

---

# FYSISK ANALYSE

---

FORANALYSE TIL STÅLSAT BY

FORANALYSE 3/3 - DATO 25.06.2012

---



**UNDER UDARBEJDELSE**  
**FÆRDIGGØRES PRIMO JULI**

---

## INDHOLD

- s. 03 Frederiksværks historiske skelet
- s. 06 Frederiksværks moderne skelet
- s. 09 Udvalgte krydsningspunkter
- s. 12 Frederiksværks mange landskaber
- s. 15 Byer i byen - om skala og typologi
- s. 18 Ankomsten til byen
- s. 21 Frederiksværks centrum
- s. 23 Forsider og bagsider
- s. 25 Parkering

### Introduktion

Dette analysenotat er det tredje ud af tre analysenotater udarbejdet i forbindelse med foranalysen af projektet Kulturarven som driver i byudviklingen i Frederiksværk. Notatet er udarbejdet i forsommeren 2012.

Formålet med notatet er at formidle en rumlig og arkitektonisk læsning af Frederiksværk. Fokus er på byens struktur, opbygning, topografi og landskab. Notatet skal sammen med de øvrige analyser af henholdsvis byliv og historie danne grundlag for at formulere en konkurrenceopgave, udpege væsentlige konkurrencetemaer og udpege et konkurrenceområde.

Den fysiske analyse viser, at Frederiksværk i sin opbygning og rumlige udtryk ikke ligner andre byer. Det skaber nogle udfordringer. Det er eksempelvis vanskeligt at orientere sig, det er vanskeligt at aflæse byens udviklingshistorie og det er vanskeligt at udpege byens centrum og forsider. Omvendt giver det byen nogle helt særlige kvaliteter. Det er en by fuld af kontraster og modsætninger. Den byder på en mosaik af

små områder med en særegen stemning og arkitektur. Byens uforudsigelighed giver den en stor potentiel oplevelsesværdi.

Notatet er udarbejdet af Hausenberg ved konsulent og arkitekt maa Rikke Lequick Larsen på grundlag af kort fra Halsnæs Kommune samt billedemateriale taget til lejligheden. Analysen er inspireret af en faglig besigtigelse og ekspertworkshop med deltagelse af Adjunkt Anne Tietjen/LIFE, Ekstern lektor Peter Lundsgaard Hansen/LIFE, Professor Ellen Braae/LIFE samt Arkitekt Thomas Birket-Schmidt fra Aalborg Kommune.

---

## **FREDERIKSVÆRKS HISTORISKE SKELET**

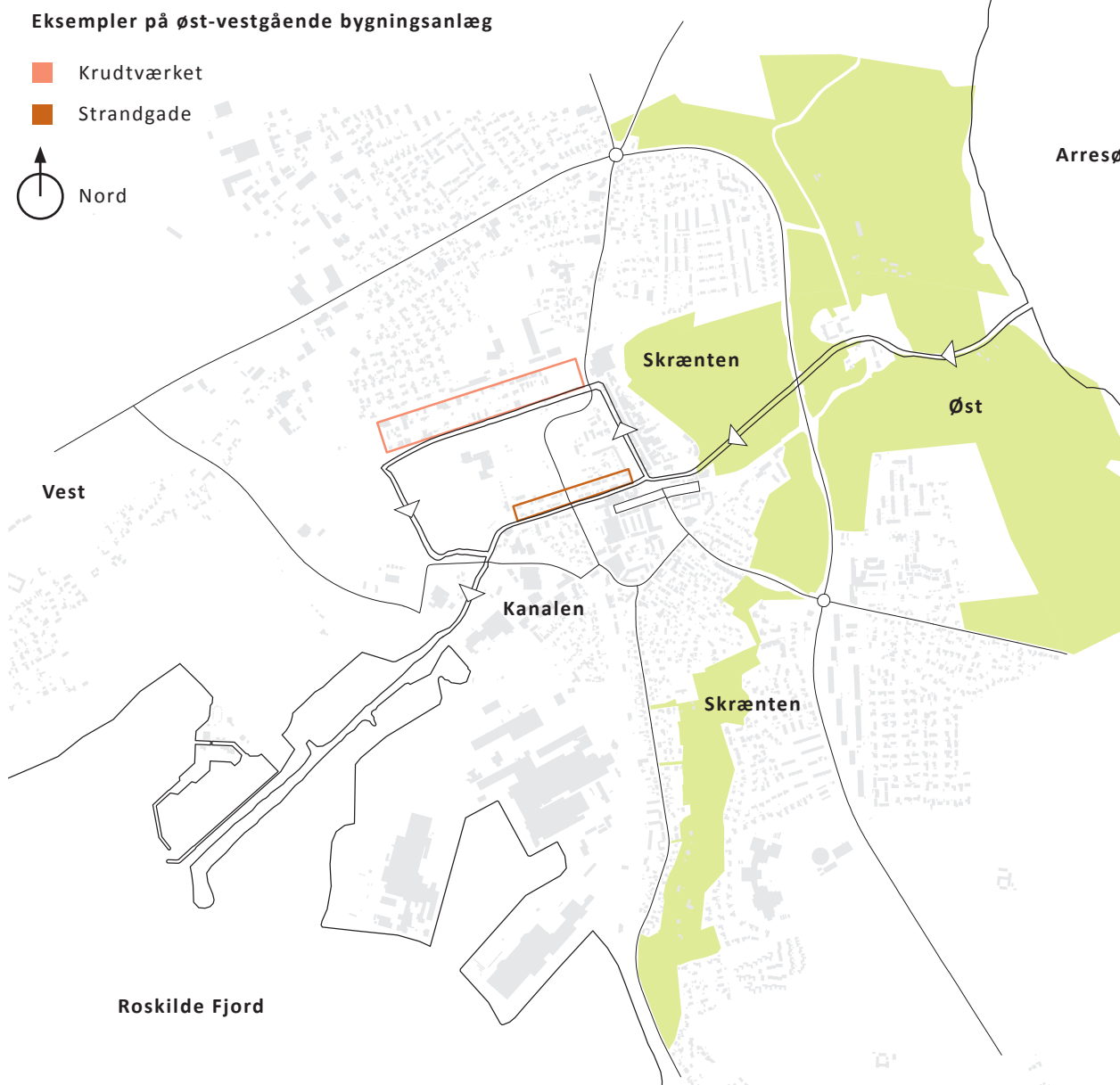
Frederiksværk er ikke som andre byer. Frederiksværk er ikke bygget op omkring et centralt torv eller en togstation. Frederiksværk er bygget op omkring tidlig militær- og metalindustri og med den energiforsynende kanal som det afgørende strukturerende element.

