

MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM

Multiconsult **LINK** ARKITEKTUR

Juni 2018


FEYLINGSBUA

Forord

Skal man bygge en by, må byens funksjoner legges til byen. Dette kan høres enkelt og selvfølgelig ut, men det har vist seg gang på gang, i hele landet, og i byer forøvrig i hele verden, å være vanskelig å huske på i praksis. Et mentalt hjelpemiddel kan være at du tenker deg en imaginær bymur rundt det som er definert som sentrum. Innenfor skal det som er av nye funksjoner legges: kirke, rådhus, boliger, butikker, arbeidsplasser, sykehus, helsetilbud, barnehager, skole, universitet, spisesteder, underholdningsarenaene, kulturtilbud, sportstilbud og overnattingstilbud.

Dette krever at man har en plan. En plan som er tuftet på en forståelse av stedet, som kjenner til stedets historie, som kjenner til kulturen hos dem som lever sine liv der, hvilke behov de har nå, og i fremtiden.

En plan som har en løsning for infrastrukturen. som har avsatt plass til torg og parker. En plan som vet hvor bygg som skal være tilgjenglige for alle skal plasseres, og hvor andre bygg kan plasseres.

En slik tankegang og en slik plan gir mulighet for å danne en urban by. En by med plasser og gater og parker. En by med høy tetthet rundt kollektivknutepunktene. En by med kollektiv trafikkavvikling og gode gater for syklister og fortjengere. En by det er spennende å gå i. En by som er trygg å være i. En by med gratistilbud. En by med *tilbud* til deg gjennom hele livet, og hvor du kan *bevege* deg gjennom hele livet. En by du kan komme til som fremmed og orientere deg i, der du kanføle deg trygg og velkommen og få stilt dine behov for mat, pleie og overnatting. En by å bli født i, leve i, og en by å dø i.

En by som resirkulerere "brukt" jord, istedenfor å ta i bruk ny. En by som dette, er en *bærekraftig by*. Det vil si en by som ivaretar og imøtekommer behovet for dagens innbyggere, men samtidig overlater stedet til nye generasjoner, slik at de kan få dekket *sine* behov. En slik by ødelegger ikke for fremtidige generasjoner, men legger forholdene til rette for dem.

Kan Egersund være en slik by?


SAR
H E SEGLEM as

INNHOLD

FORORD

Egersund - en attraktiv by for alle **06**
Hva kjennetegner en attraktiv by? 06
Fremgangsmåte 06
Sentrum skal bygges stein på stein 07

Prosessen **08**
Faser og organisering 08
Stedsanalyse og workshop 1 08
Konseptutvikling og workshop 2 08
Detaljering og workshop 3 08
Annen medvirkning 09
Politisk og administrativ involvering 09

DEL 1 STEDSANALYSE

Landskapet **13**

Historiske linjer **14**
Et urbant ladested? 14
Ladestedet 14
Bybranner og regulering 16
Byutvidelser og infrastrukturendringer 18
Areneset i nyere tid 20
Muligheter 22

Medvirkning **24**
Stedsbilder 24
Kvaliteter ved sentrum 24
Svakheter 24
Ungdom 26
Muligheter 27

Mobilitet **28**
Trafikk 28
Barrierer 28
Opplevelse 28
Forhold for syklende 28
Manglende forbindelser 28
Kollektivtrafikk 28
Muligheter 30

Parkering **32**
Parkeringssituasjon 32
Parkeringsutredning 32
Muligheter 34

Bynatur **36**
Grønt i sentrum 36
Lek 36
Overflatevann 38
Muligheter 38

DEL 2 KONSEPT

Nåsituasjon **42**
Planområdet 42
Oppgaven 42
Problemstillinger 42
Stedet 42
Infrastruktur 42
Møteplasser 42
Bygninger 43

Tre alternativer **44**
0. Trehusbyen - ny bebyggelse 44
1. Havnefronten 44
2. Beplantning 44
3. Byreparasjon 44
4. Kirken 44
5. Rådhuset 44
6. Nytorget, Torget og Kirketorget 45
7. Nye forbindelser 45
8. Viktige punkter 46
9. Trafikk 46

Alternativ 1 ..... **48**
Stedet 48
Infrastruktur 48
Møteplasser 48
Bebyggelse 48

Alternativ 2 ..... **50**
Stedet 50
Infrastruktur 50
Møteplasser 50
Bebyggelse 50

Alternativ 3 ..... **52**
Stedet 52
Infrastruktur 52
Møteplasser 52
Bebyggelse 52

DEL 3 DETALJERING

Det valgte alternativ **56**
Stedet 56
Infrastruktur 56
Møteplasser 58
Bebyggelse 58

Implementering av utbyggingsprosess **60**
Innledende fase 60
Hovedgrep 60
Mindre grep 60

Kilder **64**

Egersund - en attraktiv by for alle

Egersund har vært høyt oppe på listen over kåringer av attraktive byer i Norge. Det er flere årsaker til dette. Byen har et kompakt sentrum, med et variert handel- og tjenestetilbud. Offentlige funksjoner som rådhus og tinghus er lokalisert i sentrum, og Egersund har et godt bevart historisk bygningsmiljø som gir byen særpreg.

Der den eldre bykjernen fremstår som helhetlig, bærer Areneset og Nytorget preg av å være et utflytende og udefinert område, med grå asfaltflater. Infrastrukturen har fått dominere og den trafikkerte fylkesveien og store parkeringsflater setter sitt preg på området. Her er lite som innbyr til opphold, og området er lite lesbart. Byen har mistet sin kontakt med sjøen, og sentrum mangler grønne lunger og byrom med et variert tilbud av aktiviteter. Her er det lite som skjer etter at butikkene stenger.

Hva kjennetegner en attraktiv by?
Et attraktiv bysentrum har folkeliv året rundt og til ulike tider av døgnet. Offentlige funksjoner er lett tilgjengelig og synlige i sentrum. Her er et bredt spekter av handel og tjenestetilbud og gode møtesteder for ulike aldersgrupper. Daglige gjøremål kan nås ved sykkel og gange, og bykjernen består av et nettverk av sammenhengende byrom som det er lett og logisk å koble seg på.

En attraktiv by kjennetegnes ved en tetthet av mennesker og funksjoner, en kritisk masse er nødvendig for å opprettholde et visst aktivitetsnivå. Et av de viktigste virkemidlene for å heve sentrums attraktivitet er derfor å bygge flere boliger og arbeidsplasser i sentrum. «Byer vokser fordi de vokser» (Jane Jacobs) - mer folk generer mer liv, som igjen genererer mer folk.

Fremgangsmåte
Vi har i mulighetsstudiet tatt utgangspunkt i en firepunkts innfallsvinkel som består av følgende steg: å forstå byen, å fjerne barrierer, å skape god atmosfære og å eksperimentere (basert på Holm, 2017).

1. Forstå byen
Et historisk overblikk over Egersunds utvikling danner en viktig ramme for å forstå hvorfor Egersund har blitt som det har blitt. Innledningsvis vil vi se nærmere på byens historie og kulturhistoriske verdier. Sentrale spørsmål er hvilke historiske kvaliteter og strukturer som det er viktig å bygge videre på, og hvordan nye byrom og bygningsstrukturer forholder seg til disse.

Men byer defineres ikke kun av sine fysiske og romlige kvaliteter. Steder blir til ved at folk knytter seg til dem, og mulighetsstudiet handler dypest sett om hva Egersund sentrum skal være og for hvem. Vi har derfor et sterk fokus på medvirkning. Mulighetsstudiet er bygd opp rundt ulike faser hvor et bredt spekter av aktører er involvert. I tillegg har vi spesielt fokus på å involvere barn, unge og eldre da disse er vanskeligere å nå i tradisjonelle medvirkningsprosesser. Vi har i denne prosessen fokusert på hvilke behov, ønsker og drømmer innbyggerne har for byen sin. Hva fungerer bra i dag, og hva mangler?

2. Fjerne barrierer
Fylkesvei 44 og de store parkeringsflatene på Nytorget og Areneset danner barrierer mellom gågata og det øvrige sentrum. Togstasjonen er lokalisert på Eie, og den trafikkerte fylkesveien gir en tung gåopplevelse mot sentrum. Veien og parkeringsflatene danner en barriere mot sjøen.

En sentral del av mulighetsstudien er derfor å reorganisere parkeringen og se på muligheter for lokalisering i fjellhaller og under bakken. Samtidig skal vei transformeres til gate, slik at fotgjengerne kan ta tilbake hele sentrum. Sentrum skal bestå av et nettverk av byrom som henger sammen, og som er tilgjengelig for alle.

3. Skape god atmosfære
Et attraktivt sentrum skal tilrettelegge for aktivitet til ulike tider av døgnet og gjennom årstidene. Her skal det skapes soner hvor alle kan finne sin plass. Aktive førsteetasjer med bygninger som åpner seg opp mot sine omgivelser er viktige byggesteiner. Kontakten med sjøen skal gjenopprettes, og grønne byrom og parkdrag er viktige kvaliteter.

4. Eksperimentere
For å teste virkningen av ulike ideer i sentrum er det lurt å eksperimentere med midlertidige tiltak. Her skal vi ikke være redd for å prøve og feile, feilslåtte tiltak gir også verdifull informasjon. Eksempler på midlertidige tiltak kan være arrangementer, ny bruk av tomme lokaler og forsøk med gratisferjer og rimelige bussbilletter.

Sentrum skal bygges stein på stein
God byutvikling består av en rekke større og mindre tiltak som sammen skal bidra til å dra utviklingen i riktig retning. Dette innebærer blant annet at ethvert tiltak i sentrumskjernen skal ha positive virkninger utover seg selv. En by er aldri «ferdig», byutvikling er tvert imot en møysommelig og tidkrevende prosess. Enkelte tiltak, som eksempelvis anleggelsen av et torg eller en park, kan imidlertid bidra til å heve et område og sette i gang en positiv utvikling. Innsikt i denne dynamikken og et bevisst forhold til hva som bør skje først, er viktig.

Det offentlige kan ikke bygge byen alene, og et godt samarbeid mellom private og offentlige aktører er sentralt for gode byutviklingsprosesser. Viktige spørsmål er: hva kan det private bidra med, og på hvilke områder må det offentlige inn med investeringer? Hva bør rekkefølgen av tiltakene være?



Figur 1: *Blomsterutsalg på Torget. Foto: iEgersund.no*

Prosessen

Stedsanalysen og mulighetsstudien for Egersund sentrum er et viktig grunnlag for arbeidet med revidert kommuneplan for Eigersund. Målet med mulighetsstudien er å gjøre Egersund til en attraktiv by å bo, arbeide, gå på skole og drive næringsvirksomhet i. For å oppnå dette er det viktig å ha et solid kunnskapsgrunnlag. Dette innebærer blant annet å forstå stedets identitet.

Begrepet **stedsidentitet** benyttes for å beskrive et steds kjennetegn, historie, særtrekk og karakter. Men stedsidentitet er ikke et entydig begrep. Steder formes også gjennom opplevelser, handlinger og minner. Mennesker opplever steder på ulike måter, og steder har derfor ikke én men flere ulike identiteter som lever side om side. For å få et grep om Egersund sentrum som sted, har vi derfor hatt et sterkt fokus på medvirkning. Innbyggerne vet selv best hvor skoen trykker, og vi har gjennomført et medvirkningsopplegg hvor innbyggere har vært involvert i alle faser av prosessen. Vi har hatt et spesielt fokus på barn, ungdom og eldre, da dette er grupper som tradisjonelle medvirkningsprosesser ofte ikke fanger opp.

Faser og organisering

Stedsanalysen og mulighetsstudien er delt inn i tre faser: stedsanalyse, konsept og detaljering. Hver fase inneholder en workshop med utvalgte representanter fra lokalsamfunnet. Dette for å sikre at resultatet svarer til lokalsamfunnets ønsker og behov. I tillegg til workshops har det blitt opprettet en samarbeidsgruppe bestående av representanter fra blant annet Eigersund kommune, Egersund sentrumsforening, Felles brukerutvalg, Jule-byen, næringslivet og prosjektgruppen. Samarbeidsgruppen gitt innspill til stedsanalysen og konseptfasen, og bidratt med verdifull lokalkunnskap.

Stedsanalyse og workshop 1

I stedsanalysen har vi kartlagt Egersund historiske utvikling, samt fysiske forhold som beboelsesstruktur, veier, forhold for gående og syklende, naturkvaliteter, og lignende. Vel så viktig som de fysiske forholdene er imidlertid byens sosiale liv. Vi har i stedsanalysen jobbet med medvirkning på ulike måter for å tegne et mest mulig komplett bilde av Egersund sentrum.

Workshop nr. 1 markerte startskuddet for stedsanalysen. Hovedfokus for workshopen var å besvare følgende spørsmål: hva fungerer, hva fungerer ikke, hva mangler og hvilke ønsker og drømmer har dere for Egersund? I tillegg forsøkte vi å kartlegge ulike stedsbilder og oppfattinger av Egersund.

Spørreundersøkelse
Egersunds fremtid avhenger i stor grad av at ungdommen ønsker å etablere seg i byen. Det ble gjennomført en spørreundersøkelse på Lagård ungdomsskole og Dalane videregående skole med spørsmål om bruk og ønsker for Egersund sentrum. Spørreundersøkelsen hadde 210 deltakere med en jevn fordeling mellom kjønnene. Den største deltakergruppen var 8. klassinger, samt 2.- og 3. klassinger på videregående skole. De fleste deltakerne var oppvokst i Egersund og bruker byen ukentlig eller oftere.

Befaring med ungdom
For å sette resultatene fra spørreundersøkelsen inn i en kontekst, dro vi på befaring i sentrum med tre ungdommer fra Husabø ungdomsskole. Under befaringene fortalte ungdommen om hvilke steder de trives og ikke trives i byen, hva de savner og hva som kan bli bedre. Befaringen ble avsluttet på en lokal kafé i gågaten.

Befaring med byantikvaren
Byantikvaren tok oss med på en befaring i Egersund sentrum med fokus på det historiske bygningsmiljøet og ulike vernehensyn.

Kafédialog Lundeåne bo- og servicesenter
Eldre bruker byen på en annen måte og til andre tider enn andre brukergrupper. Det ble organisert en kafédialog på Lundeåne bo- og servicesenter for å undersøke hvordan eldre bruker byen, og hvilke ønsker de har for utviklingen av Egersund sentrum.

Konseptutvikling og workshop 2

I konseptfasen ble det utarbeidet tre ulike konsepter. Stedsanalysen og konseptene ble kvalitetssikret med samarbeidsgruppen, for så å presenteres på workshop 2. Deltagerne på workshopen kom med verdifulle innspill, endringer og kommentarer som ble tatt med videre i prosessen. Resultatet fra workshopen var et omforent valg av konsept.

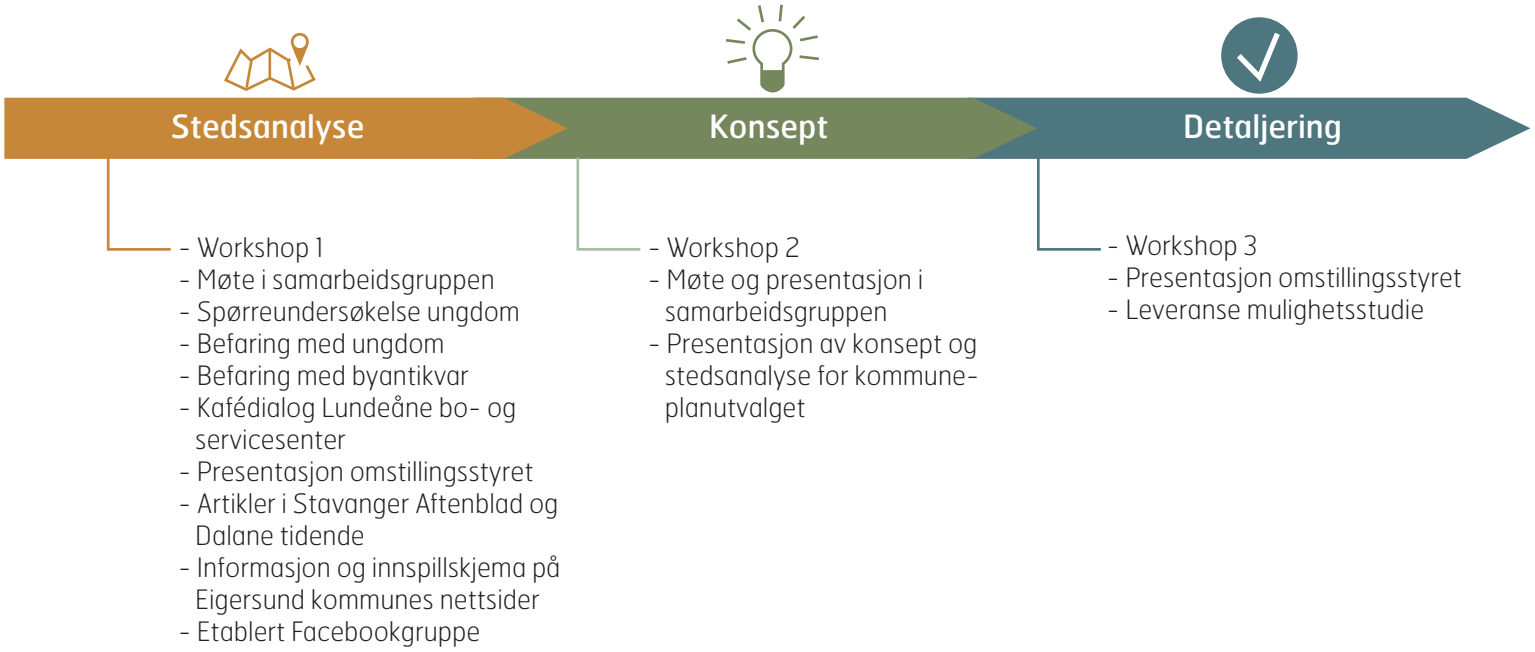
Detaljering og workshop 3

I etterkant av workshop nr. 2 ble det valgte konseptet videreutviklet og presentert på workshop nummer 3.

Fokus for denne workshopen var strategi for gjennomføring. Hva skal til for å få realisert planen, og hva er de største truslene mot at planen blir gjennomført? Hvilke strakstiltak kan settes i gang for å skape engasjement rundt utviklingen av sentrum? Hvilke plangrep bør gjøres først, hva bør kommunen gjøre og hva kan du som innbygger selv gjøre?

Annen medvirkning
Det ble opprettet en Facebookgruppe som oppmuntret til diskusjon og tilbakemelding på konsepter for sentrumsområdet. Eigersund kommune hadde i tillegg utfyllende informasjon og innspillsskjema på sine nettsider for å få inn innspill til utviklingen av Egersund sentrum. Videre ble mulighetsstudien og medvirkningsprosessen promotert gjennom nyhetsartikler i Dalane Tidende og Stavanger Aftenblad.

Politisk og administrativ involvering
Det er viktig å forankre mulighetsstudiet politisk og i administrasjonen i kommunen. Under alle workshopene var det derfor minst én representant fra kommunestyret, samt deltagere fra administrasjonen. I tillegg ble arbeidsopplegg og konsept presentert for omstillingsstyret i mars og i juni, samt for kommuneplanutvalget i mai.







