

SITUASJON OG ANALYSER

RIKSVEG 70 KRISTIANSUND VEDLEGG



Statens vegvesen
DESEMBER 2017
FORMAT: A3

FORORD

Dette er et vedlegg til formingsveileder for riksveg 70 i Kristiansund. Den gir mulighet til overblikk på byen, begrunnelse for valg av konsept og utfyllende informasjon om tema som gange og sykkel.

Da formingsveilederen ble påbegynt i 2014, var målsetningen at den skulle være felles for alle prosjektene som inngikk i Bypakke Kristiansund. Etterhvert som prosjektene har blitt nedskalert, ble det behovet for en mer generell og spisset formingsveileder. Dette resulterte i dette vedlegget.

INNHold:

1. INTRODUKSJON	4
GEOGRAFI	5
KARAKTERISTISK KRISTIANSUND	6
DAGENS VEGANLEGG – KARAKTER	7
DAGENS VEGANLEGG – LANDSKAPSBILDE	8
DAGENS GANG OG SYKKELNETT	9
2. BLIKK PÅ BYEN	10
TOPOGRAFI OG HISTORIE	11
GRØNNSTRUKTUR OG KLIMA	12
ROMLIGHET	13
DEN POLYKROME BYEN	14
FARGEPALETT – FARGER FRA NATUREN	15
KULTURMINNER OG KULTURMILJØ	16
FORMSPRÅK	17
3. REISENDE	18
MILJØVENNLIG TRANSPORT	19
MÅLPUNKT	20
GANG- OG SYKKELNETT	21
UTSIKTOG REISEOPPLEVELSE	22
KOLLEKTIV	23
GANGE	24
SYKKEL	25
FORSLAG TIL VIRKEMIDDEL	26

INNLEDNING

HISTORIE

Da formingsveilederen ble påbegynt i 2014 skulle den være felles for alle prosjektene som inngikk i Bypakke Kristiansund, som igjen inngikk i prosjektet «Bypakkene i Møre og Romsdal». Dette skulle være et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Møre og Romsdal fylkeskommune og de tre største bykommunenene i Møre og Romsdal.

FORMÅL

Dokumentet er et supplement til formingsveilederen for riksvegen i Kristiansund. Det gir mulighet til innblikk i byen, begrunnelse for valg av konsept og utfyllende informasjon om tema som gange og sykkel.

MÅL MED BYPAKKER

Bypakker er et samlebegrep for helhetlige planer i byer for trafikk- og miljøtiltak som skal delfinansieres av bompenger. Bakgrunnen for bypakkene i fylket var at hovedvegnettet i de tre byene i fylket er i ferd med å nå kapasitetsgrensen samtidig som prognosene sier at transportbehovet vil fortsette å øke.

For bypakkene i Møre og Romsdal ble det definert felles mål som skulle nås i 2030:

- “Byene skal ha et pålitelig og effektivt transportsystem, uavhengig av transportform, med høy kollektiv- og sykkelandel sammenlignet med byer på lik størrelse.
- Transportsystemet skal være sikkert, tilgjengelig og miljøvennlig. Det skal dekke samfunnets behov for transport og fremme regional utvikling.
- Bypakkene skal sikre en koordinert by- og transportutvikling.
- Finansiering etter bypakkemodellen forutsetter satsing på gang-, sykkel- og kollektivtrafikk.
- Alle byene skal ha plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk.”

Bypakke Kristiansund hadde et overbyggingsdokument. Dokumentet inneholder en behovsanalyse som har avdekket at Kristiansund har behov for:

- fremtidig persontrafikkvekst på de miljøvennlige transportformene
- et attraktivt tilbud for syklende mellom bydelene, sentrum og øvrige arbeidsplasskonsentrasjoner
- et attraktivt transportsystem for næringstrafikken på hovedvegnettet
- en oppgradering og modernisering av infrastrukturen som også omfatter kollektivtransport, trafiksikkerhet og miljø.

Det er en klar satsing på gange, sykkel og kollektiv. Ett av hovedmålene i dokumentet var fomulert slik: “Transporttilbudet i Kristiansund skal utvikles slik at tilbudet for reisende med miljøvennlige transportformer blir så attraktivt at persontrafikkveksten tas på disse transportformene.”

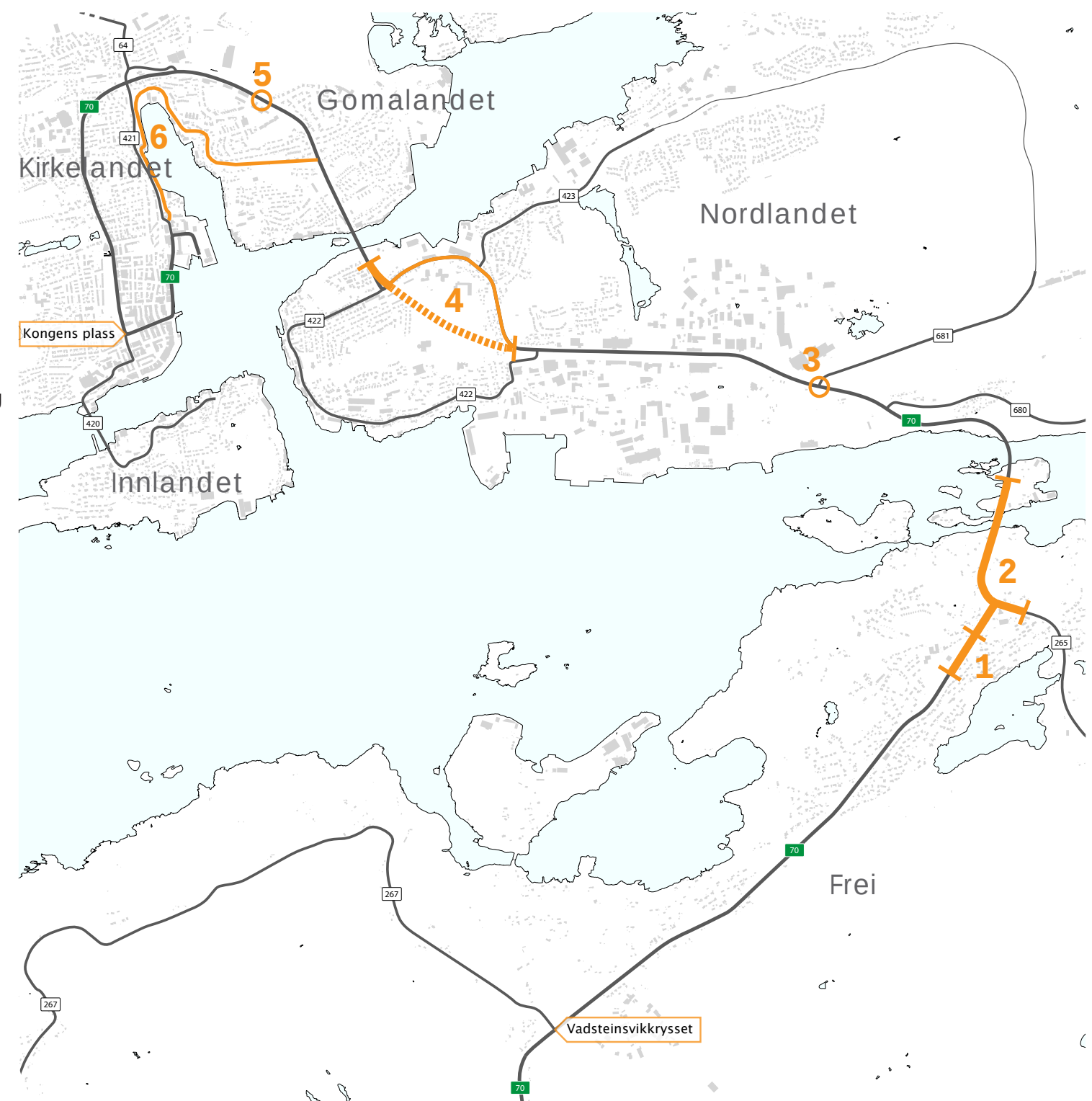


Fig. 16: Oversikt over de aktuelle og planlagte prosjektene langs riksveg 70 (2017):
1. Undergang Rensvik, 2. Reinsvikkrysset – Reinsvikholmen, 3. Rundkjøring Flyplasskrysset, 4. Vikansvingen – Kontrollplassen (inkl. Melkvik), 5. Rundkjøring Røsslyngveien, 6. Gang- og sykkelveg i Vågen



1. INTRODUKSJON

Kapitlet gir et innblikk og en karakteristikk av Kristiansund og riksvegen gjennom byen. Dette kan benyttes som en del av kunnskapsgrunnlaget i planleggingen.

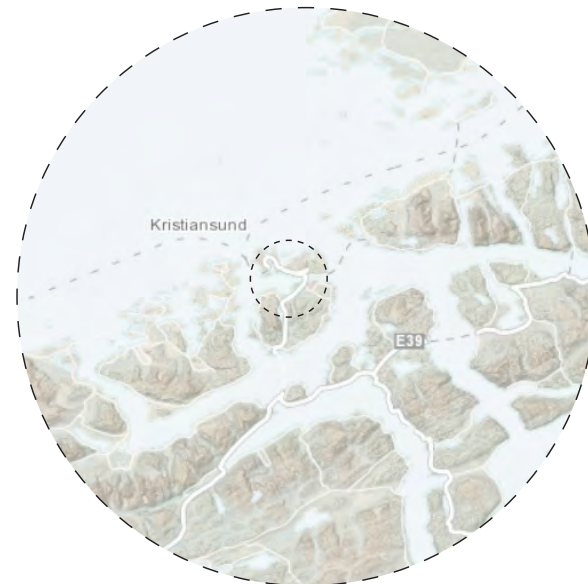
BLIKK PÅ BYEN

REISENDE

FORMINGSVEILEDEREN
(annet dokument)

GEOGRAFI

Kristiansund er en kystkommune og by på Nordmøre. Kristiansund har lenge bestått av fire "land": Innlandet, Kirkelandet, Gomalandet og Nordlandet. Nå omfatter kommunen også øya Frei etter en kommunesammenslåing i 2008.



Byen vokste først frem rundt det stille havnebassenget omsluttet av de fire «landene» på 1600-tallet. Dette var et tettsted basert på fiskeeksport. I nyere tid har byen spredt seg betydelig, i likhet med mange norske byer og tettsteder etter bilens inntog. Store kjøpesenter og næring har etablert seg i utkanten av byen og vokser på bekostning av det tidligere bysentrumet. Havneområdene er fortsatt viktige byrom i Kristiansund, men er ikke byen tyngdepunkt på samme måte som de var tidligere.

Kommunen har definert to sentrumsområder i Kristiansund; det gamle sentrum på Kirkelandet (rødt) og et på Løkkemyra (lyseblått). Sentrumet på Kirkelandet er et tradisjonelt sentrum med blande funksjoner innenfor et begrenset areal. Løkkemyra er et kjøpesenterområde med storskala bebyggelse og store grå parkeringsareal. Dette området har de senere årene tatt stadig større markedsandel, og kommuneplanen legger opp til videre næringsutvikling på Løkkemyra.

Vestbase sør for Løkkemyra vokste frem på 1980-tallet, og er senter for byens olje- og gassvirksomhet. Området er fult av tung næring og industri. Virksomheten som ligger her er arealkrevende og må ha god tilgang mot havet. Vestbase genererer og vil fortsette å generere mye tungtransport. For at tungtransporten skal komme raskt og effektivt fram er det viktig at dette tas hensyn til i planleggingen av riksvegen.

Sammen genererer industrien og næringen på Løkkemyra og Vestbase mye trafikk, og er tunge arbeidsplasskonsentrasjoner.

Boligområdene i Kristiansund ligger rundt om på de fire landene og Frei. Mange av boligområdene ligger spredt, noe som gjør transportbehovet større og kan gjøre det utfordrende å dekke områdene med kollektivtransport.

Riksveg 70 ligger som et bindeledd mellom de store øyene i kommunen, men en stedvis så trafikkert veg utgjør også en betydelig barriere, og lager et skille mellom tilgrensende områder.