### Det historiske skelet

Frederiksværk er ikke en klassisk købstad – ej heller en klassisk havneby, men derimod en by vokset op omkring en række historiske industrikomplekser. Således kan eller skal byen ikke læses og forstås som andre traditionelle byer, men derimod på egne industri-kulturelle præmisser.

Frederiksværk udspringer ikke - som nogen fejlagtigt tror - af havnen, trods byens placering ved udløbet af Roskilde Fjord, men derimod af den udgravede kanal mellem Arresø og Roskilde Fjord. Den øst-vest gående kanal og dens vandkraft var det der dengang gjorde det fordelagtigt at etablere industri mellem søen og fjorden. Over tid blev der opført flere industrikomplekser langs kanalen. Disse komplekser udgjorde sammen med kanalen en række markante øst-vest gående akser i datidens landskab.

Således er Frederiksværk en by, hvis historiske skelet er betinget af industriens rationaler samt landskabelige bindinger i form af den tværgående kanal. Industriens dominerende øst-vestelige forbindelser er dog i dag svært opfattede, og er på mange steder gået tabt. Krudtværket og Strandgade er de få områder som i dag til stadighed fortæller historien om de tværgående industrielle akser i tæt tilknytning til kanalen.



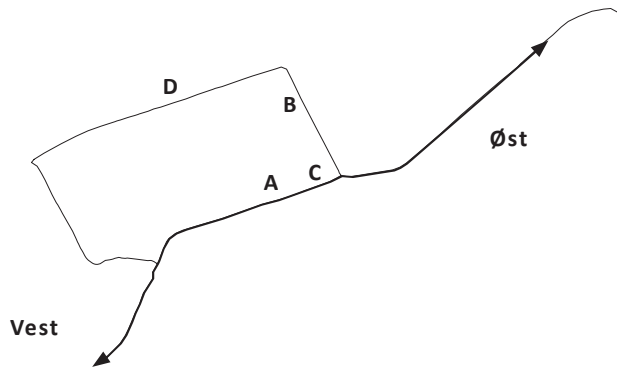
Det historiske skelet - billedeside



A - Stranggade - den gamle handelsgade



B - Kanalen langs Allegade



D - Krudtværket



C - Slusen ved kanalen

---

## **FREDERIKSVÆRKS MODERNE SKELET**

Toget, bilen og udbygningen af velfærdsdanmark har gjort Frederiksværk til en moderne provinsby. Men det moderne Frederiksværk udviklede sig ikke, som det historiske Frederiksværk langs den øst-vest gående kanal, men derimod langs en nord-sydgående infrastruktur.

### Byens moderne skelet

I nyere tid er Frederiksværk blevet udbygget med jernbane og veje der kunne servicere det moderne Frederiksværk. Denne infrastruktur bevæger sig overvejende i nord-sydgående retning og dermed på tværs af det historiske skelet.

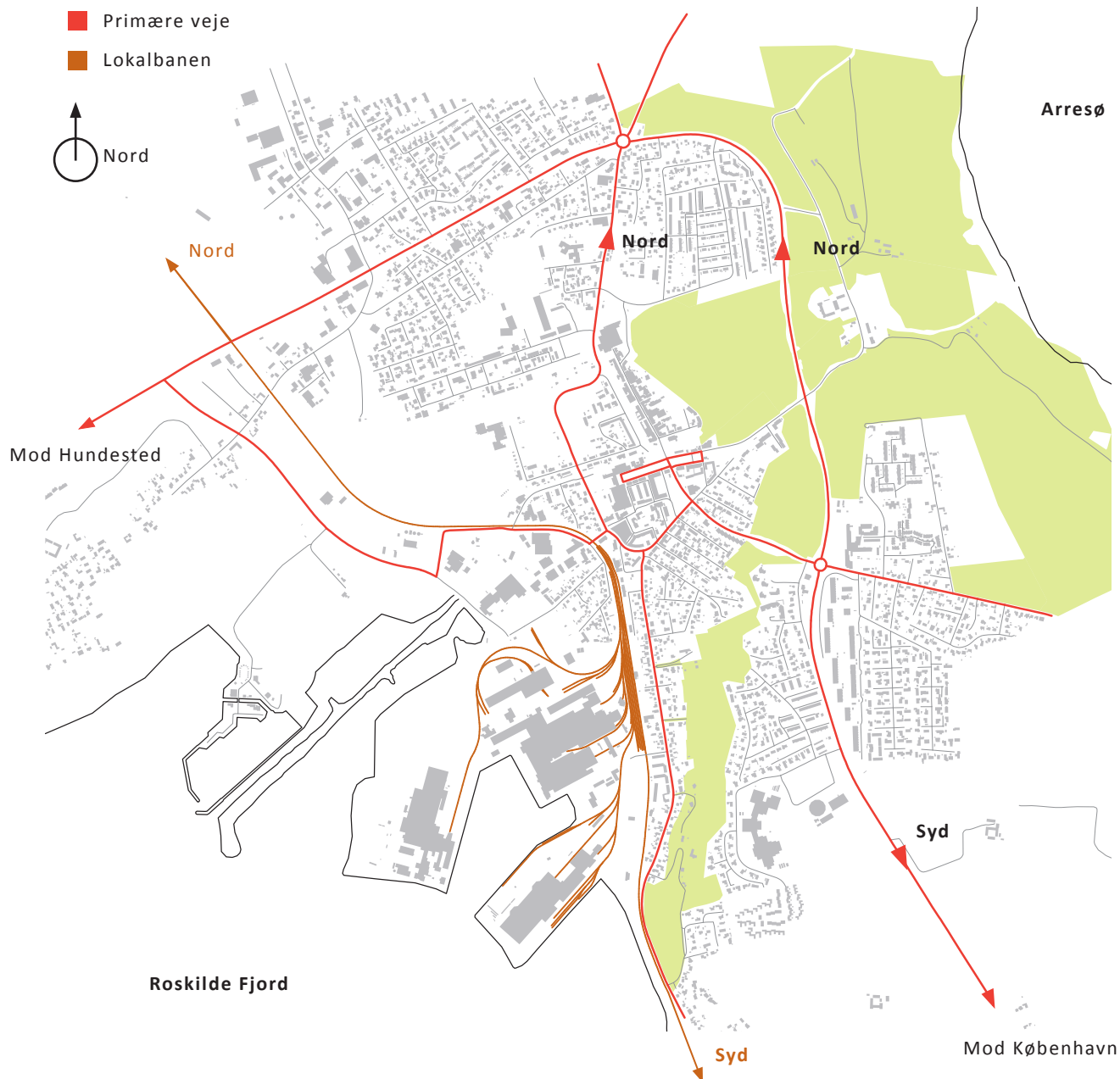
Lokalbanen ligger som i mange andre industribyer som en barriere mellem byen og havnen. Der er kun én overgang og banen skærer bogstavelig talt den tunge stålindustri af fra resten af byen.

