



EGERSUND HAVNEPROMENADE

SOMMEROPPGAVEN 2018 - Samferdsel og Infrastruktur region SØR

Multiconsult

FORORD

Vi er fire sommerstudenter ved Multiconsult region SØR, Avdeling for Samferdsel og Infrastruktur, som har fått i oppgave å utforske muligheten for å anlegge en havnepromenade langs Vågen i Egersund. I tidsrommet 25.06 - 06.07.2018 har vi vært på befaring i området og utarbeidet en rapport som skisserer og visualiserer muligheter for havnefronten og omkringliggende områder innen et gitt planområde. Oppgaven har gitt oss mulighet til å anvende faglig kompetanse i praksis, og har stilt krav til tett og tverrfaglig samarbeid på tvers av seksjoner og geografisk plassering.

Sommerstudentene er:

- Annika Olsen, starter til høsten 2. året på master i Global utvikling og samfunnsplanlegging med spesialisering i samfunnsplanlegging og globale endringskrefter ved UiA. Jobber ved seksjon Landskap, Areal og Utredning.
- Hanne Tveter Åmdal, starter til høsten 5. året på By- og regionplanlegging ved NMBU. Jobber ved seksjon Landskap, Areal og Utredning.
- Oda Tjetland starter til høsten 4. året på Bygg- og miljøteknikk, retning konstruksjon, ved NTNU Trondheim. Jobber ved seksjon Samferdsel.
- Maria Larsen Wigestrاند starter til høsten 4. året på Vann- og miljøteknikk ved NMBU. Jobber ved seksjon Vann og Avløp.

Vi takker for to spennende og lærerike uker!

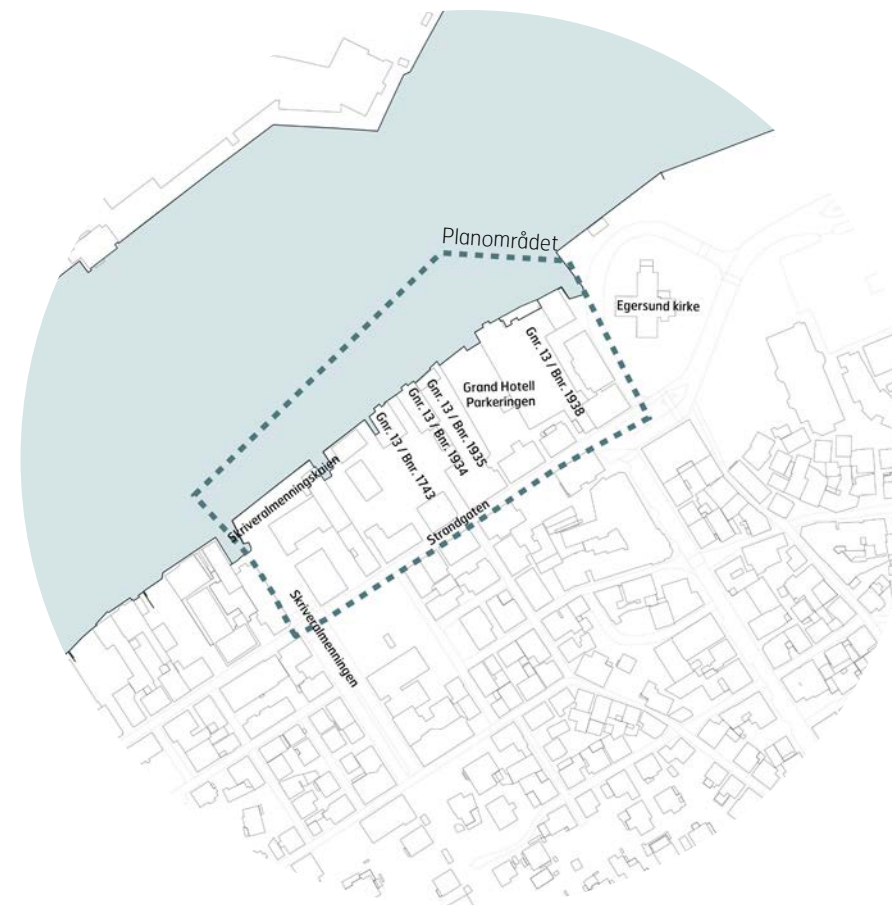


BAKGRUNN

Befolkningen i Eigersund kommune ønsker å skape en tettere kontakt mellom byen og sjøen, og i den forbindelse er det foreslått å gjøre havneområdet mot Vågen mer tilgjengelig. Dette området befinner seg innen et NB!-registrert område, med en trehusbebyggelse og havnefront av historisk verdi. Eigersund kommuneplan 2011-2022 åpner for å anlegge en havnepromenade/gangforbindelse langs Vågen, og sommerstudentene ved avdeling for Samferdsel og Infrastruktur i Multiconsult SØR har fått i oppgave å utføre en mulighetsstudie for en slik havnepromenade.

