FORMINGSVEILEDER

SKUDENESHAVN

Gater og byrom på Karmøy
Utarbeidet av Dronninga landskap i samarbeid med Karmøy kommune.



INNHOLD

INTRODUKSJON

Forord 3
Formål og bruk 4
Overordnet plan 5

1. HISTORISK UTVIKLING

Historiske Skudeneshavn 7
Historiske kart og flyfoto 8–10

2. IDENTITET & DAGENS SITUASJON

Identitet: Den historiske sjøbyen 12
Gaterom og gatestruktur 13–14
Byrom 15–16
Materialbruk 17
Vegetasjon 18–19
Møblering og utstyr 20
Belysning 21

3. KONSEPT

Mellom hus og hav 23
Overordnet prinsippkart 24

4. FORMINGSVEILEDER

Gaterom 26–32
Byrom 33–36
Materialbruk 37–43
Beplantning 44–46
Farger 47
Belysning 48
Utstyr og møblering 49–52



FORORD

Karmøy kommune har som del av arbeidet med kommuneplanens arealdel utarbeidet formingsveiledere for Kopervik, Åkrehamn og Skudeneshavn, som skal legge til rette for en helhetlig og stedstilpasset utvikling av byenes offentlige gater, plasser og parker.

Formingsveilederen for Skudeneshavn er utarbeidet av Dronninga landskap på oppdrag fra Karmøy kommune. Arbeidet er utført i perioden august-november 2026.

Alle bilder og illustrasjoner er laget av Dronninga landskap, dersom ikke annet er oppgitt.

Oslo,

16. november 2026,

DRONNINGALANDSKAP



FORMÅL OG BRUK

Formålet med formingsveilederen er å sikre en helhetlig og gjenkjennelig utforming av byrommene, med løsninger som ivaretar og styrker byens identitet, funksjon og estetiske kvaliteter.

Veilederen bygger på Karmøy kommunes gatebruksplan, som legger føringer for gatenes overordnede funksjon og bruk. Formingsveilederen konkretiserer hvordan gatene og byrommene skal utformes gjennom prinsipper for gatesnitt, materialbruk, vegetasjon, møblering, belysning og universell utforming.

Formingsveilederen skal brukes som et styringsverktøy for kommunen og som grunnlag for videre planlegging, prosjektering og oppgradering av offentlige byrom. Prinsippene skal legges til grunn for videre arbeid, men tilpasses lokale forhold, funksjonelle behov og tekniske krav i det enkelte prosjekt.

PROSJEKTOMRÅDE SKUDENESHAVN

TORGET

BYPARKEN

1 HISTORISK UTVIKLING



HISTORISKE SKUDENESHAVN

Skudeneshavn vokste fram rundt en lun naturhavn og utviklet seg til et viktig sjøfarts- og handelssted under sildefisket på 1800-tallet (Riksantikvaren, 2015). Særlig mellom 1835 og 1865 opplevde byen sterk vekst, med oppføring av boliger, sjøhus og naust. I 1857 fikk Skudeneshavn status som ladested (Thorsnæs, 2026).

Den eldste bydelen vokste organisk fram mellom sjøen og Havnafjellet, med tett trehusbebyggelse, smale gater, passasjer og små byrom. Senere har sentrum blitt utvidet med en mer regulert kvartalsstruktur og rettere gateløp, tilpasset bilismen. Kontrasten mellom den selvgrodde sjøbyen og den planlagte sentrumsbebyggelsen er fortsatt tydelig i bystrukturen (Riksantikvaren, 2015).

Store deler av 1800-tallsbebyggelsen er fortsatt bevart, og de historiske gatene med smugene, allmenningene, kaiene og sjøhusene gjør byens maritime historie lesbar i dagens bymiljø. I 2018 ble Gamle Skudeneshavn fredet som kulturmiljø, som ett av Norges 12 fredede kulturmiljøer på dette tidspunktet (Riksantikvaren, 2018).



Anders Beer Wilse, Skudenes havneparti, 1913. Foto: Norsk Folkemuseum/Nasjonalbiblioteket.



Anders Beer Wilse, Karmøen – Skudenes havneparti, 1913. Foto: Norsk Folkemuseum/Nasjonalbiblioteket.

1918

Skudeneshavn har en etablert bystruktur med tett bebyggelse langs havna og et mer regulert gatenett i sentrumsdelen. De smale gatene og forbindelsene mot sjøen gjenspeiler byens historiske funksjon som sjøfarts- og handelssted. Gatestrukturen fra 1918 er i stor grad gjenkjennelig i dag.



Kartutsnitt av Skudeneshavn fra 1918. Utgitt av Teknisk Opmaalings Byraa (1918). Kilde: Kartverket.

1964

Biltrafikk og nye sentrumsfunksjoner har fått økende betydning. Mens den historiske gatestrukturen i gamlebyen i stor grad videreføres, utvikles nyere deler av sentrum med større plass til kjøring, parkering og moderne bebyggelse.



Flyfoto av Skudeneshavn fra 1964. Kilde: Norge i bilder.

2026

Skudeneshavn kjennetegnes fortsatt av møtet mellom den tette, historiske sjøbyen og det nyere sentrum. Gamlebyen har bevart sine småskala gater og byrom, mens den øvrige sentrumsdelen i større grad er tilrettelagt for biltrafikk og parkering. Overgangene mellom de to bystrukturene og forbindelsene til sjøen er viktige temaer for videre utvikling.



Flyfoto av Skudeneshavn fra 2026. Kilde: Norge i bilder.

2 IDENTITET & DAGENS SITUASJON

IDENTITET

DEN HISTORISKE SJØBYEN

Skudeneshavn er en tett, småskala trehusby formet av fiskeri og sjøfart, og har en unik karakter. Hvite bolighus, røde sjøhus med oransjerøde tegltak gir byen et karakteristisk kystbypreg. Historiske gateløp som følger det kollete landskapet og trange passasjer knytter lune byrom til kaiene, sjøen og båtlivet. Vekslingen mellom intime, skjermede uterom og det åpne utsynet mot sjøen og havet er en sentral del av byens særpreg.

Den historiske bykjernen er bærende for Skudeneshavns identitet og bør danne utgangspunkt for byens videre utvikling.



Sjøhus som speiler seg i havna.



Kystby med trange gater som følger det kollete terrenget, og husene følger en hvit og rød fargepalett.

GATEROM & GATESTRUKTUR

DEN HISTORISKE BYDELEN

Den historiske delen av Skudeneshavn kjennetegnes av smale, svingete gateløp med tett trehusbebyggelse som danner intime og varierte gaterom som oppdages underveis. Små avstikkere, trange smug og gløtt mellom husene skaper spennende forbindelser og åpner for utsyn mot havna og sjøen. Vekslingen mellom lune, skjermede gaterom og åpne utsyn mot sjøen er en viktig del av byens særpreg.

Gatene har begrenset bredde, ofte med plass til kun én bil. Smale fortausmarkeringer i naturstein antyder gangsoner langs fasadene uten å dele opp gaterommet med nivåforskjeller. Frodige forhager, blomstrende klatreplanter og enkelte store trær tilfører viktige grønne kvaliteter og myker opp den tette bebyggelsen. Samspillet mellom topografi, hus, vegetasjon og historiske gatedekker gir gatene en nær, taktil og menneskelig skala.



Kvalitet: historisk gateløp med smale intime dimensjoner, spenning i gateforløpet og høy materialkvalitet.





Kvalitet: små avstikkere, smug og snarveier.

GATEROM & GATESTRUKTUR

DEN NYERE BYDELEN

I den nyere delen av Skudeneshavn sentrum er gatene mer lineære og bredere. Her er gatene mer tilrettelagt for biltrafikk, med kjørefelt, opphøyde fortau og gateparkering. Asfalterte og harde flater dominerer disse gaterommene, mens få grønne innslag og lite variasjon i materialbruken gir et grått og ensformig uttrykk. Bebyggelsen ligger enkelte steder mer tilbaketrukket fra gateløpet, noe som bidrar til at gatene oppleves som utflytende.

Gatene har få romdannende elementer og lite vegetasjon som kunne ha skjermet mot vind og skapet en lunere atmosfære utover bebyggelsen langs gateløpet. Gatene er i stor grad preget av bilferdsel og parkering, med begrensede kvaliteter for gående og opphold. Det ligger et betydelig potensial i å tilføre grønt, styrke gangarealene og skape en tydeligere sammenheng med den historiske delen av sentrum.



Svakhet: en av hovedgatene gjennom sentrum, Kaigata, oppleves tom, grå og med lite variasjon.



Svakhet: brede gater med mangel på kvaliteter som grønnstruktur.

BYROM - SJØNÆRE

Skudeneshavn har flere små, innbydende byrom, der nærheten til sjøen er en særlig kvalitet. Torget og andre etablerte sjønære byrom har gode oppholdskvaliteter, med utsyn mot havet og med stedstilpassede sittemuligheter. Flere sentrale byrom med gode solforhold og nærhet til sjøen brukes imidlertid til bilparkering. Parkeringen begrenser mulighetene for opphold, og gjør at disse plassene oppleves mer som trafikkarealer enn som møteplasser.

To steder peker seg særlig ut med potensial for videreutvikling nær sjøen; nemlig plassen der Kanalvegen møter Nessagadå og den sjønære plassen ved Sørgadå, med utsyn mot havet. Plassene har ulike utgangspunkt, men sjøhenvendelsen og den sentrale beliggenheten gir dem en viktig rolle i byromsstrukturen. De etablerte byrommene viser kvaliteter som kan videreføres, mens de parkeringsdominerte plassene har potensial for å styrke sjøkontakten og skape nye oppholdssteder.



Svakhet: byrommet der Kanalvegen møter Nessagadå brukes i dag som parkeringsplass og sjøfronten er delvis gjengrodd.



Kvalitet: et etablert, sjønært byrom på spissen av Holmen med utsyn mot havet, med stedstilpassede sitteplasser som inviterer til opphold.



