areal (charmerende at se på, sikrer sammenhæng til byen...)
- Den meget enkle bro, som sikre udsyn til vandfladen og vandflade ude i Noret
- Indblik til byens tårne og tage.

Kilde og litteraturliste

Bygnings- og Boligregisteret; Udtræk fra BBR-registeret, 11. maj 2021, Udviklings og Forenklingsstyrelsen, 2021

Dataforsyningen; Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Dataforsyningen; *Høje målebordsblad 1842-1899*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Dataforsyningen; *Lave målebordsblade 1901-1971*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Dataforsyningen; *Topografiske kort 1953-1976*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Dataforsyningen; *Topografiske kort 1980-2001*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Dataforsyningen; *Dagsaktuelle Matrikelkort*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Dataforsyningen; *Skærmkort dæmpet*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Det Kongelige Nordiske Oldskriftselskab; *Skælskør Karmeliterkloster og dets kirkegård*, 2003

Edwardsen Friis, Peder: *Underretninger om Skælskør Købstad*, 2018

Historisk Forening for Vestsjælland, *Årbog* Bd. 98, 2011

Historisk Forening for Vestsjælland, *Årbog* Bd. 106, 2019

Geodatastyrelsen; *Matrikelkort Original 1*, Skælskør Markjorder og Skælskør Byjorder Ejerlav, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Geodatastyrelsen; *Matrikelkort Original 2 Ø-kort*, Skælskør Markjorder og Skælskør Byjorder Ejerlav, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Geodatastyrelsen; *Matrikelkort Original 2 ramme-kort* Skælskør Markjorder og Skælskør Byjorder Ejerlav, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Geodatastyrelsen; *Sognekort, Skælskør Sogn*, Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, 2021

Lyshjelm, Johs; *Skælskør råd- ting- og arresthus på byens gamle torveplads*, 1996

Lyshjelm, Johs; *Skælskør en vandring i den gamle købstad*, 1992

Madsen; Chhristian: *Skælskør før og Nu*, 1983

Mostrup; *Mostrup vejviseren Skælskør Kommune*, 1927, 1951, 1988

Nielsen, Peder; *Hugo Matthiessens Skælskør, Korsør og Slagelse: fotograferet 1913-1919*, 2011

Skov- og Naturstyrelsen; *Skælskør Kulturatlas. Bevaringsværdier i byer og bygninger*, Miljø- og Energi- ministeriet, 1994

Slagelse Kommune; *Byggesagsarkiv. Indførsler vedrørende bygninger i Skælskør, 1896-2021*

Slagelse Kommune; *Byplanvedtægter og Lokalplaner for Skælskør*, 1966 ff.

Trap-Danmark; *Slagelse - Næstved*, Trap-Danmark 2021

BILAG. Fredede og bevaringsværdige bygninger.

Forudsætninger og omfang

SAVE-registrering omfatter registrering og gen- eller nyvurdering af 384 bygninger i Skælskør Bymidte. Registreringen er udført på opdrag af Slagelse kommune og i forlængelse af en kortlægning af de bebyggede strukturer i Skælskør bymidte. Omfanget, dvs. hvilken bygninger og hvorvidt bygningerne skal registreres fra både gade- og gårdside eller kun fra gadeside, er bestemt af Slagelse kommune.

SAVE-metoden

SAVE-registreringen er udført iht. Slots- og kulturstyrelsens SAVE- vejledning af 2011. Formålet er at vurdere de enkelte bygningers bevaringsværdi. Bevaringsværdien er en sammenfattende, konkret vurdering af delværdier: arkitektur, kulturhistorie, miljø, originalitet og tilstand, på en skala fra 1 til 9. Delværdierne vægtes forskelligt fra bygning til bygning. Niveauet for skalaen fastlægges i en lokal vurderingsnøgle, der afspejler de værdier og den bygningskultur, der særligt kendetegner Skælskør bymidte.

Bygninger med SAVE-værdi 1 – 4 optages i kommuneplanen og vil være omfattet af bygningsfredningsloven §17 stk. 1 og planlovens §14.

Vurderingsnøglen for Skælskør bymidte

Skælskør har flere fredede eller markante bygninger, men fremfor alt er bygningerne i bymidten jævne bygninger, som over tid er renoveret for at følge med skiftende behov og smag. De jævne bygninger har stadigvæk mange tidstypiske træk, som med små variationer går igen fra bygning til bygning. For eksempel: høje sokler og indgangstrapper, der optager terrænforskellene, røde tage eller blankstenfacader, gesimser og murværksdetaljer af høj kvalitet, sammenbyggede eller fritliggende bygningskroppe, der danner rækker, gårdrum og andre helheder med nabobygningerne. Bygningernes store kvalitet ligger især i, at de tilsammen danner det historiske og oplevelsesrige bymiljø, som er karakteristisk for Skælskør. SAVE-vurderingen lægger derfor stor vægt på bygningernes miljømæssige værdi, dvs. om de understøtter omgivelsernes historiske karakter.