Mål for oppgaven:

- Skape en havnepromenade som vil kunne bidra til å åpne byen mot havnen og gi mulighet for å skape nye møteplasser
- Aktivisere areal som i dag er vanskelig tilgjengelig
- Synliggjøre en side av Eigersund som mange ikke kjenner til
- Skape kontakt med vannet
- Gi rom for rekreasjon og gode uterom
- Bidra til å utløse attraktive områder for ulike næringer
- Ta vare på, understreke og utvikle sjøfrontens karakter og historie
- Gjøre stedet attraktivt – skape en sjøfront som folk ønsker å oppsøke og oppholde seg i



INNHold

DEL 1 – ANALYSER

STEDET.....	5-6
NB!-OMRÅDE.....	7
EIENDOMSFORHOLD.....	8
FUNKSJONER.....	9
FUNKSJONER I EIGERSUND SENTRUM.....	10-11
TILGJENGELIGHET OG TRAFIKKBILDE.....	12-15
VANN.....	16
LEDNINGSNETT.....	17

DEL 2 – KONSEPT

HAVNEPROMENADE.....	19
TRASÉVALG.....	20-23
BYROM.....	24
BLÅGRØNNE PROSJEKTER.....	25

DEL 3 – DETALJERING

EIGERSUND HAVNEPROMENADE.....	27
HAVNEPROMENADEN.....	28-31
OMRÅDE 1.....	32-33
OMRÅDE 2.....	34-35
OMRÅDE 3.....	36
OMRÅDE 4.....	37-38
GJENNOMFØRBARHET.....	39-40
EN KONTINUERLIG PROMENADE.....	41



DEL 1

ANALYSER

STEDET

Da Egersund fikk rettigheter som lade- og tollsted i 1798, utformet stedet seg i hovedsak rundt én gate; forløperen til Strandgaten. Planområdet har høy historisk verdi. Plasseringen og bebyggelsen er viktig for Egersunds uttrykk og den lokale stedsidentiteten. Området representerer i stor grad Egersund bysentrum som en trebebygd handels- og sjøfartsbydel, og omfatter blant annet den fredede bygningen Skrivergården som er fra første halvdel av 1800-tallet.

Egersunds næringsliv er preget av fiske og maritim industri, og byens beliggenhet med fasade mot sjøen viser hvordan den naturlige havnen har vært av avgjørende betydning for byens utvikling. Planområdet bærer tydelig preg av tidlig handel og sjøfart, der opprinnelige strukturer og sjøbuer fra 1800-tallet fortsatt er bevart.



Trehusbebyggelse i området mellom havna og Strandgaten



Skrivergården fra første halvdel av 1800-tallet



Egersunds fasade mot sjøen estår i stor grad av sjøhusbebyggelse



Havnefronten i planområdet er tydelig preget av fiske og sjøfart

Området oppleves som mindre attraktivt og benyttes lite av byens befolkning og besøkende, og potensialet for en bedre utnyttelse er påfallende. Egersunds identitet som en aktiv kystby forsvinner noe fra bybildet der havnefronten og forbindelsen til Strandgaten ikke er tilgjengelig for folk, og der totalopplevelsen er preget av Strandgaten som bilveg og planområdet som delvis parkeringsplass. I stedet for å treffe besøkende som en livlig og pulserende del av byen, blir havnefronten og området opp til Strandgaten oppfattet som en bortglemt og utilgjengelig del av byen som ikke er ment for å oppleves. En revitalisering av havneområdet vil styrke bildet av Egersund som en viktig kystby, og kan samtidig bringe med seg en fornyet stolthet omkring den historiske stedsidentiteten.



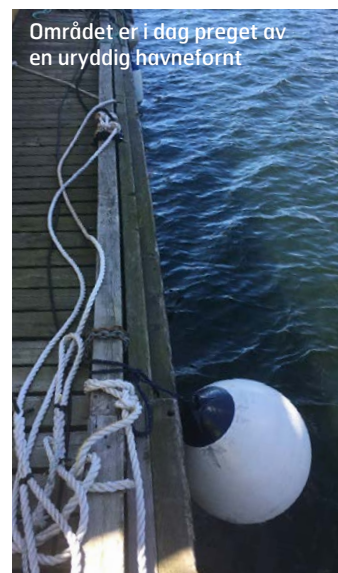
Viser området mot sjøen fra Grand hotell parkeringsplass.