Det primære vejnet har ligeledes en udpræget nord-sydgående karakter, enten ind gennem byen eller uden om via omfartsvejen til Hundested.

Udbygningen af nyere boligområder har ligeledes primært fundet sted nord og syd for bymidten.

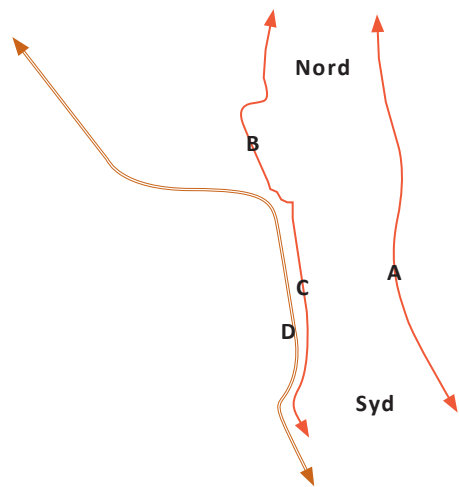
Resultatet er, at den moderne bys nord-sydgående struktur skaber en række barrierer for at opleve den historiske øst-vestgående struktur, og den historiske struktur er dermed flere steder utydelig og udvisket.

En bikanal er føjet til hovedkanalen i en ret vinkel og den løber derfor nord-syd og parallelt med et af den moderne bys hovedstrøg – gågaden Nørregade.



Det moderne skelet - billedeside

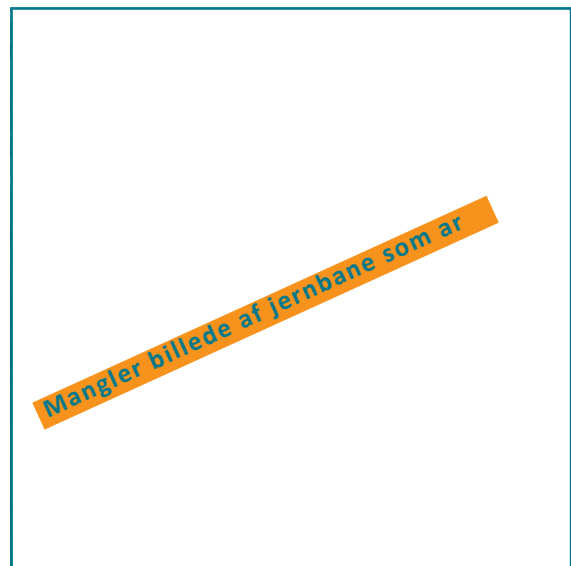
- Primære veje
- Lokalbanen



A - .....



B - .....



D - ....



C - .....



---

## UDVALGTE KRYDSPUNKTER

Der hvor Frederiksværks moderne struktur krydser det historiske skelet opstår nogle punkter af særlig vigtighed. Disse punkter rummer potentialet til at formidle byens særlige karakter, men de fleste fremstår rodede og udefinerede.

### Udvalgte krydspunkter

Med en moderne by struktureret på langs og en historisk på tværs samt et markant landskabeligt træk, er det uundgåeligt at disse strukturer krydser og interfererer.

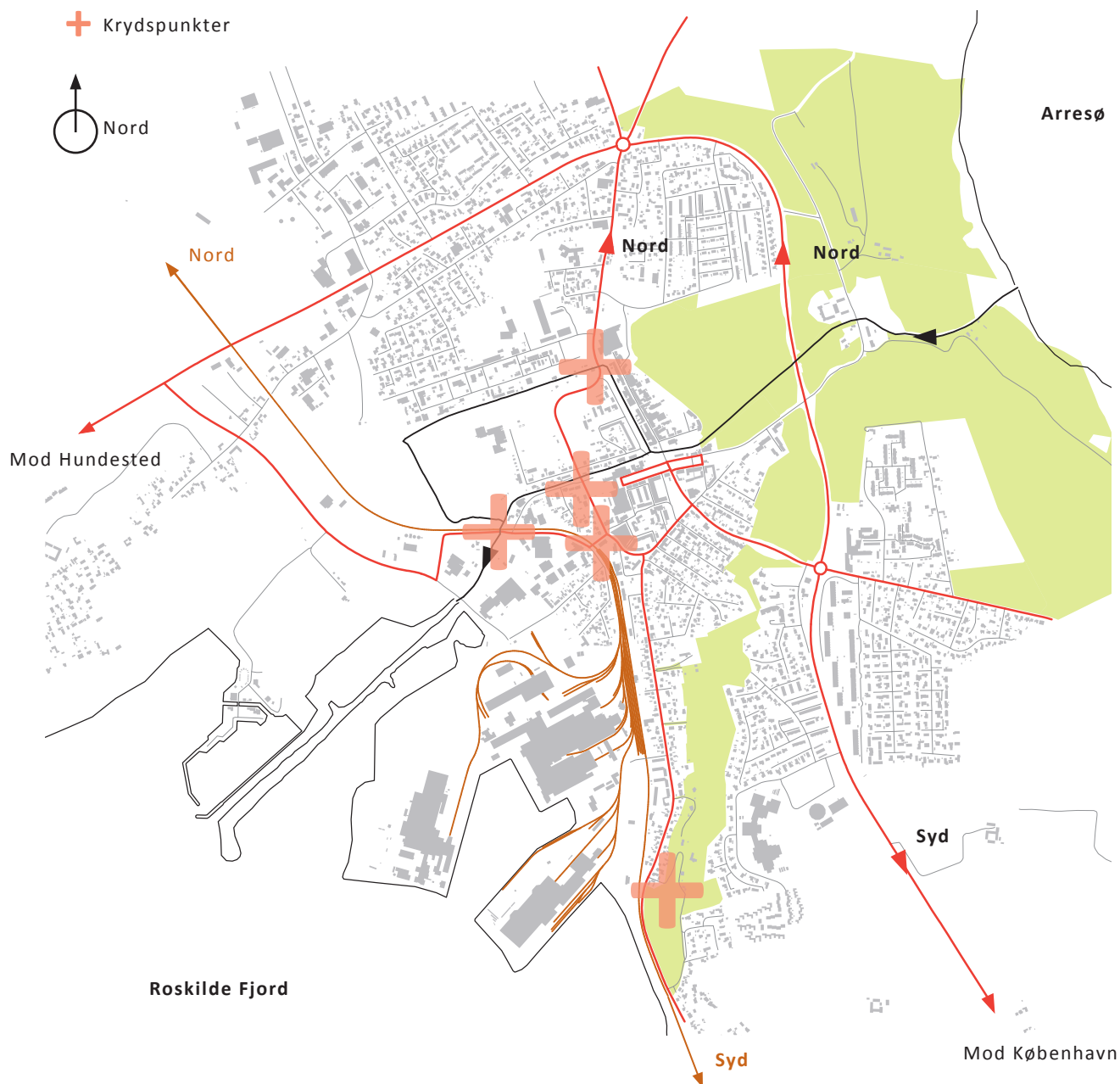
Krydsningspunkterne rummer modsætninger og kontraster mellem den historiske og moderne by. De opleves ofte som diffuse og svært aflæselige. I de fleste krydspunkter har den moderne bys rationalitet vundet over resterne af den historiske by. De her udvalgte krydsningspunkter er centrale byrum hvor mange mennesker færdes, og de rummer derfor et stor potentiale for at formidle Frederiksværks særegne historie og struktur.