Svakhet: det sjønære byrommet ved Sørgadå med sikt utover havet brukes som asfaltert parkeringsplass, og hindrer dermed muligheten for rekreasjon og tilgang til sjøen.

BYROM – TORG

I sentrum finnes to sentrale byrom, og de innehar ulike karakterer: Det mindre byrommet, som også fungerer som gågate, preges av noe utdatert materialbruk og møblering. Det nyere, bilfrie torget nær sjøen har gode solforhold og er tilrettelagt for opphold. Byrommene har ulike uttrykk og skiller seg fra det historiske bymiljøet i materialbruk, farger og møblering. Videre utvikling bør sikre en mer helhetlig utforming som styrker sammenhengen mellom byrommene og den historiske byen, både utformings-, utstyrs- og materialmessig.



Det mindre byrommet med gågate har gode forutsetninger for opphold, men kan få et mer helhetlig uttrykk gjennom oppgradering av materialer og møblering.



Det nyere, bilfrie torget har en attraktiv beliggenhet ved sjøen, med gode solforhold og tilrettelagte soner for opphold, rekreasjon og aktivitet. Det sterkt gule teglsteinsdekket oppleves imidlertid som noe fremmed i Skudeneshavn

MATERIALBRUK

Materialbruken i den nyere sentrumsdelen er sammensatt, med ulike dekker, farger og overganger som mangler en helhetlig sammenheng. Torgets lyse, rødgule teglstein står i kontrast til den lokale natursteinen i dempede grå, rosa og hvite toner, samt svart og lysegrå asfalt. De mange materialskiftene skaper et urolig uttrykk og svekker sammenhengen mellom byrommene og den historiske delen av sentrum.

Utfordringen ligger først og fremst i mangelen på en gjennomgående materialpalett og helhetlig utforming av overganger. Materialbruken bærer preg av enkeltstående tiltak fremfor en samlet plan. En mer konsekvent bruk av naturstein, som gatestein og skifer, fortrinnsvis av lokalt (vestlandsk) opphav, kan skape en bedre materialmessig sammenheng mellom gater, torg og plasser. Dette kan videre knytte den nyere sentrumsdelen tettere til Skudeneshavns historiske særpreg.



Svakhet: ulike dekkematerialer av varierende kvalitet møtes i lite gjennomarbeidede overganger og gir et fragmentert uttrykk.



Kvalitet: fortausmarkering og mur i lokal naturstein har høy materialkvalitet og gir et solid og varig uttrykk.



Svakhet: asfalt og betongstein av lav materialkvalitet preger sentrumsgatene og står i kontrast til materialbruken i den historiske bydelen.

VEGETASJON - GATETRÆR

Vegetasjonen understreker forskjellen mellom den historiske og den nyere delen av sentrum. I den historiske byen bidrar frodige forhager, privat beplantning og enkelte større trær til grønne, varierende og intime gaterom. Vegetasjonen myker opp møtet mellom bebyggelse og gate, og er en viktig del av områdets karakter, selv om mye av grøntpreget ligger på privat grunn.

I den nyere sentrumsdelen er vegetasjonen derimot begrenset. Det er få gatetrær og lite sammenhengende vegetasjon i gateløpene, noe som gir begrenset romdannelse og lite skjerming mot vind. Nyere plantefelt tilfører grønne kvaliteter på torget, men vegetasjonen danner i liten grad en sammenhengende struktur i sentrum. Det ligger derfor et tydelig potensial i å bruke gatetrær og annen vegetasjon til å tilføre frodighet, skape lunere gaterom som bidrar til en variasjon gjennom året, og knytte sentrumsdelene bedre sammen.



Svakhet: gater med få grønne innslag fremstår grå og ensformige, med lite romdannelse og variasjon.



Kvalitet: gatetrær og grønt i forhagene gir frodighet til gateløpet.



Kvalitet: nyplantede asaltrær på det nye torget tilfører et viktig grønt innslag som vil bli sterkere når trærne har vokst seg mer til.

VEGETASJON – BYPARKEN

Byparken er sentrumets viktigste sammenhengende grøntområde og en tydelig kvalitet i Skudeneshavn. Store trær skjermer mot vinden og skaper lune oppholdsrom, mens scenen og det sirkelformede publikumsrommet danner et naturlig samlingssted. Øvre del har en mer naturlig og skogspreget karakter, og leder opp til et utsiktspunkt med utsyn over havet. Variasjonen mellom skjermede oppholdsrom, tett vegetasjon og åpne utsyn gir parken flere kvaliteter for både rekreasjon og arrangementer.

Samtidig ligger Byparken noe adskilt fra sentrumets øvrige grønne innslag. Utover parken er det særlig private forhager og mindre grønne områder som bidrar til byens grønne preg. En tydeligere grønn forbindelse mellom Byparken og sentrum vil kunne gjøre parken mer integrert i bystrukturen og styrke den samlede grønnstrukturen.



Den sørlige inngangen leder inn til den skjermede og rolige Byparken har fine porter som understreker parkens avgrensing..



Byparken rommer scene og sitteplasser for publikum og fungerer som et viktig samlingssted for nærmiljøet.



Parkens øvre del har et naturlig skogspreg og leder opp til et utsiktspunkt med vid utsikt over skjærgården.

MØBLERING & UTSTYR

Møblering og utstyr varierer i type, form og farge, uten en tydelig gjennomgående sammenheng. Det klassiske uttrykket i den historiske delen videreføres bare delvis i den nyere deler av sentrum, der det er en blanding av mer moderne former og andre farger. Ulike uttrykk opptrer side om side uten at valgene fremstår som samordnet. Dette gir et visuelt urolig preg og gjør at møbleringen i begrenset grad bidrar til å binde sentrum sammen og understøtte byens særpreg.



Moderne møblering med rød lakkering på stålelementene.



Benker i massivt treverk.



Klassisk og mer "historisk" møblering.



Sittegruppe med bord i metall og stein.



Møblering i svartmalt treverk.

BELYSNING

Belysningsutstyret har tilsvarende stor variasjon i utforming og farge. Klassiske, historiserende armaturer og nyere, moderne modeller er brukt om hverandre, også innenfor samme gaterom eller plass. Ulike lakkfarger forsterker forskjellene. Det mangler et tydelig slektskap mellom løsningene, og belysningsutstyret bidrar derfor til et rotete uttrykk fremfor å skape sammenheng mellom gatene, byrommene og de ulike delene av sentrum.

I de smale historiske gatene benyttes vegghengte lysarmaturer. Dette frigjør plass i gaterommet og ivaretar den intime gateskalaen.



Svakhet: ulike typer lysarmaturer innenfor samme område gir et uensartet gatebilde og svekker opplevelsen av et helhetlig sentrum.



Vegghengt klassisk armatur i historisk del av sentrum.



Mer moderne vegghengt armatur, mye forskjellig.



Klassisk armatur med irrgrønn farge.



Armatur i kobber som gradvis irrer.

3 KONSEPT

MELLOM HUS OG HAV

SMÅ GREP SOM STYRKER DEN HISTORISKE SJØBYEN

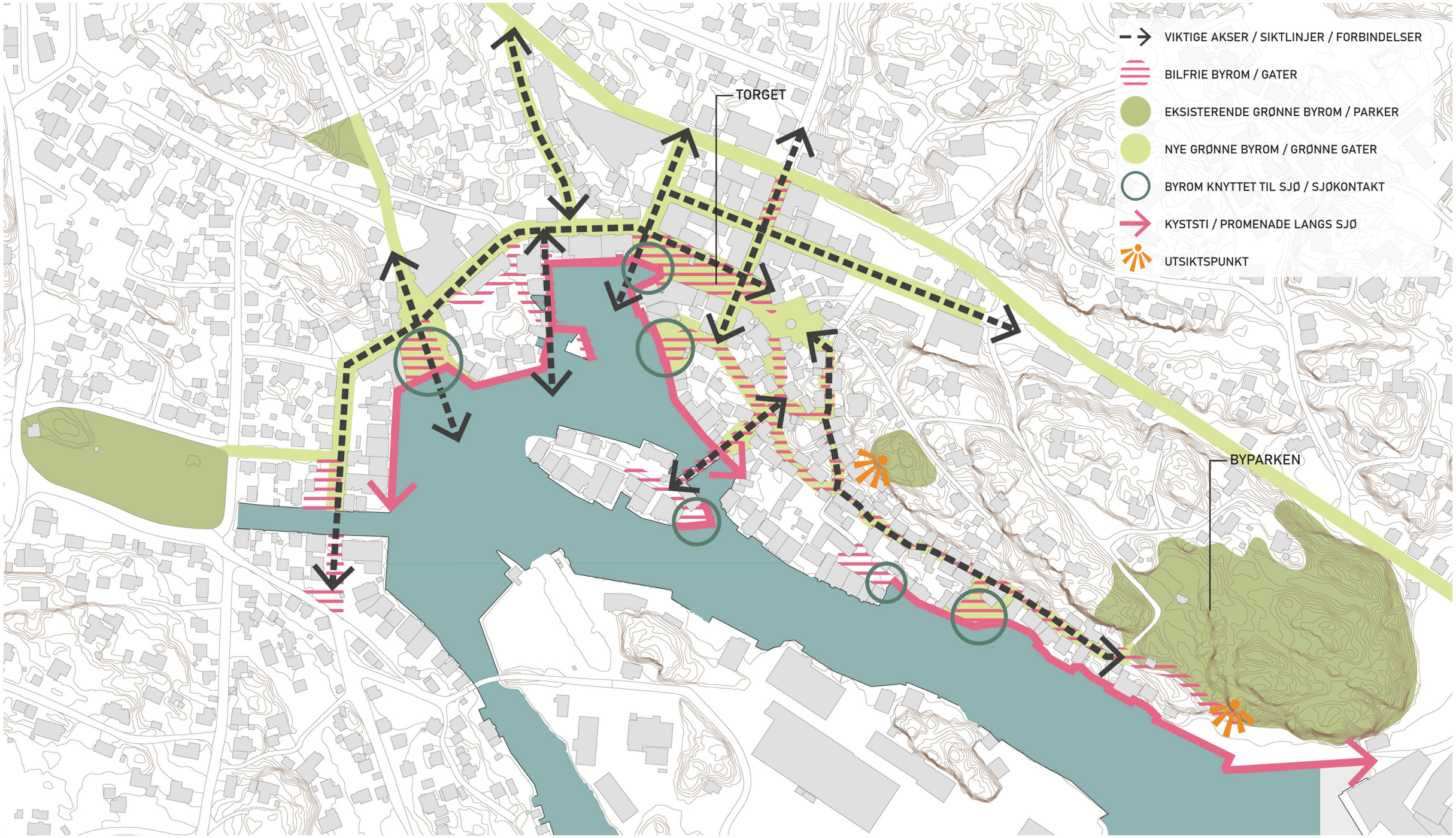
Skudeneshavn skal videreutvikles med utgangspunkt i den historiske sjøbyens særpreg. Små, stedstilpassede grep skal styrke sammenhengen mellom gater, byrom og kaier. Bruk av varige materialer, frodig vegetasjon og gjennomarbeidede detaljer skal tilføre nye kvaliteter uten å svekke kulturmiljøet. Bedre gangforbindelser, attraktive oppholdssteder og tydeligere sjøkontakt skal gjøre byen mer tilgjengelig og innbydende.