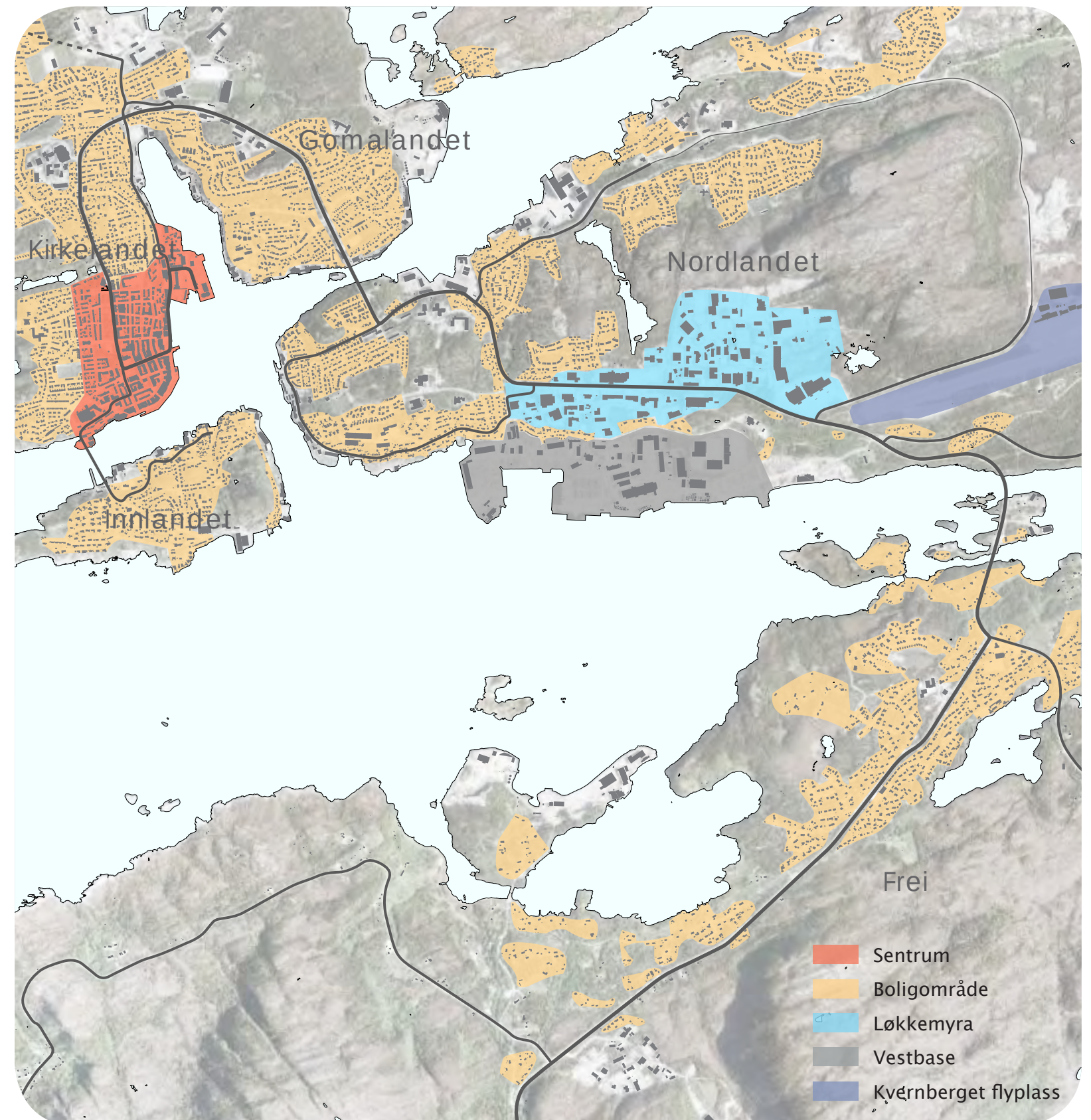


Fig. 17: Kristiansunds mest sentrale områder: Sentrum, Løkkemyra, flyplassen og Vestbase, samt boligområder.

KARAKTERISTISK KRISTIANSUND

GJENREISNINGEN

Gjenreisningsbyen har også fått tilnavnet "malerskrinet". Det skyldes den utstrakte fargebruken. De fleste husene var like, men fargene forskjellige.



Konsul Johnsens gate

KLIPPFISKEN

Kristiansund har hatt en lang tradisjon for produksjon og eksport av fisk. Viktig tema for identiteten til Kristiansund.



Klippfiskproduksjon

OPERAEN

Operafestivalen i Kristiansund er det største arrangementet Kristiansund har. Byen er også viden kjent som en anerkjent operaby. Hvert år samles noen av landets ypperste profesjonelle krefter innen sitt område og arbeider tett og godt sammen med nyutdannede profesjonelle og en mengde lokale krefter.



Dagens opera, Festiviteten

OLJEN

Næringslivet i Kristiansund består i stor grad av virksomhet rundt olje- og gass. Byen er hovedservicebase for oljeleting nord for 62° utenfor Møre og Trøndelag. Viktig tema for identiteten til Kristiansund.



Vestbase

NATUREN

Det er en tydelig forbindelse mellom Kristiansund by og naturen som omringer byen. Når man beveger seg rundt i Kristiansund kan man ikke unngå å legge merke til den mektige naturen med havet, koller og berg rundt byen. De blir som en integrert del av bylandskapet.



Utsikt mot Nordlandet

HAVET

Kristiansund har sterke bånd til havet. Havna har hele tiden vært sentrale byrom med en sterk havneidentitet. I dag er havnevirksomheten fortsatt tilstede, men i en annen form og skala enn tidligere. Havna i Kristiansund er stor og viktig på Nordmøre. Og hva ville vel byen vært uten sundbåten?



Del av havna



Kristiansund



Del av havna, historisk



Operabyen Kristiansund



Olje- og gassnæring



Kaibakken



Byen rundt havnebassenget



Husrekke



Klippfisk



Nytt opera- og kulturhus



Vestbase



Nordsundsbrua



Sundbåten

DAGENS VEGANLEGG - karakter

Riksvegen i Kristiansund har varierende funksjon og omgivelsene endrer seg. Ut i fra strekningens hovedkarakter kan man grovt dele planområdet (se kart) inn i fem ulike karakterer.

Inndelingen er gjort basert på en vurdering av landskapsbilde, fysiske omgivelser og vegens funksjon.

De fem delstrekningene er:

1. Vadsteinsvikkrysset – Flyplasskrysset: *naturomgivelser*
2. Flyplasskrysset – Vikansvingen: *industri/næring*
3. Vikansvingen – Kontrollplassen: *friområde*
4. Kontrollplassen – Atlanten: *høytrafikert veg*
5. Atlanten – Kongens plass: *tett boliggate/sentrum*

På neste side er en kort beskrivelse av hver delstrekning. Beskrivelsen er en blanding av egne observasjoner og informasjon hentet fra NVDB under tema landskapsbilde.

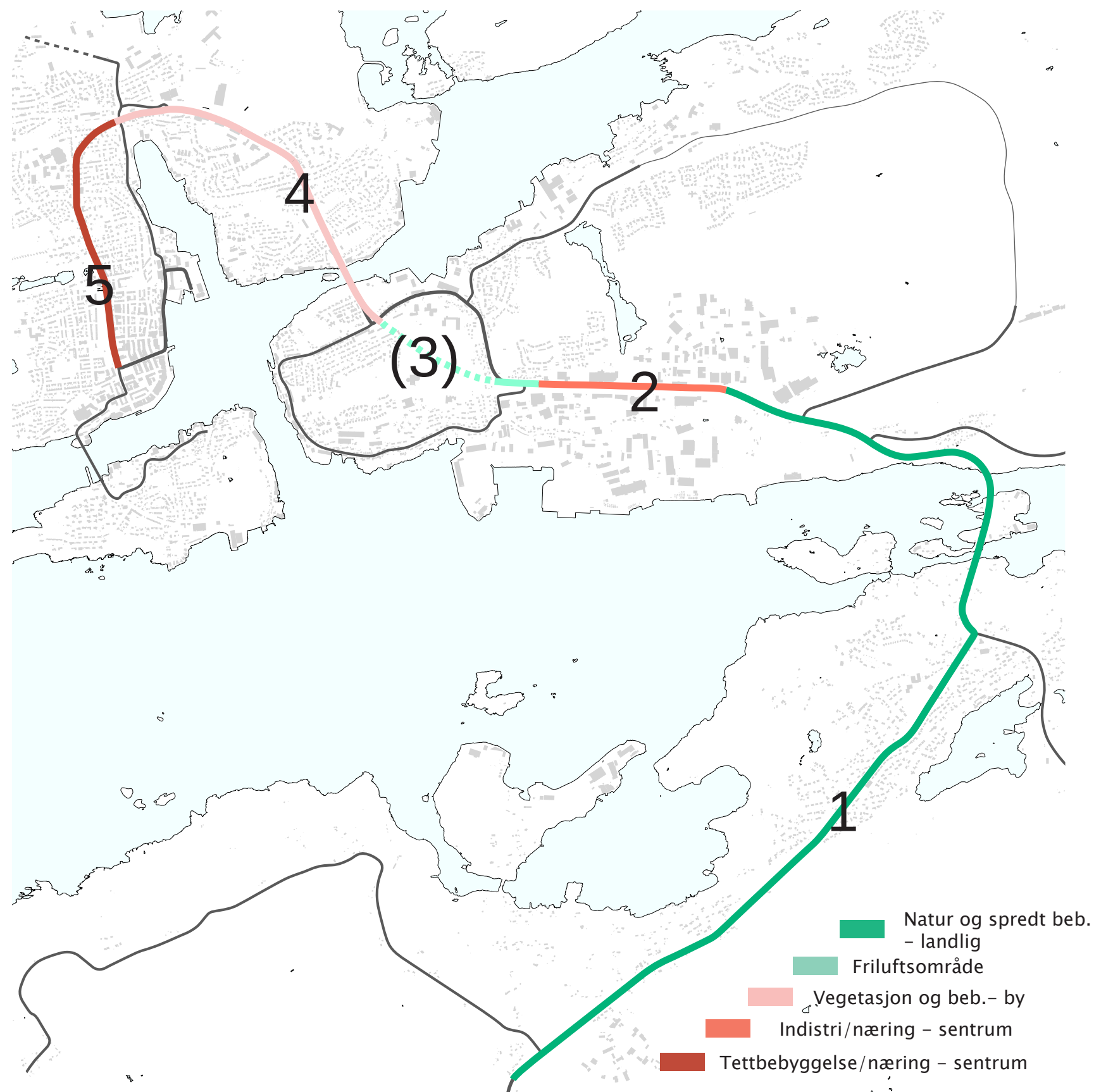


Fig. 18: Inndeling av riksvegen basert på vegens funksjon og omgivelser.

DAGENS VEGANLEGG - landskapsbilde

1. VADSTEINSVIKKRYSSET – FLYPLASSKRYSSET

Landskapsbildet er noe varierende. Naturområdene med skog som gir det sterkeste inntrykket fra vegen.

Ved Reinsvik kan man se en del bebyggelse fra vegen. Midt på strekningen er det glimtvis utsikt til fjorden. I området rundt Rensvikholmen er det et variert småskala kystlandskap, med punktvist flott utsikt.



Naturområder langs vegen, sett mot Rensvik

2. FLYPLASSKRYSSET – VIKANSVINGEN (Løkkemyra)

Når man kjører fra flyplasskrysset mot vest passerer man en bakketopp, og kommer inn på rettstrekket over Løkkemyra. Her får man den første smaken på byen.

Løkkemyra er en næringspark hvor det både kjøres til og internt på området. Bebyggelsen er for det meste store bygningsmoduler som ligger spredt, og fasadene ligger som oftest godt tilbaketrukket fra vegen med store parkeringsflater mellom seg og vegen.