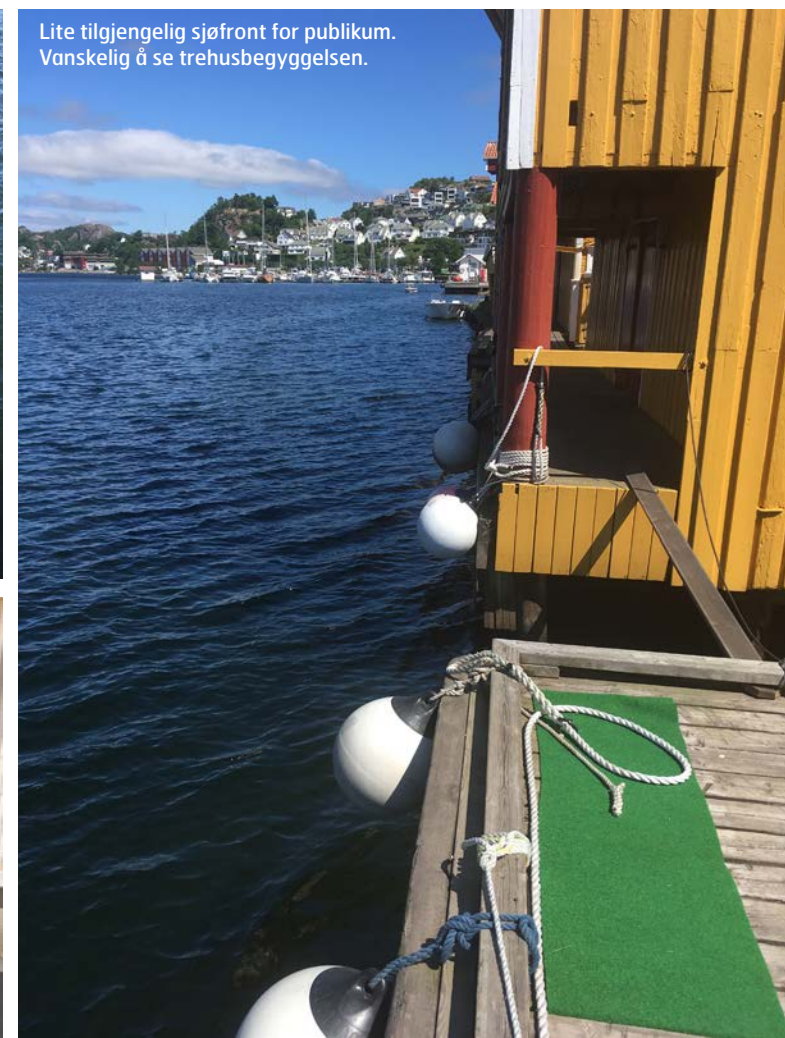
Privat brygge i dårlig stand. Ligger ved Grand hotell parkeringsplass.



Store deler av arealet er parkeringsplass. Lite ledende trasé til Strandgaten.



Området er i dag preget av en uryddig havnefornt



Lite tilgjengelig sjøfront for publikum. Vanskelig å se trehusbegyggelsen.



Strandgaten

NB!-OMRÅDE

Egersund er en av Norges best bevarte trehusbyer, og hele planområdet befinner seg innen et av Riksantikvarens NB!-områder. En bevaring av kulturmiljøet i området er derfor av nasjonal interesse og inngrep skal ikke utfordre byens eksisterende verdier. Ved inngrep og nye tiltak skal byens integritet ivaretas ved å videreføre karakteristiske egenskaper og kvaliteter, og det er særlig ønskelig med tiltak som stryker bevaringen av historiske kvaliteter og verdier. NB!-registrerte kulturmiljø skal videre behandles som en helhet, der nye tiltak bør sikre samspill mellom gammelt og nytt.



MULIGHETSSTUDIE EGRSUND SENTRUM
NB-OMRÅDE KULTURMINNER

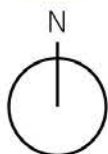
1:4000 (A4)