A) Nordcenteret, kanalen og krudtværket:

B) Muren, cykelstien og kanalen:

C) Stationen møder bymidten:

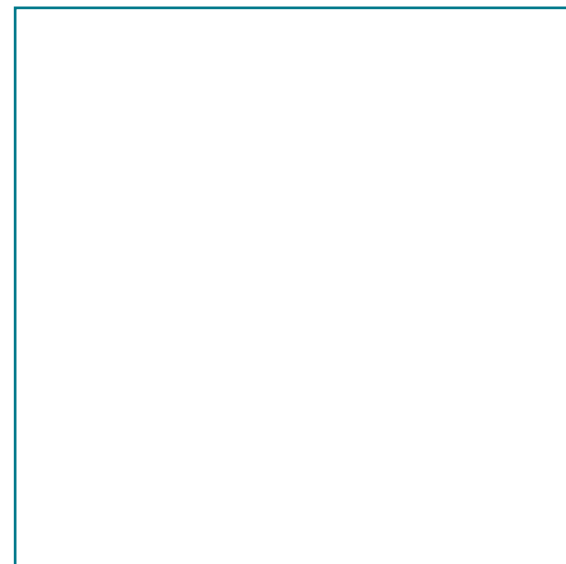
D)...



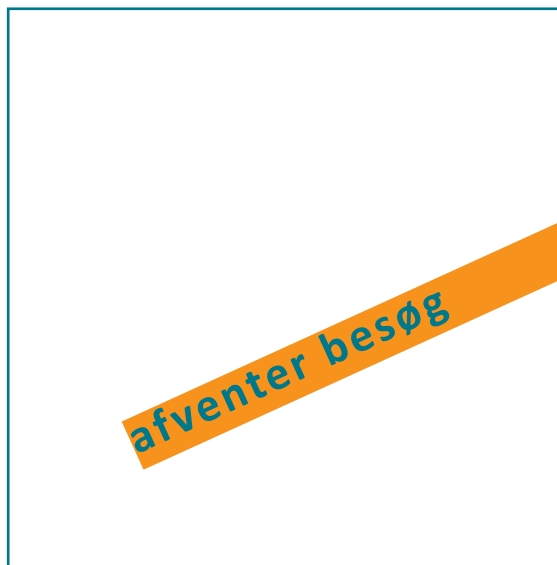
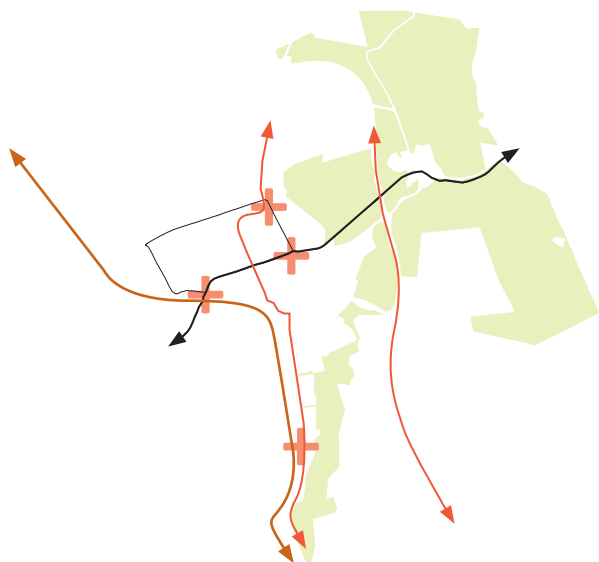
Krydspunkter - billedeside



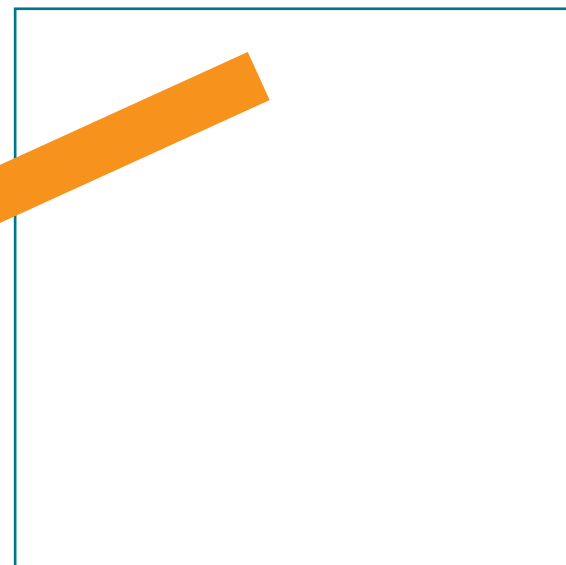
A - Nordcenteret, kanalen og krudtværket



B - Muren, cykelstien og kanalen



C - Stationen møder bymidten



D - .....