Industri og næring på Løkkemyra

3. VIKANSVINGEN – KONTROLLPLASSEN (Kråkhaugen)

Naturområdet Kråkhaugen er et viktig friområde i byen. Det benyttes blant annet av barnehager og skoler i nærmiljøet, og det er flere stier gjennom områder som brukes flittig.

Melkvika, som er dagens veg mellom Vikansvingen og Kontrollplassen, er et variert småskalalandskap med både boligområder, partier med fine grøntarealer og industriområde, spesielt dominert av Sterkoder. Dette gir et variert uttrykk og man får glimt til en av Kristiansunds røffe industriområder.



Utsikt fra Kråkhaugen mot Løkkemyra og Vestbase

4. KONTROLLPLASSEN – ATLANTEN

Vegen har liten kontakt med omkringliggende bebyggelse, og er støyskjermet på deler av strekningen. Spesielt Gomabakken har noe motorvegpreg med på- og avkjøringsramper, og kun planskilte kryssinger. Likevel har strekningen et positivt preg med mye grønt.

Bruene på strekningen er en viktig kvalitet som gir flott utsikt over byen.



Høytraffikert veg opp Gomabakken

5. ATLANTEN – KONGENS Plass

Denne strekningen går gjennom sentrum og tette boligstrøk hvor bygninger og fasader ligger langs, og i stor grad henvender seg mot, riksvegen. Dette gir strekningen hovedsakelig et gatepreg.

Fra Atlanten og mot Kongens plass blir bebyggelsen stadig tettere, og går fra frittliggende eneboliger med gjerde mot vegen til sammenhengende bygårder. Når man nærmer seg sentrum blir det mer utadvent aktivitet i første etasje mot fortauet. Det er parkdrag langs deler av strekningen og det er mange kryssende gater (i plan).



Riksvegen gjennom byen, Langveien

DAGENS GANG- OG SYKKELNETT

Dagens veganlegg bærer preg av å mangle en helhetlig utformingsplan. Vegen er i deler av byen utformet med vekt på transportfunksjonen og i liten grad for trivsel og rekreasjon.

Mange av undergangene som kysser rv. 70 har små dimensjoner og kan oppleves som trange, mørke og ubehagelige å bruke.

Den fremste kvaliteten til riksvegen i dag er hvordan den ligger i landskapet, med utsiktspunktene og sekvenser. Det ligger et stort potensial i hvordan man kan utforme riksvegen til å bli attraktiv for flere trafikantergrupper. Dette gjelder både selve vegen og tilgrensende landskap.

Punktvis er det gode løsninger langs rv. 70. Bussholdeplassen på St.Hanshaugen sprer farge til omgivelsene. Kantsteinen på Løkkemyra som markerer gang- og sykkelvegen og på tvers av avkjørsler. Den nye undergangen på Atlanten har god belysning og bred utforming, som gjør den innbydende.



Bussholdeplass, flyplasskrysset



Holdeplass Løkkemyra, østgående



Holdeplass ved Futura, østgående



Holdeplass, St. Hanshaugen

71



Holdeplass Løkkemyra, vestgående



Sti opp til holdeplass, Gomalandet



Holdeplass ved Futura, vestgående



Holdeplass, flyplasskrysset

72



Gangveg, vest for flyplasskrysset



Undergang, Gomabakken



Mur gang- og sykkelveg Løkkemyra



Undergang, Gomabakken

73



Markert gang- og sykkelveg over avkjørsel



Fortau, Løkkemyra



Gang- og sykkelveg, øst for flyplasskrysset



Undergang, Atlanten

74

2. BLIKK PÅ BYEN

INTRODUKSJON

Dette kapitlet karakteriserer og kategoriserer dagens forhold. Kapitlet er en fortolking og forsøker å få fram essensen i dagens Kristiansund, med fokus på det som skjer på og langs rv. 70. Dette kan benyttes som en verktøy i planleggingen.

REISENDE

FORMINGSVEILEDEREN
(annet dokument)

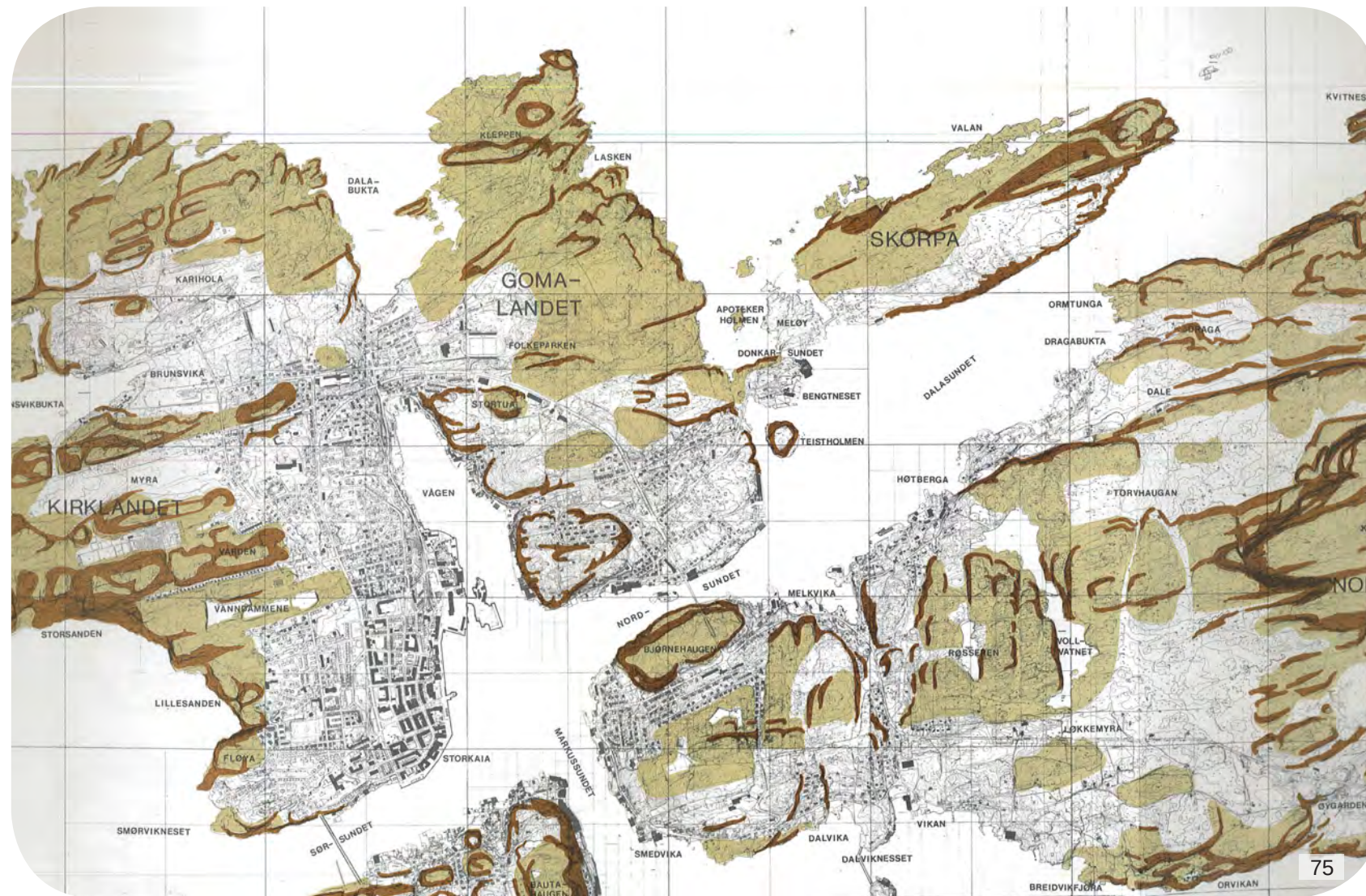
TOPOGRAFI OG HISTORIE

Kristiansund kommune består fire øyer: Innlandet, Kirkelandet, Gomalandet, Nordlandet og Frei. Historisk har byen vokst fram fra den gode havna i sundene mellom øyene.

Det naturlige terrenget i form av klippene har stor betydning for historien og identiteten til byen, med blant annet den tidligere klippfisktørkingen.

Stadig gjengroing, sprenging og nedbygging av kollene gjør at særtrekket ved Kristiansund er redusert. Men fortsatt er den mangfoldige og kontrastfylte mosaikken mellom bebygde områder og natur framtredd mange steder. Analysekartet (fig 4) er fra 1971 og viser karakteristiske landskapsformer (lys brun) og koller med helning brattere enn 1:3 (mørk brun). Transformasjonen fram til i dag er tydelig, gjennom nedbygging med veg og bebyggelse av Kråkhaugen og Bjørnhaugen.

Bebyggelsen har vokst fram langs strandlinjen og i viker. Dette har ført til en kompakt by med flekkvis og konsentrert bebyggelse. Arkitektonisk har byen ulike bygningsstiler, med Sverre Pedersens (BSR) klassiske byplansidealer i gjenreisningen etter krigen, lamellbebyggelse (lange rekker) og frittliggende småhusbebyggelse i grønne omgivelser inspirert av den engelske hagebyideen.



Kartet er hentet fra Generalplanen i Kristiansund fra 1971, det framhever Kristiansunds kolllelandskap.



Widerøes flybilde viser de skrinne kollene for vel omtrent 100 år siden, en intakt Bjørnekollen og alléen gjennom Kontrollplassen.



Kartet fra 1887 viser den konsentrerte bebyggelsen langs strandlinjen, inn mot havnen.

ROMLIGHET

Riksveg 70 fra Vadsteinsvikkrysset til Kongens plass passerer naturlandskap, næringspark, boligområder, friluftsområder og sentrumsområde. Disse byr på forskjellig karakter, men også ulik romligheten som er viktig for hvordan man opplever vegen.

Noen deler av rv. 70 ligger i åpent landskap og man ser langt i alle retninger, noen deler er halvåpne og men har tidvis glimt til de omkringliggende omgivelsene, mens andre strekninger igjen er lukkede vegrom uten utsikt. Både bebyggelse, terreng og vegetasjon kan bidra til at vegrommet oppleves som lukket.

Det er viktig å identifisere og være bevisst på landskapsrommene langs strekningen for å sikre at de kvalitetene ved sekvensopplevelsene som finnes i dag blir i varetatt ved utbyggingen av riksvegen slik at man får variasjon på strekningen.

En variasjon i romlig opplevelse er viktig for reiseopplevelsen langs riksvegen. Samtidig som man ønsker en helhetlig veg er det også ønskelig med variasjon og spenning. Dette bidrar til å øke trafikksikkerheten gjennom å unngå at strekningen blir kjedelig og sjåførene blir uoppmerksomme. Det gjør også veistrekningen mer attraktiv. Noe man spesielt ønsker med tanke på de myke trafikantene.



Fig. 19: Opplevelse av romlighet langs riksvegen. Lukket, halvåpent og åpent.

LUKKET



Fig. 20: Langveien – nord for Domkirken



Fig. 21: Frei/Rensvik

HALVÅPENT

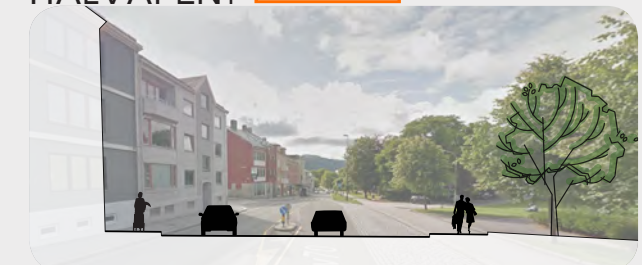


Fig. 22: Langveien



Fig. 23: Nordland/ved flyplassen



Fig. 24: Løkkemyra

ÅPENT



Fig. 25: Rensvikholmen

GRØNNSTRUKTUR OG KLIMA

Kristiansunds «ufruktbare klipper» ble i stor grad dyrket opp i perioden 1780–1807. I 1860 – 70 årene på Nordlandet, «ble kjøpmann Niels R. Parelius en viktig forkjemper for opparbeiding av parker. Han fikk blant annet plantet på sørsiden av Bjørnehaugen. Trærne kom fra Frankrike». (Årbok Nordmøre museum 1995).