DEL 1

STEDSANALYSE

Denne første delen av mulighetsstudien gir innsikt i Egersund sentrums historiske linjer, lokalbefolkningens bruk- og ønsker for stedet, mobilitet og Egersunds bynatur.



Landskapet

Egersund er den største byen i landskapsregion 18 Heibygdene i Dalane og Jæren, underregion Dalane. Det småkuperte hei- og åslandskapet fremstår som et glattskurt anortosittlandskap med skrinne og nakne fjelltopper. I forsenkningene ligger bunnmorene- og løsmasser. Eigerøya, som ligger vest for Egersund sentrum, skjermer for mye av Nordsjøens bølger. Sundet som ligger bak Eigerøya skaper et pustehull langs den værharde kysten. Vassdragene og fjordene utgjør livsnerven i landskapet. Vågen, Lundeåna og Eideåna som renner gjennom Egersund by poengterer dette. Lundeåna snor seg gjennom sentrum og munner ut i Vågen mellom Jernbanekaia og bussentralen. Eideåna munner ut lengre nord, ved jernbanestasjonen. Små og krokete vann som ligger nedsenket mellom bergknoller og nakne sva er karakteristisk for regionen.

Egersund sentrum ligger i en smådal som åpner seg mot Vågen og møter Kontrari som en grønn vegg på motsatt side av småfjorden. Varberg i sørvest, Årstadfjellet i sørøst og Kråkefjellet i nordøst utgjør dalsidene som rammer inn byen. Ved kysten er landskapet nakent, mens det er dype, grønne og frodige daler i innlandet. Barskogen på Kontrari og Nonsfjell, lauvskogen på Varberg og blandingsskogen på Nonsfjell gir flere små og lukkede landskap.

Historiske linjer

Et urbant strandsted?

I vikingtid og middelalder var Egersund (Eikundasund) et viktig sted på den utsatte kysten mellom Lista og Nord-Jæren, der det fra naturens side fantes få gode havner. Sagaene forteller at kongelige flåter samlet seg her, og handelsfartøyer søkte nattehavn.

Stedsnavnet «Lahedlå» (det nåværende kirketorget) vitner om at det også ble lastet og losset varer i Egersund. Selv om sjøen var hovedvei, fantes det nok også et tråkk som mer eller mindre fulgte Gamleveien til Hafsøy og videre over Eieåne, og som knyttet Egersund sammen med bygdene rundt. På 1570-tallet klager sognepresten i Egersund over at han så å si «satt på en alfarvei, og blev meget besværet med gjesteri både av kongens eget folk og av andre». På et tidlig tidspunkt vokste det frem en viss tettbebyggelse i «Stronne» som følge av denne handels- og havnevirksomheten.

Hvor stor denne bebyggelsen kan ha vært i middelalderen, vet vi svært lite om. Men det er grunn til å legge vekt på det faktum at Egersund hadde to middelalderkirker (Mariakirken og Lavranskirken). Mariakirken var forløperen til den nåværende kirken, mens Lavranskirken mest sannsynlig lå lenger ut i Vågen, der Thorsens hus (Strandgata 43) ligger i dag.

Det var i så fall ikke mer enn 300 m mellom de to kirkene, og det kan gjerne ha ligget brygger, boder og andre bygninger ned mot sjøen i mer eller mindre hele dette beltet, dvs. mellom den opprinnelige Strandgata (som gikk vesentlig lenger opp i bakken enn i dag) og Vågen. Situasjonen med to kirker er ikke unik, men har paralleller først og fremst i mer urbane kontekster i middelalderen.

Kildene gir bare små gløtt inn i datidens Egersund-samfunn. I 1519 hører vi om kongens fogd, Didrik, som er bosatt i Egersund, og blant annet fører regnskap for en tønne Rostocker-øl. Åtte år senere får vi et inntrykk av en viss befolkningskonsentrasjon på stedet. I 1527 klages det nemlig over en av den forviste kong Kristian den 2.s kumpaner hadde kommet til Egersund «med en forloren hop», og slått i hjel noen av Stavangerbiskopens tjenere, samt tatt 18 «karle» til fange, før han stakk til sjøs igjen.

Ladestedet

Det er først på 1600- og 1700-tallet at skriftlige kilder gir oss mer konkret kunnskap om bebyggelse og befolkning i Egersund, som frem mot midten av 1700-tallet utviklet seg til å bli det største strandstedet i Rogaland. Tidlig på 1600-tallet ser det ut til at folk med borgerskap i Stavanger, begynner å slå seg ned i Egersund. Alle tomtene lå ned mot stranden på gården Årstads grunn,



Figur 2: *Eigersund 1708 (Dalane Folkemuseum)*



Figur 3: *Eigersund kirke, sett fra Torget 1896-97 (Dalane Folkemuseum)*

1857



og betalte grunnleie til eierne av gården. Det var først på 1800-tallet at bebyggelsen i Egersund bredte seg inn på Husabøs grunn, lengst ute i Vågen. Omkring 1700 var innbyggertallet vokst til et par hundre. Den sterke veksten i tiårene som fulgte, førte til at Egersund i 1771 nådde 720 innbyggere, og fortonte seg som en liten by.

Egersund søkte om status som kjøpstad så tidlig som i 1745, og fikk visse rettigheter året etter. I 1784 ble stedet innlemmet i brannforsikringsordningen for kjøpstedene, og i 1798 fikk Egersund fulle rettigheter som lade- og tollsted. Det innebar at byen fikk handelsrettigheter på linje med de fleste kjøpsteder.

Ladestedet hadde i grunnen bare én gate, nemlig forløperen til Strandgata. Den fulgte i stor grad terrenget utover langs Vågen, og langs denne gaten lå det

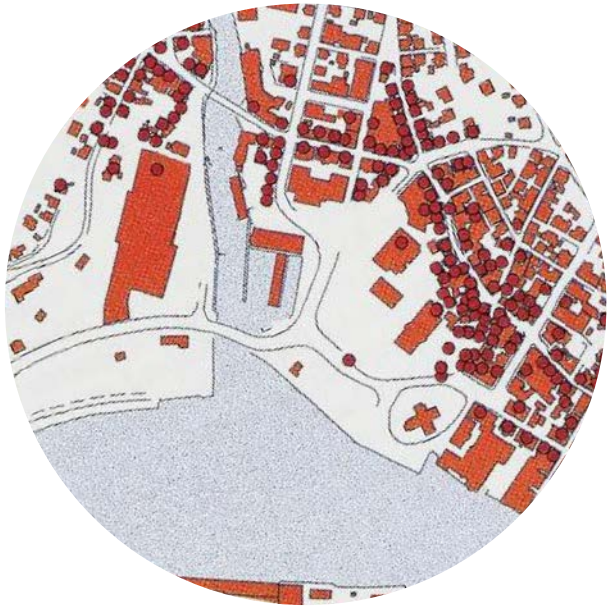
1868



meste av bebyggelsen. De mest velstående i lokalsamfunnet hadde sine hus, sjøhus og brygger her. Lenger bak, og først og fremst på Hauen, lå småhusene der håndverkere, arbeidsfolk og fiskere bodde. I sistnevnte område var strukturen mer selvgrodd og «organisk» enn langs Strandgata; gater og smug var krokete og krumme, og plasseringen av husene langt mer tilfeldig enn ned mot Vågen.

Nord for kirken var den gamle Lahedlå fremdeles en åpen, ikke spesielt stor plass. Området bakenfor Lahedlå var bare i liten grad bebygd; det var myrlendt, og dårlig egnet som byggegrunn. Utenfor der igjen lå løkker som ble brukt til jordbruksformål av bedrestilte byfolk.
På Arenes, som den gangen var et faktisk nes, omgitt av de i dag utfylte vikene Kirkevika og Lervika, var sorenskrivergården Nesgård blitt anlagt i 1736. På motsatt

1885



side av Lundeåne var en viss tettbebyggelse i ferd med å utvikle seg, og litt ut på 1800-tallet ble Damsgård oppfattet som en forstad til Egersund. «Forstaden» ble først innlemmet i byen i 1846.

På bykart fra 1850-og 1860-årene er flere steinsatte «ræger» (fegater) angitt mellom tettbebyggelsen og løkkene oppover mot Husabø og Årstad, og viser tydelig at husdyrholdet spilte en vesentlig rolle for mange i byen. Fremdeles i 1865 ble det holdt 142 kyr, 235 sauer, 59 griser, 11 hester og 1 geit (!) innenfor ladestedets grenser.

Figur 4: *Regulert gatenett i Egersund sentrum, 1857 (Dalane Folkemuseum)*
Figur 5: *Faktisk bebyggelsesstruktur i Egersund, 1868 (Dalane Folkemuseum)*
Figur 6: *Egersund sentrum, 1885 (Dalane Folkemuseum)*

Bybranner og regulering

«Den temmelig velhavende og blomstrende småbyen Egersund, på Norges sydvestlige kyst, ble herjet av brann den 14. september,» fortalte en München-avis sine lesere høsten 1843. Storbrannen i Egersund ødela to tredeler av bebyggelsen, og vakte oppsikt langt utover landets grenser. Det meste av det gamle ladestedet var borte, og ble snart erstattet av en by som var sterkt formet av en ny tids idealer.

700 mennesker var med ett blitt husløse, og gjenoppbyggingen kom derfor raskt i gang. Egersunds første reguleringsplan omfattet det nedbrente området, og ble vedtatt av byens politiske myndigheter bare tre måneder etter bybrannen. Det var empirens byplanmessige ideer med brede gater og regelmessige kvartaler som lå til grunn for reguleringsplanen, og som ble fulgt opp med egne, lokale bygningsforskrifter. Topografien i Egersund medførte imidlertid klare begrensninger, slik at det ideelle mønsteret med gater som lå vinkelrett på hverandre, i praksis ble til to kryssende hovedgater – Skriverallmenningen på tvers og Strandgata, som nå fikk et annet og rettere løp enn tidligere, på langs.

De nye forskriftene inneholdt detaljerte anvisninger som først og fremst dreide seg om brannsikkerhet, men målbar også et klart ønske om bedre «Orden i Bygningsvæsenet i Egersund,» som det het. Det ble anlagt et sentralt torg (den senere Skoleplassen), og den gamle samlingsplassen ved kirken, Lahedlå, fikk også tydelige karakter av torg, og ble på reguleringsplanen benevnt «Kirketorvet». Videre skulle den brede Skriverallmenningen tjene som branngate. Langs den nye Strandgata, som fremsto som sirlig regulert og var byens hovedgate, ble forretningsstrøket gjenoppbygd i empirestil. De brutte hushjørnene, de sammenhengende langfasadene mot gatene og de høye trappene som finnes flere steder i brannstrøket fra 1843, er også et resultat av reguleringsplanen.

Da Stortinget vedtok den første bygningsloven i 1843, ble det stilt krav om at alle kjøpsteder og ladesteder skulle ha en egen «reguleringskommisjon» og utarbeide en reguleringsplan for hele sitt område. Denne første byplanen var for Egersunds del ferdig i 1858. Planen tok opp i seg 1843-planen, og bestemte at nye byggeområder utenfor den gamle bykjernen skulle organiseres med rette gater og «ordentlige» kvartaler. Dessuten ble det lagt til rette for en ny branngate/allmenning, Ny-Allmenningen (den senere Johan Feyers gate), som gikk fra (Kirke-)torget og sørover. Byplanen gjorde lite eller ingenting når det gjaldt det indre sentrumsområdet (Hauen) med sin selvgrodde tettbebyggelse, som dermed kom til å beholde sin gamle karakter.

To nye branner rammet byen i 1859 og 1862, og førte til at de samme reguleringsprinsippene ble gjort gjeldende for Lervika, som begge gangene ble hardest rammet. Lerviksbakken ble anlagt som en bred allmenning for å hindre brannspredning i fremtiden. Nederst i bakken kom det etter hvert som Lervika ble utfylt, på plass et nytt torg, Nytorget.

Egersund gjennomgikk en kraftig ekspansjon i løpet av 1800-tallet. I 1815, etter noen vanskelige år, hadde folketallet vært nede i 650. Ved tidspunktet for den store brannen i 1843, var det nesten doblet, og i 1865 hadde byen godt over 2000 innbyggere. I begynnelsen av 1890-årene passerte innbyggertallet 3000 – nesten en femdobling på under hundre år. Bygrensen var imidlertid uendret, så Egersund var omkring 1900 en av landets tettest befolkede byer.



Figur 7: *Kartskisse som viser bebyggelsesstruktur (inkl. Lahedlå/Torget) og Strandgatas opprinnelige løp før 1843 (Dalane Folkemuseum)*



Figur 8: *Kirkevika i 1860 (Dalane Folkemuseum)*



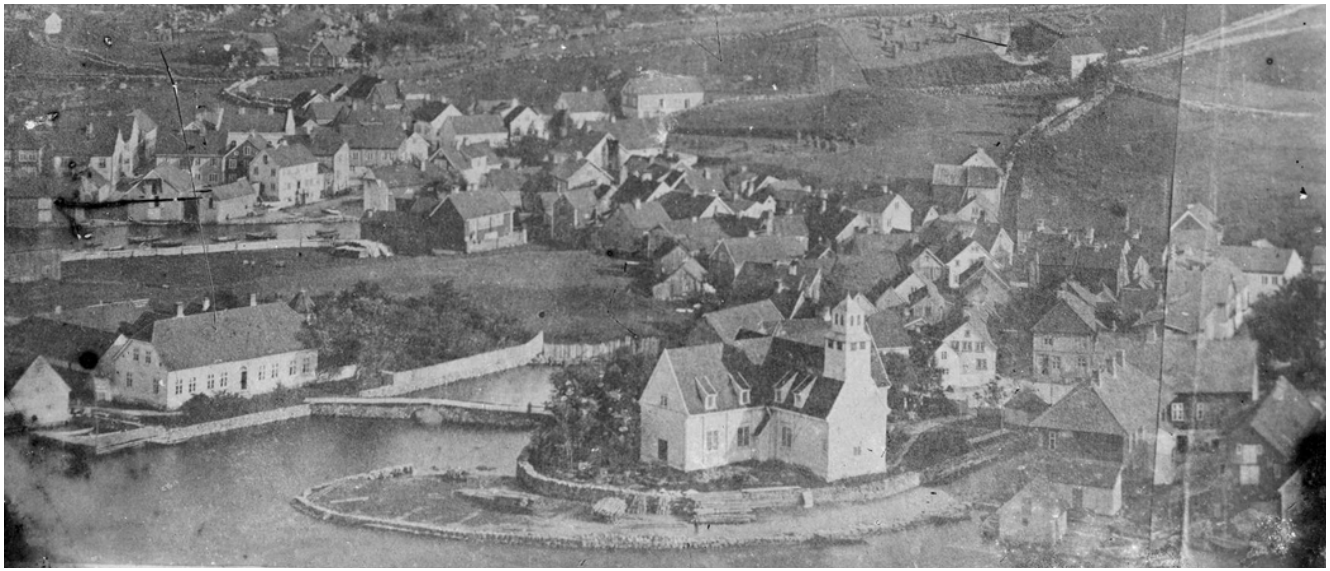
Figur 9: *Torget mot Strandgata i 1898 (Dalane Folkemuseum)*



Figur 10: *Torget 1896-97 (Dalane Folkemuseum)*

Årsakene til den store veksten var flere, men industrialiseringen er en hovedforklaring. I løpet tiårene etter at «Fayancen» ble grunnlagt i 1847, under navnet Egersund Potteri, utviklet Egersund seg til et av de mest betydningsfulle industrisamfunnene i Rogaland, og i kjølvannet fulgte tilflytning og økning i folketall.

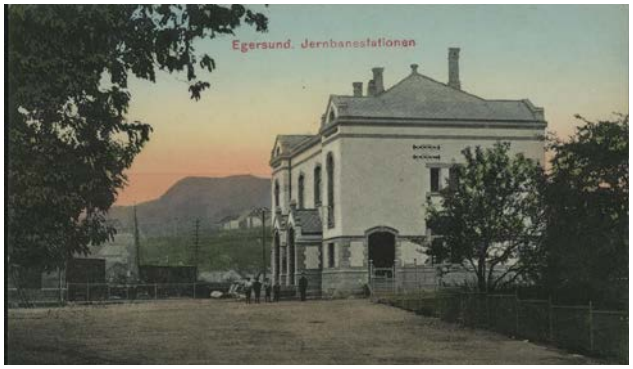
Det meste av den nye industrivirksomheten var lokalisert til Lundeåne, og arbeiderne bygde sine bolighus nær fabrikkene. På denne måten ble Egersund mot slutten av 1800-tallet en todelt by – med en handels- og sjøfartsbydel vest for kirken og en industribydel øst for den. Handels- og sjøfartsbydelen i vest var jo igjen todelt, med de fornemme empirehusene mot Strandgata på den ene siden, og de mindre og enklere husene for håndverkere, sjøfolk og dagarbeidere i skråningen lenger bak. Denne tredelingen er fremdeles tydelig i bybildet, og gjenspeiles først og fremst i husenes volum, og i noen grad i deres arkitektoniske uttrykk. Vesentlige arealer i alle de tre delene av sentrum, slik de fremsto



Figur 11: Egersund kirke og Nesgård i ca. 1870. *På Arenes, som den gangen var et faktisk nes, omgitt av de i dag utfylte vikene Kirkevika og Lervika, var sorenskrivergården Nesgård blitt anlagt i 1736 (Dalane Folkemuseum)*



Figur 12: *Lervika - Arenes - jernbanestasjonen 1895 (Dalane Folkemuseum)*



Figur 13: *Postkort fra jernbanestasjonen i Egersund (Dalane Folkemuseum)*



Figur 14: *Torvet og Jernbaneparken ca. 1930 (Dalane Folkemuseum)*

omkring 1900, er i dag avsatt som hensynssoner/verneområder.

For byutviklingen fikk endringene innenfor kommunikasjon og infrastruktur stor betydning. Fra 1850-årene hadde Egersund kjørevei både nordover over Jæren til Stavanger og østover til, og fra omtrent samme tid ble byen ukentlig anløpt av både øst- og vestgående dampskipsruter. En del år senere ble Egersund dessuten koblet til ruten mellom Bergen og Hamburg. Infrastrukturtiltakene ble fulgt opp gjennom etablering av offentlig vannforsyning i 1877 og elektrisk gatebelysning i 1905. Gravplassen rundt kirken var for liten til å skulle kunne betjene en stadig større befolkning, og bl.a. av hygieniske årsaker ønsket ikke myndighetene kirkegårder inne i byene. To mindre gravplasser ble i første omgang anlagt utenfor bykjernen for å avlaste den gamle kirkegården, men i 1876 så man seg nødt til å etablere en helt ny kirkegård på Årstad.

Viktigst av alt var antagelig den nye jernbanestasjonen, som ble åpnet i 1878, og som i første omgang sørget for gode forbindelser via Jærbanen til Stavanger. Stasjonen ble lagt på Arenes, så å si midt i byen, idet hovedbygningen på Nesgård ble tatt i bruk som stasjonsbygning. Betydningen av jernbanen økte ytterligere da Flekkefjordbanen kom i gang i 1904.