---

## **FREDERIKSVÆRKS MANGE LANDSKABER**

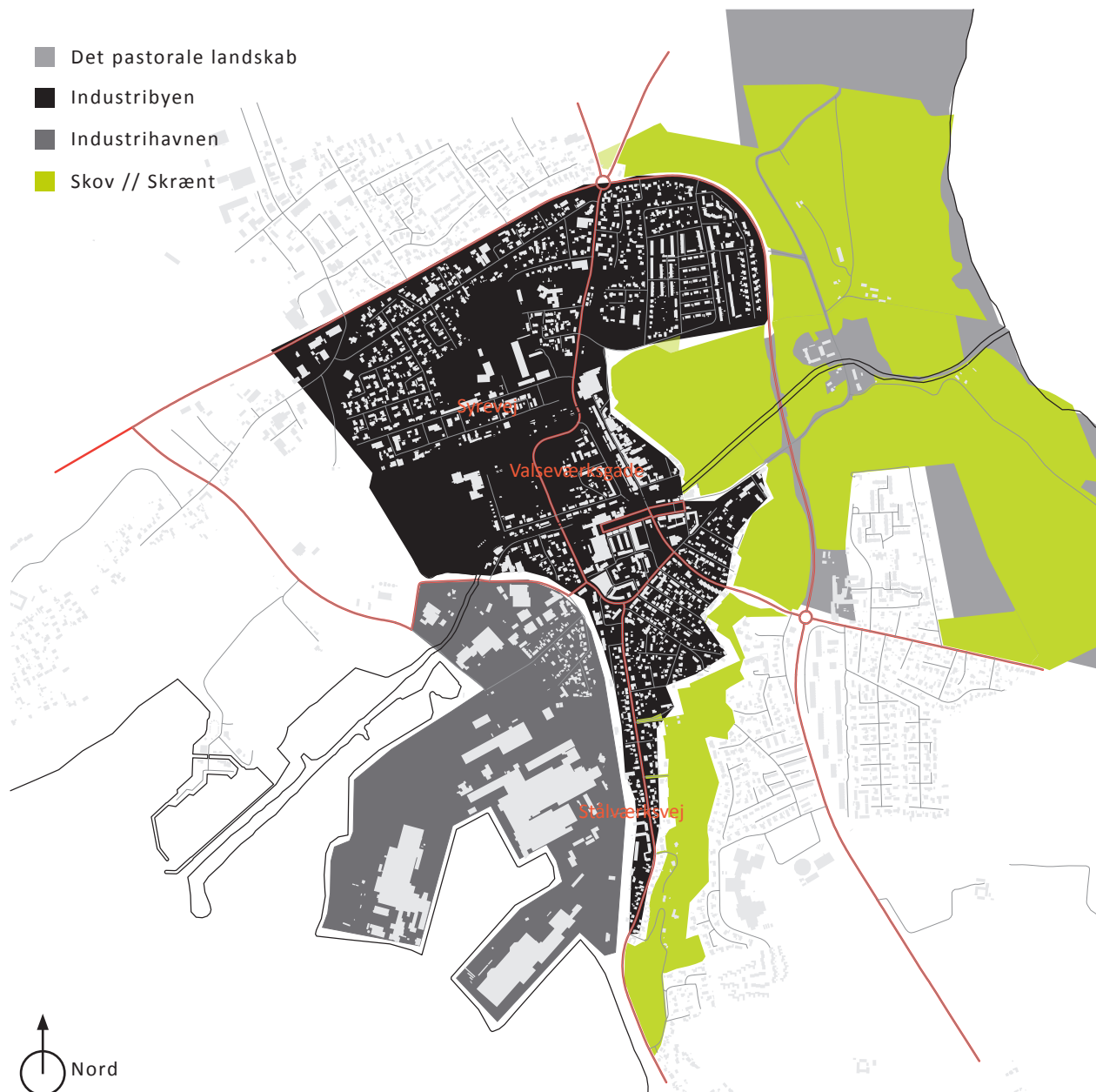
Frederiksværk er beriget med en sjælden spektakulær topografi. Istid og landhævninger har efterladt et kuperet landskab med en kystskrænt som danner byens ryg og de flade engarealer og opfyldte industriområder mod fjorden.

### Frederiksværks mange landskaber

Skrænten som skærer sig gennem landskabet er en gammel såkaldt kystskrænt, og senere landhævning har tørlagt det land hvorpå byen i dag ligger.

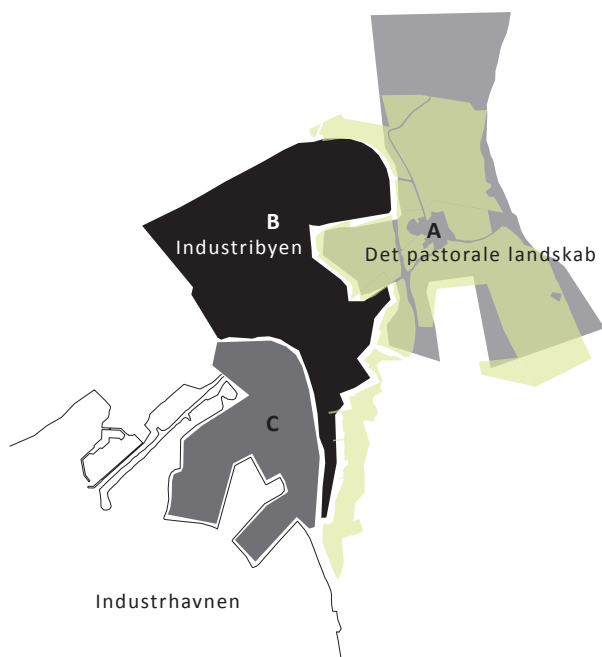
Oppe øst for skrænten mod Arresø findes det romantiske og pastorale landskab med overdrev, moser, bakker og hegn. Nedenfor finder man det flade landskab, hvor industribyen voksede op med gadenavne som Syrevej, Valseværksgade og Stålværksvej. Tættest på vandet residerer storindustrien i opfyldte områder helt uden gadenavne.

Den særlige topografi skaber nogle dramatiske overgange mellem byen og de grønne skrænter, og tilfører rekreative kvaliteter, bynær natur og udsigtsmuligheder.