0 100

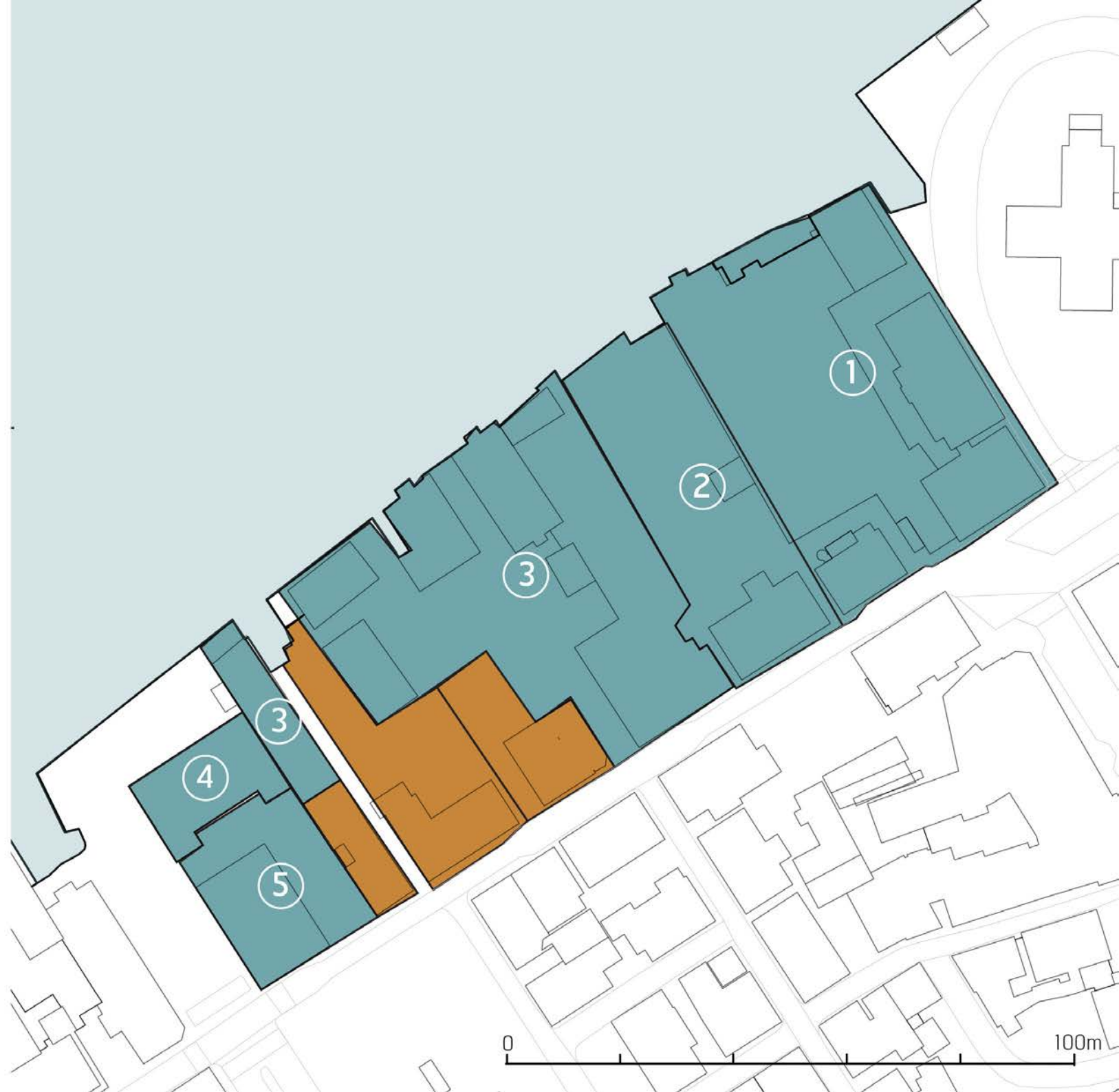
EIENDOMSFORHOLD

Det er i dag flere grunneiere innenfor planområdet. H.E Seglem AS og Bøe Eiendom AS er de største aktørene på området og eier store deler av tomtearealet innenfor planavgrensningen. Disse eier også hovedtyngden av arealene tilknyttet sjøfronten. Grand Hotell er en annen aktør innenfor planområdet som også er tilknyttet sjøfronten. Det finnes flere private grunn- og seksjonseiere, som i hovedsak er lokalisert ut mot Strandgaten. Egersund turn og Eigersund kommune eier områdene lengst vest.

- 1 H.E Seglem AS
- 2 Grand Hotell As
- 3 Bøe Eiendom AS
- 4 Egersund Turnforening
- 5 Eigersund Kommune
-  Privatpersoner og flere eiere



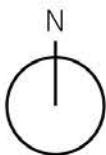
Informasjon hentet fra seeiendom.no og grunnboka