Byutvidelser og infrastrukturendringer

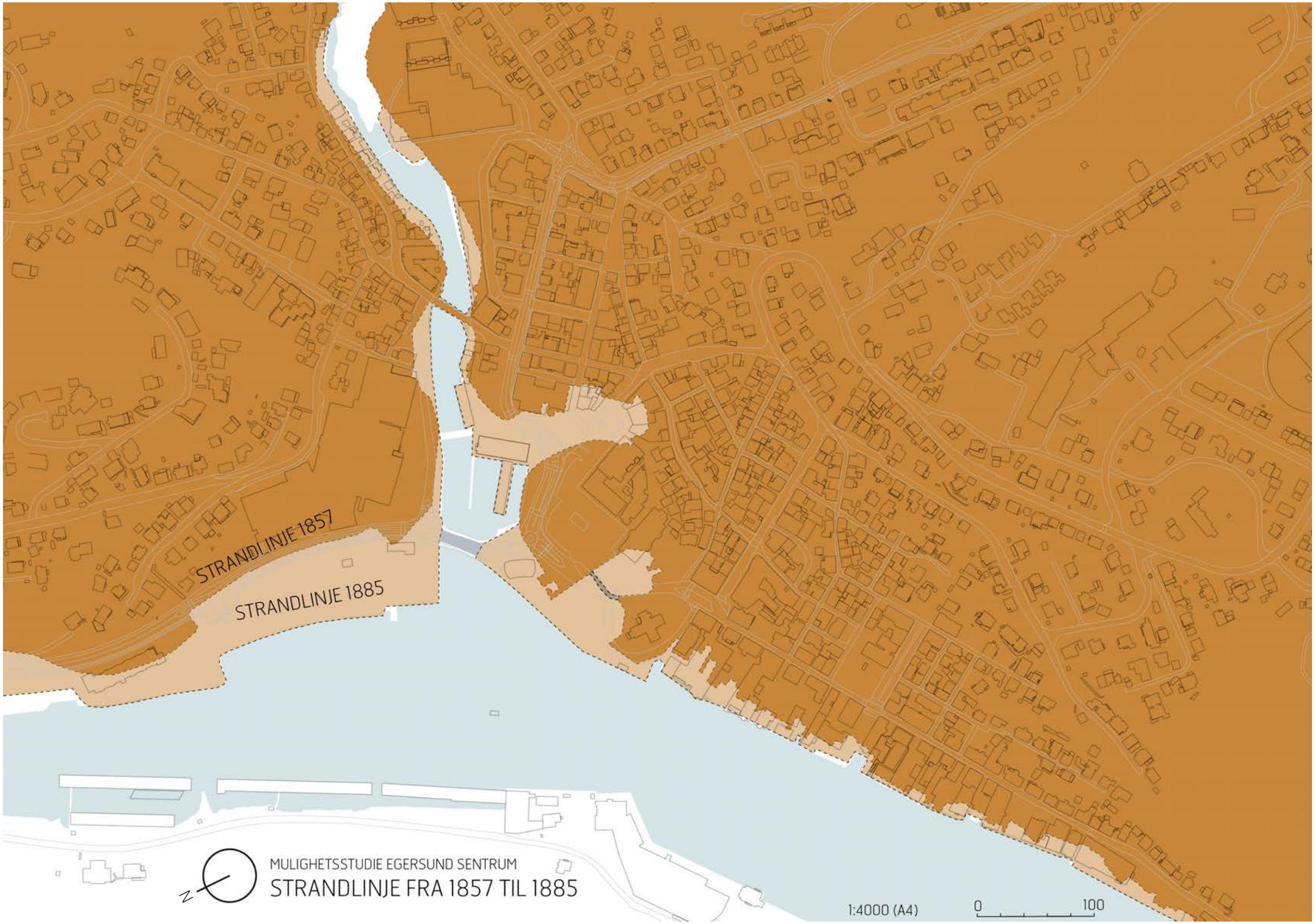
Men Egersund hadde, i likhet med mange andre norske byer, utfordringer med grenser som var bestemt lenge før industrialiseringen og byveksten satte inn for fullt. Byens snevre grenser satte store begrensinger for videre vekst. Riktignok hadde man i 1905, i en ny reguleringsplan, lagt til rette for boligbygging i et 200 m bredt byggebelte inne i landkommunen Eigersund herred. Og i 1931 hadde bystyret vedtatt en ambisiøs utviklingsplan for områder utenfor bygrensen.

Men bygrensene ble i realiteten uendret helt frem til 1946, da et mindre areal på Prestegårdsjordet ble tillagt byen. Fire år senere kom så en større byutvidelse, da Husabø, Hafsøy og en stripe langs sjøen fra Dampskipskaia og utover ble overført fra herredet til byen. Det bodde over 600 mennesker i de nye bydelene, og innbyggertallet i byen økte til ca. 4000.

Snart vokste nye boligstrøk med villabebyggelse frem på Hafsøy og Husabø, og tettbebyggelsen strakte seg etter hvert innover i landet, ikke minst mot Eie.

Likevel opplevde Egersund stagnasjon og til og med en viss nedgang i befolkningen i årene som fulgte. Mange flyttet, ikke minst til Eigersund herred, som hadde større tomter, lavere skatter osv. Men siden tilbudet til de eldre var bedre i byen enn i herredet, flyttet gjerne eldre mennesker inn til sentrum. Dette resulterte i et mye større fødselsoverskudd i byen enn i herredet. I og med kommunesammenslåingen i 1965 endret forutsetningene seg, men andelen av innbyggerne som bodde i spredtbygde strøk, fortsatte å stige; fra 1980 til 1990 gikk også det faktiske antallet innbyggere i sentrum og andre strøk ned.

I 1931, da den nye reguleringsplanen for sentrum ble vedtatt, så man for seg en fremtid der jernbanestasjonen på Torget fremdeles skulle spille en avgjørende rolle i byutviklingen. Det ble til og med foreslått å legge et trikkespor mellom Dampskipskaia og Torget. Men da Sørlandsbanen stod ferdig i 1944, ble den nye



MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM

STRANDLINJE FRA 1857 TIL 1885

1:4000 (A4)

0 100

jernbanestasjonen åpnet på Eie, og seks år senere ble sidesporet til byen nedlagt og erstattet av en moderne, nybygd bilvei i samme trasé mellom sentrum og Eie. Frem til da hadde kjøreadkomsten til Egersund skjedd langs Gamleveien og over Damsgårdbrua. Omtrent samtidig (1951) åpnet Nysundbrua. Forholdet mellom by og land var i løpet av få år blitt radikalt endret: Veier og jernbane møttes ikke lenger på Torget, men på et helt nytt knutepunkt utenfor sentrum, Eie. I praksis var man også i ferd med å gjøre seg av avhengig av bilen.

Kommunen overtok stasjonsområdet sammen med Jernbaneparken sør for stasjonen. Allerede før krigen hadde professor og byplanlegger Sverre Pedersen vært engasjert av kommunen for å se på hva dette arealet kunne brukes til dersom det ikke lenger var behov for stasjonen. Hans svar på det spørsmålet kom kjapt: «Det kunde bli et nytt bysentrum».

Kort fortalt så Pedersen for seg en ny kjørevei fra Eie til byen, som han mente ville bli «en flott byadkomst og interessant også, idet den byr på utsikt over elven, landskapet og selve byen». Over Lundeåne ville han anlegge en kort, men monumental bro, og så en «flott gate til det gamle lille torv» med forbindelse videre gjennom Strandgata. Selve stasjonsbygningen ville han la inngå i husrekken på den ene siden av den foreslåtte gaten, som skulle avsluttes med et nytt rådhus og et parkområde bortover mot kirken. Videre fikk han plass til en promenade langs elven, et anlegg for roerne med klubbhus og restaurant, en fiskehall, en ny brannstasjon – og en mindre rutebilstasjon.

Areneset i nyere tid

Pedersens arbeid ble stoppet av krigen, men enkelte av idéene ble fulgt opp av kommunen i etterkrigstiden. Areneset ble likevel i stor grad liggende som én stor parkerings- og trafikkflate, og visjonen om en ny gate og et nytt bysentrum ble ikke realisert.

To senere reguleringsplaner for det tidligere stasjonsområdet, vedtatt i henholdsvis 1957 og 1967, hadde fokus først og fremst på biladkomst og parkering. Jernbaneparken med sitt mektige «tuntre» måtte vike da ny vei ble bygd mellom Torget og Lervika i 1958. Veien er senere sanert og erstattet med Strandgatas forlengelse, som delvis følger en annen trasé, og med rundkjøring der denne møter Jernbaneveien (Fv44). Rutebilstasjonen er også flyttet bort fra området, og til Gruset på Damsgård. Den tidligere stasjonsbygningen ble revet i 1980; på dette tidspunktet ble dessuten Torget og tilstøtende arealer rustet opp og fikk mer eller mindre samme utforming som i dag. Samtidig ble Nesgården oppført (1981). Torvgården vis-a-vis var blitt bygd 20 år tidligere etter en brann som ødela et halvt kvartal med eldre bebyggelse.

Sentrumsplanen fra 2009 er ambisiøs når det gjelder Areneset. Planen legger opp til å endre Strandgata slik at den går tilnærmet i rett linje over Areneset mot Fv44. På den måten legges det til rette for å skape nye rom og muligheter i kaiområdet og på Areneset, med et moderne kvartal for næringsformål i to og tre etasjer henvendt mot havnen, og et nytt kulturhus som skal erstatte byteltet. Mellom kulturhuset og kirken viser planen en større festplass, som en forlengelse av Torget mot sjøen.



Figur 15: *Jernbaneveien er anlagt, men stasjonsbygget står fortsatt i sentrum. Strandgata med rett kurvatur, 1961 (Dalane Folkemuseum)*









Figur 16: *(ø.v.) 17. mai på Torget ca. 1970 (Dalane Folkemuseum)* **Figur 17:** *(ø.h.) Egersund sentrum ca. 1970 (Dalane Folkemuseum)* **Figur 18: (***n.v.) Torghandel ca. 1970 (Dalane Folkemuseum)* **Figur 19: (***n.h.) Rutebilstasjonen på 1960-tallet (Dalane Folkemuseum)*

MULIGHETER

Kulturhistoriske verdier
Store deler av bebyggelsen i randområdet (utenfor studieområdet) er avsatt som hensynssone eller regulert til bevaring i eksisterende planverk. Mesteparten av Egersund sentrum utgjør et kulturmiljø som det er knyttet nasjonale interesser til. Areneset og områdene videre over på Hafsøya og langs Jernbaneveien ligger utenfor NB!-området.

Hauen ved Kirkegata viser den organisk strukturerte bebyggelsen fra før Egersund fikk rettigheter som ladested i 1798. Selv om mange av bygningene i området er yngre, gir den delvis intakte gatestrukturen og de småskala husene et inntrykk av strandstedet Egersund på 1700-tallet og tidligere.

Bybrannene på 1800-tallet ble fulgt opp av en hurtig gjenreisning etter senempirens planidealer. Dette gir store deler av sentrum et enhetlig preg. Egersund er en av landets best bevarte trehusbyer fra denne perioden.

I og med etableringen av Fayancefabrikken i 1847 tok byen spranget inn i industrialismens tidsalder. I kjølvannet av Fayancen fulgte flere industrietableringer. Industrien ble i stor grad lokalisert til Lundeåne. Resultatet ble en deling i en «sjøfartsby» vest for studieområdet og en «industriby» øst for studieområdet. Denne todelingen er fremdeles lesbar i bybildet.

De kulturhistoriske verdiene som kan knyttes til studieområdet spesielt, dreier seg først og fremst om den delen som omfattes av NB!-området, der kirken og Torget inngår. Torget har røtter tilbake til strandstedperioden, mens kirken fra 1600-tallet er den stedlige etterfølgeren til middelalderens Mariakirke.

Sårbarhet
Den vestlige delen av studieområdet (kirken og Torget) er omfattet av nasjonale kulturminneinteresser.

Innenfor dette området er det viktig at bygninger med betydning for kulturmiljøet som helhet, samt bebyggelsesstruktur, gateløp, eldre gatebelegning, trapper og andre konstruksjoner som er karakteristisk for området, ivaretas.

Ved oppføring av nye bygninger på ledige tomter i området, bør man legge vekt på at omgivelser og eksisterende bygningsmiljø setter rammer for byggehøyder, volumer og utforming, samt material- og fargebruk.

Der det tidligere er gjort grep som har svekket bymiljøets verdi og egenart, kan det være riktig med byreparasjon i form av tilbakeføring og gjenoppbygning av bygninger som viderefører den lokale byggeskikken og ivaretar og styrker bymiljøets egenart.

Areneset utgjør storparten av studieområdet og grenser opp mot NB!-området. Det er viktig at nye tiltak i dette området ikke svekker opplevelses- eller bruksverdien knyttet til det historiske bymiljøet. Areneset ligger dessuten i skjæringspunktet mellom de tre delene av byen (det vi kan kalle henholdsvis Strandstedet, Ladestedet og Industribyen), og formidler mellom disse.

Endringskapasitet
Gater, kvartalsstruktur og målestokk i Egersund fikk i stor grad sin form som en følge av reguleringene etter bybrannene på 1840- og 1850-tallet. Areneset er et unntak, og har vært transformert i flere omganger – fra sorenskrivergård via jernbanestasjon til dagens bruk. Dette området har potensiale for større tetthet, forutsatt at opplevelsen av det historiske bymiljøet ikke svekkes. Historisk sett har Areneset vært både grønnere, blåere og noe tettere bebygd enn det som er tilfellet i dag.

Dagens hovedadkomst og gjennomfartsvei går over Areneset, og har en linjeføring som bryter med den etablerte strukturen ellers i sentrum. Det bør vurderes en ny trasé i forlengelse av Strandgata. En rettere linjeføring vil også gi mer rom rundt kirken.

Torget (Lahedlå) har vært det sentrale samlingsstedet fra middelalderen av, men fremstår i dag som mindre tydelig definert enn tidligere. Det kan med fordel strammes opp noe. Den historiske, funksjonelle og visuelle sammenhengen mellom kirken og Torget bør tydeliggjøres.


MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM
NB-OMRÅDE KULTURMINNER
1:4000 (A4)
0
100

Medvirkning



Gjennom workshops, spørreundersøkelser, kafédialog med eldre og befaring med ungdom har vi søkt å flytte blikket over på de sosiale forholdene ved Egersund sentrum. Hvordan ser egersundere på seg selv og hvordan ser utenforstående på byen? Hvor er de gode stedene i sentrum? Hva fungerer, hva fungerer ikke, og hvilken fremtid ønskes for Egersund? Dette er sentrale spørsmål som har lært oss en hel del om lokalsamfunnet, og hvilke behov, ønsker og drømmer folk har for byen.

Stedsbilder

De fleste egersundere som vi har snakket med, er glad i og stolt av byen sin. Egersund er en koselig småby med en god spredning av butikker, flere nisjebutikker og en flott trehusbebyggelse. For utenforstående er kanskje Egersund mest kjent for Julebyen og de mange festivalene.

Egersund er en by hvor alle kjenner alle, på godt og vondt, og det kan være vanskelig å skille seg ut. Flere påpeker at Egersund er en bra by dersom man bidrar selv. Den jevne egersunder er imidlertid ikke flink nok til å benytte seg av tilbudet i byen, dette gjør det vanskelig for restaurant- og kafénæringen å livnære seg. Det finnes mange ønsker om et mer levende sentrum, men da er det ifølge våre informanter også viktig at folk benytter seg av tilbudet som finnes i byen.

Kvaliteter ved sentrum

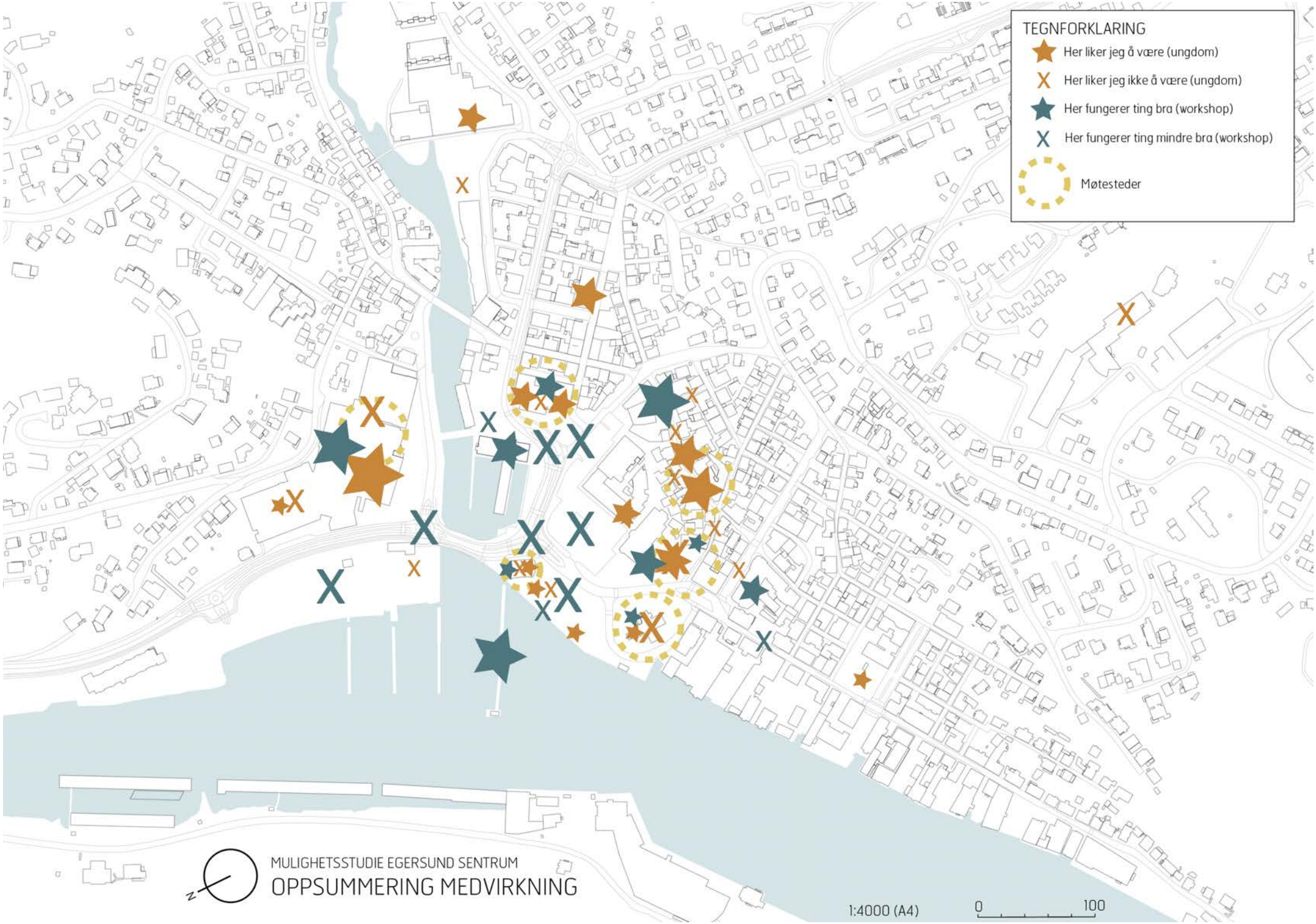
Egersund har et kompakt sentrum med korte avstander. Kjøpesenteret og gågata ligger sentralt og supplerer hverandre godt. Mens gågata har særpreg og en god sammensetning av nisjebutikker, har kjøpesenteret kjedebutikkene. Byen har et sjarmerende sørlandspreg med trehusbebyggelse, nærhet til sjøen og småbåthavn og gjestebrygge som er tilgjengelig for besøkende. I sentrum ligger også rådhuset og flere andre offentlige instanser som gir byen liv.