---

Frederiksværks mange landskaber - billedeside



A - Arresøgård



B - Krudtværket



C - Værftet

---

## **BYER I BYEN - OM SKALA OG TYPOLOGI**

Frederiksværks historiske og moderne struktur danner tilsammen en form for net. I nettets masker ligger små øer af by – byer i byen - med meget forskellig karakter. Frederiksværk er en mosaikby.

### Byer i byen

Førstegangsbesøgende farer let vild i Frederiksværk. Der er ingen logisk eller velkendt opbygning. Til gengæld venter nye oplevelser rundt om hvert et gadehjørne. Dermed også sagt, at når Frederiksværk ikke er som andre byer, så er det både en udfordring og en stor kvalitet.

”Jeg har oplevelsen af, at jeg har været i flere byer i dag.” Sådan formulerede en byplanlægger sin første oplevelse af Frederiksværk. Udsagnet favner fint hvordan en tur gennem bymidten, er en tur gennem forskellige områder med hver sin karakter og stemning.

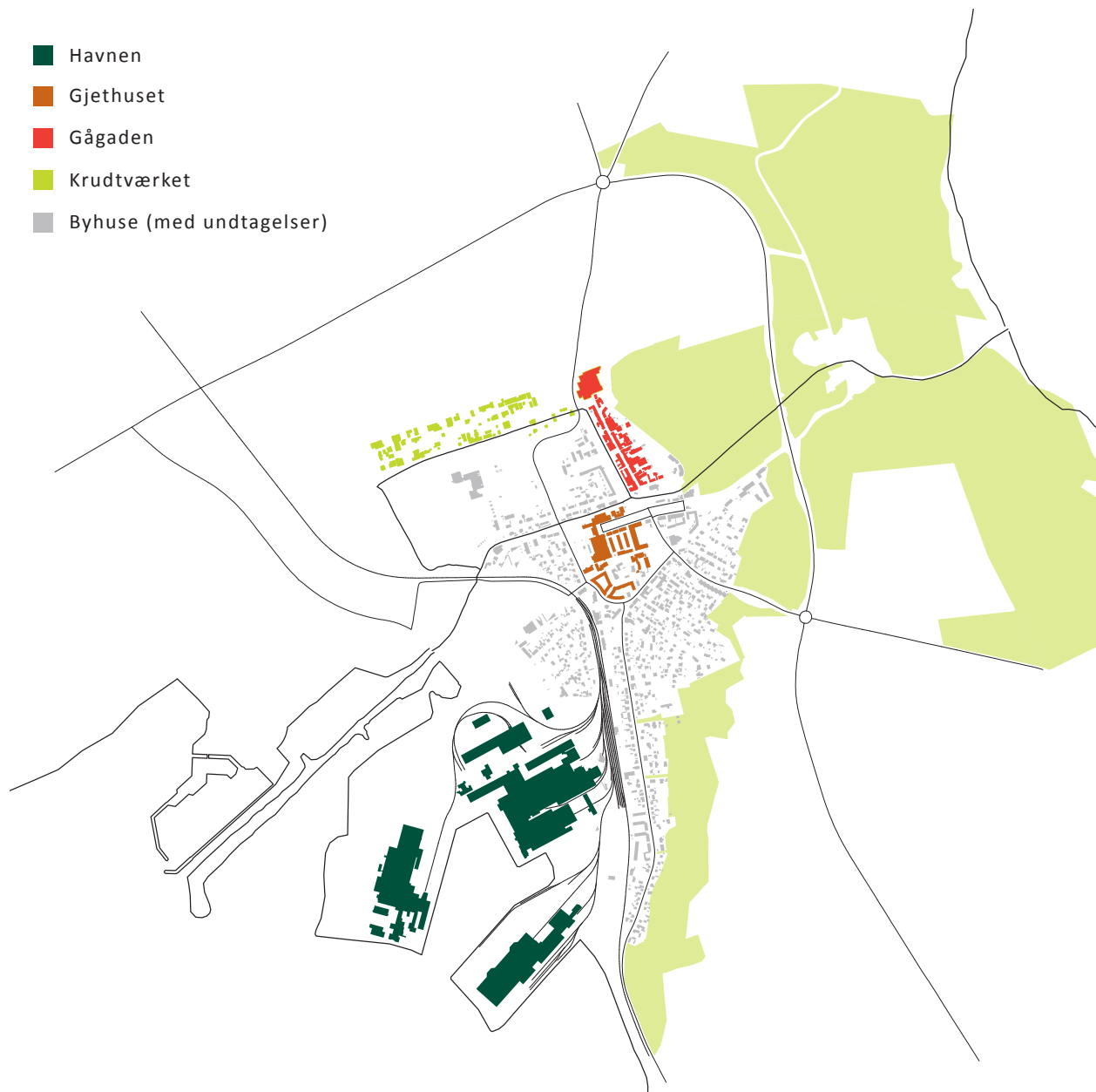
Den umiddelbart mest iøjefaldende by i byen er *stålvalseværket*. De enorme haller dominerer byens møde med fjorden. Med sin skala og utilgængelighed udgør værftsområdet sin helt egen logik og territorium.

Det gennemrestaurerede *Gjethus* er også en fabriksstruktur (og ikke en gammel herregård), og stammer tilbage fra den tidlige militærindustri. Gjethuset ligger centralt og fanger straks øjet, når man ankommer til bymidten af hovedvejen sydfra. Området omkring rummer en del større volumener, pladser og offentlige funktioner.

Gågaden *Nørregade* er ligeledes en lille by i byen, med sin korridoropbygning og distinkte skala, arkitektur og farveholdning.

*Strandgade*, der oprindeligt var byens offentlige hovedstrøg og forretningsgade, danner med Clasens tidlige typehuse ligeledes et særligt kvarter med sin egen profil og åbenlyse kulturhistoriske og arkitektoniske værdi.

*Krudtværksområdet* er en enklave af mindre enkeltstående tidlige fabriksbygninger beliggende i grønne omgivelser og omgivet af høje træer. Der er en afslappet og lidt klondyke agtig stemning i dette område.





## Byer i byen - billedeside

- Havnen
- Gjethuset
- Gågaden
- Krudtværket
- Byhuse (med undtagelser)



A - Gågaden



C - Havnen



B - Krudtværket

---

## ANKOMSTEN TIL BYEN

Den måde man oplever ankomsten til en by er med til at forme ens opfattelse af byen og dens identitet. Tidligere skilte Frederiksværk med at det var en stålby i form af en byport. I dag er ankomstmarkørerne først og fremmest de to store rundkørsler med kunst i udkanten af byen.