Det er store grønt- og naturområder i Kristiansund kommune. Byen har alle hovednaturtypene som Miljødirektoratet bruker: myr, rasmark, berg og kantkratt, fjell, kulturlandskap, ferskvann/våtmark, havstrand/kyst og skog. Men ingen er avs tor verdi.

Grovt sett kan man si at fra Vadsteinsvikkrysset til flyplasskrysset er det naturområder med skog og kantkratt mens fra Flyplasskrysset og inn til sentrum er det trerekkene som dominerer vegbildet. Det er trerekker både på Løkkemyra, i Gomabakken og i sentrum, men det er også på denne strekningen man finner Kråkhaugen og Folkeparken som er friluftsområder med viltvoksende vegetasjon.

Kommunen tilhører klimasone H4. Det er relativt milde vintre, men har som kystkommune mye røft vær.

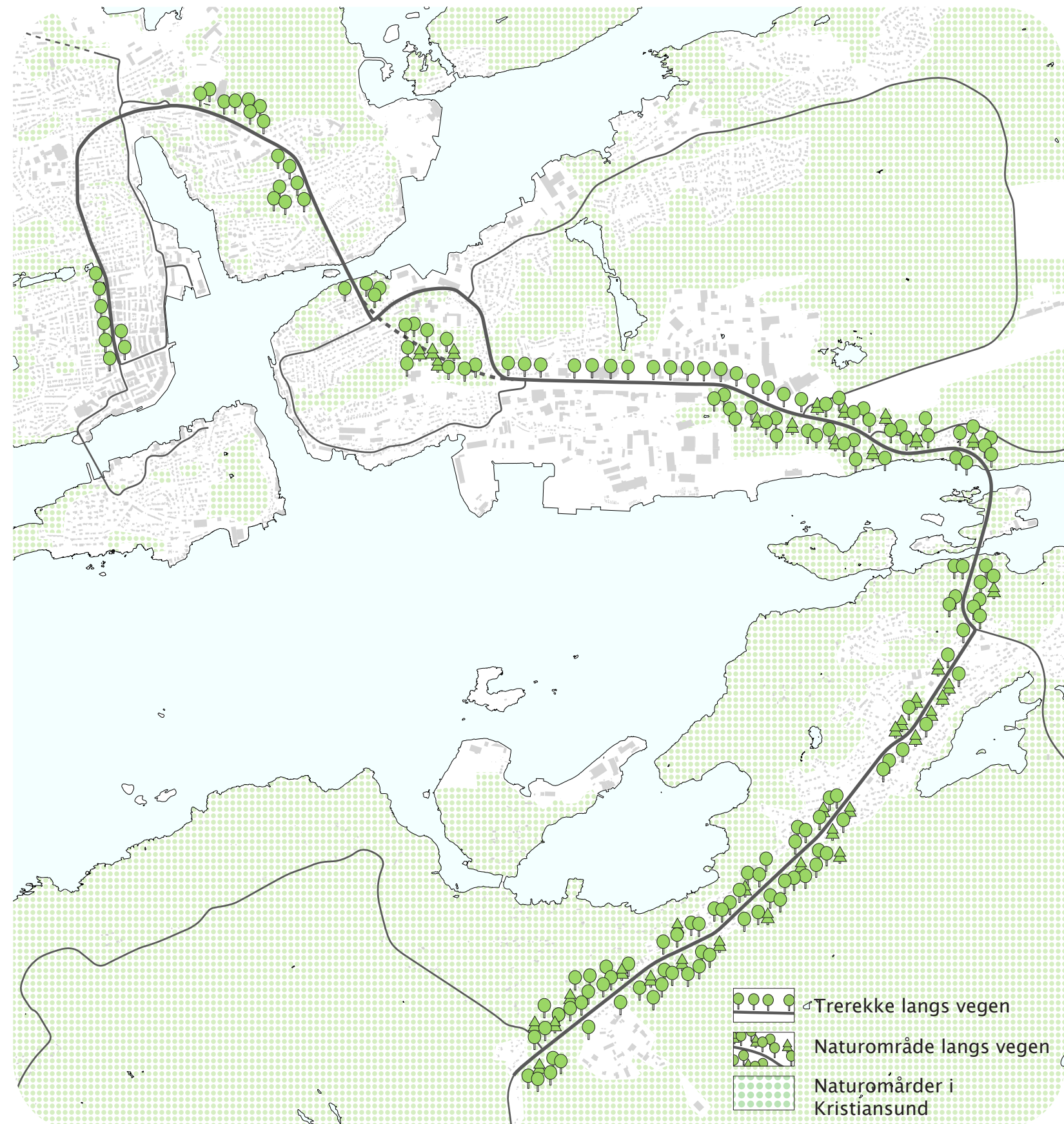
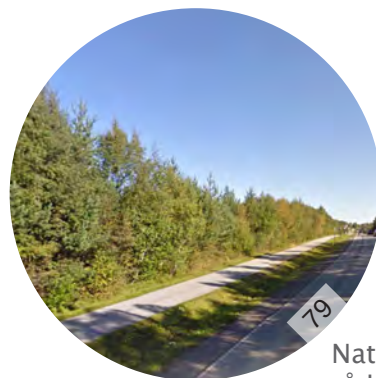


Fig. 26: Grønnstruktur i Kristiansund generelt og langs riksvegen spesielt.



Berg- og kantkratt langs kysten



Naturområde langs vegen



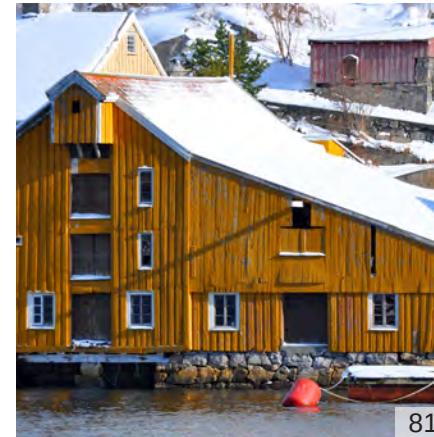
Park langs vegen

- den polykrome byen

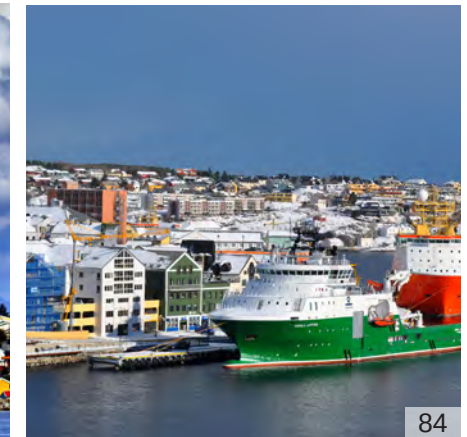
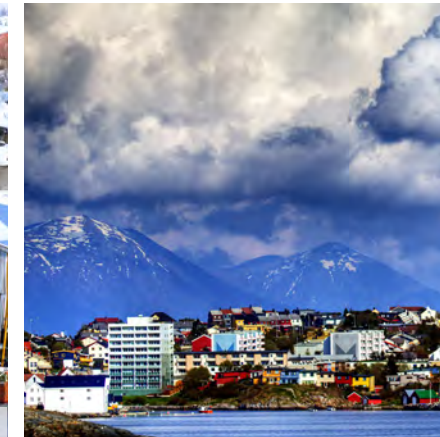
Gjenreisningsbyen har fått tilnavnet “den polykrome byen” og “malerskrinet” på grunn av den utstrakte fargebruken på husene. Fargene gir liv til byen og blir et oppfriskende blikkfang mot den blånende bakgrunnen.

Kontraster på bygningene oppnås gjennom at komplementære farger sidestilles. Gjenreisningsarkitekturen var ofte murbyff med mineralittpuss. Ulike mineraler på i pussen på bygninger ga arkitekturen det polykrome, men naturfargede mangfoldet.

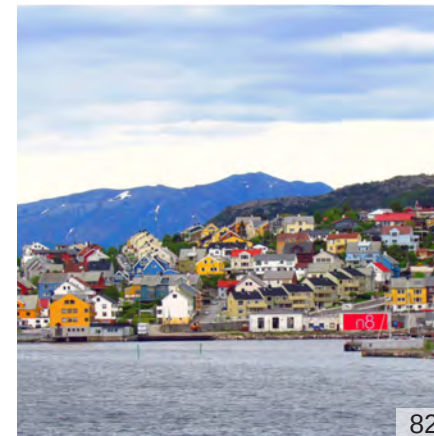
Byen får som følge av fargespillet, en sterk visuell identitet som må tas hensyn til i planleggingen av riksvegen og nye uterom.



81



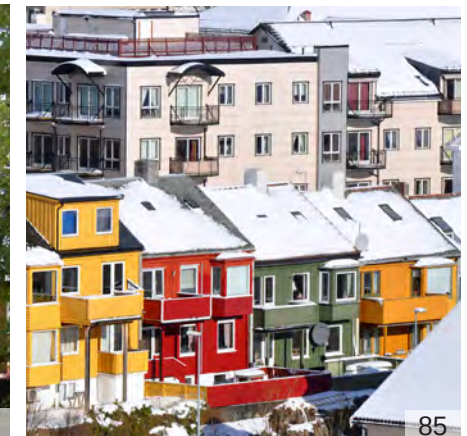
84



82



83



85



86

FARGEPALETT - farger fra naturen

Hvilken fargepalett er naturlig å benytte seg av i Kristiansund? Bildene er ment som inspirasjon til en palett til bruk i utformingen av områdene langs riksveg 70.

Det vil være effektivt å supplere de røffe naturfargene med sterke signalfarger på noen av elementene i byen. Slike signalfarger bør gå igjen gjennom byen for å danne et helhetlig uttrykk. Fargene kan gjenspeile de glade fargene på husene i bysentrum. Vågen kan være en strekning hvor dette kan benyttes.

Kostnader ved vedlikehold og utskifting av fargede element må veies mot effekten av tiltaket.

Grønnfargen RAL 6009 er benyttet på blant annet busskur i Langveien, men den skal ikke videreføres. Fargebruken på vegutstyret skal være galvanisert stål på den naturlike delen og pulverlakkert i grå/svart (det som er brukt i sentrum i dag) i den bymessige.

Det kan velges ut noen få farger (f. eks tre) som brukes gjennomgående i bypakkeprosjektene. Dette er tenkt først og fremst på den bymessige delen, men det kan også være egnet med noe farge inn i den naturlike delen, for å fremheve noe eller som kontrast til naturpaletten. Her kan det velges ut én farge som brukes på utvalgte steder eller elementer.



DRIVVED 87

Den vakre patinaen til drivved er effektivt i anlegg både i seg selv og i kombinasjon med vegetasjon, sterke farger og finere teksturer og strukturer.



STRANDNELLIK 89

Denne hardføre men likevel skjøre planten vokser vilt ved norskekysten og trives med litt saltsprøyt. Det trengs om man skal overleve i Kristiansund, og ved vegbane.



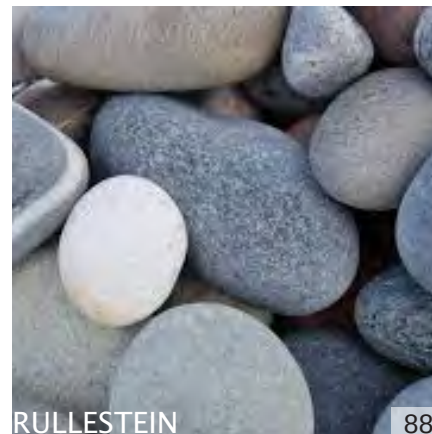
SVABERG 91

Den stemningsfulle skjærgården er karakteristisk for Kristiansund. Kommunen har mange større og mindre øyer, som betyr lang kystlinje og viktig forbindelse med havet. Den varme tonen i berget gir en varm glød.