Byen huser i dag flere kulturarrangementer som visefestival, juleby og egersundsuke. Grunnet god tilgang på parkeringsplasser, store åpne flater og korte avstander er byen godt tilrettelagt for større arrangement. Torget fungerer også godt for mindre arrangementer og for torghandel.

Svakheter

Selv om Egersund sentrum har nærhet til sjøen oppleves sjøfronten i dag som dårlig utnyttet og lite tilgjengelig. Byteltet benyttes kun ved større arrangement og oppleves av de fleste som lite funksjonelt. De store åpne parkeringsflatene legger beslag på attraktive arealer. Fylkesveien deler disse arealene i to og er en kilde til støy, da det er mye gjennomgangstrafikk og tungtransport på fylkesveien.

Sentrumsområdet tilbyr i dag få aktiviteter for ungdom eller barnefamilier. Det er mangel på gode offentlige byrom som parker og lekeplasser. Rådhuset oppleves som utilgjengelig og bortgjemt. Kontakten mellom gågaten


TEGNFORKLARING
Her liker jeg å være (ungdom)
Her liker jeg ikke å være (ungdom)
Her fungerer ting bra (workshop)
Her fungerer ting mindre bra (workshop)
Møtesteder
MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM
OPPSUMMERING MEDVIRKNING
1:4000 (A4)
0
100

og kjøpesenteret blir også redusert grunnet barrieren som fylkesveien og de store, utflytende parkeringsarealene utgjør. Overgangsfeltene er dårlige og opplevles som utrygge. Sentrumsgulvet er ikke universelt utformet.

Egersund har, i likhet med mange andre mindre byer, en bilkultur. Det er få som går eller sykler, og buss er nærmest ikke et alternativ. Det mangelfulle kollektivtilbudet fremheves på tvers av alle grupper som vi har snakket med. Strekningen mellom kollektivknutepunktet Egersund stasjon og Egersund sentrum er grå og opplevelsesløs, noe som forsterker avstanden. På kveldstid er det lite attraktivt å ferdes rundt i byen, fordi aktiviteten opphører når butikkene stenger.

Ungdom

Av spørreundersøkelser og befaring kommer det frem at ungdommen stort sett er fornøyd med byen sin. Over 50 prosent svarer at de ønsker å flytte tilbake til Egersund etter endt utdannelse. Flere påpeker imidlertid at sentrum er kjedelig og ønsker seg til en større by med et bredere jobb- og fritidstilbud.

Ungdommen liker å henge på AMFI. Her kan de handle, koble seg på wifiet og møte venner. Enkelte har likevel negative assosiasjoner til senteret da det er flere «byhengere» som holder til her, og et dårlig utvalg av butikker. Ungdommen ønsker seg flere kjedebutikker og handler i stor grad på nett.

Restauranter og gatekjøkken er viktige møtesteder i sentrum. Mama Rosa, Mama's pizza og Mocca kafé er spesielt populære. Men ungdommen ønsker seg også steder å henge som ikke koster penger. Egersund mangler et innendørs gratistilbud hvor man kan være sammen med venner, men også parker og plasser med aktiviteter som er rettet mot ungom. Et bibliotek som er tilgjengelig og som har gode oppholdssoner kan være et slikt tilbud. Av utendørs tilbud nevnes skatepark, lekeplass, skøytebane og parker med bordtennis, grilling og andre aktiviteter som et viktig tilskudd til sentrum. I dag drar de fleste til Vannbassengane når det er fint vær, ettersom sentrum mangler uteaktiviteter for barn og unge.

+ korte avstander, god kontakt mellom kjøpesenter og gågate, nærhet til sjø/ småbåthavn, sentralt rådhus, festivaler, mye parkering, torghandel

- dårlig utnyttet sjøfront, store parkeringsarealer, fylkesvei gjennom sentrum, få aktiviteter for unge, utilgjengelig rådhus, utrygt, ikke universelt utformet, dårlig kollektivtilbud, lite aktivitet på ettermiddager

MULIGHETER

Lokalbefolkningen ønsker å gjenopprette kontakten mellom sentrum og sjøen. Av forslag nevnes nedtrapping mot sjøen og en promenade som forbinder gjestehavna, byteltet og togstasjonen. Dette kan kombineres med saltvannsbasseng om sommeren og skøytebane om vinteren.

Torget oppleves av unge så vel som eldre som lite attraktivt. På workshops og kafédialog ble tanker om et europeisk torg med løse stoler og bord og sentrale funksjoner som bibliotek, kulturhus og rådhus lansert. Torget kan delvis tildekkes for å gi ly for vær og vind, samtidig som det kan fungere som en storstue for byens mange arrangement. Ønsker om en sentrumspark som er tilrettelagt for folk i alle aldre ble også luftet. For å frigi areal til sentrumsfunksjoner ønskes parkeringen lagt til fjellhaller eller under bakken. Flertallet påpeker også at fylkesveien bør legges om sentrum.

For å styrke forbindelsen mellom kjøpesenteret og gågata er det ønske om en ny gangbro over Lundeåne som kan være et smykke for byen. Barrierevirkningen av veien bør reduseres og det eksisterende gateløpet bør utvikles på de gående- og syklende sine premisser. Bygulvet skal være universelt utformet.

Offentlige tjenester som bibliotek, rådhus og kulturhus kan samles under ett tak. Rådhus med bibliotek og veiledningstorg i første etasje kan fungere godt sammen, da de ulike funksjonene kan komplementere hverandre og skape aktivitet på bakkeplan.

Trehusbebyggelsen i Egersund er sjarmerende og identitetsskapende, men husene er små og upraktiske. Manglende hager og uteområder bør kompenseres for med gode uteområder i sentrum. På workshops og kafédialog fremmes også ønsker om et større mangfold av boliger i sentrum, så vel for eldre som for familier og førstegangsetablerere.

Barn og unge er i stor grad avhengige av å bli kjørt til og fra fritidsaktiviteter, dette skaper unødvendige mengder trafikk. Et bedre kollektivtilbud går igjen som ønske på tvers av alle aldersgrupper, og det er kritisk å ta tak i dette dersom Egersund ønsker å begrense trafikken gjennom sentrum. Et turistbåt rundt Eigerøy som samtidig kan fungere som skyss til Aker Solutions, er en annen idé som har blitt lansert i prosessen.



Figur 20: *Gågaten i Egersund sentrum. Foto: iEgersund.no.*

Mobilitet

Veier og gater er arealstrukturerende elementer og essensielle byggeklosser i byutviklingen. Fylkesvei 44 går tvers gjennom Egersund sentrum og skaper en barriere og generer store mengder trafikk gjennom sentrum. Sentrum er også en stor flaskehals på strekningen. Fylkesveien bør på sikt legges utenom sentrum, dette er et langsiktig prosjekt som vil innebære bompenger for å bli realisert. På kort sikt bør barrieren som veien utgjør, reduseres, vei transformeres til gate og parkeringsflater omdannes til attraktive byrom.

Trafikk

I 2008-2009 ble det foretatt trafikkanalyse og parkeringsutredning for Egersund sentrum. Dagens situasjon er ikke vesentlig endret fra den gang. Trafikkmengdene har økt noe, mens antall parkeringsplasser er stabilt. Trafikkmengdene på fylkesvei 44 Jernbaneveien og Strandgata har vært stabile de siste 10 årene, mens det har vært en økning sør for sentrum. Tabellen under viser trafikkmengden (ÅDT) i ulike år fra 1990 til 2017.

Hvis planene for omkjøringsvei for Egersund realiseres, vil trafikkmengden på fylkesvei 44 i sentrum reduseres betraktelig. Gjennomkjøring med tunge kjøretøy vil nærmest forsvinne. Valg av trasé for ny E39 vil i liten grad påvirke trafikkmengden i sentrum.

Barrierer

Fylkesveien, Strandgata og de utflytende parkeringsflatene på Areneset utgjør store barrierer og legger beslag på verdifullt areal i sentrum. Veiarealene har flere svingefelt, hvilket forsterker barrierevirkningen. Trafikkmengden vanskeliggjør dessuten uformelle kryssinger av veien.

Opplevelse

Strekningen mellom togstasjonen og sentrum oppleves i dag som lang og monoton. Dette skyldes store mengder trafikk og at strekningen mangler attraksjoner og grønne kvaliteter. Det er kun én km mellom stasjonen og Areneset, og en styrket programmering og vektlegging på grønne kvaliteter vil redusere den opplevde avstanden.

Forhold for syklende

Egersund er en sykkelby, og fylkesveien er hovedruten for syklister gjennom Egersund sentrum. Strekningen mangler imidlertid sykkelfelt, det er heller ikke tilrettelagt for syklister i øvrige deler av sentrum.

Manglende forbindelser

Utflytende veier og parkeringsflater forringer lesbarheten av området. Flere smau leder inn i planområdet fra gågaten, men den finmaskede gatestrukturen fra den eldre bebyggelsen oppløses når vi beveger oss inn mot Areneset. Forbindelsen mellom Amfi og gågata forringes av store parkeringsarealer på begge sider av veien. Det bygges i dag en elvepark langs Lundeåne. Elveparken skal avsluttes ved Svanedalsparken, cirka 350 m øst for Areneset. Den attraktive parken mangler en forbindelse videre ned mot sentrum.

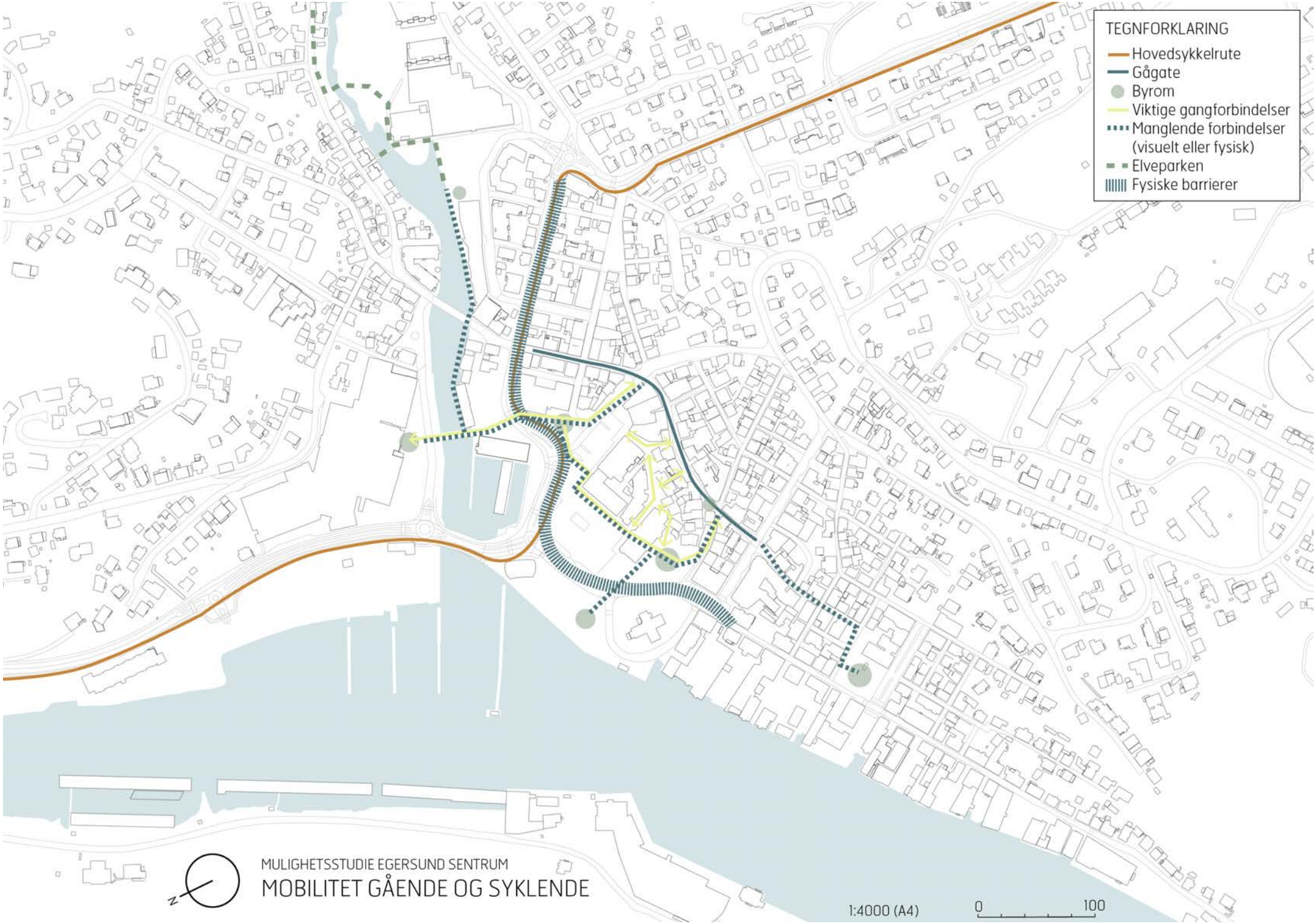
Kollektivtrafikk

Egersund stasjon er endestasjon for Jærbanen som går mellom Stavanger og Egersund, og stoppested på Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Stavanger. Herfra går tog én til to ganger i timen i retning Stavanger, og hver annen time i retning Kristiansand. Togtilbudet i Egersund anses å være tilstrekkelig godt til å kunne tilby et attraktivt alternativ for reisende til/fra Stavanger og Kristiansand. Jernbanestasjonen ligger imidlertid like utenfor sentrum, og avstanden til og fra stasjonen gjør at opplevd tilgjengelighet synker.

Der fokus er barn og unge som brukergruppe blir kollektivtilbud særlig viktig. Egersund består av et kompakt sentrum, der avstandene i bysentrum ikke er større enn at daglige gjøremål kan gjennomføres til fots eller på sykkel. For Egersund er det derfor kollektivtilbud til og fra bysentrum som er viktig. Egersund rutebilstasjon

	1990	1993	1996	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017
Fv. 44 Jernbaneveien	11 500		12 000		14 400		15 000			15 000
Fv. 44 Bøckmans gt.		8 000	8 000		9 627		9 000			10 500
Fv. 44 Sokndalsveien		6 000	6 500		7 821					9 700
Strandgaten	7 000							7 500		

Figur 21: *Tabell som viser trafikkmengden (ÅDT) fra 1990 til 2017.*


TEGNFORKLARING
Hovedsykkelrute
Gågate
Byrom
Viktige gangforbindelser
Manglende forbindelser (visuelt eller fysisk)
Elveparken
Fysiske barrierer
N
MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM
MOBILITET GÅENDE OG SYKLENDE
1:4000 (A4)
0
100

er knutepunkt for samtlige bussruter i kommunen, og har potensial som en naturlig og aktiv del av sentrum. Et begrenset busstilbud til og fra områdene omkring sentrum forhindrer en slik bruk av stasjonen, der særlig unge opplever å stå uten et godt transportalternativ til og fra bysentrum. Unges opplevde mobilitet er i stor grad avhengig av kollektivtilbud, og dermed forhindrer sjeldne avganger og dyre priser Egersunds ungdommers fleksibilitet og impulsivitet. Foruten skoleruter er rutebusstilbudet mangelfullt, der rute 81 og 83 til henholdsvis Rundevoll og Eigerøy står frem som ruter med hyppigste avganger: avgang ca. én gang i timen og ingen busstilbud etter kl. 17:30 på hverdager eller i det hele tatt i helgene. Da eldre utgjør en gruppe som ofte opplever redusert mobilitet sammenlignet med befolkningen for øvrig, blir busstilbudet til og fra sentrum også av stor betydning for denne brukergruppen. Viktig å merke er likevel hvordan et begrenset kollektivtilbud påvirker hele byen, noe som kommer til uttrykk i blant annet det store behovet for parkering i Egersund sentrum.



Figur 22: *Strekningen mellom Egersund stasjon og sentrum går forbi parkeringsareal, næringstomter og bensinstasjoner. Foto: iEgersund.no.*

MULIGHETER

For å redusere barrierevirkningen av fylkesveien, bør vei omdannes til gate. Dette innebærer å stramme opp veilinjen, fjerne svingefelt, erstatte rundkjøringer med lyskryss, samt brede fortau med trær. Veien bør dessuten utrustes med sykkelfelt i begge retninger.

Et sammenhengende bygulv fra Areneset og til promenaden vil signalisere at all ferdsel på langs og på tvers av Strandgata skal foregå på de gående og syklendes premisser. Dette vil også redusere barrierevirkningen av veien.

Forbindelsene på tvers av elva og mellom Gruset, Amfi, gågata og Areneset bør styrkes så vel fysisk som visuelt for å forbedre sammenhengene i sentrum.



Parkering

En viktig del av mulighetsstudiet handler om å redusere barrierene som veiene i sentrum og parkeringsarealene på Areneset og Nytorget utgjør. Omdisponering av parkering er derfor et sentralt tema, og vi har vurdert ulike alternativ for parkering under bakken og i fjellhaller.