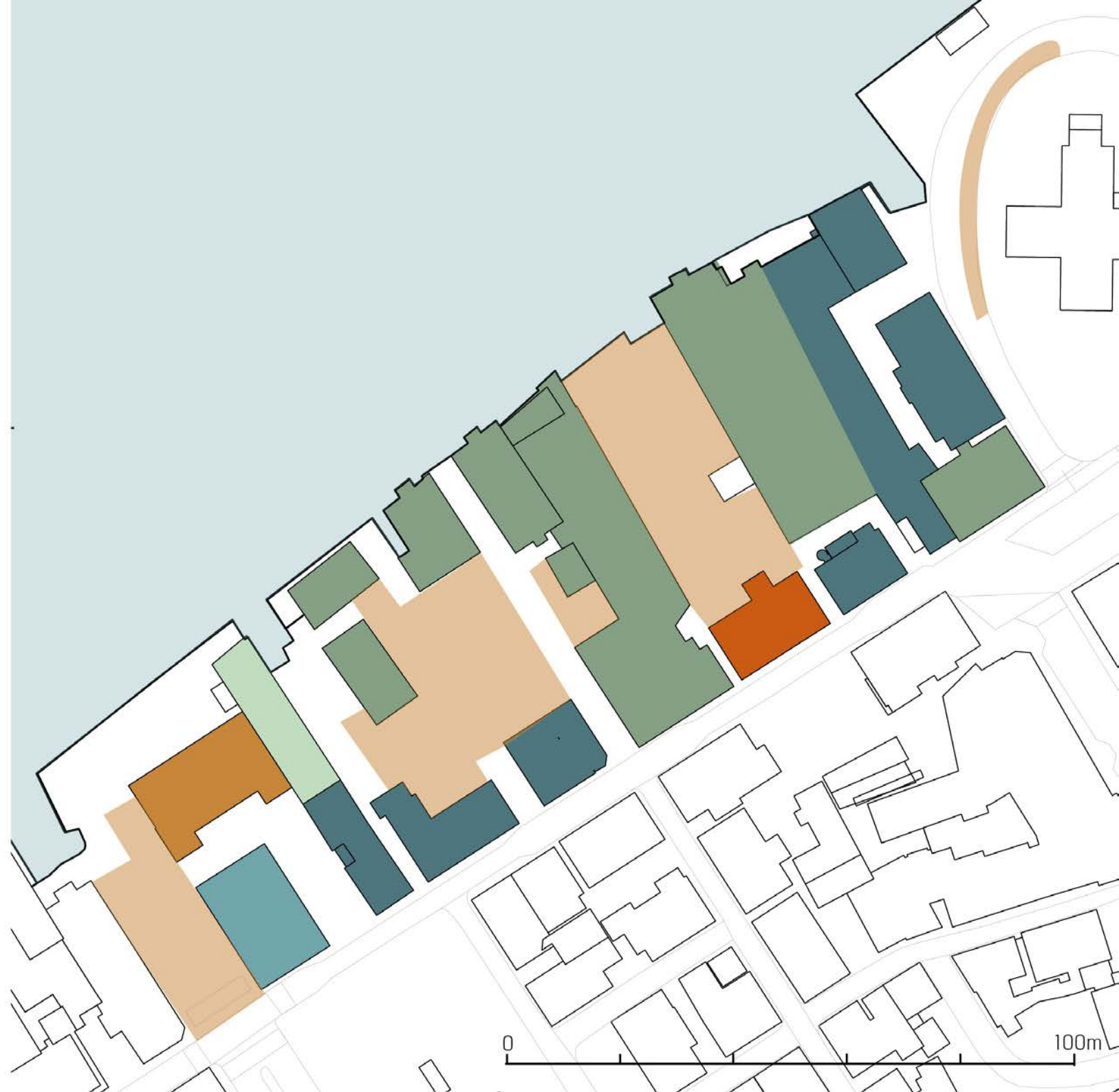
FUNKSJONER

Området er sammensatt av flere ulike funksjoner, men er preget av mye varehandel og småforretninger. Flere av forretningene er tilknyttet utsalg av verktøy, arbeids- og industriartikler. Det finnes også noe lager- og verkstedvirksomhet samt restaurant- og servicevirksomhet innenfor planområdet. Videre finnes det flere kontorlokaler og boligseksjoner her. Egersund kulturkontor befinner seg også innenfor planområdet samt lokalene til Egersund turnforening. Utover dette er området mellom bygningene preget av store parkeringsarealer.

-  Bolig
-  Kultur
-  Verkstedbygg
-  Idrettshall (turn)
-  Næring, forretning
-  Varehandel
-  Parkering



Informasjon hentet fra seeiendom.no og befarings



FUNKSJONER I EGRSUND SENTRUM

Egersund bysentrum ligger sjønært til og tilbyr både småbåthavn og gjestebrygge. Sørlandsk trehusbebyggelse preger et kompakt sentrum der avstandene er korte og gatene er lune og stemningsfulle. Sentrum tilbyr et bredt spekter av nisjebutikker og oppleves som en trivelig plass å være i butikkenes åpningstider. Egersund tilbyr en rekke festivaler året gjennom, og er for mange best kjent for Julebyen. Egersund kulturhus rommer kino, teater- og konsertscene, og byteltet fylles med aktivitet ved større arrangement. I tillegg ligger både rådhus og offentlig servicetorg i sentrum, noe som bidrar til en opplevd helhet med god variasjon i tilbud i bykjernen.

Til tross for et sjarmerende gateliv har området en tydelig mangel på offentlige grøntområder og lekeplasser, og ungdommer melder om mangel på møteplasser uten kjøpeplikt. Egersund har lite å tilby ungdom av sosiale møteplasser både inne- og utendørs, og det finnes lite av aktiviteter som er rettet direkte mot barn og unge. Havnefronten oppleves som utilgjengelig, og byens nærhet til sjøen er lite utnyttet med tanke på etterlengtede rekreasjonsområder for både byens befolkning og besøkende. Det finnes heller ingen serveringssteder som spiller på sjøen og fiskens betydning for byen. Sentrum byr på ulike typer kaféer og restauranter, men utelivskulturen bærer preg av et noe urealisert potensiale.

Informasjon hentet fra mulighetstudie for Egersund sentrum og egen analyse av området.



Det finnes få grønne lunger i Egersund i dag. Bildet er tatt i Parken.

TEGNFORKLARING

- Lekeplass
- Idrettsplass
- Skog/kratt
- Park



Kontrari



MULIGHETSSTUDIE EGERSSUND SENTRUM
GRØNNE KVALITETER

1:4000 (A4)

0

100

TILGJENGELIGHET OG TRAFIKKBILDE

Strandgaten og dagens vegsituasjon

Sør-øst i planområdet går den tidligere hovedgaten, Strandgaten, gjennom tett trehusbebyggelse i senempirisk byggestil på begge sider. Gaten holder en rett linje og har en vegbredde på 5 meter, med fortau på begge sider som bukker seg inn og ut i gaten. Det er lagt brostein i et smalt felt mellom veg og fortau på begge sider av gaten. Videre er det lagt inn lommer i vegen der trafikken kan møtes og komme forbi i begge kjøreretninger. Der disse lommene er lagt inn er fortauet tilsvarende smalere. På fortauet finnes også flere hindringer (trapper, gatekunst) som smalner fortauet ytterligere på deler av gangstrekningen.

Strandgaten har et særegent uttrykk og byr på severdige bygninger som gir en helt spesiell stemning i gaten, men totalinntrykket forstyrres av et til tider uoversiktlig trafikkbilde der ekstra oppmerksomhet er nødvendig i møter med kjøretøy, syklist eller andre gående på samme fortau. Strandgaten består av flere nivåsprang, mangelfull skilting og mangler ledelinjer, noe som gjør området generelt lite universelt utformet.