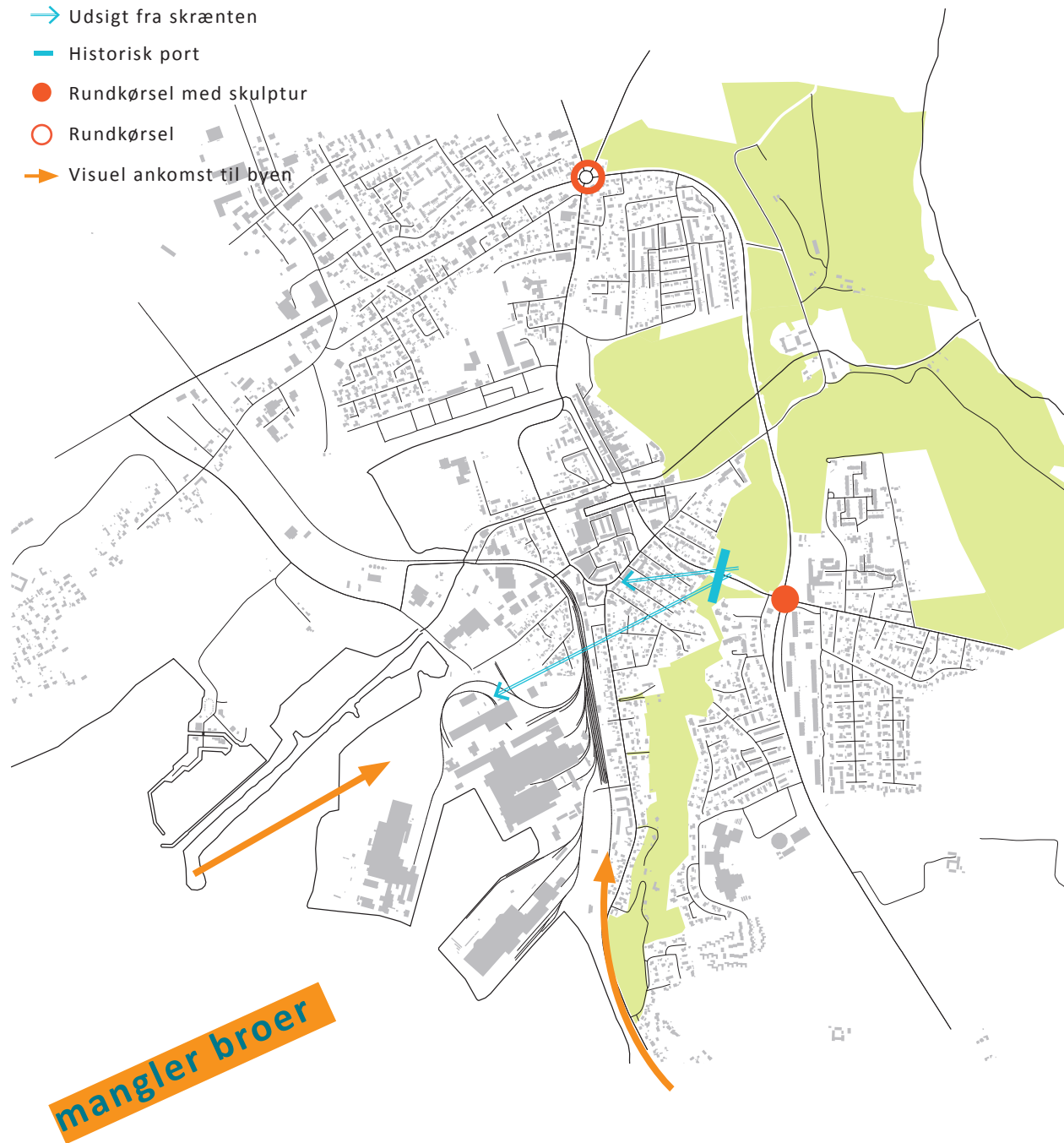
### Ankomsten til byen

Et maleri dokumenterer, at der tidligere har stået en egentlig byport, som de besøgende skulle igennem, når de ankom fra sydøst (typisk fra København). Porten var placeret på kystskrænten og indrammede dermed byen set lidt fra oven med fjorden i baggrunden. I dag er porten væk, men den naturlige iscenesættelse af byen fra toppen af skrænten er intakt.

Det moderne Frederiksværk har med de centrale rundkørsler i udkanten af byen fået et par nye ankomstmarkører. De forholder sig ikke eksplicit til Frederiksværks historie og bidrager ikke nævneværdigt til byens identitet.

Ankomsten sydfra af Strandgade langs fjorden kan beskrives som "Margerit-ruten" ind til Frederiksværk. Her ankommer man med stålværkets enorme haller på venstre hånd ud til fjorden og kystskrænten på højre hånd. Her ligger også et berømt gult hus, der indgik i den danske dramaproduktion "Familien Sommer" som blev vist på DR1 i 2011.

- Udsigt fra skrænten
- Historisk port
- Rundkørsel med skulptur
- Rundkørsel
- ➔ Visuel ankomst til byen