OVERORDNEDE PRINSIPPER

- Bevare særpreget: videreføre historiske gateløp, byrom og materialkvaliteter.
- Styrke grønnstrukturen: tilføre grønne gater og lommer som bygger videre på byens hagepreg.
- Fremheve sjøkontakten: ivareta siktlinjer og styrke oppholdsmulighetene langs kaiene.
- Sikre helhetlig utforming: bruke varige materialer og dempet, stedstilpasset møblering og belysning.



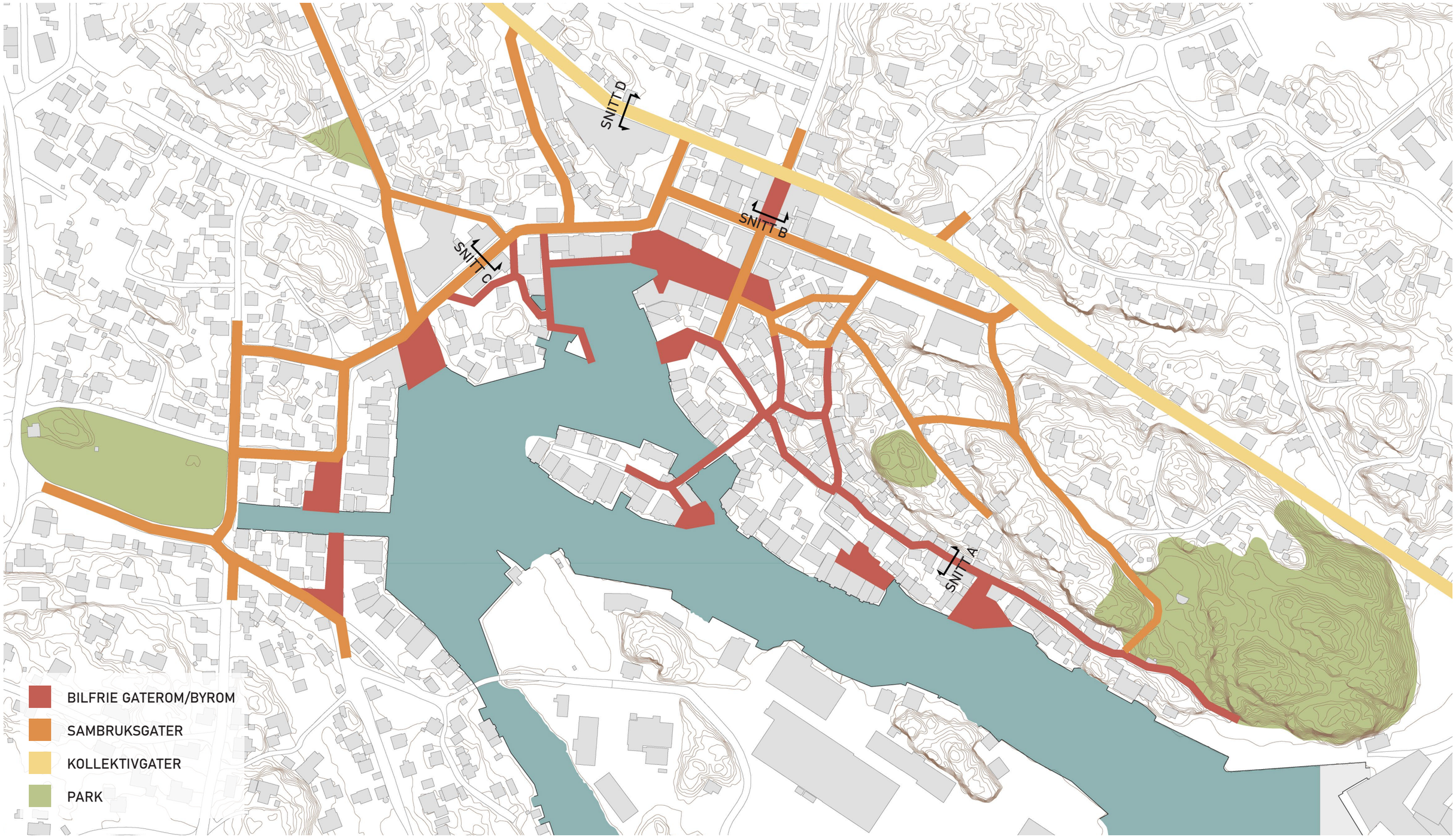
OVERORDNET PRINSIPPKART



4 FORMINGSVEILEDER



GATEBRUKSPLAN



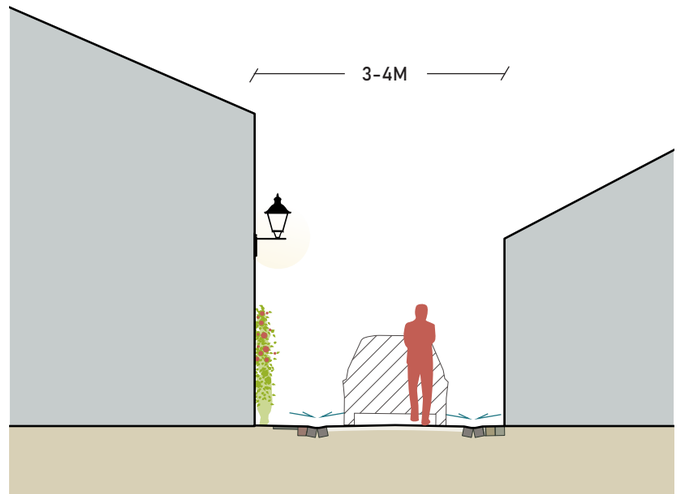
Gatebruksplan utarbeidet av Karmøy kommune.

BILFRIE GATER

Snitt A – Historisk, bilfri gate

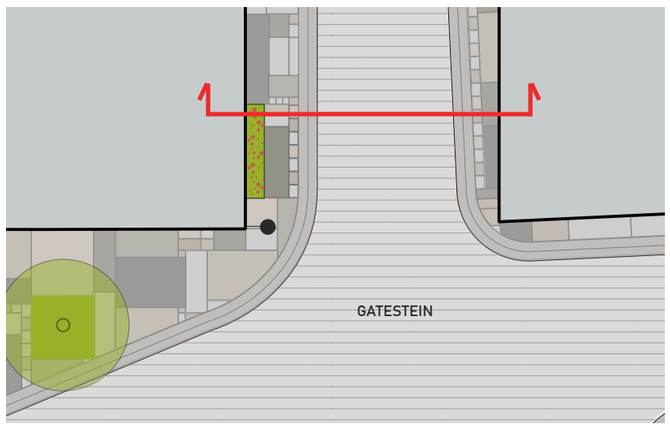
De historiske gatene videreføres som smale, snirklende og bilfrie gateløp med varierende bredder, ned mot 3 meter. Langs fasadene benyttes skiferdekke eller annet natursteinsdekke av lokalt opphav, avgrenset mot midtsonen med én til tre rader storgatestein, som kan fungere som vannrenne og markering. Midtsonen utføres i asfalt med synlig steintilslag eller gatestein med saget eller flammet overflate som sikrer god fremkommelighet for gående og rullende.

Hele gatebredden skal være tilgjengelig for gående, med materialskiller uten nivåforskjeller. Gaten tilpasses eksisterende fasader, innganger og terreng, med fall bort fra bygningene mot åpne overvannsrenner i naturstein. I bredere partier kan det tilrettelegges for mindre oppholdssoner og vegetasjon der forholdene tillater det.

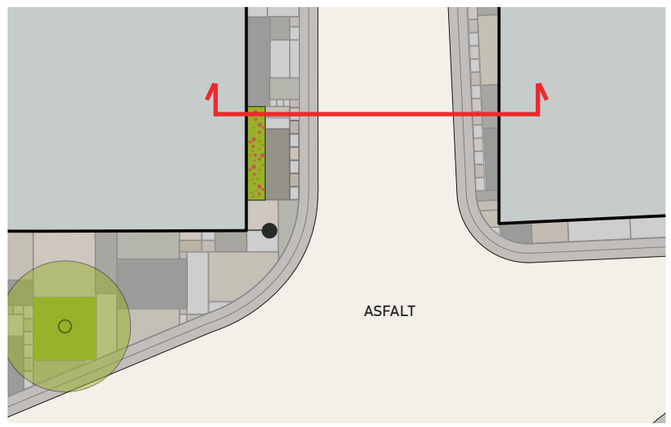




Typisk gateutforming relatert til snittet.



Planutsnitt med gatestein.