Strandgaten. Fortau bukker seg inn og ut langs begge sider av gaten. To smale brosteinsfelt er lagt i rette linjer mellom vegbane og fortau.

Forbindelser mellom Strandgaten og sjøfronten

Forbindelsen mellom Strandgaten og sjøen fremstår som lite innbydende og publikumsvennlig. Ved ferdsel i Strandgaten er det lite som tyder på at det ligger en tradisjonell havn av nasjonal interesse kun 60 meter unna. Det finnes fortau langs avkjørselsveg fra Strandgaten, men det finnes ingen tydelige gangforbindelser hele vegen ned til sjøfronten, og de fortauene som finnes er i dårlig stand. I områdene mellom Strandgaten og sjøfronten er det heller ingen oppholdsrom eller besøksområder som binder gaten og sjøfronten sammen på en naturlig måte. Adkomst til sjøen er kun mulig i områder enten mellom bebyggelse eller ved større parkerings- og asfaltareal. Der havnekanten er tilgjengelig for folk er den ikke tilrettelagt for ferdsel eller opphold, og det er få muligheter for å komme i kontakt med sjøen og oppleve havnefronten på nært hold. Bebyggelsen langs havnen er ofte lagt helt opp til havnefronten og det finnes få offentlige gangveger mellom bebyggelsen og sjøen.



Adkomst til sjøen fra Strandgaten



Tilgjengelig havnefront mellom bebyggelse



Adkomst til sjøfronten over parkeringsplass

Forhold for gående og syklende

Strandgaten er hovedveg for ferdsel til fots og på sykkel i området. Siden gaten er smal, blir følgelig også fortauene smale og lite egnet for å gå mer enn én person i bredden. Dette er særlig problematisk for små barn som må gå sammen med en voksen, rullestolbrukere og gående med rullator eller barnevogn. Syklister benytter i hovedsak vegbanen, men blir tvunget ned på brosteinsfeltet i møter med biler. Disse trafikk møtene kan føre til farlige situasjoner, særlig i situasjoner der syklisten møter på to biler i bredden.

Strandgaten virker å være utnyttet maksimalt og så godt det lar seg gjøre for en smal gate som skal være tilgjengelig for alle trafikkgrupper (bil, sykkel, gange). Denne løsningen er imidlertid ikke holdbar dersom man tenker seg at Strandgaten skal beholde sitt uttrykk som en aktiv og spennende hovedgate der folk ønsker å ferdes og oppholde seg. Dersom området innen planavgrensningen skal revitaliseres og legges til rette for en aktiv og utforskende bruk, vil trolig den utilpassede trafikk løsningen i Strandgaten slik den fremstår i dag komme enda tydeligere frem. En vellykket revitalisering forutsetter dermed at dagens trafikk løsning i Strandgaten gjennomgår en endring, der fremtidens gate i større grad inviterer til og er tilpasset økt aktivitet i området, og oppleves som trygg å ferdes i.

Trafikksikkerhet

Fartsgrensen i Strandgaten og gjennom området er 40 km/t. Det er ikke atskilte sykkel felt, og fortauene er for smale til at rullestolbrukere og folk med rullator eller barnevogn kan gå sammenhengende utenfor vegbanen. Biler, syklist og andre som må tre av fortauet for å komme seg frem risikerer dermed å møtes samtidig i samme vegbane. Fotgjengerovergangene i Strandgaten er i tillegg dårlig skiltet og nedslitt. Statens vegvesen melder om to trafikkulykker i planområdet: én ved krysset Strandgaten x Aarstadgaten, og én ved krysset Strandgaten x Skriveralmenningen.

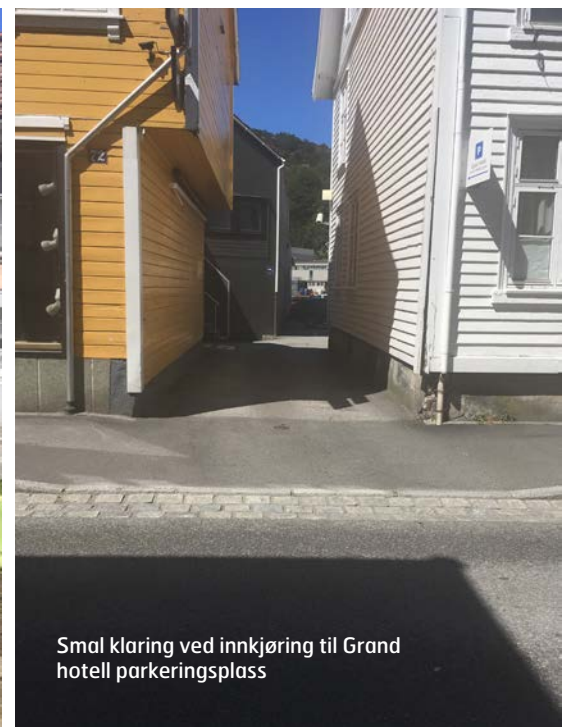
Større deler av planområdet består i dag av parkeringsareal, der særlig parkeringsplassen til Grand hotell fremstår som et område der innkjørselen er trang med dårlig sikt rundt hjørnene mot Strandgaten. Merker på veggene på begge sider av innkjørselen viser også at flere biler har kjørt borti veggen ved inn- og utkjøring. Parkeringsarealene i området er videre særlig ulykkesutsatt i forbindelse med gangtrafikk over områdene, der gående ferdes blant andre kjørende og parkerte biler i situasjoner der bilfører gjerne skal rygge ut fra en parkering.