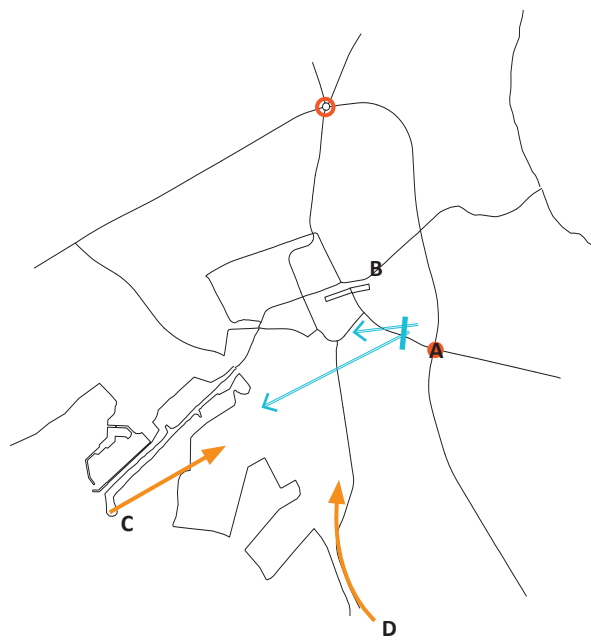
## Byens Porte & Broer - billedeside



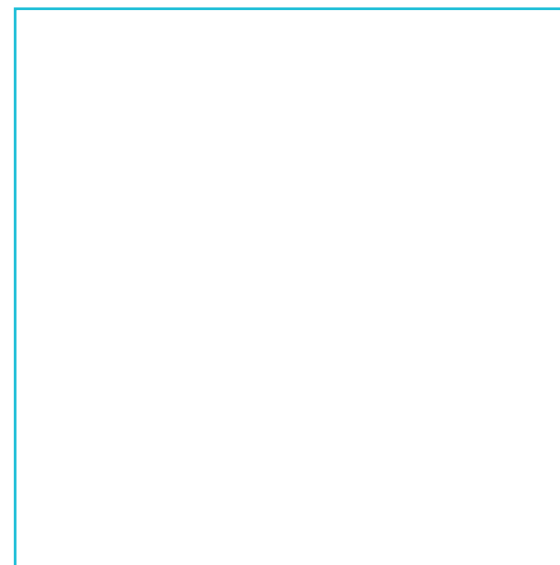
A - Rundkørsel med skulptur



B - Gangbro over kanalen



D - Fra vandet



C - Fra Kregme

---

## **FREDERIKSVÆRKS CENTRUM**

Hvor er byens centrum? Pointen er, at det er vanskeligt at svare entydigt på dette simple spørgsmål.

### Frederiksværks centrum

Kortet viser hvor centrum med rimelighed kan påstås at være i Frederiksværk.

Gjethuset og forpladsen. Dette er fixpunktet når man ankommer til byen fra Sandskåret. Det er byens store offentlige bygning med en åben plads foran. Men til gengæld er der ikke andre funktioner og dermed kun få mennesker. Pladsen er ikke præcist afgrænset, og flyder ud mod øst.

Torvet. På nordsiden af Gjethuset er et langstrakt åbent rum inddelt i 4-5 mindre byrum. Området rummer i den ene ende byens Hotel og i den anden bibliotek. En skulptur med vand indikerer i et af byrummene torv, men dette fungerer samtidigt som p-plads og ligger på ydersiden af Gjethuset, hvorfor det kan opleves lidt som en bagside.

Nørregade. Gågaden er i kraft af sine mange mennesker et centralt rum, men gågadeforløbet knytter ikke an til en plads med offentlige funktioner og er meget introvert.

Pladsen ved Nordcenteret. I den nordlige ende af Gågaden er etableret et mindre indkøbscenter. Ved centeret er en pladsdannelse med trappe til kanalen og en velbesøgt cafe. Uden tvivl et centralt sted i byen, men uden centrum's traditionelle formelle funktioner.

Kirken. I den sydlige ende af Nørregade ligger kirken på kanten af kanalen. Den er på samme tid centralt placeret og tilbagetrukket. Vej, parkeringsplads og kanal efterlader ingen form for plads eller torv i forbindelse med kirken.



---

## **FORSIDER OG BAGSIDER**

Konsekvensen af de mange små byer i byen er at forsider og bagsider overalt er blandet sammen og bidrager til en både diffus men også oplevelsesrig rumlighed.

### Forsider og bagsider

I klassisk byrumsanalytisk forstand snakker man om byens forsider, som der hvor der er offentlig aktivitet i stueetagen. Det vil sige stueetager, som vender sig ud mod byen og som inviterer byen ind. I de fleste byer finder man sådanne forsider i forbindelse med hande!sgaden, torve, pladser og togstationen.

I Frederiksværk er billedet meget diffust. Torvet som skulle være omgivet af forsider, får eksempelvis en kold skulder af Gjethuset som vender sin bagside ud til pladsen.

Allégade er når man ser mod vest et smukt forsiderum med vand, promenade, allé og flere historiske bygninger. Mod øst ser man bagsiden af gågaden, med lukkede facader og små gårdrum med butikernes renovation etc. Når bagsiden her alligevel fremstår som en relativ positiv historie hænger det sammen med, at der er en vis homogenitet, rytme og ensartethed i bagsidens ellers uformelle og rodede karakter.

Blanding af forsider og bagsider kan opfattes som en særlig kvalitet. Der er fine rumlige oplevelser i kontrasterne og i vekselvirkningen fra forside til bagside. Et godt eksempel er forløbet langs kanalen ved biblioteket og over den lille bro ved kanalen, hvor turen veksler mellem at gå mellem forside og bagsiderum.





---

## **PARKERING**

Set udefra opleves bymidten som meget parkeringsvenlig. Det er muligt at parkere næsten på samtlige pladser og torve i den centrale del af byen.

### Parkering

På et punkt ligner Frederiksværk dog mange andre danske provinsbyer, i det parkeringspladser på kanten af bymidten er dominerende. Disse rum – i særdeleshed ved parkeringspladsen mellem skoven og gågaden - domineres af anonyme bagsider. Dette er paradoksalt da mange kører ind til byen og netop stiller sin bil på disse parkeringspladser. Det første der altså møder og velkommer dem er bagsider. (Jeg skal kigge nærmere efter her). For det er jo ikke et problem at man mødes af en bagside – hvis det er én med historie, som langs kanalen. Men hvis det er en kedelig afvisende en – så er det knap så smart

Parkeringspladerne kan dels læses i kraft af deres velkommende rolle, ligesom det rum som parkeringspladsen udgør i byens samlede layout også kan læses. Således er det for Frederiksværk klart en udfordring at de mange store parkeringsarealer dominerer det der ellers skulle være byens åbne og offentlige rum. Dette gælder både torvet og i særdeleshed området foran Gjethuset (Jeg skal kigge nærmere efter her)

Pointe: Alle åbne rum i Frederiksværk synes optaget af parkerede biler – hvor er det åbne rum som er byens plads?... Hvor er byens plads??? Skal Frederiksværk overhovedet have en plads....?



#### STIKORD:

Parkerede biler overalt.  
Ligner andre provinsbyer.  
Gør bymidten tilgængelig for både lokale og besøgende.  
Attraktivt for butikkerne og de handlende.  
Parkerede biler mindsker muligheden for at skabe andre kvaliteter på nogle af byens centrale torve.  
Parkeringspladser er måske med til at fastholde centrale rum som sekundære og bagsideagtige.