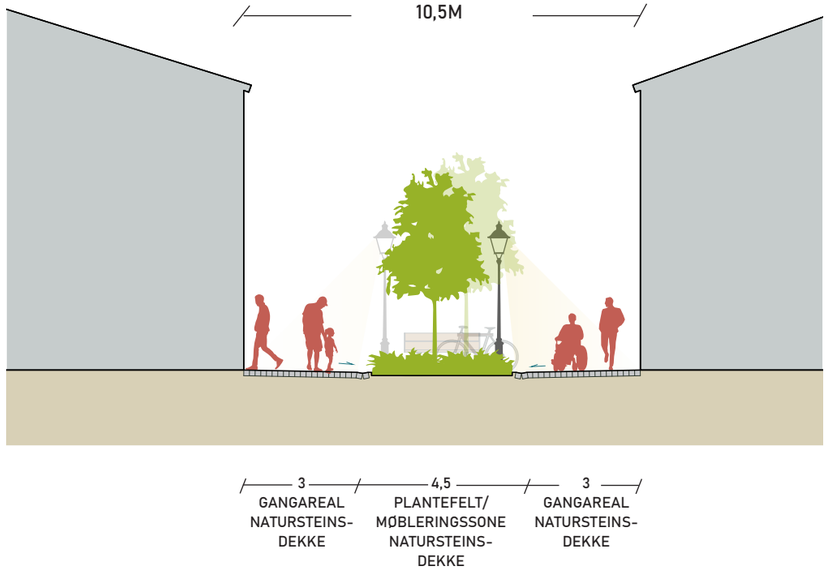
Planutsnitt med asfalt.

BILFRIE GATER

Snitt B –Gågate

Gågaten utformes med gjennomgående natursteinsdekke. Det er aktive fasader på hver side og langs fasadene etableres gangsoner på minimum 3 meter, med god fremkommelighet og plass til inngang og butikkvirksomhet.

Midtsonen på om lag 4,5 meter benyttes til plantefelt med gatetrær og blomstrende busker eller regnbed for lokal overvannshåndtering. Der plassen tillater det, kan sonen suppleres med sitteplasser og oppholdssoner, belysning samt mulighet for ganglinjer på tvers. Dekket utformes med fall mot plantefeltene, slik at overvann kan ledes til infiltrasjon og fordrøyning, med videre avledning ved behov.





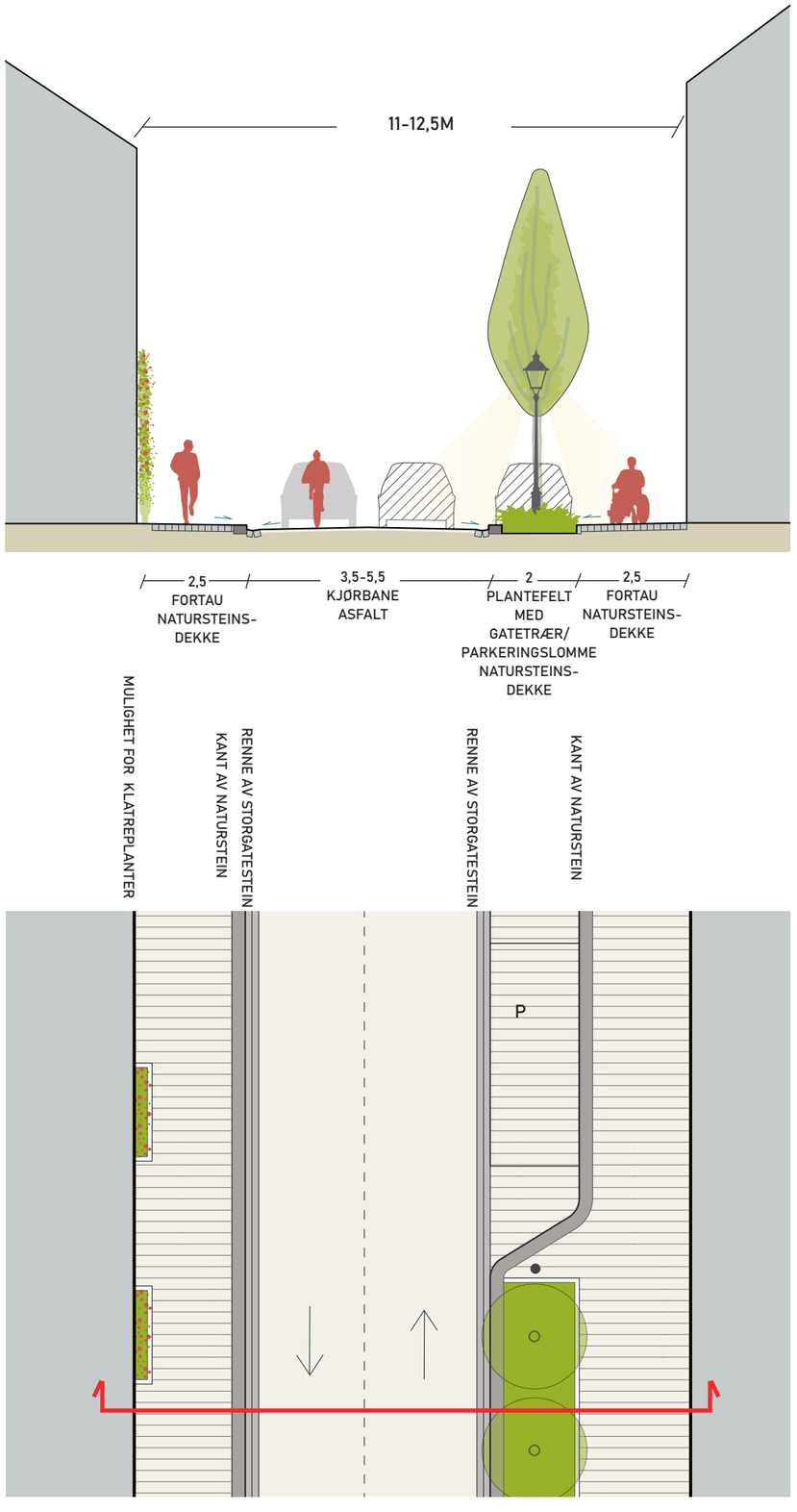
Typisk gateutforming relatert til snittet.

SAMBRUKSGATE

Snitt C – Sambruksgate

Sambruksgatene utformes med fortau på begge sider, kjørebane for bil og sykkel samt vegetasjon der gatebredden tillater det. Fortauene skal være minimum 2,5 meter brede, med natursteinsdekke og -kantstein mot kjørebanen. Kjørebanen utføres i asfalt, med bredde på 5,5 meter ved toveistrafikk og 3,5 meter ved enveistrafikk. Langs kantsteinen etableres to rader med storgatestein, som kan fungere som vannrenner.

I bredere gater etableres plantefelt på om lag 2 meter med gatetrær, eventuelt kombinert med gateparkering og øvrig møblering. Der det er begrenset plass, prioriteres sammenhengende fortau og nødvendig kjørebane, mens plantefelt mot kantsteinen utgår. Gatetrær kan også plasseres i dekket der forholdene tillater det. Plantefelt langs fasaden, som for eksempel klatreplanter, vil kunne bidra til grønnstruktur i gaterommet dersom det ikke er plass til gatetrær.





Typisk gateutforming relatert til snittet.

SAMBRUKSGATE

Oppstramming av gateløpet med tydeligere gatelinjer, bedre tilrettelegging for gående og frodige plantefelt gir sambruksgatene et helhetlig og grønt preg. Parkering ivaretas som kantparkering integrert mellom grønne plantefelt, samtidig som trygghet og kvalitet for ferdsel og opphold styrkes.



Eksisterende situasjon.



Illustrasjon av mulig fremtidig situasjon.