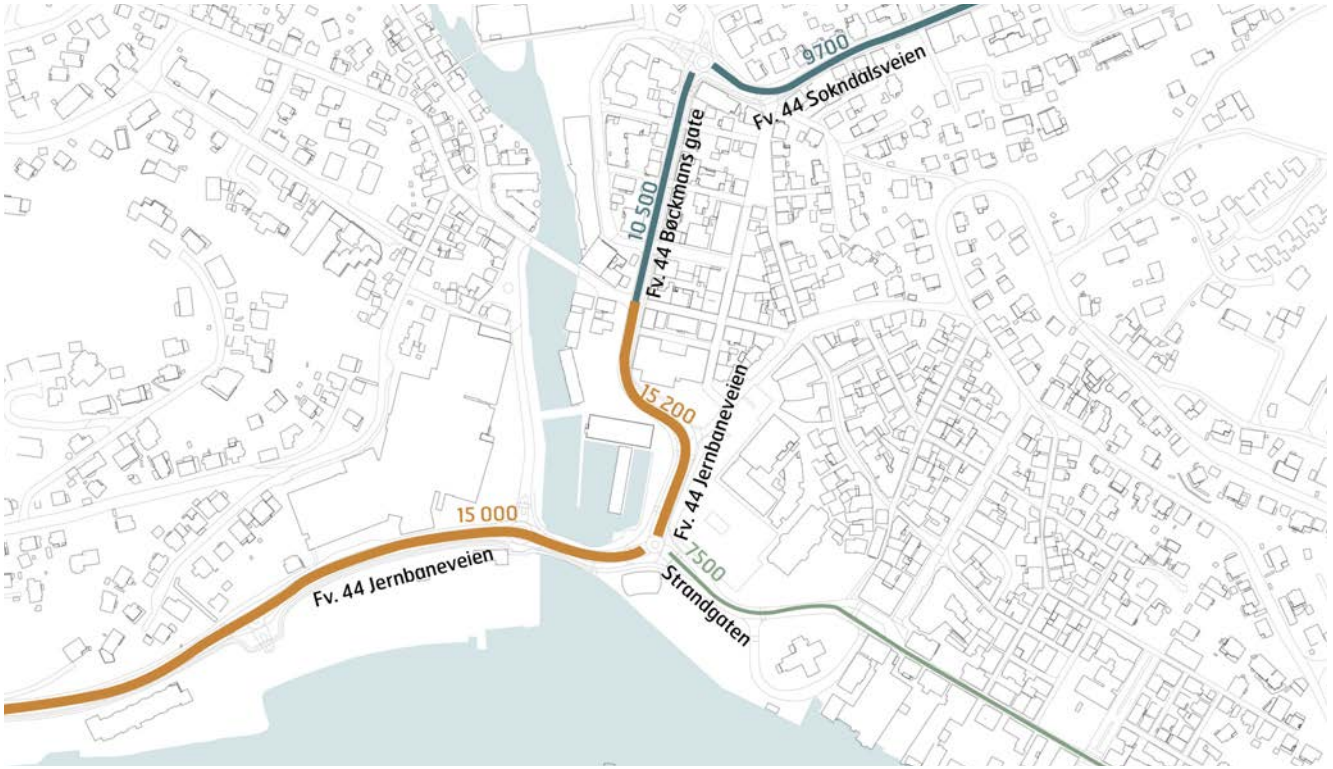
Parkeringssituasjon

I 2018 er det i Egersund sentrum 960 offentlige og private avgiftsbelastede parkeringsplasser. Dette inkluderer også plasser der det er gratis i en tidsbegrenset periode. Det finnes også avgiftsparkering i Årstaddalen, utenfor sentrum. Vi har sett på om det er endret behov for antall parkeringsplasser og om parkeringsplasser kan flyttes vekk fra terrengnivå og under bakken eller inn i bygninger, på andre steder enn nevnt i de eldre rapportene.

I 2009 var det vurdert at det var en underdekning av antall parkeringsplasser i sentrum. Parkeringsrapporten vurderte at det er behov for å starte planlegging av et antall nye parkeringsplasser i størrelsesorden 200-300 plasser, fortrinnsvis samlet i ett relativt sentralt beliggende anlegg. I 2009 var det 14 innbyggere i Eigersund kommune pr. parkeringsplass i sentrum. Det tallet er nå 15,5 innbyggere, noe som tilsier at det er færre tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum. Behov for antall parkeringsplasser vil variere sterkt avhengig av parkeringspolitikk, kollektivtilbud, nærhet til ulike funksjoner og størrelse på bysentrum. Vi ser ingen spesielle endringer i disse faktorene som tilsier at konklusjonen i parkeringsrapporten fra 2009 bør endres.

Parkeringsutredning

I forbindelse med parkeringsutredningen i 2009 ble det sett på en rekke mulige lokaliseringer av nye parkeringsanlegg i Egersund (se kart). Det ble den gang vurdert muligheter for anlegg under bakken (fjellhall eller under dekke) eller i bygninger. I byer som eksempelvis Mandal og Grimstad har de fjellhaller plassert sentralt med gangveg direkte til gågater. Eksempel på anlegg under dekke kan man finne i Flekkefjord, Lyngdal og Kristiansand, der det finnes parkeringshall under byens torg og plasser.



Figur 23: *(o) Årsdøgntrafikk, trafikkmengder 2017 i Egersund sentrum. Illustrasjon: Multiconsult*



MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM

EKSISTERENDE PARKERING

Antall plasser

MULIGHETER

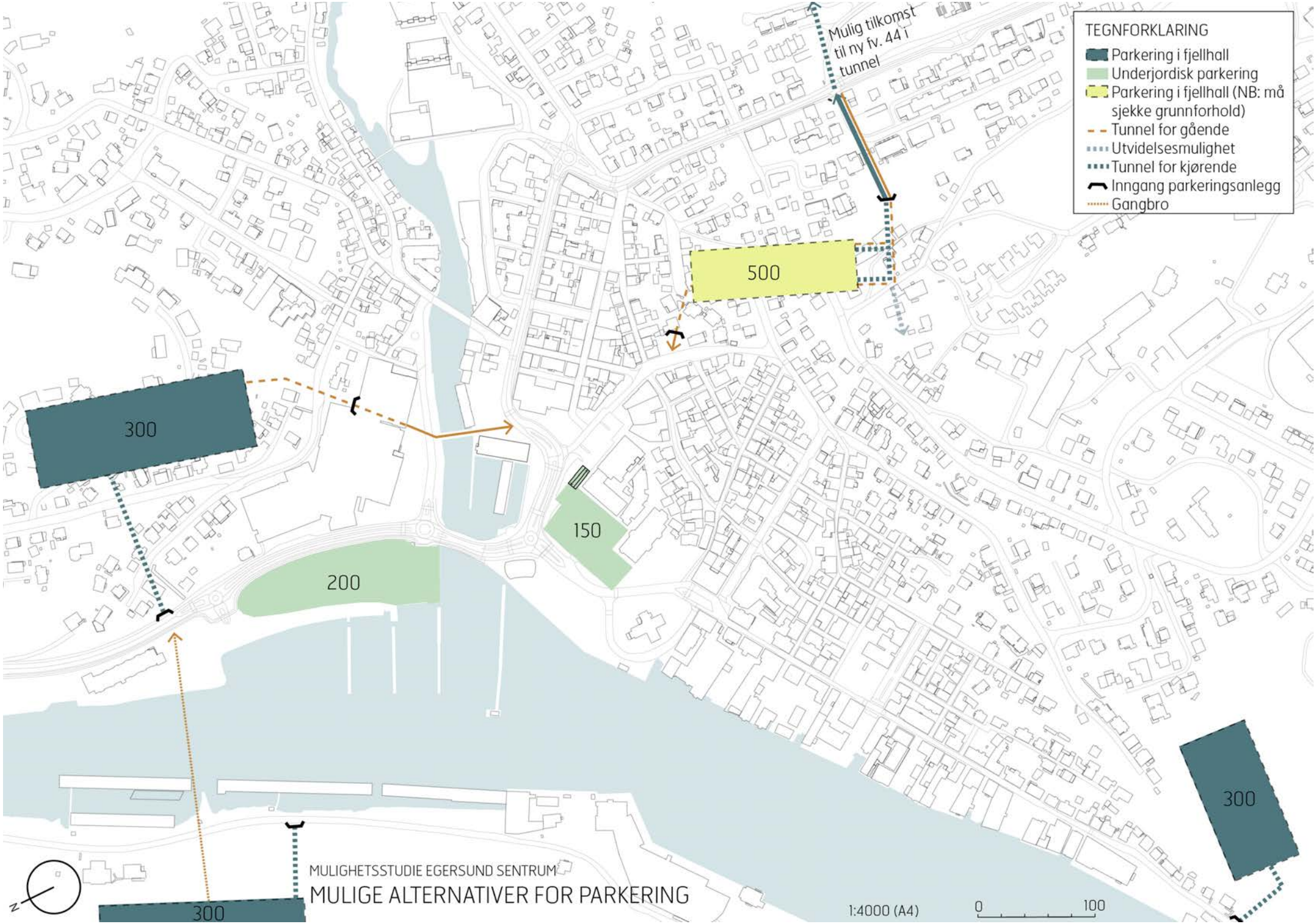
Vi vurderer parkering under Areneset som aktuell. Her er potensiale for rundt 150 plasser i én etasje under betongdekke. En innkjøring kan skje via Nytorget og beslaglegger rundt fem parkeringsplasser. En slik hall vurderer vi til å ha en ideell plassering. Grunnforhold og nærhet til sjø kan imidlertid gjøre at kostnadene blir svært høye pr. parkeringsplass.

Selv med dette parkeringsanlegget under Areneset når man ikke behovet for antall nye plasser. Hvis man samtidig ønsker å fjerne dagens parkering på Areneset, Nytorget, bytelttomta og rundt kirken, vil det totale antallet plasser i sentrum reduseres. Det er derfor behov for ett stort eller flere mindre anlegg nær sentrum.

Vi har kun funnet én potensiell lokalitet for parkeringsanlegg i sentrum eller i kort avstand til sentrum, som ikke er vurdert i parkeringsutredningen. Lokaliteten er kun aktuell dersom det er liten avstand mellom terreng og fjell under «haugen» øst for Lerviksbakken. En parkeringshall her vil gi korte avstander til sentrale deler av sentrum med gangatkomst direkte til gågaten. Tilkomst for bil kan skje via fv. 44 Sokndalsveien. En dobbel hall i to etasjer har potensial for 500 plasser, med utvidelsesmuligheter for flere haller. I nasjonal løsmassedatabase er det angitt et tynt morenelag i dette området. For å vurdere om alternativet er reelt må det utføres grunnundersøkelser. Det kan vurderes om det skal bygges parkeringshus i flere etasjer over bakken i en ny bygning, gjerne i kombinasjon med handel og/eller kontor.



Figur 24: *Store parkeringsareal i sentrum av Egersund. Foto: iEgersund.no*


TEGNFORKLARING
Parkering i fjellhall
Underjordisk parkering
Parkering i fjellhall (NB: må sjekke grunnforhold)
Tunnel for gående
Utvidelsesmulighet
Tunnel for kjørende
Inngang parkeringsanlegg
Gangbro
Mulig tilkomst til ny fv. 44 i tunnel
500
300
150
200
300
300
MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM
MULIGE ALTERNATIVER FOR PARKERING
1:4000 (A4)
0
100

Bynatur

Landskapsbildet og grønne lunger som parker og lekeplasser er viktige element for å skape gode byer og steder. Grønne områder bidrar til trivsel, biologisk mangfold og rekreasjonsmuligheter. I dag består Egersund sentrum av store deler grå flater og parkeringsplasser, og mangelen på gode offentlige byrom som parker og lekeplasser påpekes av befolkningen. Det bør derfor fokuseres på å etablere byrom som fremmer natur og rekreasjon, samt bevarer og videreutvikler eksisterende naturkvaliteter.

Grønt i sentrum

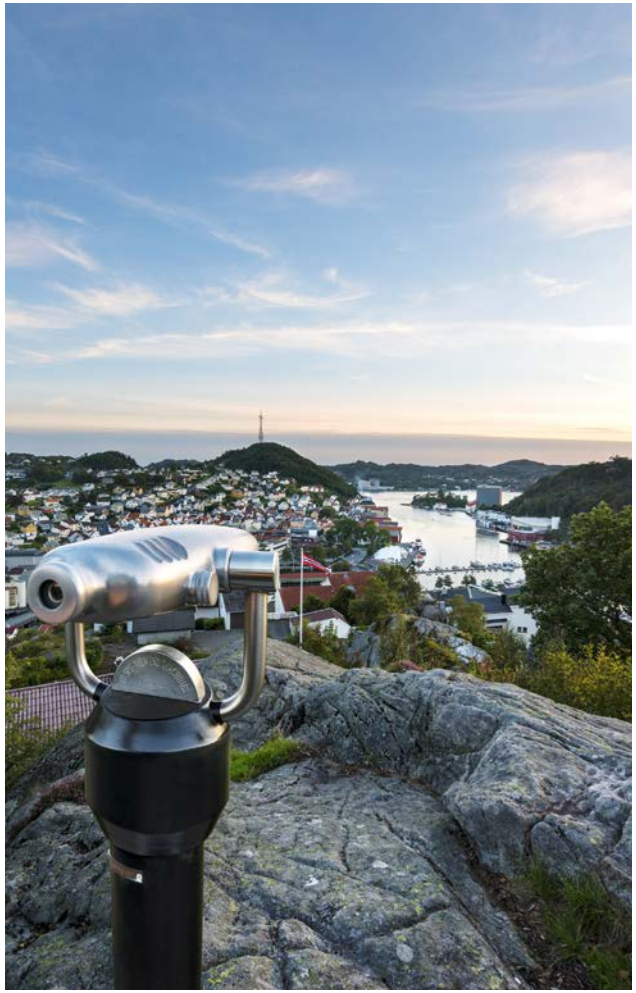
Egersund sentrum preges i dag av store grå asfaltflater, der kirken står nærmest alene som en grønn oase. Privathagene er sjeldne, men hyppigheten øker dess lengre ut en kommer fra sentrumskjernen. Dette betyr at beboerne her har behov for offentlig tilgjengelige grøntområder. Foruten parken rundt kirken er det kun en liten park langs fv. 44 ved rådhuset, parken langs Strandgata, samt parken ved Husabø ungdomsskole som er offentlig tilgjengelige. Parkene ligger hovedsakelig utenfor sentrumskjernen. Det bygges i dag en elvepark langs Lundeåna som starter ved eldresenteret og fortsetter oppover vassdraget. Parken er et flomsikringstiltak, så vel som et byutviklingstiltak som skal skape bedre kontakt mot elven.

«Det er essensielt for byen at de tiltak som blir iverksatt gjør byen bedre for dens innbyggere, og ikke minst at elven tilgjengeliggjøres. 364 dager i året vil parken kunne være yndede oppholdssteder» Elvepark - Prospekt, B16 arkitektur og landskap

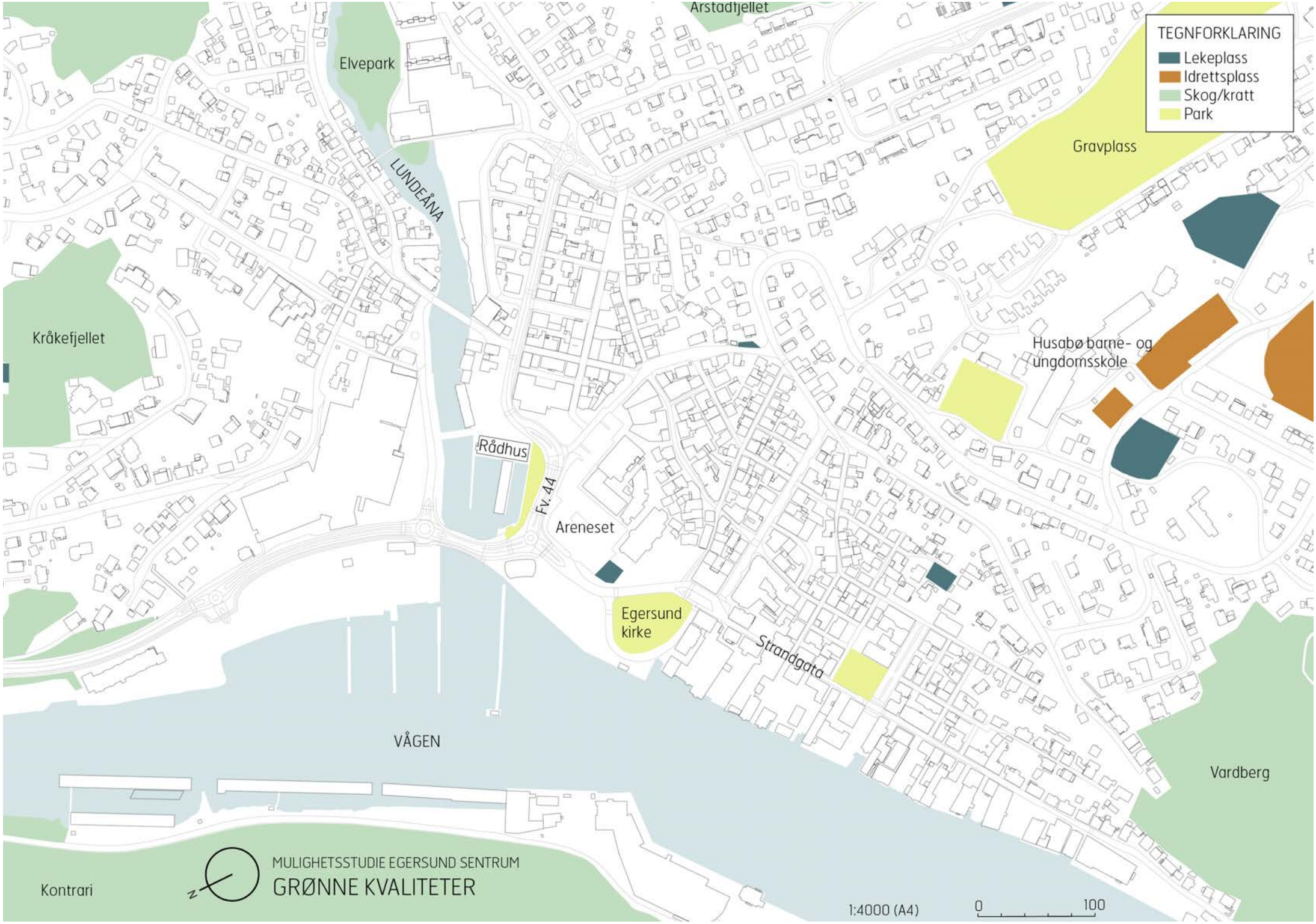
Ved Årstadfjellet ligger Vannbassengene – et stort og populært friluftsområde med flere løyper gjennom tett granskog og langs åpne vann. Vannbassengene ligger 900 meter fra Areneset.

Lek

Lokalbefolkningen mangler ikke bare grøntområder, men også lekeplasser i sentrum. Ved kuppelen, i det nordlige hjørnet av Torget, ligger en nylig oppgradert lekeplass. Lekeplassen har klatrevegg, balanselek, trampoline, slakk line og benker. Denne lekeplassen skal dekke behovet for beboerne i sentrum, så vel som de besøkende. Ved Husabø barnehage, barne- og ungdomsskole finnes større lekeplasser og idrettsparker. Gangavstand fra Areneset i sentrum til Husabø er 740 meter og innebærer en kraftig stigningsforskjell på rundt 50 meter. Gangavstanden og stigningen begrenser brukervennligheten.



Figur 25: *Utsikt fra Kråkefjellet mot Egersund sentrum (iegersund.no)*


TEGNFORKLARING
Lekeplass
Idrettsplass
Skog/kratt
Park
Arstadfjellet
Elvepark
LUNDEÅNA
Gravplass
Kråkefjellet
Husabø barne- og ungdomsskole
Rådhus
Fv. 44
Areneset
Egersund kirke
Strandgata
VÅGEN
Vardberg
Kontrari
MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM
GRØNNE KVALITETER
1:4000 (A4)
0
100

Overflatevann

Planområdet ligger utenfor faresonen ved en 200-årsflom. Parkeringsplassen ved Nytorget er et lavpunkt hvor overvann samles før det renner ut i Vågen. Her ligger også den største samlingen av kommunale ledninger, blant annet to spillvannspumpeledninger og to hovedvannledninger. I øst, inntil Lundeåna, ligger en pumpestasjon hvor overvannsledningene slippes ut. Annet overvann renner naturlig ut til Vågen via vegsystemet. Overvannet renner ut på to steder: ved kirken og ved rådhuset. Før vannet renner ut ved rådhuset, samles det opp ved lavpunktet på parkeringsplassen. Nærheten og det naturlige fallet mot sjøen gjør at overvann ikke er en stor utfordring i Egersund sentrum. Unntaksvis nevnes flomfaren oppover i Lundeåne, utenfor planområdet.