Når vegbanen opptas av store kjøretøy er det liten plass for syklende, folk med barnevogn og rullestolbrukere.

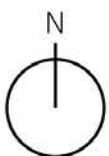


Nedslitt markering og manglende skilting ved fotgjengerovergang



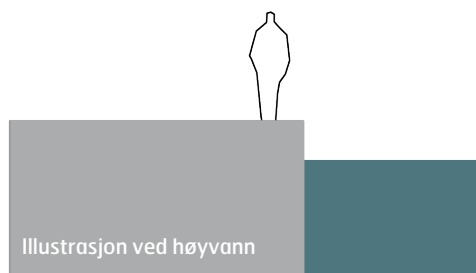
Smal klaring ved innkjøring til Grand hotell parkeringsplass

- Muligheter for ferdsel langs sjøkanten
- Forbindelser (havnefront - Standgaten)
- Tilrettelagte innganger for myke trafikanter
- Innganger bil
- Innganger sperret



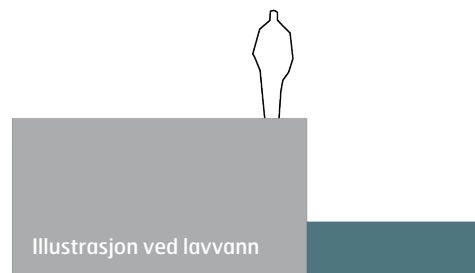
0 100m

VANN



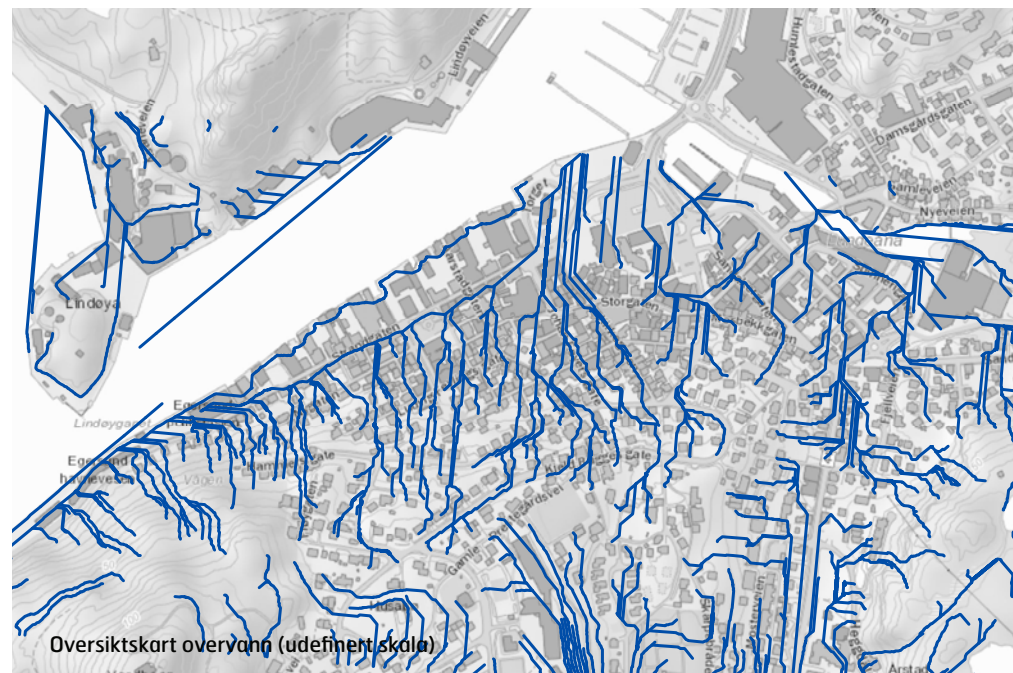
Tidevannstabell

Høyvann med 1000 års gjentakintervall er estimert til 110 cm fra Normalnull 2000. Ved 20 års gjentakintervall er høyden på høyvannet antatt 80 cm fra Normalnull 2000. Figurene over illustrerer hvordan høyvann og lavvann vil variere med omtrent 1 m ved 1 års gjentakintervall. Informasjon om tidevann er hentet fra kartverket.no.



Overvann

Egersund har lite grøntareal og mye tette flater. Byen er i stor grad dekket av asfalt og bebyggelse. I tillegg er det en god del nedbør i området. Disse forholdene fører til lite gjennomtrengning av vann ned i grunnen og mye overvann ved nedbør. Ettersom det er hellende terreng i planområdet vil store deler av overvannet renne ut i havet. Flomvegene i området er vist på kartet over. Ifølge climate-date.no er den gjennomsnittlige nedbøren i Egersund på 1513 mm.