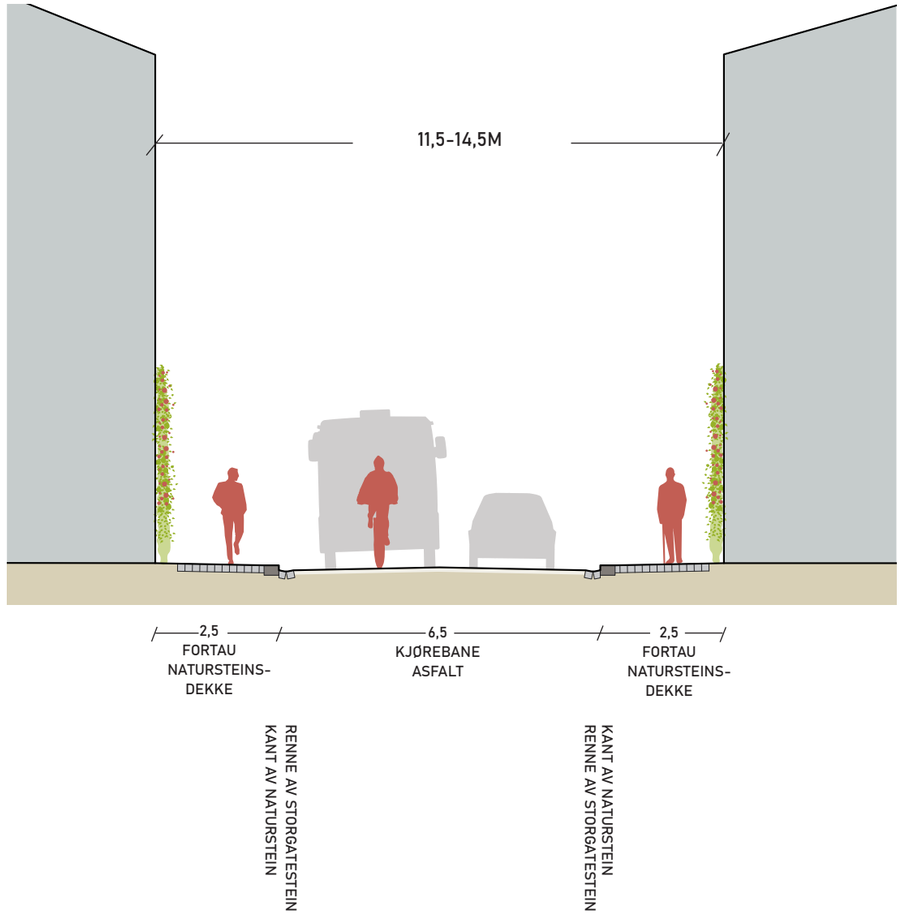
KOLLEKTIVGATE

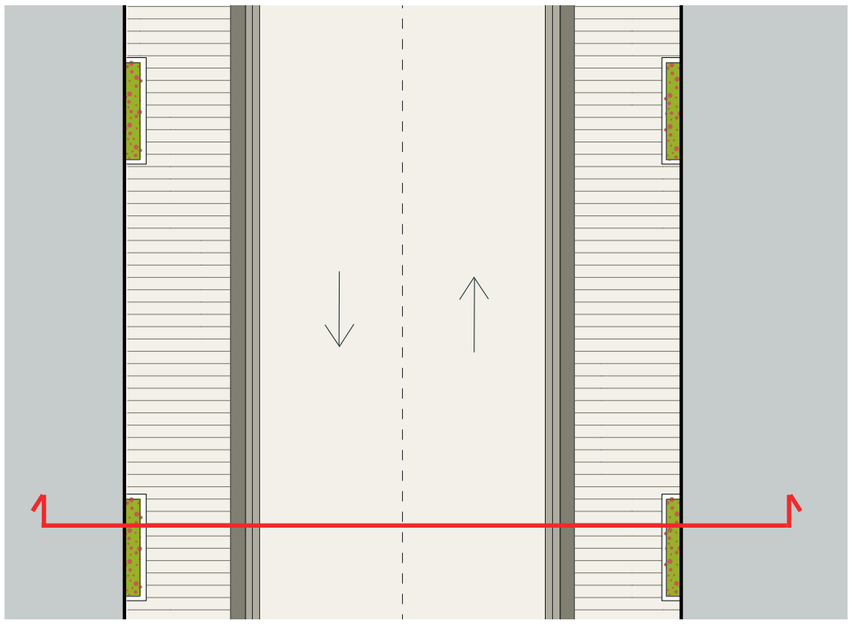
Snitt D – Kollektivgate

Kollektivgatene utformes med en 6,5 meter bred kjørebane i asfalt, dimensjonert for buss- og biltrafikk, og fortau på minimum 2,5 meter på begge sider. Fortauene utføres med natursteinsdekke og opphøyd kantstein. Sykkeltrafikk følger kjørebanen. Langs kantsteinen etableres to rader med storgatestein, som kan fungere som vannrenner.

I brede gatesnitt etableres plantefelt med gatetrær på begge sider. Ved mindre plass prioriteres beplantning på én side, mens plantefelt med gatetrær utgår i de trangeste partiene. Her kan smale plantefelt med klatreplanter langs fasadene tilføre vegetasjon uten å redusere nødvendig ferdselsareal. Der det er plass, kan fortauene utvides og gatetrær integreres i dekket.

Overvann ledes til plantefelt for infiltrasjon og fordrøyning der det er mulig, ellers til sluk. Gjennomgående natursteinsdekker og kantstein skal gi et helhetlig uttrykk på tvers av de ulike gatesnittene.







Typisk gateutforming relatert til snittet. Foto: Google maps.

GATEPARKERING

Store, asfalterte parkeringsarealer på sentrale tomter bør transformeres til grønne byrom og attraktive oppholdssteder for mennesker. Nødvendig parkering bør i større grad samles og løses gjennom gateparkering der dette er hensiktsmessig og i tråd med gatebruksplanen, samt i parkeringshus og parkeringskjellere.

Gateparkering etableres som langsgående parkeringslommer langs kjørebanen, gjerne i sammenheng med gatens grøntsoner. Parkeringsrekkene skal brytes opp av plantefelt med gatetrær og lav vegetasjon, som tilfører frodighet, skaper rytme og reduserer bilenes dominans i gatebildet.

Parkeringen skal integreres i gatens helhetlige utforming, med tydelige avgrensninger og materialbruk som harmonerer med omgivelsene. Slik kan nødvendig parkering ivaretas samtidig som sentrale arealer frigjøres til byliv, grønt og opphold.



Gateparkering blant plantefelt i Skien ved Landmannstorget, prosjektert av Dronninga landskap.

BYROM – TORG & PLASSER

Torg og plasser skal utformes som en naturlig del av Skudeneshavns historiske bymiljø, med materialer, farger og detaljer som harmonerer med bebyggelsen uten å kopiere det historiske. En gjennomgående materialpalett skal skape sammenheng mellom gater og byrom, mens variasjon i steinformat, leggemønster og møblering gir plassene egenart. Eksisterende natursteinsdekker og verdifulle detaljer skal bevares og gjenbrukes der det er mulig.

Plassene skal gi rom for både daglig opphold, møteplasser og arrangementer. Benker, vegetasjon og belysning samles i soner som skaper gode oppholdssteder, samtidig som åpne flater, gangforbindelser og siktlinjer ivaretas. Universell utforming og overvannshåndtering skal integreres i utformingen, blant annet gjennom tilgjengelige gangarealer og grønne plantefelt.

I de sjønære byrommene skal kontakten med sjøen prioriteres. Åpne siktlinjer, sitteplasser vendt mot vannet og tilgjengelige forbindelser til kaiene skal styrke opplevelsen av Skudeneshavn som historisk sjøby.

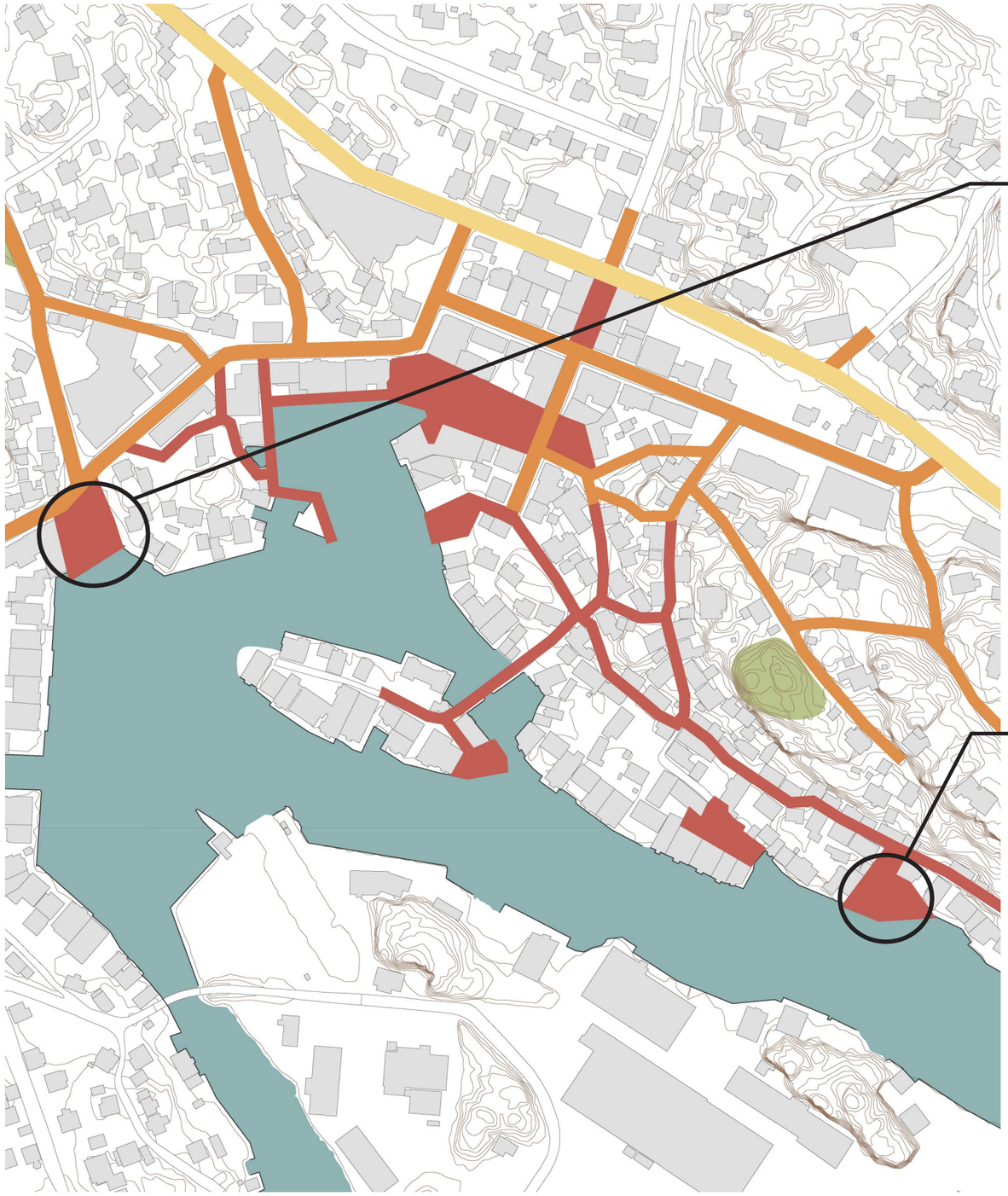


Oppholdsplass på Langbrygga i Arendal med utsikt over sjøen. Prosjektert av Dronninga landskap.



Torget i Drøbak, prosjektert av Snøhetta, viser hvordan høy materialkvalitet og avstemt utforming viderefører stedets historiske karakter uten direkte kopiering. Foto: Frogn kommune (2009).