SAVE-registreringen blev introduceret og eksemplificeret på en offentlig byvandring i Skælskør den 7. september 2021. Vurderingsnøglen er fastlagt efter evaluering på et følgegruppemøde den 24. september 2021 med deltagelse af bl.a. Slagelse kommune, Skælskørs bevaringsforening, Vestsjællands museum og Skælskør Lokalarkiv. De endelige vurderinger beslattes af kommunen.

SAVE-vurderingerne uploades og vil være offentligt tilgængelige på Slots- og kulturstyrelsens hjemmeside, www.kulturarv.dk/fbb, når kommuneplan 2021 er endelig vedtaget.

SAVE-vurderingsnøgle for Skælskør bymidte 2021

1 – 3 (høj)

Lokalt fremtrædende eksempler. Umistelige for en helhed

- SAVE 1 Kirker og bygninger med fredningskvaliteter (national værdi)
- SAVE 2 Bygninger som i sig selv eller som del af en helhed har en potentiel høj identitetsværdi for Skælskør/Skælskør bymidte. Bygningen har høj arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi
- SAVE 3 Bygninger som i sig selv eller som del af en helhed har en høj arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi eller fremstår med særlig høj originalitet.

4 – 6 (middel)

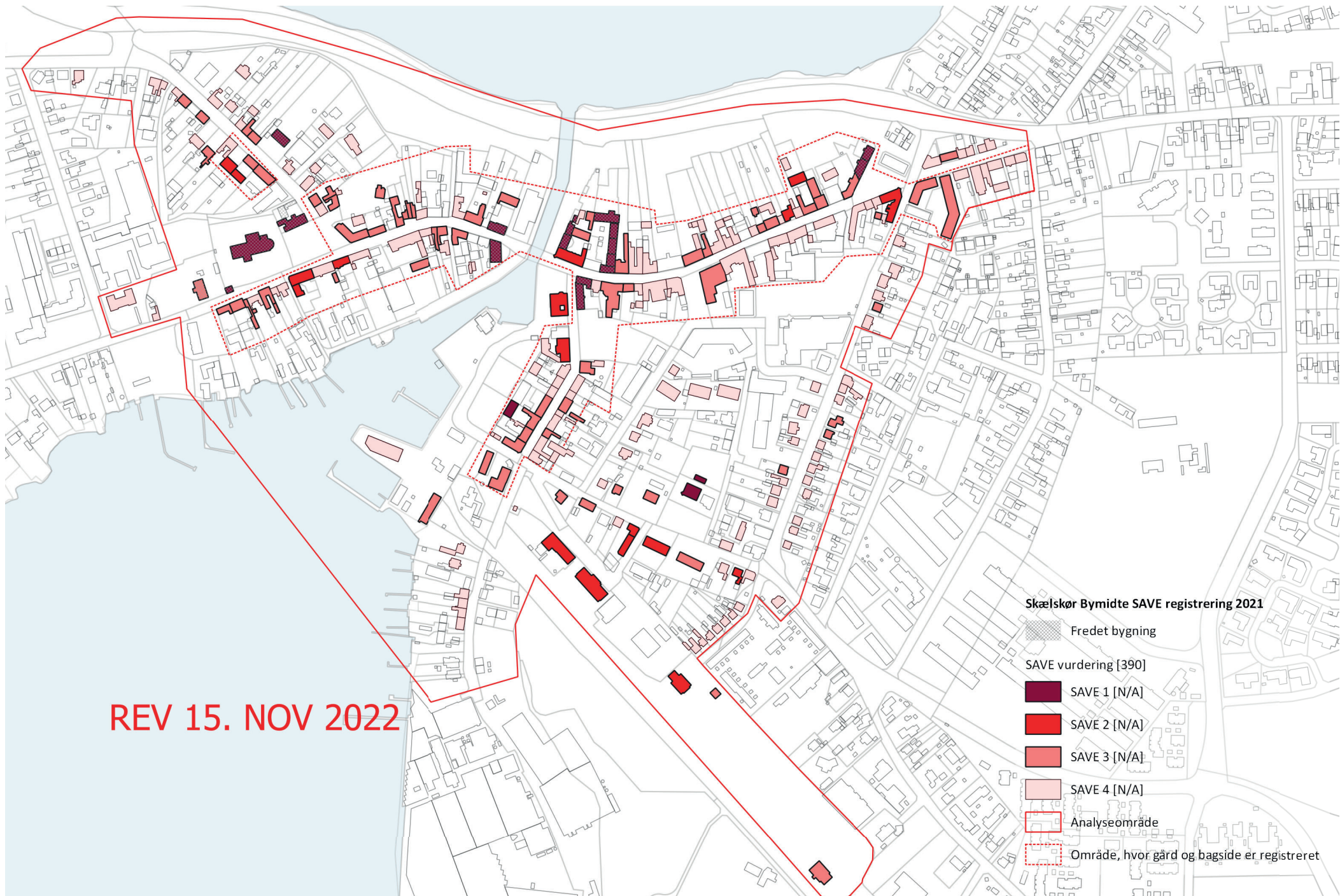
Jævne pæne bygninger. Enkle og gennemtænkte renoveringer vil kunne styrke bygningen