MULIGHETER

For å gi skape et grønnere sentrum og styrke brukervennligheten og synligheten til elveparken, kan den forlenges videre nedover Lundeåna, til utmunningen i Vågen. Parken kan på denne måten kople seg på en eventuell promenade langs kystlinjen og skape en lengre sammenhengende rekreasjonsløype med utgangspunkt i sentrumskjernen. For å trekke ungdom til byen kan en lage en aktivitetspark i møtepunktet mellom promenade og elvepark. Aktivitetsparken kan fungere som en inngangsportal og informasjonspost for de sentrumsnære rekreasjonsområdene.

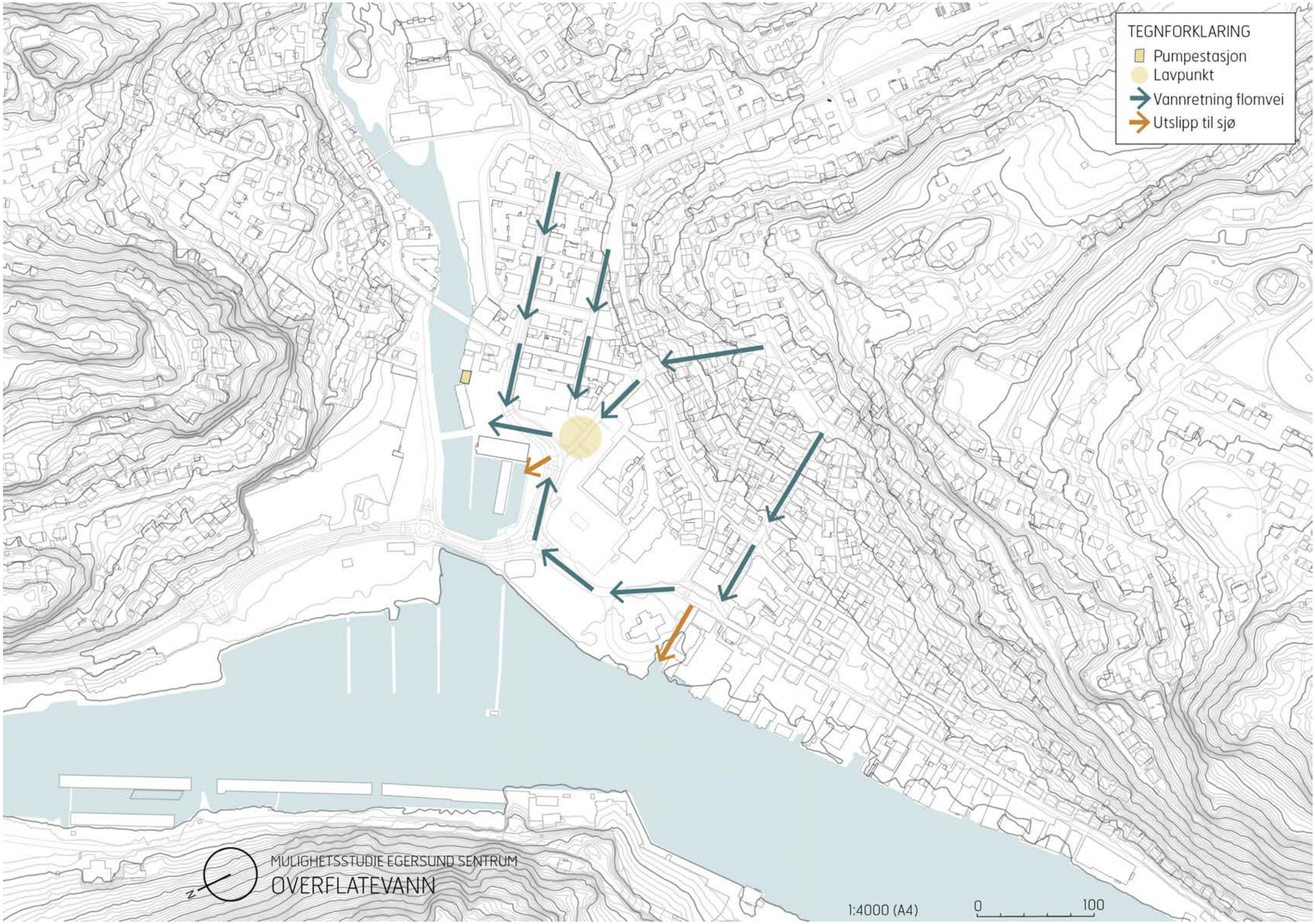
Under utbygging vil det være svært viktig å sikre gode flomveier. Åpne kanaler, slisserenner, opphevet kantstein og grønne grøfter er eksempler på virkemidler som kan benyttes for å styre overvannet i ønsket retning. Det må ikke skapes uønskede hinder eller lavpunkt som hindrer overvannet i å nå Vågen. Parkeringskjellere og underetasjer er spesielt utsatt.

Som nevnt tidligere er det et naturlig lavpunkt ved parkeringsplassene på Nytorget. Det er mulig å etablere et fordrøyningsbasseng her som utnytter overvannet som et positivt landskapselement. Da planområdet ligger nær sjø er det likevel ikke et stort behov for fordrøyning. Et eventuelt basseng kan likevel fungere som en naturlig vannkilde til en omkransende park eller oppmuntre til vannlek.

Da det ligger flere kommunale ledninger innenfor planområdet er det viktig å ta hensyn til eksisterende anlegg, hovedspillvannledning og vannledning under utbygging. Det må også legges til grunn en 200-årsflom og tilfredsstillende klimafaktor.



Figur 26: *Ekstremværet Synne i 2015 gjorde at flere veier ble stengt og mange måtte evakueres. Bildet er tatt øst for planområdet. Foto: Eigersund kommune*


TEGNFORKLARING
Pumpestasjon
Lavpunkt
Vannretning flomvei
Utslipp til sjø
N
MULIGHETSSTUDIE EGERSUND SENTRUM
OVERFLATEVANN
1:4000 (A4)
0
100





DEL 2

KONSEPT

Andre del av mulighets-studien innebærer utvikling av konsept med utgangs-punkt i stedsanalysen.

Nåsituasjon

Planområdet
Planområdet består av ca. 50 daa, hvorav ca. 1\3 er sjøområde og elv, som i hovedsak benyttes som havneområde og småbåtanlegg.

Oppgaven
Formålet med mulighetsstudien er å vise hvilke grep som kan tas i det aktuelle området, slik at området kan utvikle seg til et attraktivt bysentrum, samtidig som viktige samferdselsutfordringer ivaretas for alle trafikantgrupper. Løsningene som velges skal være fleksible og ta opp i seg endringspotensialet på areal- og samferdselssiden.

Problemstillinger
Egersund sentrum er preget av å være et transformasjonsområde, med store udefinerte plassrom, utflytende gateløp og store arealer avsatt til bil.

Med unntak fra gatetrærne, er det lite grønt. Forbindelse mellom sjøen og byen er dårlige. Gjennomgangstrafikk påvirker miljøet negativt, særlig på grunn av gatebredder og store rundkjøringer. Sentrumshandelen er utfordret av kjøpesenteret, og byen oppleves som "død" etter klokken fem.

- Hvordan løse trafikken? Herunder parkering, gjennomgangstrafikk, sykkelveier, fotgjengere, rullende?

- Hvordan løse møteplassene? Torg og plasser for daglig bruk, samt til fest og festival?

- Hvordan plassere ny bebyggelse? Nytt rådhus, bibliotek, kulturhus, boliger, barnehage, butikker, restauranter, barer, kaféer.

Stedet
Planområdet ligger sentralt, mellom den gamle trehusbebyggelsen og de nyere områdene på den andre siden av elven. Området er preget av store deler grå overflater, utflytende byrom og mye areal til veiformål. Eksisterende bebyggelse er dominert visuelt av store bygningskropper fra 1950-1980-årene.

Etter at den gamle stasjonsbygningen ble revet, og jernbanesporene lagt om, så har denne delen av byen ligget litt "på vent".

I det sydvestre hjørnet av planområdet ligger den gamle kirken, som er vernet. Retningslinjer fra riksantikvaren tilsier at tiltak i området rundt kirken skal underlegge seg denne i høyde og volum. Kirken ligger i dag som i en trafikkøy, med veiareal rundt på alle kanter.

Forholdet mellom bysentrum, havnen og elvemunningen er i dag preget av barrierer, primært i form av veier, men også av bygninger. Mot havnen forsterkes denne barrieren av Byteltet, med ca. 50 meter lange vegger. Randbebyggelsen i planområdet består av små trehus i to etasjer med loft, i hovedsak med butikker i gateplan og bolig i 2. etasje. Bebyggelsen følger en gatestruktur, dels etter den gamle strukturen, dels etter nyere tids regulering. Store deler av bebyggelsen langs gateløpene mangler.

Infrastruktur
Det er en relativt stor gjennomgangstrafikk gjennom gatene i randsonen av planområdet; Strandgata og Jernbaneveien, Fv 44. Især Jernbaneveien har en bred profil, og plasskrevende som tar mye av arealet innenfor planområdet.

Møteplasser
Det er tre definerte torg innenfor planområdet; det gamle Kirketorget i aksen fra kirkens inngangsparti, Torget og Nytorget. I tillegg til disse tre plassrommene er det en stor, åpen plass i nord, sentralt lokalisert i planområdet. Dette arealet brukes i dag til overflateparkering.

Nytorget er et åpent plassrom mellom Sentrumsgården og Lerviksbakken, uten klar avgrensing, og benyttes i dag til overflateparkering.

Torget er det eneste av de 3 plassrommene som fungerer som møteplass. Her foregår torghandel og det er anlagt en liten lekeplass. Torget er midlertidig belagt med asfalt, i påvente av en vurdering av rommet i sammenheng med den videre sentrumsutviklingen.

I brukerundersøkelsen etterspør innbyggerne møteplasser for alle aldersgrupper: lekeplasser for barn, møteplasser/aktivitetsplasser for ungdom og eldre, en "italiensk piazza" for alle, et sted med torghandel og restauranter, steder som er lune for vær og vind, og som samtidig kan brukes til byens mange festivaler.

Bygninger

Egersund er kjent som en trehusby. Likevel er det et helt annet syn som møter deg når du ankommer byen, enten det er på veien eller fra sjøen. De store bygningene midt i planområdet dominerer det visuelle inntrykket. Disse bygningene skiller seg ut, både i volum og materialitet, fra den gamle trehusbebyggelsen.

Innenfor planens område finner vi, utover kirken og de gamle trehusene, store bygårder som Sentrumsgården, Sparebank-bygget, rådhuset mm.

Kommunen ønsker å undersøke muligheten for å plassere et nytt rådhus innenfor planområdet, samt bibliotek og ev. et nytt/supplement til kulturhuset.

Videre er det avdekket behov for et mer variert tilbud av boligtyper. Det er mange eneboliger innenfor sentrumskjernen, men få leiligheter. Egersund står ovenfor en eldrebølge og det er definert som god samfunnsøkonomi å la eldre få bo hjemme så lenge som mulig. Dette fordrer at det er tilgjengelige leiligheter, med mulighet for en variasjon av tjenestetilbud knyttet til bostedet.

Brukerundersøkelsen har avdekket et mangfold av ønsker og forslag til hva som kan legges inn i sentrumskjernen. Vår oppgave er å legge til rette for at en slik utvikling kan skje. Egersunds hjerte skal være i sentrum; et sted du finner frem til som fremmed, og du som innbygger kan leve ditt liv.



Figur 27: *Planområdet (grønn stiplet linje) består hovedsaklig av grå flater. Illustrasjon: Multiconsult*

Tre alternativer

Vi har sett på tre ulike alternativer til løsning for planområdet.

Følgende er **felles** for samtlige tre alternativer:

0. Trehusbyen – ny bebyggelse

Ny bebyggelse skal være tilpasset den gamle trehusbebyggelsen i volum og materialitet. Det skal i størst mulig grad benyttes tre som bygningsmateriale, som et minimumskrav stilles det krav til å benytte tre som fasademateriale. På denne måten manifesteres Egersund sin rolle og posisjon som trehusby inn i fremtiden.

1. Havnefronten

En av problemstillingene som ønskes løst innenfor planområdet, er forbedret kontakt med sjøen. Vi har løst dette med følgende grep: Å grave ut en liten bukt i havnefronten. Den nye bukten følger i grove trekk den gamle strandlinjen til Egersund, før utfyllingen som kom på 1880-tallet. Med dette grepet gjenskapes opplevelsen av kirkeøya. Byen får en liten bukt som kan brukes som bybad. Egersund hadde på 1930-1950-tallet to bybad knyttet til byen. Dette har igjen blitt et ettertraktet bytilbud i mange europeiske byer. Egersund får med dette sin egen «Blå Lagune».

2. Beplantning

I Egersunds byhistorie har det vært mer beplantning rundt kirken, og mellom byen og sjøen. Beplantningen har, ved siden av estetiske og biologiske verdier, hatt en gunstig klimatisk virkning som léskjerm mot den ofte kalde trekken fra sjøen.

Vi gjeninnfører vegetasjonen rundt kirken, og langs Strandgata. Dette myker også opp miljøet langs den trafikkerte Strandgata.

Navnet Egersund stammer fra den gammelnorske betegnelsen på leia mellom Eigerøya og fastlandet som het Eikundarsund. Eigerøya eller Eikund, kommer av de rike forekomstene av eiketrær på øya i gammel tid. Navnet er blant de eldste stedsnavn i Norge.

En by med et slikt gammelt og flott navn bør ha eiketrær i bybildet. Vi foreslår at ny beplantning primært blir med eik. På denne måten vil det om 50 år til 100 år står store og prektige eiketrær i byen, som et varig spor av denne planen.

3. Byreparasjon

Ut i fra gamle kart, ser man hvordan det tidligere var definerte gateløp og plassrom i Egersund. Etter at jernbanestasjonen og jernbanesporene forsvant, er denne delen av byen blitt stående uferdig. Husrekkene langs gateløpene har så mange hull i "tanngarden" at gatene ikke leses som gateløp lenger. De er utflytende trafikkarealer, som glir over i plasser og parkeringsplasser. Et eksempel på dette er Nytorget, som egentlig bare er en parkeringsplass foran Sentrumsgården.

Vi ønsker å reparere de gamle gateløpene og plassene. En by er avhengig av en viss tetthet for å bli oppfattet som en by. Rommene krever fasader som avgrensning. Egersund er heldig som har disse arealene til rådighet i en tid der det er det er behov for nye bygninger. Det er viktig at de nye bygningene brukes til å skape gater og plasser.

4. Kirken

1623 ble den gamle Mariakirken jevnet med jorden og gjenreist som en ny kirke. Det er den samme kirken som står i dag.

Kirken står i dag på en trafikkøy, omgitt av gater, veier og parkeringsplasser på alle kanter. Inngangspartiet, som tidligere var som en fortsettelse av aksen i kirken, ut til Kirketorget, er knekt og går vinkelrett ut på Strandgaten. Vi flytter aksessen til kirken tilbake, slik det var tidligere, og gjenoppretter den gamle tilknytningen mellom kirken og kirketorget.

I tillegg gjenoppretter og forsterker vi den gamle vegetasjonen av store trær rundt kirken. Vi ønsker at det benyttes eiketrær.

5. Rådhuset

Rådhuset er i dag lokalisert i en bygning fra 1969, med en senere påbygd toppetasje. Bygningen er for liten til å romme alle kommunens ansatte og fylles delvis av byens brannstasjon. Den er preget av dårlig vedlikehold og forfall. Lovens krav til luft og standard oppfylles ikke. Det er behov for omfattende rehabilitering eller et nytt bygg. I og med at den eksisterende bygningen allerede er for liten og er lite publikumsrettet, har vi i vår

besvarelse valgt å rive det gamle bygget, og har funnet en ny plassering for rådhuset. Dette er visualisert i det alternativet vi har valgt å jobbe videre med, alternativ 2.

På tomten for det gamle rådhuset har vi lagt inn et nytt bygg, som går igjen i alle tre alternativene. Vi har lagt inn planens eneste høyhus; en boligblokk i 8 etasjer, med en inntrukket 9. etasje. Høyden er valgt for å tilfredsstille kravene til høyde i forhold til brannbil, for å unngå kravet til to trappeløp og to heiser, derav den ene som brannheis. Byen har behov for nye leiligheter og nye eldreboliger. Dette bør ikke være en ensartet eldrebolig, men med tilbud for alle, med publikumsrettet virksomhet i 1. etasje. Byen tåler ett slankt høyhus her som kan markere inngangen til byen. Skyggen kastes i hovedsak over elven, og det vil kunne være en god inntektskilde til realiseringen av nytt rådhus.

6. Nytorget, Torget og Kirketorget

Nytorget forsvinner som torg i alle tre forslagene. Vi legger opp til at det fremdeles skal være rom foran Sentrumsgården, men mer i form av et gaterom enn en parkeringsplass. Med dette gjenopprettes Lerviksbakken som gateløp. Det er god økonomi i å omdanne en asfaltert parkeringsplass til et sentrumsnært bygg. Det må være publikumsrettet virksomhet som handel mm. i første etasje, men det er også rom for å kunne legge inn boliger i øvrige etasjer.

Torget har ulik størrelse i de tre forskjellige alternativene, men skal opprettholdes som bytorg. Belegning og møblering av torget er satt på vent til en ny byplan kommer på plass. Dette skal tilbakeføres som byens samlingsrom.

Vi har sett på muligheten for å rive bygningen til Dalane tingrett, for å utvide **Kirketorget**. Dette gir et større, mer definert byrom. Som et minimum må torget gis en overflatebehandling, gjerne med brostein, som et urbant, historisk kirketorg. Springvann, benker og lykter må på plass. Om byen har gamle statuer på lager, bør disse børstes støvet av og plasseres ut med denne byfornyelsen.

Byens plasser bør gis forskjellig uttrykk. Det er behov for flere grønne lunger, lekeplasser, møteplasser og plasser for arrangement.

7. Nye forbindelser

Forbindelsen til Amfi

Forbindelsen for gående, trillende og syklende mellom Amfi og handelsområdet i gågata, bør styrkes. Vi ønsker å flytte gangbroen over elven, til foran det nye høyhuset. Slik kobler denne aksen seg mot gågata, samt mot det "nye" området langs elvemunningen. Her kan det med fordel kan etableres restauranter, kaféer mm. Dette er en lun vik, med gode solforhold og skjermet for trekken fra sjøen, og kan bli en miljøskapende ressurs for byen. Utviklingen her må ses i sammenheng med den nye høyblokken.

Siktlinjer:

Siktlinjer til sjøen må identifiseres og ivaretas, se figur 30.

En by som resirkulerer "brukt" jord, istedenfor å ta i bruk ny. En by som dette, er en *bærekraftig by*. Det vil si en by som ivaretar og imøtekommer behovet for dagens innbyggere, men samtidig overlater stedet til nye generasjoner, slik at de kan få dekket *sine* behov. En slik by ødelegger ikke for fremtidige generasjoner, men legger forholdene til rette for dem.