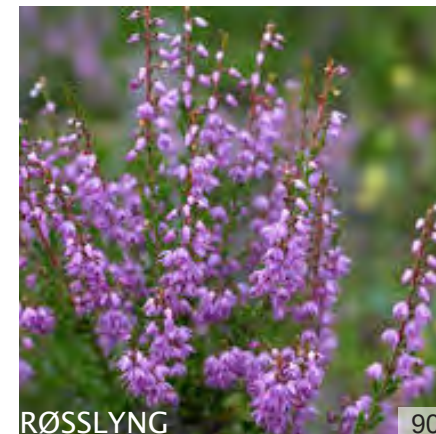
KLIPPFISK 93

Klippfisker har lange tradisjoner i Kristiansund, og danner grunnlaget for mangeårig eksport til utlandet og mange arbeidsplasser. Klippfisker ble tørket på svabergene.



RULLESTEIN 88

Grov rullesteinsstrand preger en del av strandsonene i Kristiansund.



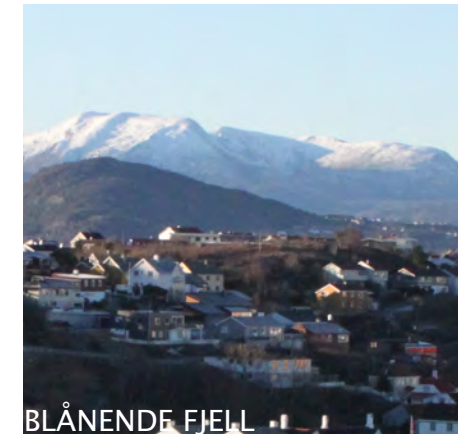
RØSSLYNG 90

Kystlynghei er en av naturtypene i Kristiansund, særlig i de nordre delene.



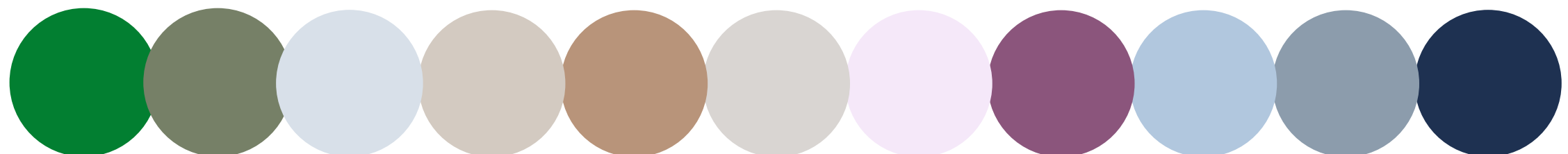
HAV 92

Kristiansund har sterk tilknytning til havet både nå og historisk.



BLÅNENDE FJELL 94

Fra Kristiansund kan man se blånende koller og fjell i mange retninger.



KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Kristiansund har historie som en viktig fiske- og sjøfartsby i nyere norsk historie, og er i den sammenheng spesielt kjent for klippfiskproduksjon og -eksport. Byen har noen bygningsmiljø som forteller historier fra denne tida. Som gjenreisingsby etter andre verdenskrig er Kristiansund kan hende den mest særpregede. I følge Sverre Pedersen selv er byen hans hovedverk. I tillegg har byen også enkelte enhetlige byområder fra første halvdel av 1900-tallet som er av nasjonal interesse for sin sosiale og arkitektoniske historie.

Nedenfor omtales noen av de viktigste kulturmiljøene i Kristiansund. Disse er hentet fra NB!-registeret (nasjonale interesser i by).

1. Kristiansund har vært omtalt som den best bevarte gjenreisningsbyen. Den har klare klassisistiske trekk i byplanen. Dessuten har bebyggelsen en til dels klart tilbakeskuende og historiserende karakter, noe som gjør at en kan være fristet til å utrope den til et tidlig eksempel på postmodernisme.
2. Plysbyen slapp unna bombingene av Kristiansund under andre verdenskrig. Bydelen er derfor i stor grad bevart som helhetlig bymiljø som viser deler av den historiske byen. Den sammensatte villabebyggelsen var karakteristisk for middelstandens og overklassens boforhold i Kristiansund. Miljøet er både sosialhistorisk og arkitekturhistorisk interessant for å lære om et bysamfunn som var preget av store klasseforskjeller. Mange av bygningene har også stor og klar arkitekturhistorisk egenverdi.
3. Vågen omfatter byområder som ligger innerst i havnebassenget i Kristiansund. Vågen har et samlet kulturminnemiljø med vidt spekter av enkeltminner knyttet til kystkultur fra 17- og 18-hundretallet. Området har nasjonal interesse både samlet sett og når det gjelder flere av de enkelte kulturminnene.

Lokasjonen av kulturminner og kulturmiljø på kartet er hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Det er mange kulturminner og -miljø rundt om i byen. I tillegg er det en del SEFRak-registrerte bygninger, som ikke er digitalisert i denne analysen.

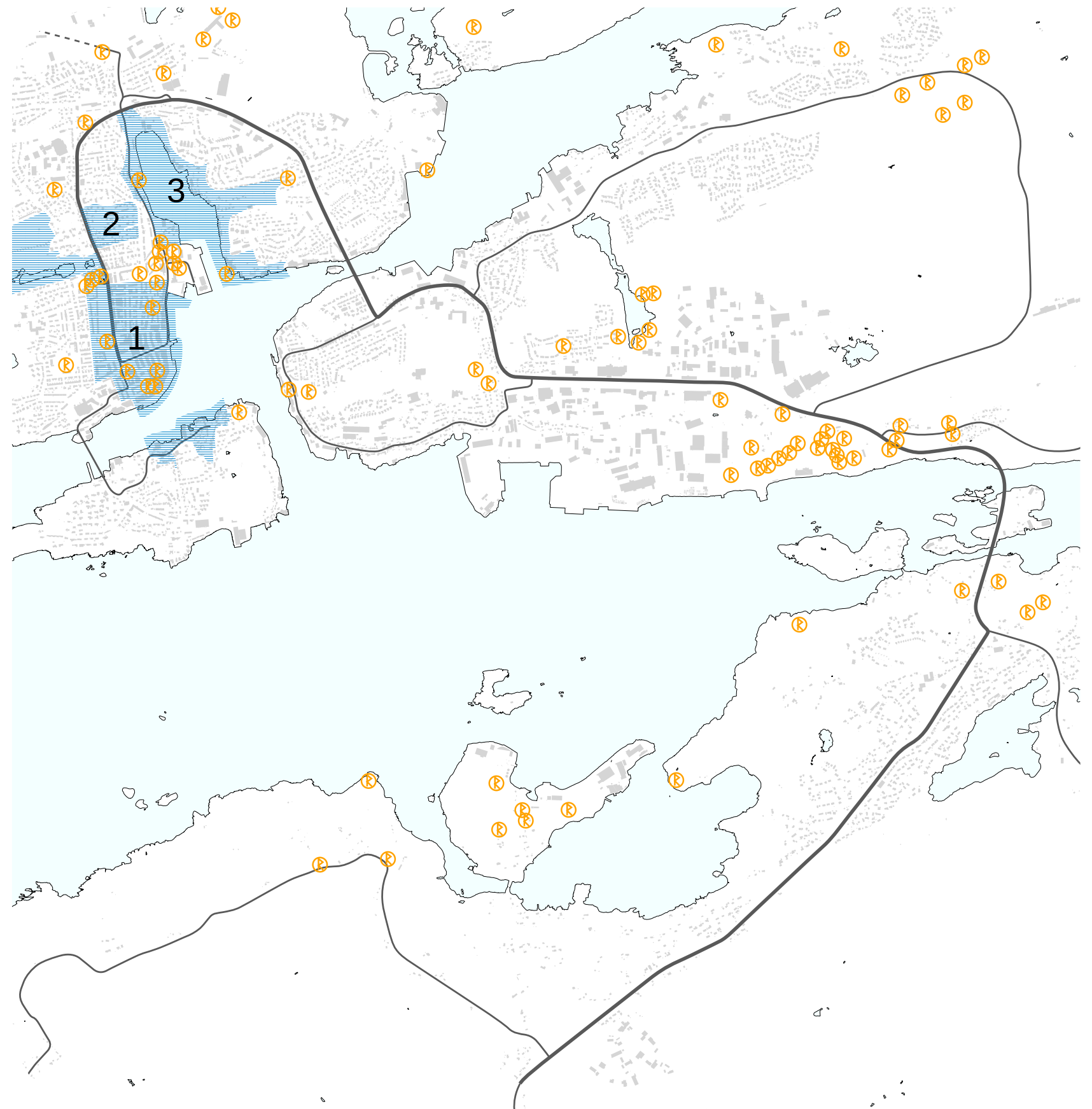


Fig. 27: Kulturminner og nasjonale interesser i by fra Riksantikvarens registre.

FORMSPRÅK

REFERANSER

Bebyggelse - by



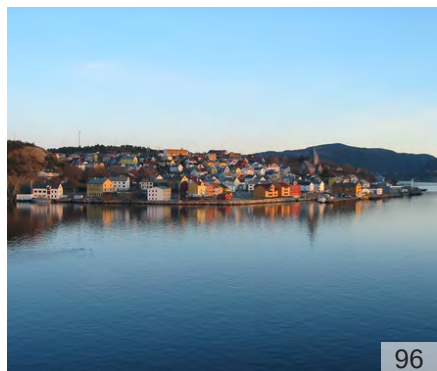
94



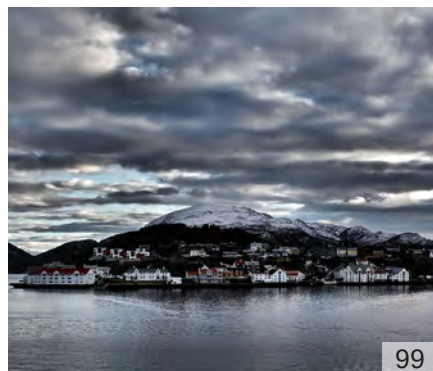
95



98



96



99



97



100

Natur

TOLKING

Kristiansund er en by med mange kontraster. For eksempel mellom bebyggelse/infrastruktur og natur, hav og land og stramme og oppløste strukturer.

Hardt



Mykt

Rett

Buet

Stramt



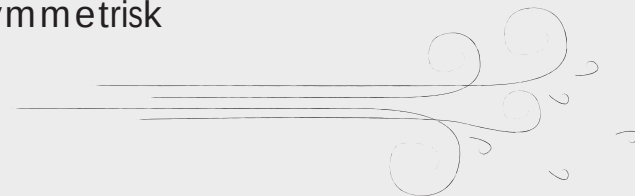
Organsk

Geometrisk



Asymmetrisk

Symmetrisk



Kaotisk

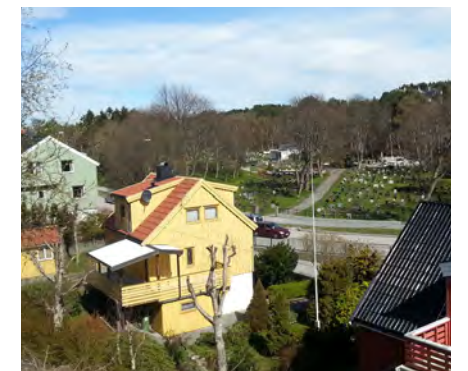
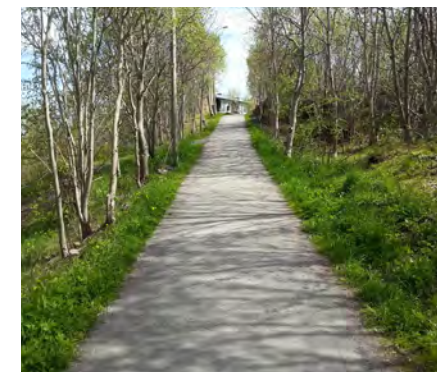
Rolig

Tilfeldig

Rytmask/regelmessig



Bebyggelse -by



Natur

Fig. 28: Abstraksjon og analyse form



3. REISENDE

INTRODUKSJON

BLIKK PÅ BYEN

Kapittelet setter fokus på brukerne av riksveg 70 mellom Rensvik og Atlanten. På grunn av nullvekstmålet i NTP er det fokus på reisopplevelsen for de alternative transportformene.