- SAVE 4 Jævne bygninger med miljømæssig værdi. Fremstår helt/delvist med originale træk
- SAVE 5 Jævne bygninger med miljømæssig værdi. Det kan diskuteres, om bygningerne bør flyttes til SAVE 4
- SAVE 6 Jævne bygninger med miljømæssig værdi. Fremstår med få originale træk

7 – 9 (lav)

Uden væsentligt arkitektonisk udtryk eller historisk betydning

- SAVE 7 Bygningens oprindelige arkitektoniske udtryk eller historiske værdi kan genkendes.
- SAVE 8 Bygningens oprindelige arkitektoniske udtryk eller historiske værdi kan akkurat genkendes.
- SAVE 9 Bygningens oprindelige arkitektoniske udtryk eller historiske værdi kan ikke genkendes



BILAG. Bevaringsværdige træer

Inden for Skælskør bymidte er udpeget bevaringsværdige træer. Ud over de klimamæssige og biodiversitetsmæssige værdier som alle træer besidder, er nogle træer særlig værdifulde i en mere arkitektonisk og historisk sammenhæng. Bevaringsværdige træer er særlig markante træer, som giver byen karakter.

Sammenhængende og strukturgivende beplantninger i byens offentlige rum, såsom vejtræerne i Vestergade, Algade og langs havnen, samt beplantning på byens torve og p-pladser, er ikke vurderet og udpeget særskilt. Men det er vigtigt at pointere at beplantningerne er vigtige for et godt udemiljø i byen og oplevelsen af byen, som grøn og venlig.

De store træer inden for kirkegårdens mure, der egentlig har værdi til særskilt udpegning, men udgør også en sammenhængende beplantning som allerede forvaltes som fredet/ bevaringsværdig sammen med kirken. Derudover skal nævnes beplantningen i parken og i de smalle haver langs Noret, som har stor betydning for oplevelsen af byen ved ankomsten fra Norge samt beplantningen langs det gamle baneterræn, som markerer forløbet af den gamle bane og danner en grøn baggrund for stationsbygningerne.

De træer der blev udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen fra 2006, er revurderet. Størstedelen er fortsat udpeget, hvis de stadig lever og er sunde.

De bevaringsværdige træer er indtegnet på GIS-kort, med en tilhørende liste med træets art, karakter, sundhed og sammenhæng med omgivelserne. Listen henviser også til foto nr. og matrikel nr. (Der er kun listet ét matrikelnummer, selvom nogle træer måske står i skellinjen mellem 2 matrikler.)

BEMÆRK: Træerne er indtegnet i GIS på baggrund af orthofoto. Deres GPS- koordinater er derfor ikke helt nøjagtige.