Kan Egersund bli en slik by?

Definisjon fondmotiv (fra Wikipedia):
«Fondmotiv er et arkitektonisk eller byplanmessig grep som framhever slutten av en akse (fonden).

Fondmotivet kan være ei bygning, en bygningsdel (for eksempel et tårn) eller ei arkitektonisk eller kunstnerisk utsmykning (for eksempel altertavla i ei kirke). Også naturelementer som trær og fjell kan fungere som fondmotiv. Ett og samme element kan være fondmotiv for flere akser, for eksempel utsmykning i midten av ei rundkjøring.»

Konsekvensene av dette er:
- Det høye antallet biler skaper støy, støv og en barriere mellom de to sidene av gaten.
- Gatene oppleves som utrygge med tanke på barns ferdsel i byen.
- Gatene er ikke dimensjonert for effektiv trafikkavvikling av et så høyt antall motorkjøretøy. Biler og lastebiler blir ved stor trafikk stående i langvarige køer.

Forslag til løsning:
1. Etablere et alternativ til bil; buss og tog. Busstilbudet er i dag nesten ikke-eksisterende. Et bedre kollektivtilbud vil redusere antall biler på veiene.

2. Trafikken som ikke skal inn til bysentrum, bør få et alternativ til å kjøre rundt sentrum. Det må etableres en ny vei rundt bykjernen.

3. Gatene må endres fra veier til bygater, dvs. gater der de myke trafikantene prioriteres og tilpasses en urban situasjon. Bygaten kjennetegnes med brede fortau, lav hastighet på motorkjøretøy, belegg for gående velegnet for rullestoler og rullatorer, nedsenket fortau ved fotgjengerfelt, god og stemningsskapende belysning, beplantning og benker ved solfylte plasser.

8. Viktige punkter
Ved å gjenopprette byens gater, legges det til rette for et bebyggelsesmønster, der nye bygninger kan plasseres. Enkelte plasseringer er viktige enn andre, pga. hvor de ses ifra, plassering i forhold til hjørner, inngangen til byen, som fondmotiv i enden av en gate mm.

a.) Hjørnet som møter deg når du kommer over broen over elven: Dette er det første visuelle møtet med Egersunds bykjerne. Bygget som plasseres her blir viktig, og bør ha et innhold tilgjengelig og viktig for byens befolkning. Dette kan være, rådhus, kulturhus, kino, bibliotek, eller andre offentlige funksjoner. Hjørnet bør markeres, gjerne med en høyde over den andre bebyggelsen. Bygninger her må ha publikumsrettet virksomhet i gateplan, med åpne fasader.

b.) Hjørnet mellom Nytorget og Sandakergaten. Her er det i dag overflateparkering. Tomten danner fondmotiv.

c.) Det gamle rådhuset er formet som en stor mur mellom byen og sjøen. Denne bør fjernes og erstattes av en ny bygning, som er slankere og som gjerne kan ha en god høyde, for å markere starten på bysentrum, som viser at her har du kommet frem til byen!

9. Trafikk
Årsdøgntrafikken igjennom Strandgata og Jernbaneveien er relativt stor. Dette er bygater, som går igjennom sentrum, og som skal betjene et stort antall biler, herunder tungtrafikk, sammen med fotgjengere, syklister og andre trillende.



Figur 28: *(v) Siktlinje mellom dagens kiwi og Sparebank 1 mot Kontrari. Illustrasjon: LINK Arkitektur*
Figur 29: *(h) Sentrale siktlinjer i Egersund sentrum. Illustrasjon: LINK Arkitektur*


siktlinjer
Borggård
tverrforbindelse
Nytorg
Torg
Kirketorg

Alternativ 1

Forslaget må ses i sammenheng med fellespunktene nevnt forut i teksten.

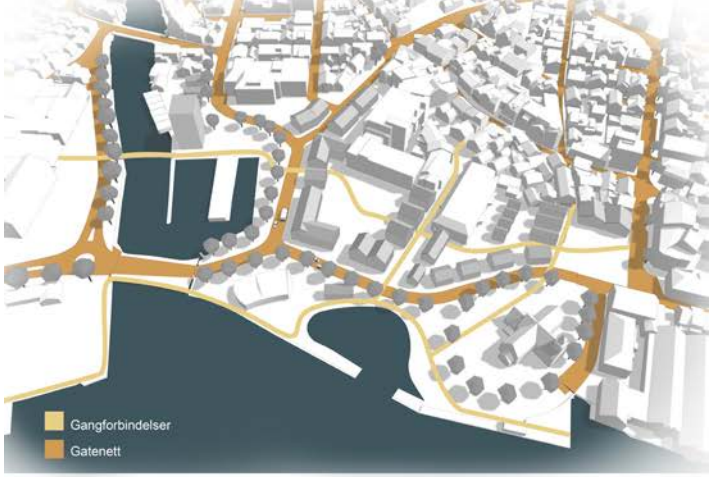
I alternativ 1 beholdes eksisterende gatestruktur i Strandgata. Dette har følgende konsekvenser:

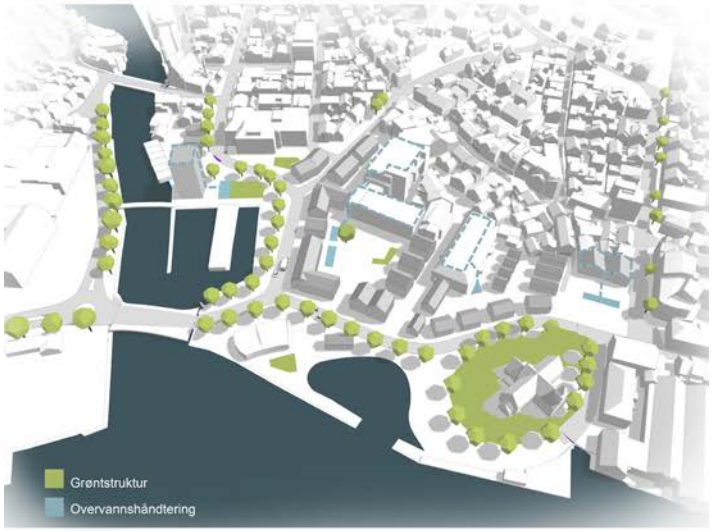
Stedet
Vi får en plan som kan tas i bruk med det samme uten større infrastrukturelle endringer.

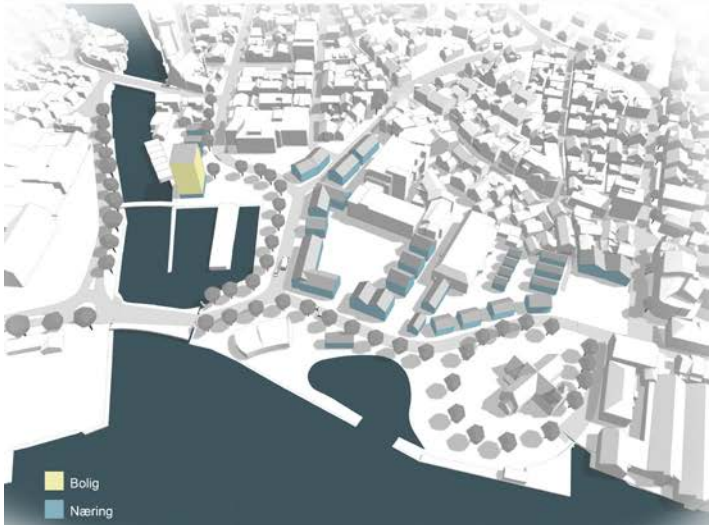
Infrastruktur
Infrastrukturen beholdes som i dag. Rørføringer lagt under Strandgata trengs ikke å flyttes på.

Møteplasser
Denne løsningen gir stor plass på østsiden av Strand-gata. Vi får plass til Torget, nesten som det er i dag, og et stort nytt gårdsrom rundt det som i dag er overflate-parkering. Vi kaller denne for Borggården.

Bebyggelse
Ny bebyggelse langs Strandgata og rundt Borggården. God plass til nytt rådhus. Lite plass til ny bebyggelse langs sjøen.







Figur 30: *(v) Diagrammer som viser overordnede strukturer for alternativ 1. Illustrasjon: LINK Arkitektur*
Figur 31: *(h) Skisseplan av alternativ 1 som del av medvirkningsprosessen. Illustrasjon: LINK Arkitektur*



Alternativ 2

Forslaget må ses i sammenheng med fellespunktene nevnt forut i teksten.

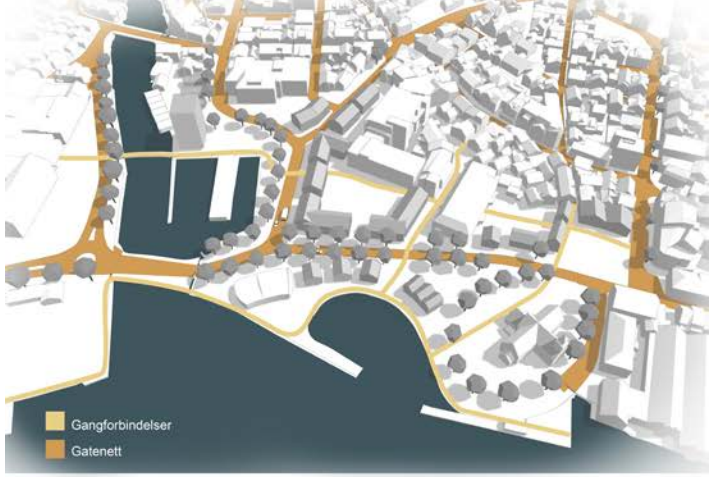
I alternativ 2 rettes gatestruktur på Strandgata noe opp. Dette har følgende konsekvenser:

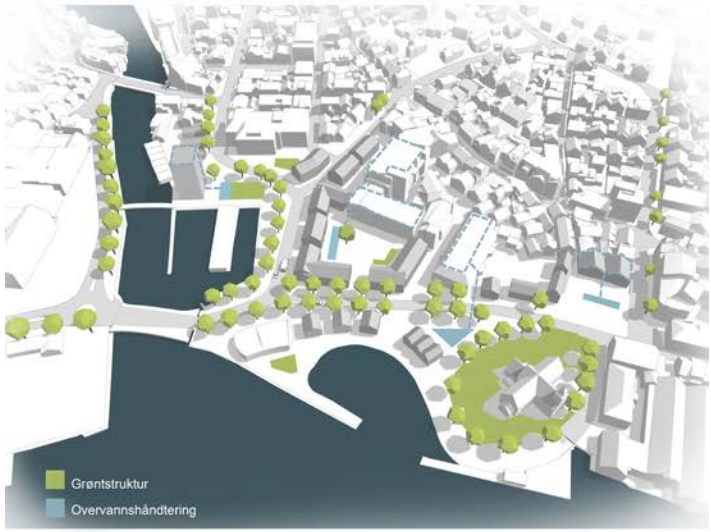
Stedet
Vi får en plan som gir det resultatet som har fått best karakter igjennom samtlige workshops med befolkningen og møter med politikerne, og som planleggerne bak dette arbeidet også ser flest kvaliteter ved.

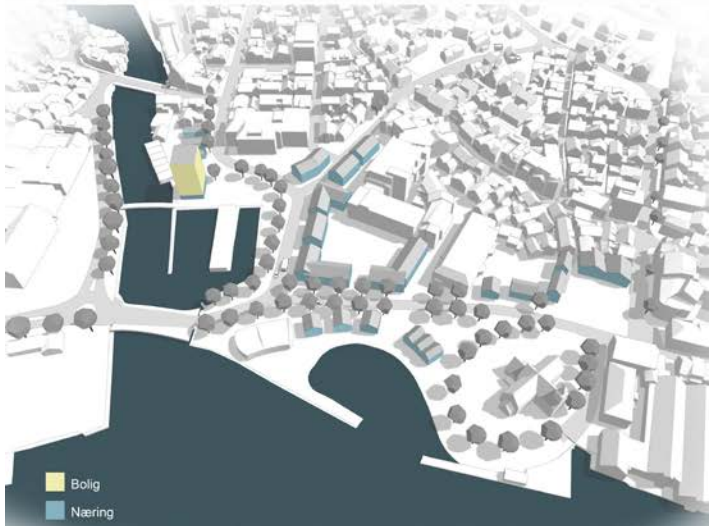
Infrastruktur
Infrastrukturen i Strandgata må justeres mellom Kirketorget og til krysset mellom Strandgata og Jernbaneveien. Dette utgjør en strekning ca. 120 meter.

Møteplasser
Denne løsningen gir en bedre fordeling av arealene på hver side av Strandgata. Torget blir veldefinert, og Borggården får størrelse tilpasset byens størrelse og størrelsen på kvartaler forøvrig i sentrum.

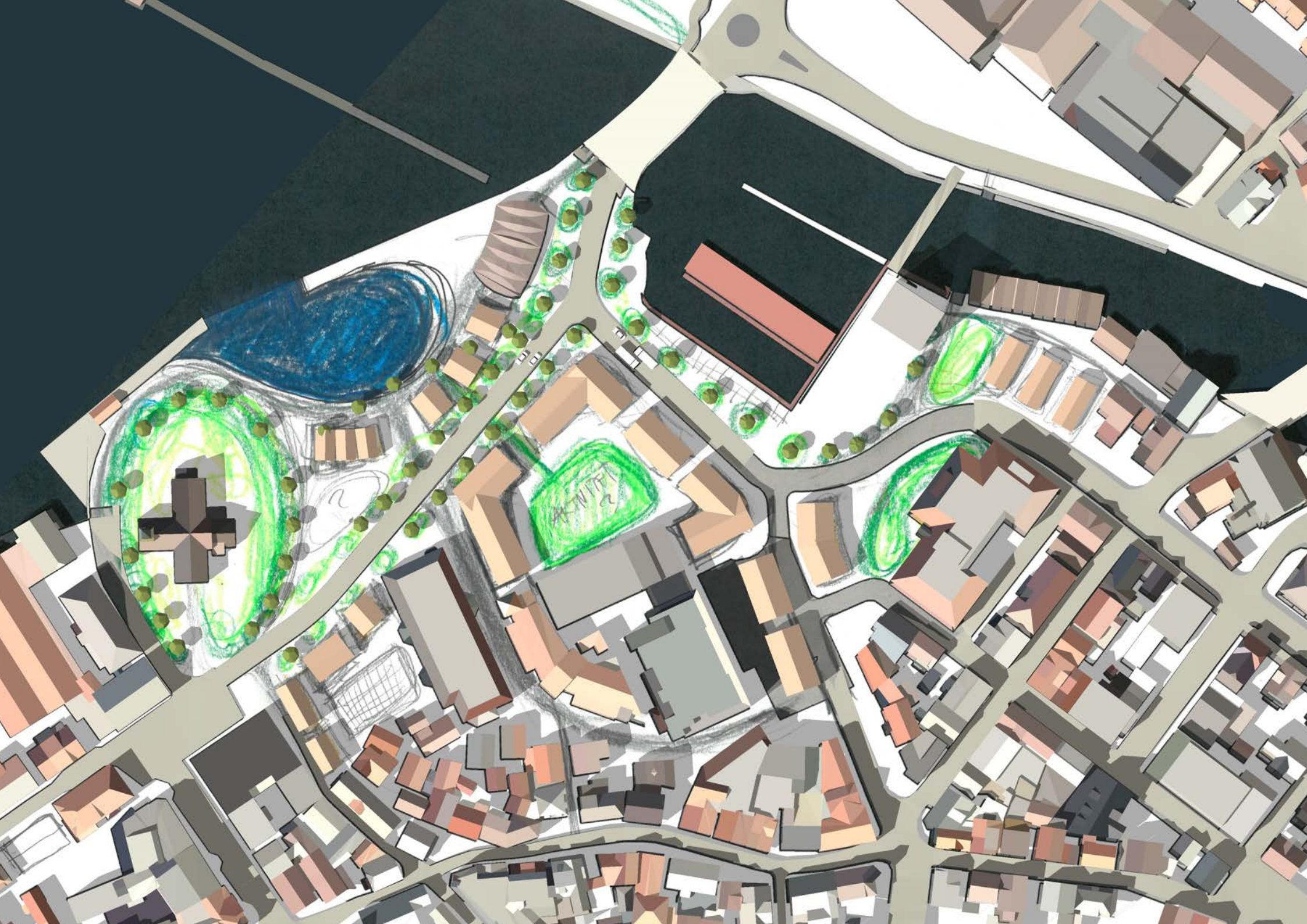
Bebyggelse
Ny bebyggelse langs Strandgata og rundt Borggården. God plass til nytt rådhus. Bedre plass til bebyggelse langs sjøen.







Figur 32: *(v) Diagrammer som viser overordnede strukturer for alternativ 2. Illustrasjon: LINK Arkitektur*
Figur 33: *(h) Skisseplan av alternativ 2 som del av medvirkningsprosessen. Illustrasjon: LINK Arkitektur*



Alternativ 3

Forslaget må ses i sammenheng med fellespunktene nevnt forut i teksten.

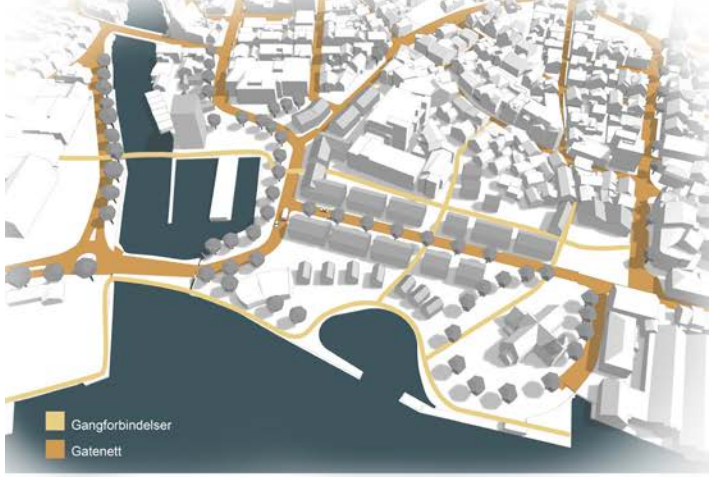
I alternativ 3 rettes gatestruktur på Strandgata helt opp. Dette har følgende konsekvenser:

Stedet
Bysentrum rettes opp og får et historisk og stramt gateløp med en rett akse mot Jernbaneveien. Dette alternativet falt ikke i smak, hverken intuitivt, eller ved en grundigere gjennomgang på workshopene. Strukturen fremsto som fremmet i forhold til den øvrige, mer organiske middelalderstrukturen.

Infrastruktur
Infrastrukturen i Strandgata må justeres mellom Kirketorget og til krysset Strandgata - Jernbaneveien. Dette utgjør ca. 120 meter.

Møteplasser
Denne løsningen gir en jevnere fordeling av arealene på hver side av Strandgata. Torget blir noe mindre, og Borggården blir vesentlig mindre. Muligheten for å slå sammen plassene oppsto.

Bebyggelse
Ny bebyggelse langs Strandgata og rundt Borggården. Mindre plass til nytt rådhus rundt Borggården. Bedre plass til bebyggelse langs sjøen.