FORMINGSVEILEDEREN
(annet dokument)

MILJØVENNLIG TRANSPORT

I dette dokumentet er miljøvennlig transport definert som kollektiv, sykling og gåing. I tråd med nasjonale, regionale, og lokale mål ønsker man å satse på disse transportformene. Utstrakt bruk av personbilbruk medfører forurensning og arealmessige utfordringer. Både på vegen og parkert tar bilen mye plass.

Målet fra overbyggingsdokumentet: «Transporttilbudet i Kristiansund skal utvikles slik at tilbudet for reisende med miljøvennlige transportformer blir så attraktivt at persontrafikkveksten tas på disse transportformene.» er et ambisiøst mål og krever aktiv og bevist planlegging. Utforming av anlegget med fokus på kollektiv, sykkel og gåing har andre forutsetninger enn planlegging med bilen i fokus. De som går, sykler og venter på bussen har en levere fart og tilstedeværelse enn de kjørende, og dette fordrer at man planlegger ut fra den menneskelige skalaen.

Det blir viktig å planlegge ut fra på de som skal bruke oppleve anleggene, men også signaleffekten det gir. Om man virkelig skal satse bør man unngå minimumsløsninger.

Et mål innen den miljøvennlige transporten at man velger miljøvennlig hele reisekjeden. Det ideelle er at folk går eller sykler til bussholdeplassen. Derfor er det viktig at man også har et fokus på tilkomsten til bussholdeplassene og godt med sykkelparkering i tillegg til utformingen av selve holdeplassen. Likevel kan park & ride være en god løsning der det er spredt bebyggelse, og langt til bussholdeplassen. Dette er bedre enn at folk velger å kjøre bil inn til byen.

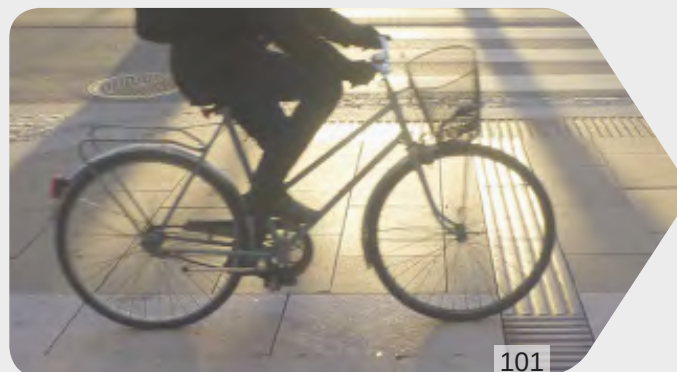
Drift og vedlikehold vil være essensielt for at den miljøvennlige transporten skal bli en suksess. I likhet med de kjørende er også de myke trafikantene sårbare for manglende drift og vedlikehold. F.eks. er fortau, gangveger og bussplattformer som ikke brøytes lite attraktive å bruke, og kan medføre at en velger bilen istedenfor bussen på grunn av komfort. Det er derfor viktig at det settes av plass til snølagring o.l. i planleggingen.

Det er store gevinster å hente på at folk går og sykler mer. Det gir helsemessige, økonomiske og miljømessige gevinster, men det gir også helt andre kvaliteter til et sted dersom menneskene beveger seg rundt til fots og sykkel enn om alle sitter i hver sin bil. På grunn av et lavere tempo gir det en helt annen sosial setting enn når alle suser avgårde i høyt tempo. Dette gir forutsetninger for å se og bli sett.

For at barn og unge skal slippe å være avhengig å bli kjørt dit de skal er det viktig at man tar dem på alvor og lager gode, naturlige og trygge kryssninger til målpunkt som er viktig for barn og unge. For å få flere til å sykle og gå er det positivt om man får gode vaner fra man er små.

«Hvis operabygget kan øke interessen for opera i Norge kan Statens vegvesen bruke arkitektur til å øke interessen for å gå, sykle og reise kollektivt»

Sagt i forbindelse med vegvesenets arkitekturstrategi.



MÅLPUNKT

Kartet viser diverse målpunkt i Kristiansund, som barnehager, skoler og idretts- og kulturanlegg. I tillegg til flere målpunkt spredt over hele Kristiansund har byen to sentrumsområder. Det første er naturlig nok sentrum på Kirkelandet. Det andre tyngdepunktet er Løkkemyra næringspark som byr på handel og inneholder mange arbeidsplasser. Begge tyngdepunktene inneholder en konsentrasjon av målpunkt som gjør dem til steder mange ferdes i.

I tillegg kommer målpunkter som bussholdeplasser.

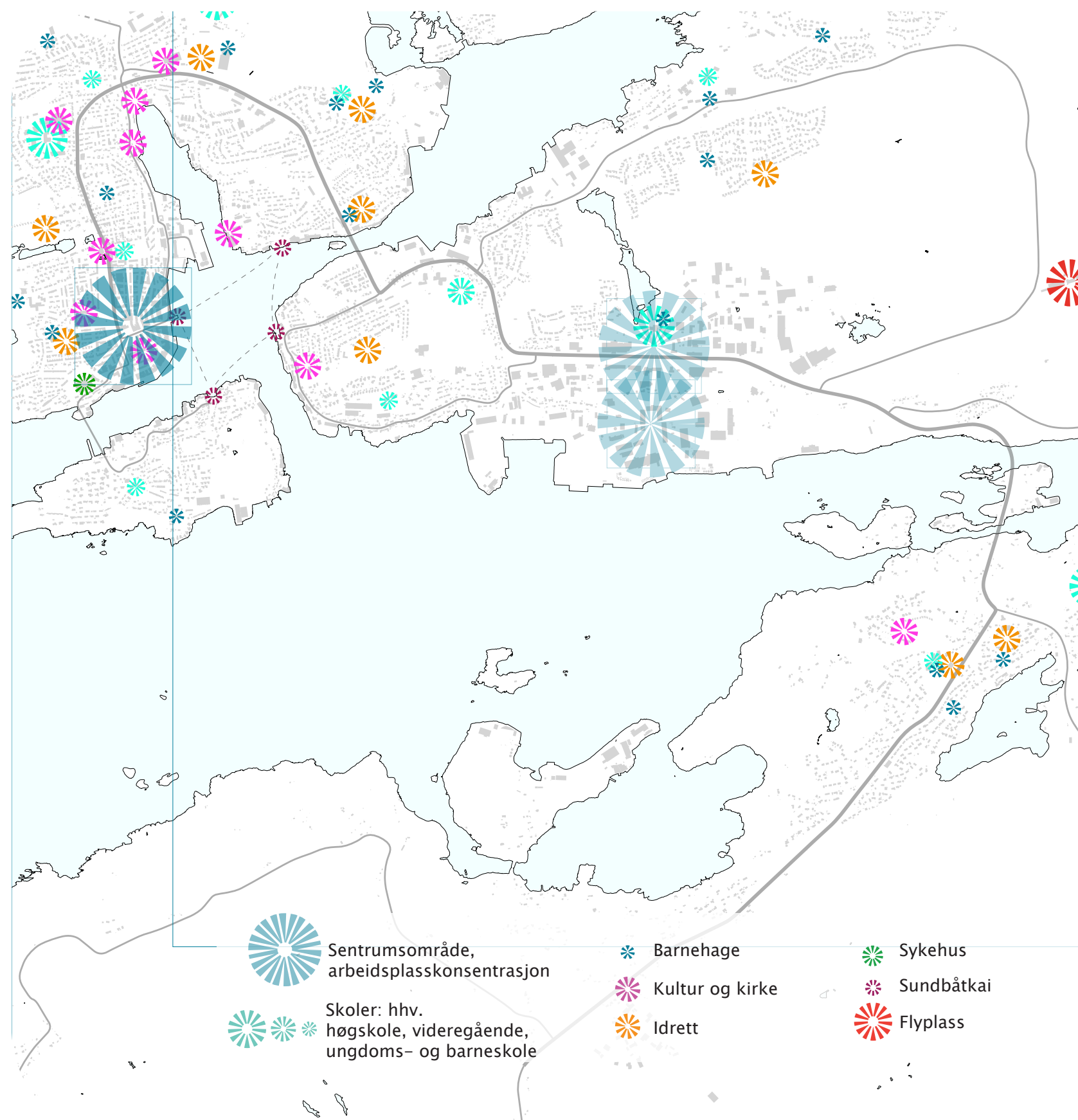


Fig. 29: Målpunkt i Kristiansund

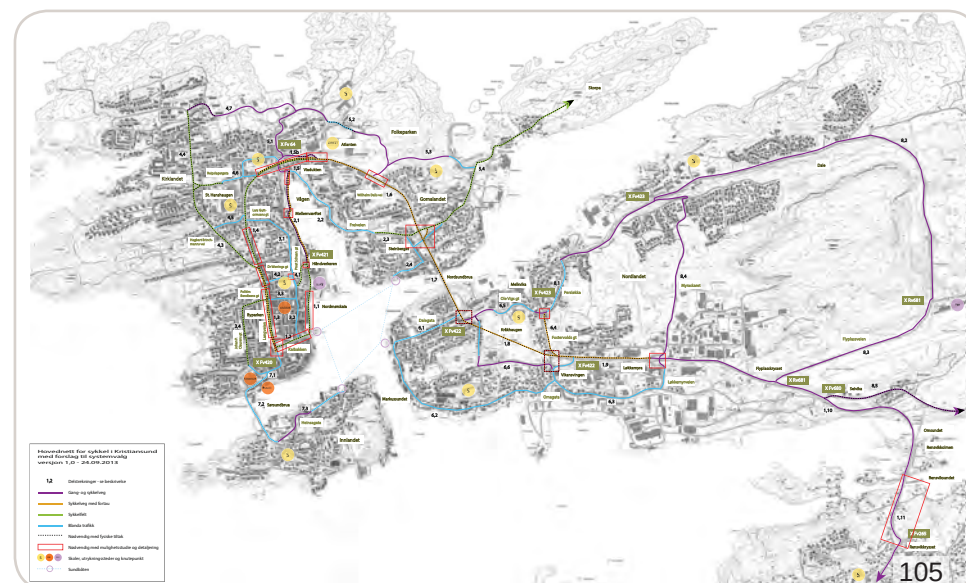
GANG- OG SYKKELNETT

Langs riksvegen er det tilrettelagte bevegelseslinjer for myke trafikanter. På strekningen finnes både ensidig (mørkeblå) og tosidig (lyseblå) løsning. Fra midten av Løkkemyra og til sentrum er det tosidig fortau, med unntak av fra Kontrollplassen og opp Gomabakken hvor det er ensidig.

Gang- og sykkelløsningen langs riksvegen henger sammen med et overordnet nett for myke trafikanter. I kartet kan man se hvor rv. 70s gang- og sykkelssystem møter tilstøtende gang- og sykkelforbindelser (grå piler) enten i form av fortau, gangveger, stier, snarveger o.l. Man kan se at gang- og sykkelnettet blir mer og mer finmasket jo nærmere man kommer sentrum.

En annen ting kartet viser er tilrettelagte krysningspunkt for myke trafikanter både i form av gangfelt i plan og planskilte løsninger (røde streker). Også for krysningspunkt kommer de naturlig nok stadig mer hyppig jo nærmere man kommer sentrum. Over Løkkemyra er det spesielt få kryssinger. I Omsundet skifter gang- og sykkelvegen side uten at det er tilrettelagt med krysningspunkt. Dette gjør at riksvegen på flere steder er en betydelig barriere for myke trafikanter.

Det finnes ingen separate løsninger for sykkel i Kristiansund i dag, men det er laget en sykkelplan. Langs riksvegen er det foreslått gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau og sykkelfelt. Potensialet for å øke dagens sykkelandelen, på 2 %, er stort. Dette kan oppnås blant annet ved å utvikle et sammenhengende, trafikksikkert, universelt utformet og effektivt sykkelhovednett.