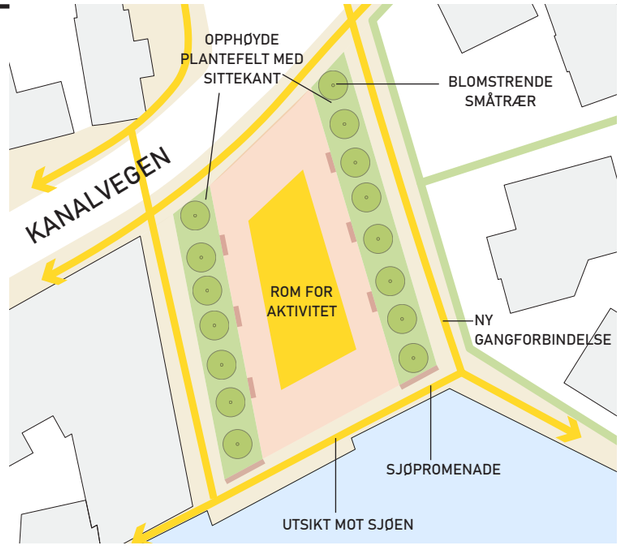
BYROMSSKISSER



Planskissene og perspektivene illustrerer mulige prinsipper for fremtidig utvikling av byrommene.

Illustrasjonene er konseptuelle og viser ikke vedtatte eller ferdig prosjekterte løsninger.

FRA PARKERINGSPLASS TIL MØTEPLASS



Enkel planskisse som viser et mulig prinsipp for omforming av parkeringsplassen til en grønn møteplass med lekeareal, sitteplasser og gode forbindelser mot sjøen med bryggekant som trapper seg ned.

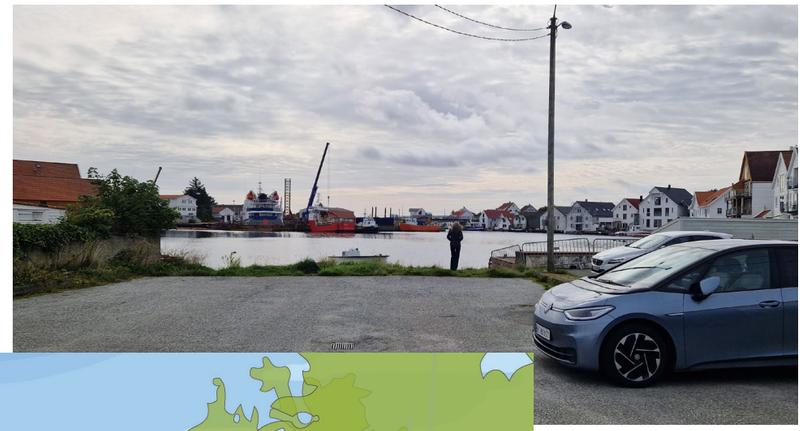
SJØFRONT & BYROM VED SJØEN



Enkel planskisse som viser et mulig prinsipp for omforming av parkeringsplassen til et sjønært byrom med sitteplasser i solen med utsikt mot sjøen, delvis skjermet og innrammet av vegetasjon.

BYROM – FRA PARKERINGSPLASS TIL MØTEPLASS

Perspektivet illustrerer hvordan den asfalterte parkeringsplassen der Kanalvegen møter Nessagadå kan omformes til en grønn møteplass med gode solforhold og nærhet til sjøen. Blomstrende trær, frodige plantefelt og sitteplasser kan skape rom for opphold og møter, mens en lekeplass med sand og naturelementer kan gi aktivitet og lek for barn. Åpne siktlinjer og tilgjengelige gangforbindelser kan styrke kontakten med sjøfronten.



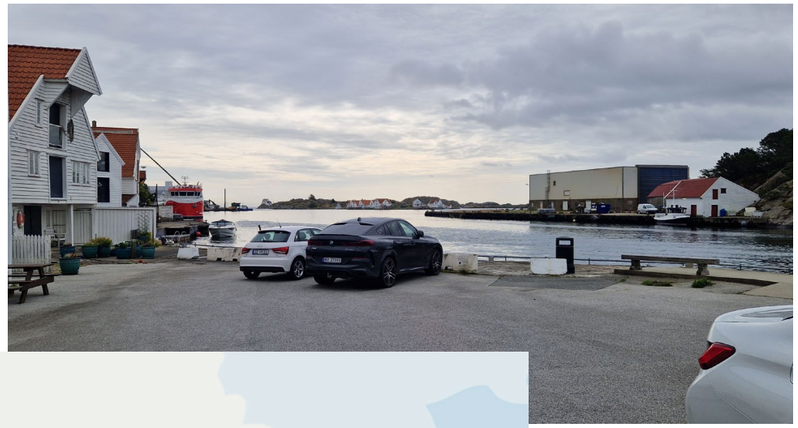
Eksisterende situasjon.



Illustrasjon av mulig fremtidig byrom.

BYROM – SJØFRONT & BYROM VED SJØEN

Plassen ved Søragadå benyttes i dag til parkering, men har med sin sjønære beliggenhet, gode solforhold og utsikt mot sjøen potensial til å bli et unikt og attraktivt byrom. Perspektivet illustrerer hvordan plassen kan utvikles til et sjønært oppholdssted med sitteplasser orientert mot solen og sjøutsikten. Tilpasset vegetasjon kan ramme inn plassen, skape lune og delvis skjermede oppholdssoner og samtidig bevare åpne siktlinjer mot sjøen. Slik kan plassen bli en attraktiv møteplass som styrker kontakten mellom byen og sjøfronten.



Eksisterende situasjon.



Illustrasjon av mulig fremtidig byrom.

MATERIALBRUK

En gjennomgående materialpalett av naturstein skal binde sammen gater, torg og plasser og skape sammenheng mellom den historiske og nyere delen av Skudeneshavn på en logisk og fin måte. Materialene skal være robuste, varige og av høy kvalitet, med dempede fargetoner som harmonerer med den historiske bebyggelsen og materialbruken. Unødvendige material- og fargeskifter skal unngås.

Dekker av naturstein skal prioriteres i gangarealer, på torg og i oppholdssoner, mens kjørebaner i hovedsak kan utføres i asfalt. Naturstein kan benyttes som gatestein, heller eller plater, tilpasset arealenes funksjon og bruk samt steinens egenskaper. Kanter, trapper og murer skal utføres i naturstein som harmonerer med de øvrige dekkene.

Lokal naturstein skal prioriteres, fortrinnsvis vestlandsstein, for eksempel fra Karmøy, Sveio eller andre nærliggende områder. Ved bruk av skifer skal norsk eller nordisk stein velges. Eksisterende naturstein og historiske detaljer skal bevares og gjenbrukes der det er egnet. Nye tiltak skal videreføre materialkvaliteten i en enkel, tidssvarende utforming uten å kopiere historiske detaljer.



Materialvalget skal videreføre den historiske sentrumskjernens uttrykk, med gatestein og skifer av lokal naturstein.

DEKKER I GANGAREALER

Fortau, gangarealer og oppholdssoner skal ha dekker av naturstein med høy kvalitet og lang levetid. I den historiske delen av Skudeneshavn skal skifer videreføres som hovedmateriale på fortau og gangarealer. I den nyere sentrumsdelen kan det benyttes gatestein eller heller og plater av naturstein, med dempede fargetoner som harmonerer med det historiske bymiljøet.

Steinformat og leggemønster kan varieres for å skille mellom gangsoner, oppholdsarealer og møbleringssoner, innenfor en felles materialpalett. Gangsoner skal ha jevne, sklisikre overflater og smale fuger som sikrer god fremkommelighet og rullevennlighet. Grovere gatestein kan benyttes i mindre trafikkerte soner og som markering mellom ulike funksjoner.



Skiferdekke fra dagens Skudeneshavn i den historiske delen..



Gatestein markerer oppholds- og parkeringssoner, mens større heller tydeliggjør gangsonene. Referanse fra Langbrygga i Arendal, prosjektert av Dronninga landskap.

DEKKER I KJØREBANEN

Kjørebaner skal ha robuste og slitesterke dekker som harmonerer med materialbruken i tilstøtende gang- og oppholdsarealer. Asfalt kan benyttes som hovedmateriale i kjørebanen, mens naturstein prioriteres på fortau, langs fasader og i byrom der mennesker ferdes og oppholder seg.

Ved bruk av asfalt bør det velges en type med tydelig steintilslag og et dempet uttrykk, fremfor mørk, bitumenrik asfalt. Farge og overflate skal tilpasses natursteinsdekkene og den historiske bebyggelsen.

I den historiske delen av byen kan gatestein benyttes også i kjørebanen for å skape et sammenhengende gatedekke. Gatesteinen skal ha saget eller flammet overflate som gir god fremkommelighet og rullevennlighet. Grovere overflater og gjenbruksstein kan benyttes langs fasader og i mindre trafikkerte soner, der dette er forenlig med tilgjengelighet og bruk.



I dagens situasjon i Skudeneshavn preges gatedekkene av grov asfalt med mye synlig steintilslag.



Natursteinsdekke med saget og flammet gatestein i gangsonene gir en jevnere og mer gangvennlig overflate. Nygaardsplassen i Fredrikstad. Foto: Beer Sten AS (u.å.).

KANTER

I de smale, historiske gatene skal gangsonene markeres med en til tre rader storgatestein uten nivåforskjell mot kjørearealet. Dette viderefører den eksisterende fortausmarkeringen og bevarer gatenes sammenhengende dekke og historiske karakter.

I den nyere sentrumsdelen skal fortau, plantefelt og parkeringslommer avgrenses med kantstein av naturstein, gjerne bred platekantstein. Kantsteinen skal være robust og ha farge, overflate og dimensjoner som harmonerer med tilstøtende dekker.

Opphøyde kanter benyttes der det er behov for å skille gående fra kjørende, mens kantene senkes ved gangkryssinger og andre nødvendige passasjer for å sikre trinnfri ferdsel. Kantstein og terrengfall skal også bidra til å lede overvann mot sluk, åpne renner eller plantefelt der dette er mulig.



Rader av storgatestein avgrenser gangsonen visuelt, uten opphøyd kantstein. Eksempel fra den historiske delen av Skudeneshavn.



Gangsonene fremheves med materialer av høy kvalitet og avgrenses tydelig med bred kantstein. Referanse fra Kongens gate i Skien, prosjektert av Dronninga landskap.

TERRENGMURER

Terrengmurer skal utføres i lokal naturstein med et solid og regelmessig murverk. Steinene legges i horisontale skift med forskjøvede fuger og god tilpasning mellom steinene. Hjørner, overganger og avslutninger skal være gjennomarbeidet, med en jevn og sammenhengende topp. Steinformat, fargetoner og overflate skal harmonere med tilstøtende dekker og den historiske bebyggelsen.