Figur 34: *(v) Diagrammer som viser overordnede strukturer for alternativ 3. Illustrasjon: LINK Arkitektur*
Figur 35: *(h) Skisseplan av alternativ 3 som del av medvirkningsprosessen. Illustrasjon: LINK Arkitektur*


ØVERBYGD TORV
LEK





DEL 3

DETALJERING

Tredje og siste del av mulighetsstudien innebærer detaljering av valgt konsept. Det er laget en implementeringsmodell for å realisere utbyggingen, samt illustrasjoner av mulighetene for Egersund sentrum.

Det valgte alternativ

Stedet

Egersund sentrum gjenopprettes. Sjøfronten fornyes. kontakten mellom sjø og by forsterkes. Gateløp og plassrom defineres. Ny bebyggelse plasseres i forhold til en plan, gis det riktige innholdet og proporsjoner i forhold til den gamle trehusbyen. Ny beplantning, belysning, belegning og møblering i gatene.

Havnefronten

Strandpromenade fra kirken til Gruset, med bryggekant, benker og belysning. Forbilde: Aker Brygge og Sørenga.

Den Blå Lagune: Kirkevika gjenopprettes og gir byen en badestrand, et bybad. Bebyggelsen langs den Blå Lagune må være tilpasset aktivitetene her, med badstue, garderobeanlegg, toaletter, barer/kaféer/restauranter. Volumene skal være små, og ikke konkurrere med kirken. Vi vil skape et hyggelig badeanlegg og fritidsområde, som kan benyttes året rundt. En bro som kompletterer promenaden er foreslått og lagt inn i planen.

Infrastruktur

Gater

Gatene gjenopprettes. Fortau skal være brede og legge til rette for byens myke trafikanter. Rør i gatene flyttes til det nye gateløpet i Strandgata. Nytorget og Lerviksbakken strammes opp til et gateløp.

Bru

Ny gangbro over elven, mellom Amfi og den gamle rådhustomten.



Figur 36: *(o) Plan over det valgte alternativ. Illustrasjon: LINK Arkitektur*

Figur 37: *(h) Illustrasjon av Blå lagune, høyhus, ny gangbro over Lundeåna, Kirketorget, Borggården, Torget, promenade og fortetting i Egersund sentrum. Illustrasjon: K2 Visuals og LINK Arkitektur*



Denne tverrforbindelsen skal ivaretas igjennom de nye plassrommene; Borggården, Torget og Kirketorget.

Plasser
Plassene defineres som plassrom, med vegger rundt og møblering i. Belysning, beplantning, møbler, lekeapparater velges ut fra de forskjellige plassenes funksjon.

Siktlinjer
Det er viktig for å opprettholde forbindelsen til sjøen at definerte siktlinjer ikke bygges igjen. Endel av disse er vist på vedlagt illustrasjon.

Siktlinjer til enkeltbygninger er også viktig å ivareta, bygninger som har viktige fondmotiv, hjørner mm.

Møteplasser

Borggården
Det nye rådhuset anbefales lagt iht. Illustrasjonen viser ca. 4600-5000 m2, til nytt rådhus og bibliotek. Publikumsrettet virksomhet anbefales lagt i første etasje; servicetorg- opplysningstorg, turistinformasjon, bibliotek, kafe/spisesal, shared space med arbeids-plasser og møteplasser osv. Bygningene er delt opp i mindre volumer for å passe til resten av byen. Disse er bundet sammen med en søylegang, som i de gamle klostergårdene, eller de gamle Borggårdene. På denne måten må kommunens ansatte bruke byens gulv når de beveger seg mellom etatene, men får samtidig tak over hodet. Borggården kan være en "grønn" plass, med planter, springvann, benker osv., en oase midt i byen, et godt og fredelig sted å oppholde seg for alle.

Torget
Det gamle torget har fått nye vegger, slik at det blir et definert rom. Det er solfylt og lunt. Her bør det være plass både til torghandler og aktiviteter for barn og unge.

Kirketorget
Det gamle kirketorget kan utvides ved å rive Tingretten. Plassen kan få en klassisk behandling, med brostein, lamper og benker, springvann og gjerne en skulptur, tilpasset den gamle kirken i stil. Her kan byen få på plass et klassisk bytorg.

Den blå lagune
Strandpromenaden, småbåthavnen, den lune viken ved det gamle rådhuset vil sammen med den blå lagunen danne Egersunds "nye" havnefront.

Det er viktig å gi disse områdene en behandling som gjør havnefronten attraktiv, innbydende, trygg og aktiv.

Badstue ved lagunen, toaletter, kaféer og restauranter, sammen med servicetilbud til båtturister hører naturlig til her.

En bro over lagunens åpning vil binde strandpromenaden sammen.

Lagunen bør formes som en badestrand, med tilgjengelighet også for bevegelseshemmede og gamle. Et stupetårn hører naturlig med. Muligheten for å omdanne lagunen til en skøytebane om vinteren er blitt foreslått. Alternativt kan dette legges til den lille dammen ved siden av kirken, hvis man vil gi befolkningen en mulighet til å bade igjennom hele året.

Trollspruten
En sprutende fontene har blitt foreslått i havnebassenget; *Trollspruten*. Det er en festlig idé, som kan gi byen omtale og bli en attraksjon.

Bebyggelse

Ny bebyggelse bør/skal ha fasader av tre.

Ny bebyggelse skal tilpasse seg den gamle trehusbyen i forhold til volumer, dvs. høyde og bredde. Volumer skal heller deles opp i mindre deler, enn fremstå for store. Denne delen av byen er eksponert visuelt, og vil danne den nye inngangsportalen til Egersund. Det er viktig at arkitekturen formes med denne rollen i bevisstheten.

Vi anbefaler det nye rådhuset lagt hit, for å sikre en kvalitativ gjenoppbygging av byen. Viktige hjørner og fondmotiver skal utformes med bevissthet på sin rolle og posisjon. Bygg med en eksponert posisjon bør forbeholdes funksjoner av verdi for befolkningen.

Vi har lagt et nytt høyhus ved den gamle rådhustomten. Området rundt den lune viken bør utformes med tanke på gode publikumsrettede virksomheter i første etasje.



Figur 38: *Slik kan gaten og et nytt rådhus se ut i Egersund sentrum. Illustrasjon: K2 Visuals og LINK Arkitektur*

Implementering av utbyggingsprosess

Små tiltak kan gjennomføres tidlig for å skape engasjement og for å vise at noe skjer. Illustrasjonen viser et forslag til implementeringsplan for utviklingen av Egersund sentrum med temporære tiltak knyttet opp mot en utbyggingspress.

Med temporære tiltak menes midlertidige tiltak og prosjekter som er begrenset til en bestemt tidsperiode. Temporære tiltak benyttes ofte under utviklingen av nye områder og fungerer som en brobygger mellom nye og gamle byrom.

Utviklingen av Egersund kan deles inn i to ulike typer grep, hovedgrep og mindre grep. Hovedgrepene omhandler oppbyggingen av de fysiske strukturene og rammene rundt dette. De mindre grepene omhand- ler den sosiale utviklingen og tiltak som kan gjøres for å skape en tilhørighet til sentrumsutviklingen hos innbyggerne. Det er under dette vi finner de temporære tiltakene. Begge typer grep i kombinasjon er viktig for å oppnå en god stedsutvikling. Hovedgrepene vil være fastsatt i en relativt tidlig fase og deretter vedtas i en reguleringsplan. De mindre grepene er i mindre grad absolutte og kan påvirkes gjennom prosessen i form av medvirkning.

Innledene fase

Utviklingen av sentrum bør skje gradvis med gode strategier for hovedgrep og mindre grep. Innledningsvis bør det etableres et aksjeselskap som har det overordnede ansvaret for utviklingen av sentrum. Dette bør være et samarbeidsselskap mellom private aktører og kommunen. Selskapet vil ha ansvaret for den fysiske utviklingen, og finansieringen og fordelingen av midler til de ulike delene av prosjektet. Under aksjeselskapet bør det ansettes en person som har ansvaret for koordineringen og organiseringen av de mindre grepene og den sosiale utviklingen av sentrum. Denne personen kan fortrinnsvis allerede være ansatt i kommunen.

Som en innledende fase for utviklingen av Egersund sentrum kan det utvikles et konsept som heter #mitt-Egersund. Dette kan lanseres med etableringen av en informasjonsbu. Her kan visualiseringer og informasjon om prosjektet utstilles sammen med informasjon om prosessen. Det bør også åpnes for at lokalbefolkningen kan komme med tilbakemeldinger til prosjektene og forslag til midlertidige tiltak som kan gjennomføres. Bua kan i seg selv ha en unik karakter samt et attraktivt uteområde for å tilføre en egen kvalitet til byen. Denne kan utvikles i samarbeid med lokale designere og arkitekter eller lokal ungdom.

Hovedgrep

Første hovedgrep vil være å ferdigstille reguleringsplanen for området. Deretter bør rådhustomten selges eller utvikles for å få midler til byggeprosessen. I tråd med dette må de ansatte ved rådhuset flyttes til midlertidige lokaler, fortrinnsvis i sentrum. Etter dette bør arbeidet med å etablere et nytt parkeringshus igangsettes. Utviklingen av området forutsetter at parkeringen i sentrum fjernes og utviklingen av nye parkeringsplasser bør startes tidlig. Neste hovedgrep bør være å bygge og utvikle Torget og «Den blå lagune». Samtidig med dette er det hensiktsmessig å begynne arbeidet med å bygge nytt gateløp for Strandgata og legge om nødvendige rør. Neste hovedgrep bør være å bygge ut Borggården og høyhuset med tilhørende funksjoner. Parallelt og uavhengig av dette kan Nytorget utvikles og bygges ut. Hovedgrepene er markert med mørk grå i illustrasjonen (se neste side).

Mindre grep

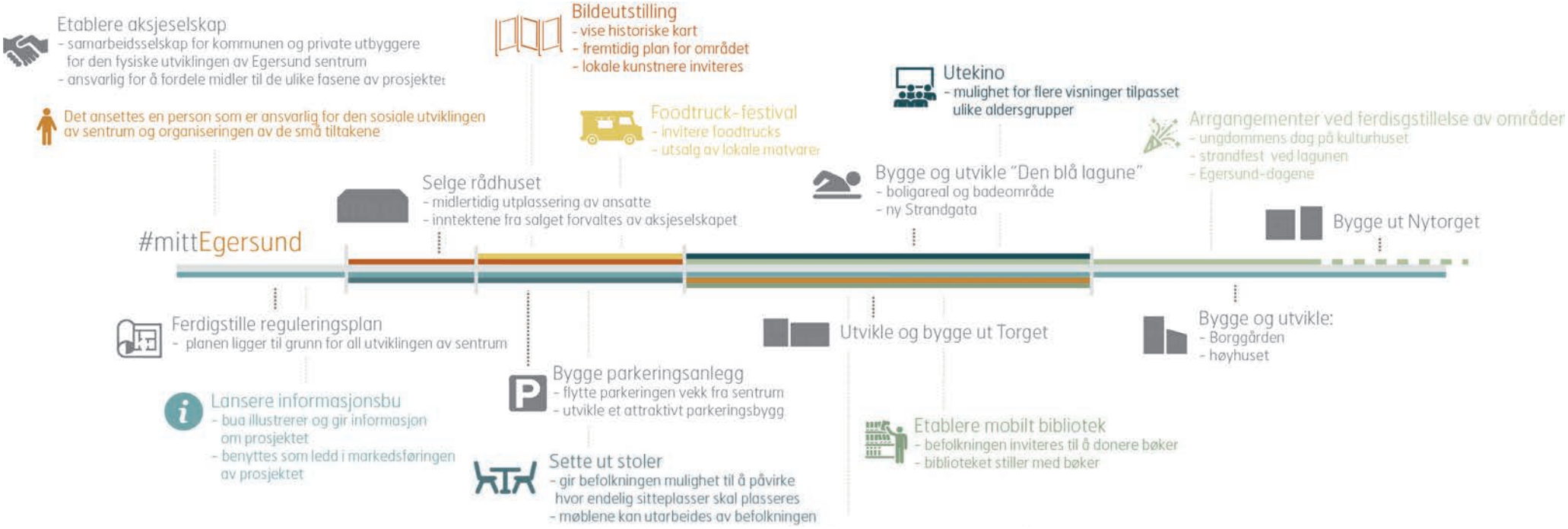
De mindre og midlertidige grepene er fasemessig knyttet opp mot hovedgrepene, og er markert med ulike farger i illustrasjonen (se neste side). Illustrasjonen viser et forslag til prosjekter og tiltak som kan gjennomføres. Dette kan videreutvikles av nyansatt koordinator i tråd med ønsker fra befolkningen. Foreslåtte tiltak er knyttet opp mot de ulike utviklingsområdene.

I tråd med at utbyggingen av Torget og «Den blå lagune» bør utbygges først, skal det i første omgang gjennomføres mindre grep og temporære tiltak her. Foreslått på Torget er å sette ut stoler og arrangere foodtruck-festival. Ved å utplassere løse bymøbler kan innbyggerne selv påvirke hvor endelige sitteplasser skal forekomme og utformingen av plassen. For å skape enda større tilhørighet kan møblene også utarbeides i samarbeid med befolkningen ved for eksempel å invitere til «bygg byens bymøbler». Et annet alternativ er at disse utvikles av det lokale firmaet Moose Design eller andre. Foodtruck-festivalen er et tiltak for å skape liv på torget. Her inviteres foodtrucks fra omkringliggende områder og det åpnes også for salg av lokale matvarer. Dette er et tiltak som kan opprettholdes årlig hvis det



Figur 39: *(o) Oversikt over plassering av hoved- og mindre grep, fargelagt i henhold til diagrammet nedenfor. Illustrasjon: Multiconsult*

Figur 40: *(n) Implementeringsdiagram med foreslått rekkefølge for utbygging og foreslåtte tiltak. Illustrasjon: LINK Arkitektur*



er vellykket. På området som skal bli «Den blå lagune», kan det settes opp en bildeutstilling, kanskje i samarbeid med Dalane Folkemuseum. Denne kan vise gamle bilder og historiske kart samt illustrasjoner for hvordan områ-det skal bli i fremtiden. Videre kan det åpnes opp for at lokale kunstnere kan bidra med verker her.

Neste prosess vil være å begynne arbeidet med å fase ut parkeringsplasser på Areneset (fremtidige Borggården), i tråd med neste fase i utbyggingsprosessen. Et første tiltak her vil kunne være å tegne opp omrisset av de nye bygningsplatene på området. Dette vil illustrere den nye utviklingen på en god måte, samt skape en forståelse av at parkeringsplassen skal fjernes. For å fremheve at parkeringsplassene er på vei ut, bør det prioriteres tiltak som understreker at området skal benyttes til noe annet. Tiltak her kan være å arrangere utekino for ulike aldersgrupper. Videre å etablere et mobilt bibliotek hvor befolkningen kan donere og låne bøker. Disse tiltakene vil skape aktivitet på området og støtte opp om ideen om å ha et felles kommunehus på området. Dette vil kunne skape positive forventninger for byens innbyggere.

Avslutningsvis kan det være positivt å holde ulike arrangementer når de ulike delområdene er ferdigstilt for å skape litt positiv oppmerksomhet om prosjektene. Dette kan eksempelvis være Egersundsugå, strandfest ved den nye lagunen eller ungdommens dag på kulturhuset.





Figur 41: *(o) Informasjonsbu som inviterer til opphold og skaper nyskjerrrighet. Foto: KZNIA.org*
Figur 42: *(n) Foodtruck skaper liv på en ellers grå flate. Foto: Dagens Næringsliv AS*





Figur 43: *(o.v.) Mobilt bibliotek som forløper til permanent løsning. Foto: A Day Magazine*
Figur 44: *(n.v.) Utstilling av historiske bilder i bysammenheng. Foto: Arve Lindvig/Vest-Agdermuseet*

Figur 45: *(o.h.) Matvareutsalg med lokale råvarer. Foto: Dagsavisen.no*
Figur 46: *(n.h.) Utendørs kinokveld på et offentlig torg. Foto: Budstikka.no*





Kilder

Alle kart og illustrasjoner, med mindre annet er nevnt, er utarbeidet av Multiconsult eller LINK Arkitektur.

Alle stedsbilder, med mindre annet er nevnt, er hentet fra iEgersund.no.

Byteltet: Nytt møtested i gammel treby. Gode steder. 36 eksempler. Oslo: Miljøverndepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet.

Anne Louise Gjesdahl Christensen 1991. Livet i og mellom husene. Utvalgte artikler om livsform og bymiljø. Oslo: Universitetsforlaget.

Leif Dybing 2001. Sjøen som ferdselsåre. Dalane Folkemuseums årbok nr. 14.

Finn-Einar Eliassen 2011. Årstad og Egersund – bondegård og bygrunn. Eiendomsforhold, teigblanding og byvekst ca.1680–1850. Kart og plan 71.

Harry Fett 1912. Fra Mandal-Flekkefjord-Egersund. Kodakbilleder av professor Jens Z. M. Kielland. Kunst og Kultur 2.

Anders Feyling 1929. Egersund. Stavanger Turistforenings årbok 1929.

Peter Arnfinn Flak 1972. Fra det gamle Egersund. Egersund: Dalane Folkemuseum.

Oddveig Foldøy Solli 1976. Et bylandskap på midten av 1800-tallet. Magisteravhandling, Universitetet i Bergen.

Egil Harald Grude 1996. Strandsted og ladested. Egersund fram til 1880. Egersund: Eigersund kommune.

Harald Hamre 1996. Okka by. Egersund 1880-1960. Egersund: Eigersund kommune.

Olaf Lorentzen 1955. Egersund Kommunale Elektrisitetsverk 1905-1955. Egersund: Elektrisitetsverket.

Per Einar Lædre 1992. Reguleringsplaner for Egersund sentrum gjennom 150 år. Dalane Folkemuseums årbok 10.

Per Einar Lædre 1993. Egersund vannverk 1876-1993. Historien om byens vannforsyning. Egersund: Eigersund kommune.

Per Einar Lædre 1995. Gatenavn i Egersund sentrum. Dalane Folkemuseums årbok 11.

Per Einar Lædre 1999. Bebyggelse i Egersund – Bygningshistorisk formveileder. Egersund: Eigersund kommune.

Ingjald Mehus 1946. Egersund 1746-1946. Egersund: Egersund kommune.

Arvid Midbrød 1995. Der Egersund ble lagt. Streiftog i Eigersunds eldste historie. Dalane Folkemuseums årbok 11.

Kristin Nedland 1981. Strandgata og Haugen – to byområder i Egersund. Dalane Folkemuseums årbok 4.

Sverre Pedersen 1957. Byplanarbeider i de lyse netters land, b. 2. Trondheim: NTH.

Egersund byhistoriske leksikon: https://www.dalane-folkemuseum.no/leksikon/start

NB!-registeret:

Holm, Erling Dokk. 2017. Når nesten alle norske byer er for små, hvor blir det da av småbyen? https://distriktssenteret.no/artikkel/attraktive-baerekraftige-smabyer/

Multiconsult LINK ARKITEKTUR