Hovedplanene for sykkelplanen i Kristiansund

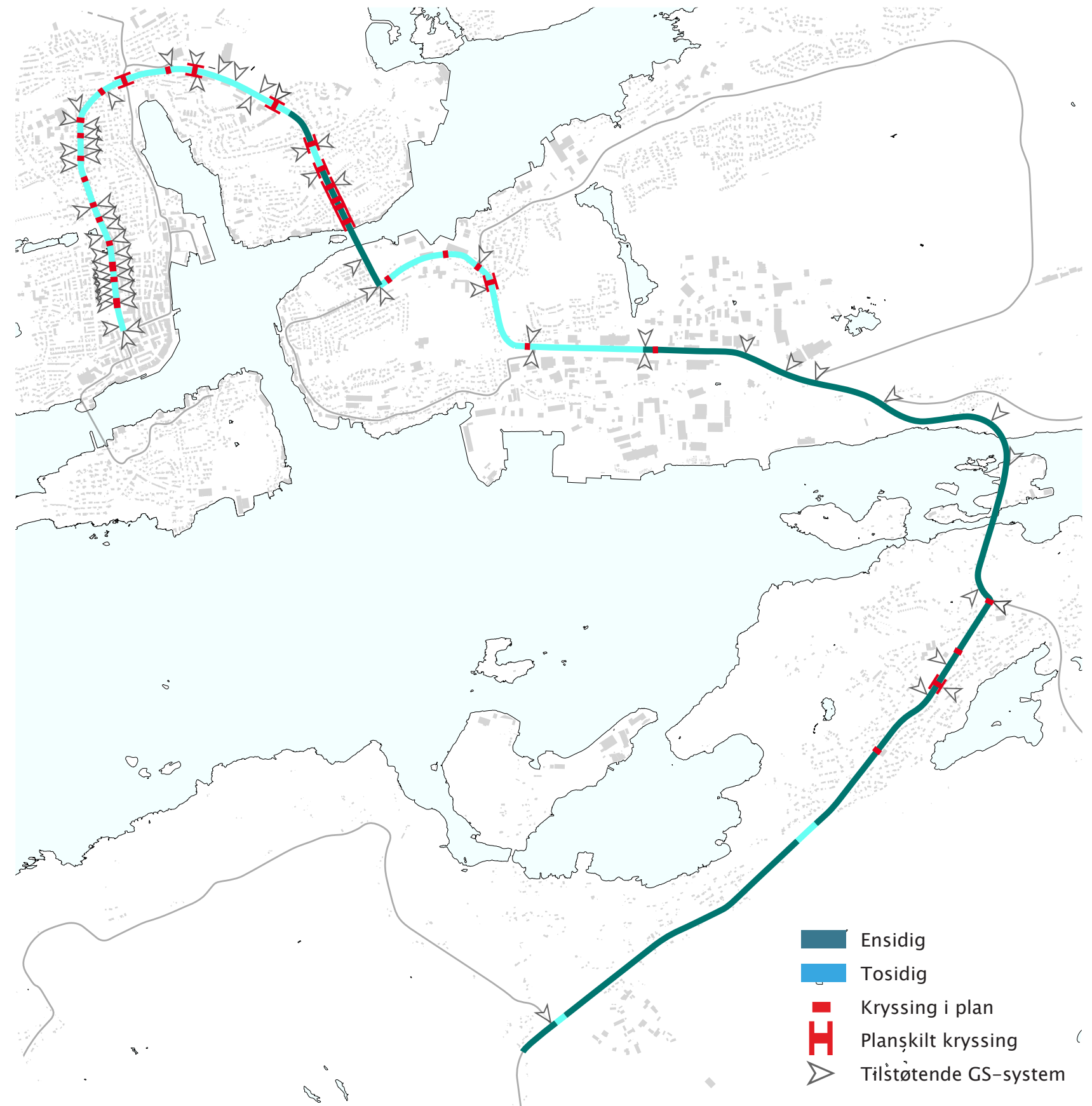


Fig. 30: Tilbud for myke trafikanter langs og på tvers av riksvegen.

UTSIKT OG REISEOPPLEVELSE

Karakteristisk med Kristiansund er den gode kontakten mot omkringliggende hav, fjell og åser. Flere plasser langs riksveg 70 kan man se den vakre utsikten og oppleve flotte siktlinjer til omkringliggende landskap. Stedene med god utsikt gir fine punktopplevelser og kan utnyttes til oppholdsformål. På kartet vises eksempler på steder med god utsikt.

Bruene er sentrale utkikkspunkt i byen. Fra bruene ser man byen, havet og havneaktiviteten. Havnefront er stadig foranderlig med båter som kommer og går. Bruene er i tillegg motiver for utsikt, og er godt synlige fra mange steder. De er landemerker og orienteringspunkt i bybildet.

Havet og Grip fyr er synlig fra Gomabakken på vei inn mot sentrum på klare finværsdager. Fyret har stor historisk betydning for byen.

God utsikt gir kvaliteter og positiv innvirkning på reiseopplevelsen til alle trafikantergrupper, selv om inntrykket endrer seg etter hvilken fart man har.



Fig. 31: Et utvalg av utsiktspunkter langs riksvegen.

KOLLEKTIV

Sundbåten er med sine 140 år i virke, det eldste kollektive tilbudet i verden.

Det er varierende status på bussholdeplassene langs riksveg 70 i dag. Mange av holdeplassene tilfredsstiller ikke kravene til universell utforming og har en dårlig utforming. Gjennom en økt satsning på kollektivtrafikk bør disse rustes opp. God kvalitet på bussholdeplassene uttrykker en symbolverdi i byen, og forteller hva det satses på.

Andre forhold som er viktig for et vellykket kollektivsystem er blant annet effektive ruter, frekvens på avganger, komfort og pålitelighet. Også plasseringen av holdeplassene spiller en rolle for bruken. Kort avstand til viktige reisemål, samt sentral og lett synlig beliggenhet i nærmiljøet er avgjørende.

Det er som regel ikke mange minutter man tilbringer på en holdeplass, men utformingen kan være medvirkende til om ventetiden oppleves positiv eller negativ. Kollektivtilbudet må ha en tydelig profil gjennom informasjon (også utenfor riksvegen).

PRINSIPPER FOR UTFORMING:

- Det skal vises at kollektiv er prioritert
- Holdeplassene må tilby god informasjon rutetilbudet, som rutekart, rutetabeller, og gjerne sanntid og eventuelle elektroniske tjenester som billett på mobil
- Holdeplassene må være gjenkjennelige og lett leselig. Herunder ligger at kollektivtilbudet bør ha en tydelig profil (ikke bare på riksvegen)
- Farge vil gjøre holdeplassene synlig – for eksempel gul. Dette bør føles opp videre og eventuelt avstemmes med fylkeskommunens grafiske fargepalett.
- Holdeplassene skal være attraktive steder å vente på bussen
- Bør ha lehus som skjermer for dårlig vær. Dette må vurderes i forhold til antallet som bruker holdeplassen
- Holdeplassene kan variere i utforming ut fra beliggenhet og bruk, der de mest brukte holdeplassene får den beste standarden. Her bør det lages en mal slik at utformingen blir gjennomgående i hele kommunen.
- Holdeplassene bør ha sykkelparkering for å legge til rette for miljøvennlig transport i hele reisekjeden og å øke omlandet til holdeplassene
- Holdeplasser og adkomster bør være godt belyst
- Sitteplasser på holdeplassene er viktig spesielt for enkelte brukergrupper, deriblant eldre. Disse bør ha armlene
- Holdeplassene må være universelt utformet
- Modulbaserte lehus gir fleksibilitet i forhold til å justere størrelsen på lehuset i forhold til kapasitetsbehov
- Det må være gode og letteste adkomster til holdeplassene
- Plattformen på holdeplassen bør ha eget belegg for å skille dette arealet fra gang- og sykkel areal
- Ferdsselsone for gående og syklende bør legges i bakkant av plattformen



Superbusstasjon, Prinsenkrysset, Trondheim



Sanntidssystem gir forutsigbarhet



106



Bybanestopp, Bergen



108

Sykkelparkering under tak ved holdeplass



109

Mer om kollektivtransport i Kristiansund: «Kollektivanalyse Kristiansund», 2014

GÅING

Det er mange ulike typer gående. Fra de som går raskt og målbevisst til de som spaserer på rekreative turer.

Gåing byr på en helt annen fleksibilitet enn de andre transportformene. Man har ofte flere valg som fotgjenger både i bruk av tilrettelaget og ikke tilrettelagte alternativ.

Gåing er den viktigste transportformen i en by/sentrum. Det er i sonene for de gående, som fortau o.l. hvor den interaktive delen byen finner sted. Det er dette som er grunnlaget for byliv.

Dersom man må prioritere er det fremfor alt for de gående man må by på opplevelser. Da det er fotgjengeren som har lavest fart og størst tilstedeværelse og bevissthet ovenfor omgivelsene sine.

Det gir blant annet helsemessige gevinster å gå, men det gir også helt andre kvaliteter til et sted dersom mange beveger seg rundt til fots enn om alle sitter i hver sin bil. Blant annet på grunn av det lave tempoet gir det en helt annen sosial setting enn når alle suser avgårde i høyt tempo.

PRINSIPPER FOR UTFORMING:

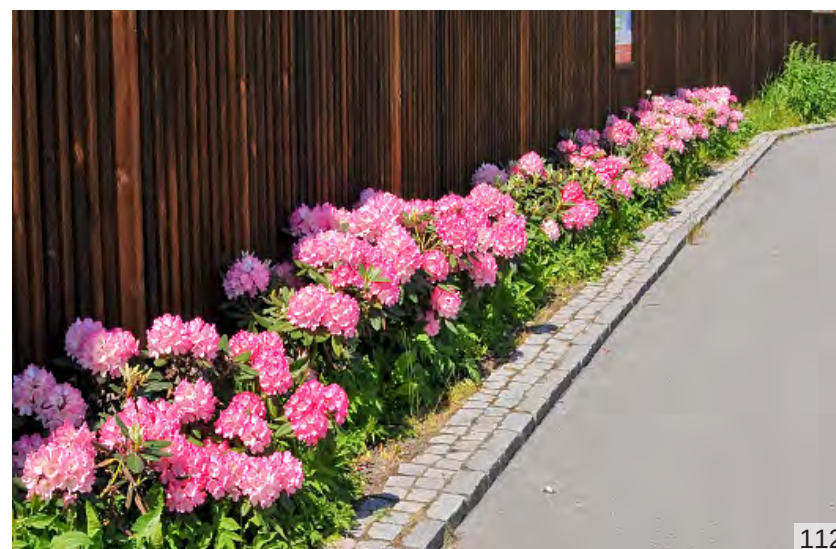
- Det bør tilrettelegges med sittemuligheter på veien. Dette kan være sittekanter og benker. En del av disse bør ha ryggstøtte og armlen
- Også gående er sensitive for høydeforskjeller, men også her bør lange bratte stigninger vurderes opp mot lange omveger. Uansett bør gangsystemet være universelt utformet. Dette vil noen få ha veldig stor nytte av, og veldig mange ha litt nytte av (Terje Moe Gustavsen)
- Man bør unngå at de gående må ta omveger
- Det bør tilrettelegges for snarveger. F. eks. trapper i skråninger hvor gangvegen er en omveg
- Man bør tilrettelegge for valgmuligheter, f.eks. med flere kryssinger og gangmuligheter på begge sider av vegen
- Gangvegene skal være godt belyst
- Gangveger og fortau bør være minst 2,5 m brede, og de bør være bredere nærmere sentrum og der man kan forvente mange fotgjengere. Minimumskrav iht. universell utforming er 2 meter.
- Det bør fokuseres spesielt på gode kryssinger av riksvegen i forbindelse med skoleveger, slik at barn få trygge og attraktive ruter til skolene.