Eksisterende natursteinsmurer skal bevares og istandsettes med tilsvarende stein og utførelse. Nye, lave terrengmurer kan utformes med integrerte sittekanter der det er hensiktsmessig.



Natursteinsmur med lokal stein fra Karmøy, lagt i et regelmessig mønster som gir et ryddig og helhetlig uttrykk.



Skansedammen, Bergen: Natursteinsmurer og trapper kombineres med skiferdekker, og stein fra den opprinnelige damkronen er gjenbrukt. (Wikholm AS u.å.).

TERRENGTRAPPER

Terrengtrapper skal utføres i skifer, enten med skiferbekledning eller massive trinn. Annen lokal naturstein kan benyttes som alternativ. Materialene skal være robuste og varige, med fargetoner, steinformat og overflater som harmonerer med tilstøtende dekker, murer og den historiske bebyggelsen.

Trappene skal ha en enkel og presis utforming, med jevne trinn, rette linjer, smale fuger og gjennomarbeidede avslutninger. Materialbruk og dimensjoner skal tilpasses stedets skala, mens detaljeringen skal ha et enkelt, tidssvarende uttrykk uten å kopiere historiske løsninger.

Gjeldende krav til universell utforming og TEK- krav skal ivaretas i utformingen.



Trapp av skifer fra eksisterende situasjon i den historiske delen i Skudeneshavn. Flere trapper av og kledd i skifer brukes og burde videreføres.



Trapp i massive skifertrinn med naturlige bruddflater. Foto: Sigvartsen Steinindustri (u.å.).

OVERVANNSHÅNDTERING

Overvannet bør håndteres mest mulig åpent og økologisk, og håndteres som en kvalitet som bidrar positivt til omgivelsene.

Overvann håndteres gjennom åpne renner i naturstein, integrert i gatedekkene og tilpasset Skudeneshavns historiske bymiljø. Rennene kan utføres med flere rader gatestein eller som tilhogde renner i massiv naturstein. Terrengfall og renneplassering skal sikre at vann ledes bort fra fasader og inngangspartier.

Der det er plass, skal overvann ledes til plantefelt for naturlig infiltrasjon og fordrøyning. Plantefeltene må dimensjoneres for å håndtere tilført vann og ha mulighet for videre avledning ved større nedbørsmengder. I trange gater uten plass til grønne løsninger ledes vannet til sluk.

Overvannsløsningene skal inngå som en naturlig del av gateutformingen, med robuste materialer og gjennomarbeidede detaljer som harmonerer med kulturmiljøet.



Referanse på renne av smågatestein, her med 5 rader.



Referanse på tilhogd natursteinsrenne på Wessels plass i Oslo, prosjektert av Dronninga landskap.

BEPLANTNING: PRINSIPPER

Skudeneshavns frodige forhager skal være forbilde for beplantningen i sentrum. Eksisterende hager, verdifulle trær og grønne innslag er en del av kulturminnet og har verneverdi. Nye plantefelt skal videreføre hagepreget med blomstrende stauder, busker og mindre trær. I de smale, historiske gatene prioriteres små plantefelt og klatreplanter, mens bredere gater og byrom gir plass til gatetrær og større, sammenhengende grøntarealer.

Vegetasjonen skal bidra til grønne forbindelser mellom den historiske og nyere delen av sentrum, samtidig som plantevalg og utforming tilpasses de ulike gaterommenes karakter. Beplantningen skal ikke være enhetlig, men videreføre byens frodige hagepreg med variasjon i arter, høyder, blomstring og årstidsuttrykk.

Vegetasjonen skal være tilpasset Skudeneshavns kystklima, med arter som tåler sterk vind, mye nedbør og kald, saltholdig luft fra havet. Planteutvalget skal også ta hensyn til lokale vekstforhold og belastninger fra trafikk, salting og tørkeperioder. På lune steder kan det benyttes mer blomstrende og hagepreget vegetasjon, mens vind- og salttolerante arter prioriteres i utsatte områder. Plantefeltene skal ha variasjon i blomstring, bladverk og årstidsuttrykk, og bidra med mat og leveområder til pollinerende insekter. Planter med lokal stedstilhørighet bør også vurderes.

Vegetasjonen kan ramme inn oppholdssoner og sjøutsikt, gi le for vind og skape lunere gaterom, uten å stenge viktige siktlinjer. Lave plantefelt prioriteres mot sjøen, mens større busker og trær plasseres langs kantene av byrommene. Trærnes fullvoksne størrelse og kroneform skal legges til grunn for plasseringen.

Der forholdene tillater det, skal plantefelt motta overvann fra tilstøtende harde flater. Regnbed skal dimensjoneres for midlertidig vannlagring, med sikre innløp og overløp. Infiltrasjon må vurderes opp mot grunnforhold og eldre bygningsfundamenter. Plantefeltene skal ha tilstrekkelig jordvolum, god drenering og tilgang til vann, og utformes for enkel skjøtsel og vedlikehold. Dette er spesielt viktig for gatetrær.



Bevare og videreføre hagepreget og frodigheten fra de smale gatene i den historiske delen av sentrum.

BY- & GATETRÆR

Nye gatetrær plantes i rekker eller som enkelttrær og mindre grupper på torg og plasser. Større trær kan danne trerekker i brede gater, mens mindre, blomstrende trær prioriteres i små byrom. Trærne skal bidra til romdannelse, skygge, le for vind og attraktive oppholdssteder, samtidig som de styrker de grønne forbindelsene gjennom sentrum. Plasseringen må ivareta frie gangsoner, fasader og siktlinjer mot sjøen. Oppstammede gatetrær skal benyttes der det er nødvendig for å sikre frisikt og fremkommelighet.

Det er viktig å velge arter som er tilpasset vestlandsk kystklima med sterk vind, mye nedbør og kald, saltholdig luft. Vind- og salttolerante arter prioriteres på utsatte steder, mens mer skjermede byrom gir rom for blomstrende småtrær. Kroneform og fullvoksen størrelse skal tilpasses tilgjengelig plass. Arter som kan egne seg her er for eksempel ask, lind, pil, osp, svartor samt blomstrende arter som hagtorn, tindved, kirsebær og ulike asal-arter. Artsvalget skal tilpasses lokale forhold og bidra til variasjon og robusthet, fremfor en ensartet trebeplantning.

Gatetrær skal sikres tilstrekkelig jordvolum og god tilgang på vann, luft og næring. Sammenhengende plantefelt og rotsoner prioriteres fremfor små, isolerte plantegroper. Ved planting i fast dekke skal rotvennlig oppbygging sikre plass til røttene under dekket, med god drenering og mulighet for tilførsel av overvann. Trærne skal beskyttes mot skader fra trafikk og drift, og må bindes opp de første årene til faren for stammebrekk er over.



Blomstrende trær tilfører byrommet frodighet. Referanse fra Carl Berners plass i Oslo under kirsebærblomstringen, prosjektert av Dronninga landskap.



Gatetrær i plantefelt med integrert møbleringssone skaper et tydelig skille mellom fortau og kjørebane, tilfører frodighet og øker tryggheten for gående. Kong Håkon den 5s gate, prosjektert av Dronninga landskap.

BUSKER, KLATREPLANTER & LAV BEPLANTNING

usker, stauder og bunndekkende planter skal videreføre Skudeneshavns frodige hagepreg og tilføre grønt i gater og byrom. Busker skal ramme inn sitteplasser, skjerme mot trafikk og vind og skape lune oppholdssoner. Lav beplantning prioriteres langs gangarealer og mot sjøen for å ivareta siktlinjer og oversikt. Klatreplanter er særlig aktuelle i smale, historiske gater med begrenset plass til vegetasjon. På espalier og egnede fasader kan de tilføre frodighet uten å redusere gangarealet.

Plantefeltene skal kombinere blomstrende busker, stauder og vårblomstrende løk som gir variasjon gjennom vekstsesongen. Stedstilpassede planter skal benyttes. Vind- og salttolerante arter prioriteres på utsatte steder, mens lune byrom gir rom for flere blomstrende hageplanter. Variasjon i arter, blomstringstid, bladverk og vintergrønne innslag skal gi opplevelseskvaliteter gjennom hele året og bidra til biologisk mangfold. Beplantningen skal tilpasses de enkelte byrommene, fremfor å ha en ensartet sammensetning.

Plantene skal sikres tilstrekkelig rotvolum og vann, god jordkvalitet og vekstforhold som legger til rette for langsiktig utvikling og enkel skjøtsel. Bruk av klatreplanter på verneverdige bygninger må avklares særskilt.

Der det er mulig, skal plantefelt også bidra til lokal overvannshåndtering. Arter i regnbed må tåle både perioder med mye vann og tørre forhold mellom nedbørshendelsene.



Klatreplanter langs fasadene tilfører frodighet og et grønt preg der gatearealet er begrenset. Referanse fra boligkvartalet i Seilduksgata, prosjektert av Dronninga landskap.



Frodig staudebeplantning på John Colletts plass i Oslo tilfører variasjon i høyder, farger og teksturer og skaper et levende, urbant byrom.

FARGER

Det skal benyttes en gjennomgående, dempet fargepalett for møblering og utstyr i Skudeneshavns gater og byrom. Fargebruken skal skape sammenheng mellom den historiske og nyere delen av sentrum, og harmonere med eksisterende bebyggelse og byutstyr uten å konkurrere med det historiske miljøet.

Svart (RAL 9017 eller tilsvarende) skal være gjennomgående farge på lakkerte metallflater i offentlige miljøer, herunder lysmaster og lysarmaturer, avfallsbeholdere, sykkelstativer, skilt, rekkverk, håndløpere og understell på benker. Svart er en klassisk og tidløs farge som harmonerer med eksisterende møblering i Skudeneshavn. Konsekvent bruk av samme farge og overflatebehandling skal skape en gjenkjennelig identitet og visuell sammenheng mellom den historiske og nyere delen av sentrum.