Vurderingskriterier for bevaringsværdige træer 2021

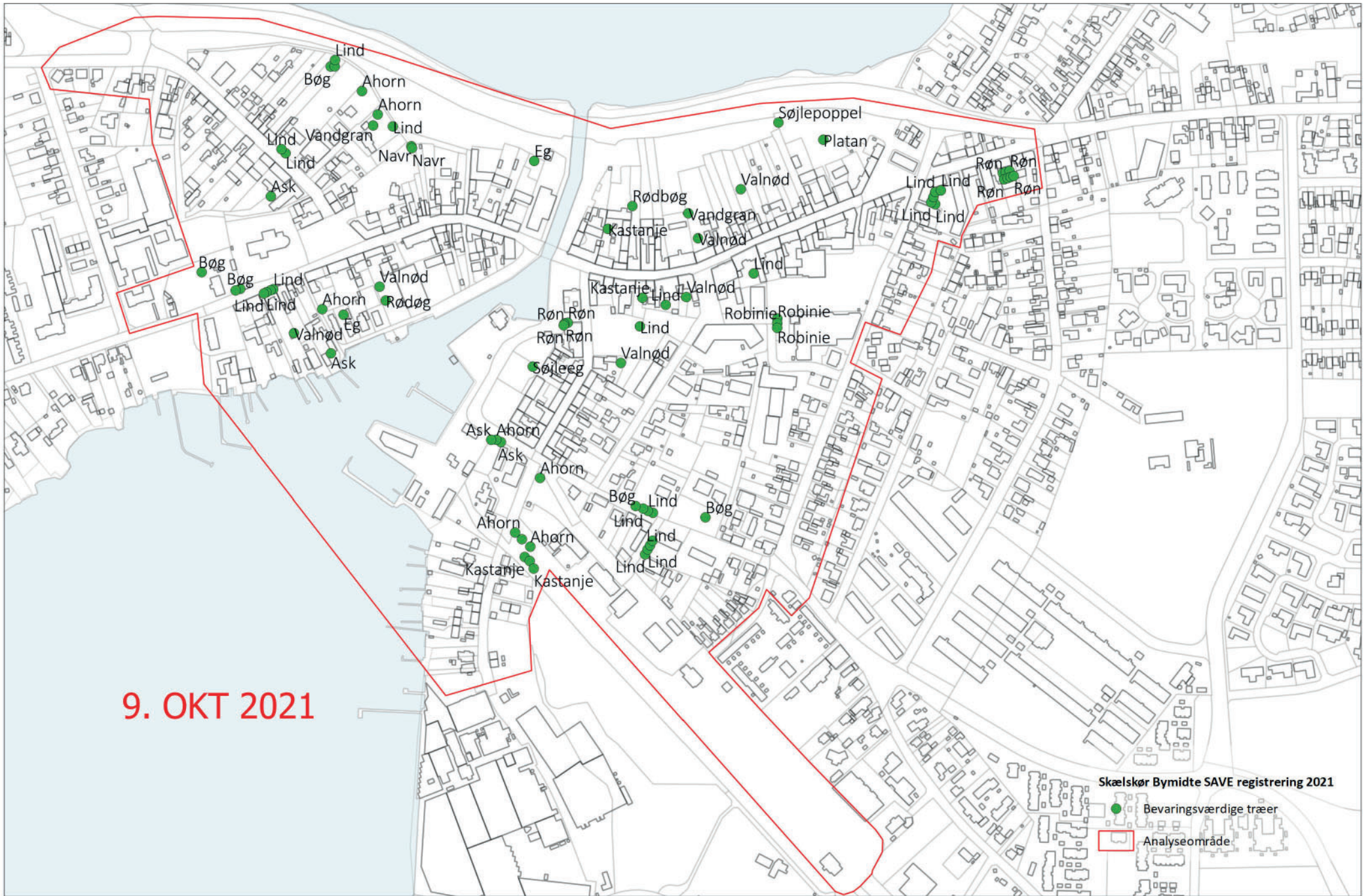
Alder: Gamle, store træer er som udgangspunkt værdifulde og understøtter den historiske sammenhæng som de optræder i.

Sundhed: Træet betegnes sundt, hvis det vurderes at have over 25 års restlevetid.

Arkitektonisk og/eller byplanmæssig betydning: Træer kan have en særlig sammenhæng med én eller flere bygninger eller et vejforløb.

Byens sammenhængende og strukturgivende beplantninger

- De store, markante og karakterfulde træer og trægrupper inden for kirkegårdens mure.
- Den samlede beplantning i parken langs Noret og i de lange smalle haver.
- Den samlede beplantning langs det gamle baneterræn bag stationsbygningerne.
- Vejtræerne i Vestergade, Algade, Østergade, Skovvej, Spegerborgvej, langs kanalen havnen samt hække og træer på byens parkeringsområder.
- Træer og beplantninger på Gammeltorv og Nytorv. Inklusiv den cirkelformede hæk på Gl. Torv.
- Det grønne parkareal med græs, buske og træer mellem havnen og Strandgades baghuse.
- Beplantning med høje træer i skel ved indkørslen til skolen og omkring skolens parkeringsplads.



BILAG. Eksisterende lokalplanlægning 2021