Gode gangfelt som er universelt utformet



Universell utforming gagnar alle



Når man beveger seg i lavere tempo har man tid til å oppleve omgivelsene sine



God utforming kan bidra til å gjøre det attraktivt for gåend



Det bør tilrettelegges med sitteplasser langs vegen. Plassering må vurderes nøye

SYKKEL

Nesten 70 % av alle bilreiser er under 3 km på landsbasis. Dette tilsvarer en ca. ti minutters sykkelstur. I Kristiansund er sykkelandelen kun 2 %, tross korte avstander i byen. Potensialet for å øke sykkelandelen betraktelig er til stedet om man tilrettelegger på riktig måte.

Trygghetsfølelse, framkommelighet og komfort er sentrale tema for å få flere til å sykle. Valg av systemløsning og utforming vil ha stor innvirkning på opplevelsen som syklende. Sentralt er hvordan syklistene må forholde seg til de kjørende.

PRINSIPPER FOR UTFORMING:

- Syklistene bør fortrinnsvis være skilt fra kjørende og gående
- Sykkelrutene må ha god belysning.
- Syklister kan være sensitiv for høydeforskjeller, man bør derfor unngå lange, bratte stigninger. Dette må likevel veies opp mot lange omveger.
- Sykkelveger bør være minst 1,5 m brede i hver sykkelretning, totalt 3 m bredde. På sykkelveger med sykling i begge retninger er 2,5 m et absolutt minimum for å kunne ha gul midtmeking.
- Kantsteinen mellom fortau og sykkelveg bør være flat og med en vis på 2 cm mot fortau.
- Sykling må oppleves som trygt. Mengden av, hastigheten og avstanden til bilene er avgjørende for trygghetsfølelsen for syklist (Tore Kvaal)
- Det bør tilrettelegges med sykkelparkering, spesielt ved viktige målpunkt. Ideelt under tak og gjerne innlåst.
- Servicestasjoner for sykkel kan bidra til å øke attraktiviteten for sykling. Slike stasjoner kan inneholde luftpumper, vannslange for rengjøring og diverse verktøy.

For mer om sykling i Kristiansund se:

«Hovedplan for sykkel i Kristiansund», 2013

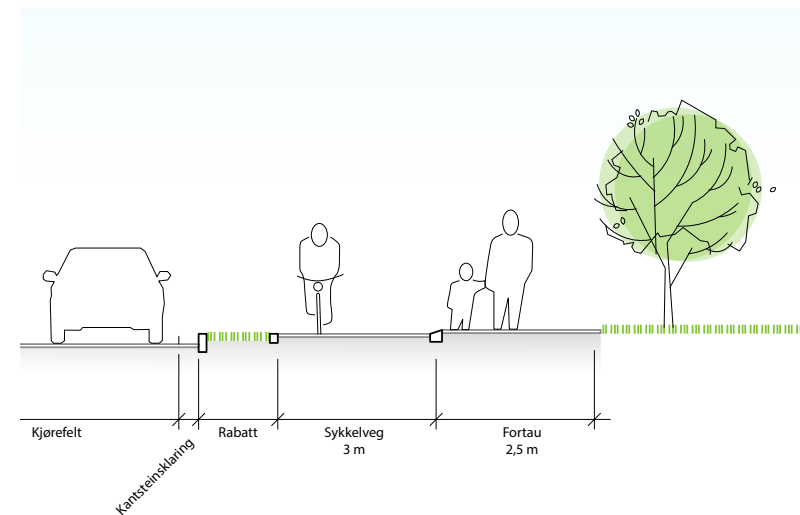


Fig. 32: Prinsippskisse for sykkelveg med fortau.



Det bør tilrettelegges for sykling året rundt, blant annet gjennom god drift og vedlikehold



Trygge løsninger som appellerer både til unge og voksne, Torggata i Oslo



Det bør tilrettelegges med godt sykkelparkingstilbud ved sentrale målpunkt



Man bør ha fokus på alle typer syklist



Andre tilbud som sykkelpumpe kan vurderes for å øke interessen og gi et godt tilbud til syklist

FORSLAG TIL VIRKEMIDDEL

Bildene er ment som inspirasjon til hva man kan gjøre som kan øke reiseopplevelsen. En fin benk, spennende form, farge eller vegetasjon kan være bidrag til å øke kvaliteten på reiseopplevelsen. For eksempel er det viktig med symboleffekten det gir å ha høystandard bussholdeplasser. Det blir et bedre sted å oppholde seg, samt at det oppmuntrer og motiverer til bruk. Samtidig skal samme materialer benyttes på strekningen.

Dersom våre omgivelser er homogene over en lengre strekning begynner hjernen å forutsi hva som vil skjer videre og du opplever strekningen som kjedelig. Dersom det stadig er nye elementer å fokusere på underveis, stimuleres hjernen hyppig og det oppleves som spennende. For stor hyppighet av inntrykk kan derimot overstimulere hjernen og omgivelsene kan oppleves som kaotiske.

Tempoet påvirker hvordan man opplever omgivelsene. Som fotgjenger oppfatter man flere detaljer og andre sanser stimuleres enn bare synet. Myke trafikanter trenger sanselig stimulering hvert 5. sekund for at en strekning ikke skal oppleves kjedelig. For en bilist gjelder hvert 3. minutt.

Rundkjøringer vil bli gjentakende element på riksvegen fra Rensvik til Atlanten. De kan være "smykker" på med ulike tema som kan forenkler orientering.

Gjennom utforming av elementer på vegen kan man vise til en attraksjon eller fasilitet i nærheten av vegen. For eksempel kan utformingen av krysset ved Kontrollplassen vise til hvor man finner Sundbåten.

INSPIRASJON



Sikksakkmønster,
Eddaparken Trondheim



Malt oppå belegningen,
Stavanger



Rette former,
Langkaia, Oslo



Stiklestadalleen



Benker,
Carlsberg København



Organisk, St.
Olavs hospital,
Trondheim



Malt asfalt,
Stortorget Hamar



Benker,
Aker brygge Oslo



Irregulært,
Brattøra friområde,
Trondheim



Møteplasser langs skolevei,
Gran kommune



Røde stålrammer,
Bassengtomba
Trondheim



Sykelstativ,

BILDEHENVISNING

BILDER OG ILLUSTRASJONER

Illustrasjoner merket med “Fig. XX” er laget av Statens vegvesen og bilder uten nummerering er tatt av Statens vegvesen ved Marianne Finserås Larsen og Bente Kjøll Øverbø

KILDER

48. <https://www.flickr.com/photos/masteromh/9401008960/>
49. <http://www.gjenreisningsbyen.no/artikler/konsul-johnsens-gate-malerskrinet>
50. <http://www.flickrriver.com/photos/seiffert/popular-interesting/>
51. <http://www.flickr.com>
52. <http://www.kyst-norge.no/?k=2909&id=14143&aid=6789&daid=1977>
53. <http://www.kyst-norge.no/?k=2909&id=14143&aid=6789&daid=1977>
54. <http://www.kristiansund.kommune.no/hurtigvalg-2/bildegalleri/>
55. <http://www.kristiansund.kommune.no/hurtigvalg-2/bildegalleri/>
56. <http://www.e-architect.co.uk/norway/kristiansund-opera-culture-centr>
57. <http://www.e-architect.co.uk/norway/kristiansund-opera-culture-centr>
58. <http://oljefakta.petro.no/node/123212>
59. <http://www.tk.no/naring/article7287281.ece>
60. http://www.offshore.no/sak/25483_aker-verksted_paa_vestbase_reddet
61. http://nilskrister.blogg.no/1246781321_farvel_kristiansund.html
62. http://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Kaibakken_1.JPG
63. <http://www.gjenreisningsbyen.no/kontakt>
64. <http://www.cruiseurope.com/port/kristiansund>
65. <http://www.kristiansund.kommune.no/hurtigvalg-2/bildegalleri/>
66. Google street view
67. Google street view
68. Google street view
69. Google street view
70. Google street view
71. Google street view
72. Google street view
73. Google street view
74. <http://www.vegvesen.no/Ferdigprosjekt/rv70atlanten/Nyhetsarkiv/fotg-jengerundergangen-ved-atlanten-%C3%A5pnet>
75. Generalplanen i Kristiansund fra 1971
76. <https://www.nb.no/nbsok/search?searchString=flyfoto+Kristiansund&mediatype=bilder>
77. <https://kart.finn.no/>
78. Google street view
79. Google street view
80. Google street view
81. <http://kristiansund.sorotimistnorway.no/>
82. <http://www.flickrriver.com/photos/snuffy/tags/kristiansund/>
83. <http://www.nordmore.museum.no/artikkel.aspx?Mld1=1789&Aid=877>
84. <http://flickrhivemind.net/Tags/kristiansund,vinter/Interesting>
85. <http://flickrhivemind.net/Tags/kristiansund,vinter/Interesting>
86. Formingsveileder Kristiansund sentrum
87. <http://vakrehjem.com/category/drivved/>
88. http://www.romogroser.com/?page_id=327
89. <http://www.kuljobb.no/bunnstrandnellik1.htm>
90. [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:R%C3%B8sslyng_\(1009016594\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:R%C3%B8sslyng_(1009016594).jpg)
91. <https://ivarberthling.wordpress.com/category/landformkategori/landformer-dannet-av-breer/>
92. <http://no.wikipedia.org/wiki/Hav>
93. <http://www.geitmyra.no/klippfi-sk-for-og-no/>
94. <http://www.norgebilder.no>
95. <http://www.kristiansund.kommune.no/hurtigvalg-2/bildegalleri/>
96. <http://www.fanpop.com/clubs/norway/images/612766/title/kristiansund-wallpaper>
97. http://malmedal-naturfoto.blogspot.no/2011_02_01_archive.html
98. <http://www.gjenreisningsbyen.no/artikler/konsul-johnsens-gate-malerskrinet>
99. <http://no.wikipedia.org/wiki/Lossiusg%C3%A5rden#mediaviewer/File:Kristiansund-Innlandet.jpg>
100. <http://www.kristiansund.kommune.no/hurtigvalg-2/bildegalleri/>
101. «Code eksempler på universell utforming», Strandgata, Hamar
102. <http://www.transportiby.net/mer-om-tiltakene-vist-i-julekalenderen.5133427-125173.html>
103. Statens vegvesen ved Knut Opeide
104. «Code eksempler på universell utforming», Strandgata, Hamar
105. Hovedplan for sykkel i Kristiansund, Kristiansund kommune
106. <https://www.sundbaten.no/>
107. <http://www.designbasen.no/fi/rma/fuggibaggi-design-as-article13244-654.html?projectId=15451>
108. <http://www.transportiby.net/mer-om-tiltakene-vist-i-julekalenderen.5133427-125173.html>
109. <https://www.sundbaten.no/>
110. <http://www.abcnyheter.no/motor/2014/09/22/208372/tester-gangfelt-med-nedteiling>
111. Statens vegvesen ved Knut Opeide
112. Statens vegvesen ved Knut Opeide
113. <http://doga.no/nyhet/hovedvinner-st-olavs-hospital>
114. «Code eksempler på universell utforming», Sandefjord
115. Statens vegvesen ved Knut Opeide
116. <http://www.tiltakskatalog.no/b-3-6.htm>
117. Primus Arkitekter, <http://www.realdania.dk/fi/lanthropiske-programmer/samlet-projektlste/carlsberg>
118. <https://vestre.co.uk/project/aker-brygge-oslo/>
119. <http://www.bassengtomta.no/bildegalleri.html>
120. Statens vegvesen ved Guri Pedersen Skei
121. <http://hamarplan.blogspot.no/2011/09/nymalt-pa-stortorget.html>
122. <http://www.ri-eg.com/projects/2013/fi/iter/>
123. Statens vegvesen ved Knut Opeide
124. http://www.archdaily.com/448218/knowledge-center-at-st-olavs-hospital-ratio-arkitekter-as-and-nordic-office-of-architecture/5283a-c5ee8e44e8e72000b5_knowledge-center-at-st-olavs-hospital-ratioarkitekter-as-and-nordic-office-of-architecture_kunnskapssenter__20-jpg/