Naturmaterialer som tre og stein skal beholde sine naturlige fargetoner, men kan overflatebehandles for å forlenge levetiden. Eventuelle avvik fra den gjennomgående fargepaletten skal være begrunnet i stedets historiske karakter eller eksisterende utstyr som skal videreføres.

SVART

RAL 9017



Utsnitt fra perspektivillustrasjon som viser lysarmaturer i den gjennomgående svarte fargen.

BELYSNING

Belysningen skal bidra til trygge, oversiktlige og attraktive gater og byrom, og styrke sentrums identitet også etter mørkets frembrudd. En helhetlig lyssetting skal skape sammenheng mellom gater, torg og plasser, samtidig som lysnivå og armaturer tilpasses stedenes funksjon og karakter. Belysningen skal gi en varm og behagelig atmosfære, fremheve viktige forbindelser og oppholdssteder og bidra til god orientering og universell utforming.

Lyset skal fordeles jevnt og målrettet, uten blending eller unødvendige kontraster. Armaturene skal være avskjermet og rette lyset mot ferdsels- og oppholdsarealer. Varmhvitt lys med fargetemperatur på normalt 2500–3000 K skal benyttes i sentrum. Lysforurensning skal begrenses, særlig langs sjøfronten og i grøntområder, av hensyn til naturmiljø, dyreliv og opplevelsen av nattemørket. Energieffektive lyskilder og styringssystemer med mulighet for nattdimming og behovsstyring skal redusere energibruken uten å svekke trygghet og tilgjengelighet.

Belysningsutstyret skal ha en helhetlig utforming med gjennomgående material- og fargebruk. Mastehøyde, dimensjoner og plassering skal tilpasses gaterommenes skala og sikre god fremkommelighet. I mindre gater og byrom bør lavere master benyttes for å understreke menneskelig skala, mens større veier krever høyere og mer funksjonsrettet belysning. Fundamenter og tekniske installasjoner skal integreres diskret i omgivelsene.

I Skudeneshavn skal belysningen ha et klassisk, historisk inspirert uttrykk som harmonerer med Skudeneshavns trehusbebyggelse. I sentrumsgater og byrom benyttes tradisjonelle lyktearmaturer med kantede lyktehus, glassflater og slanke master i svartlakkert metall, med en høyde på ca. 4 meter. I smale gater kan armaturene monteres på fasader der dette er forenlig med bygningenes vernestatus. Kobberdetaljer som utvikler naturlig irrgrønn patina kan benyttes. Langs større veier benyttes enklere, moderne armaturer med avrundet form og master på ca. 6 meter.



Vegghengt armatur med klassisk uttrykk og svart farge.



Eksisterende armatur med klassisk uttrykk og grønn farge.



Veibelysningen skal ha et uttrykk som harmonerer med eksisterende belysning. Bildet viser Toldbod fra Louis Poulsen som et eksempel på ønsket utforming. Foto: Louis Poulsen.

BENKER & SITTEMØBLER

Benkene skal ha et enkelt, klassisk og tidløst uttrykk som harmonerer med Skudeneshavns historiske bymiljø. Det foreslås benker med rette linjer, trespiler og en slank konstruksjon i svartlakkert stål. Treverket skal beholde sin naturlige farge, med overflatebehandling som sikrer god holdbarhet. En gjennomgående benkefamilie skal skape sammenheng mellom den historiske og nyere delen av sentrum.

Benkene kan variere i lengde og utførelse etter plassering og behov. Benker med rygg- og armlener skal sikre god sittekomfort og universell utforming, mens benker uten rygglene kan gi fleksibel bruk og mulighet for å sitte vendt i begge retninger. Det kan også etableres integrerte sitteplasser på murer og kanter, gjerne med sitteflater av tre. Noen steder kan det være aktuelt med stoler og bord, andre steder solstoler og liggebenker. Ulike møbler bør inngå i benkefamilien og ha et form- og materialmessig slektskap.

Langs sentrale gater og fortau plasseres benker med jevne mellomrom, fortrinnsvis på steder med gode solforhold og utsikt. På torg og plasser kan benker samles i grupper og orienteres mot sjøen, aktivitet og møteplasser. Plasseringen skal sikre fri ferdsel og tilgjengelighet for alle.



Benk med armlene. Foto: Vestre.



En klassisk benk som harmonerer med det tradisjonelle miljøet i Skudeneshavn, med svart overflatebehandling av understellet. Foto: Vestre.

SYKKELSTATIV & AVFALLSBEHOLDERE

Sykkelstativer skal ha et enkelt, klassisk uttrykk med robuste og slanke dimensjoner, som sikrer godt og sikkert feste av sykkelen. De skal utføres i svartlakkert metall. Stativene skal gi stabil støtte og mulighet for å låse sykkelrammen. Sykkelparkering samles i mindre grupper ved sentrale målpunkter, torg og plasser, uten å hindre ganglinjer eller siktlinjer.

Avfallsbeholdere skal ha et nøkternt og tidløst uttrykk, med samme svarte overflate som øvrig byutstyr. De skal være robuste, enkle å tømme og tilpasset lokal drift. Beholderne plasseres ved benker, oppholdssoner og viktige gangforbindelser, uten å være til hinder for ferdsel.

Et begrenset utvalg modeller og en gjennomgående fargebruk skal gi sykkelstativer og avfallsbeholdere et helhetlig uttrykk i sentrum.



Sykkelpullerter med et klassisk og tidløst uttrykk, kjennetegnet av slanke stålprofiler, myke avrundinger og enkel, nøktern utforming. Foto: Vestre.





Det skal benyttes avfallsbeholdere som har et klassisk design og kan leveres i enten svart eller grønn. Referanse fra Kvadraturen i Oslo.

HÅNDLØPER & REKKVERK

Håndløpere og rekkverk skal sikre trygg ferdsel ved trapper, ramper, kaikanter og øvrige nivåforskjeller. Håndløpere skal være sammenhengende og gripevennlige, med gode avslutninger og høyder tilpasset universell utforming. Rekkverk skal gi nødvendig fallsikring uten å hindre fremkommelighet eller viktige siktlinjer og utsyn mot sjøen.

Håndløpere og rekkverk skal ha et enkelt, klassisk og robust uttrykk inspirert av tradisjonelle smijernsrekkverk. Slanke dimensjoner, rette profiler og nøktern detaljering skal harmonere med Skudeneshavns historiske bebyggelse, uten unødvendig ornamentering. Rekkverk og håndløpere skal utføres i svartlakkert metall, med gjennomgående utforming og materialbruk som inngår naturlig i byens øvrige møblering.





Svartlakkerte metallrekkverk og håndløpere, som allerede finnes i Skudeneshavn, videreføres som et gjennomgående grep i sentrum.

SKILT

Skiltingen skal ha et helhetlig og nøkternt uttrykk som harmonerer med Skudeneshavns historiske bymiljø. Det skal benyttes en gjennomgående skiltfamilie med felles formspråk, typografi og materialbruk. Stolper, rammer og øvrige metalldeler skal utføres i svartlakkert metall. Skiltflatene skal ha dempede farger, tydelig kontrast og lettlest tekst.

Det skal skilles mellom orienteringsskilt og informasjonsskilt. Orienteringsskilt skal vise retning til sentrale målpunkter, som havna, torget, parken og viktige offentlige funksjoner. Informasjonstavler har kart og stedsinformasjon, og plasseres ved logiske ankomstpunkter og sentrale møteplasser.

Antall skilt skal begrenses til det nødvendige. Flere visningsretninger og funksjoner samles på samme stolpe der det er hensiktsmessig. Skilt plasseres i møbleringssoner, uten å hindre ganglinjer, innganger eller siktlinjer mot sjøen. I den historiske delen skal skiltene ha små dimensjoner og underordne seg bebyggelsen.

Veggmontering kan vurderes der dette er forenlig med kulturmiljøets vernestatus.



Veivisningsskilt som viser vei til viktige steder og attraksjoner i sentrum. Referanse fra Oslo sentrum.

KILDEHENVISNING

- Riksantikvaren. (2015). Forslag til forvaltningsplan for Skudeneshavn. https://riksantikvaren.no/content/uploads/2020/04/Riksantikvaren_rapport-Skudeneshavn_2015-ORG_web.pdf
- Riksantikvaren. (2018). Skudeneshavn fredes. https://riksantikvaren.no/siste-nytt/pressemeldinger/skudeneshavn-fredes/
- Thorsnæs, G., & Lauritzen, P. R. (2026). Skudeneshavn. Store norske leksikon. https://snl.no/Skudeneshavn

FOTO:

- Beer Sten AS. (u.å.). Nygaardsplassen [Prosjektbeskrivelse og fotografier]. https://www.beersten.no/prosjekter/nygaardsplassen
- Frogn kommune. (2009, 24. juli). Drøbak torg [Fotografi]. Flickr. https://www.flickr.com/photos/frognkommune/8366204801
- Louis Poulsen. (2026). Produktbilder av belysningsarmaturer [Fotografier tilsendt av leverandør].
- Sigvartsen Steinindustri. (u.å.). Trapp i hel skifer [Fotografi].
- Vestre. (u.å.). Bildegalleri [Fotografier]. https://vestre.com/no/
- Wikholm AS. (u.å.). Natursteinsmurer. https://www.wikholm.no/tjenester/landskap/natursteinsmurer/
- Wilse, A. B. (1913a). Skudenes havneparti [Fotografi]. Norsk Folkemuseum, Nasjonalbiblioteket. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_NF_WK_01047
- Wilse, A. B. (1913b). Karmøen – Skudenes havneparti [Fotografi]. Norsk Folkemuseum, Nasjonalbiblioteket. https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digifoto_NF_WK_01049

KART:

- Norge i bilder. (u.å.). Flyfoto over Skudeneshavn [Flyfoto]. https://www.norgeibilder.no/
- Teknisk Opmaalings Byraa. (1918). Skudeneshavn [Historisk kart]. Kartverket.