Flom

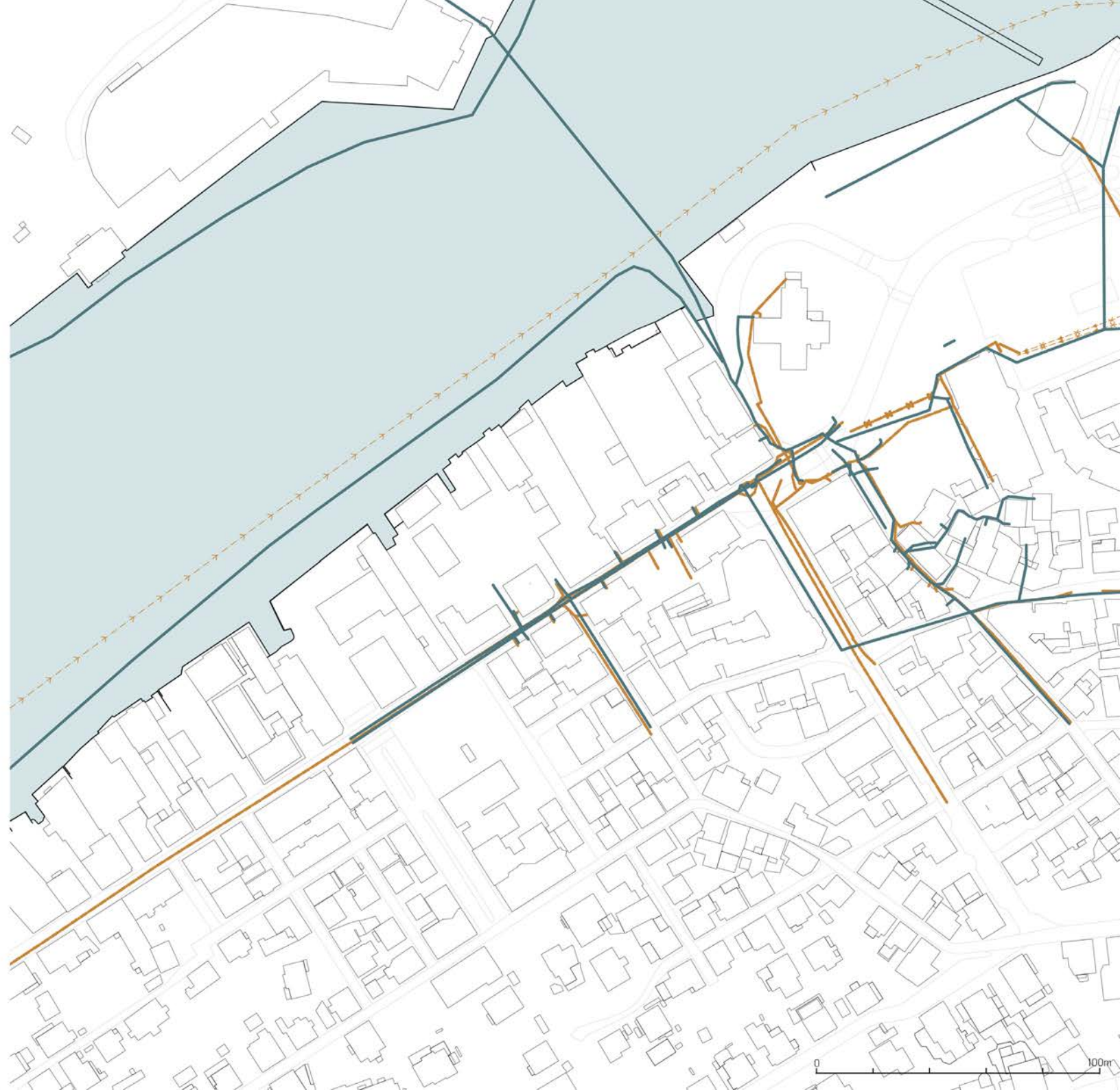
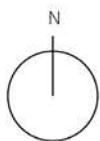
I NVEs rapport "Flomsonekart delprosjekt Egersund", er det blitt utført beregninger som tilsier at flomstørrelsene i de store vassdragene på Vestlandet vil øke grunnet klimaendringer. Hellelandsvassdraget er omtrent 18 km langt og har to utløp ved Egersund sentrum: Eieåna og Lundeåna. Ettersom planområdet befinner seg ved sjøen like etter utløpene, vil ekstremvannstanden i havet være høyere enn vannstanden i elven ved

flom, derfor er det ekstremvannstanden en tar utgangspunkt i som flomhøyde i dette området. Planområdet befinner seg sør for nedbørsfeltet til Hellelandsvassdraget som er på 243,3 km². Vannføring ved elveutløp ved en 200-årsflom er på 445 m³/s. Det er fare for vann i kjeller i deler av sentrum nær elveutløp, det bør gjøres nærmere undersøkelser for planområdet.

LEDNINGSNETT

Ledningsnettets i området består av spillvannsledninger, overvannsledninger og vannledninger. Det er to vannledninger som går ut i Vågen ved kirken. Det er også en vannledning og en pumpespillvannsledning som ligger på bunnen i Vågen. Vannledningen ligger omtrent 14 meter ut i havnen på det nærmeste. Dette bør tas hensyn til i en eventuell anleggsvirksomhet i Vågen.

- Vannledning
- Spillvannsledning
- Pumpespillvannsledning



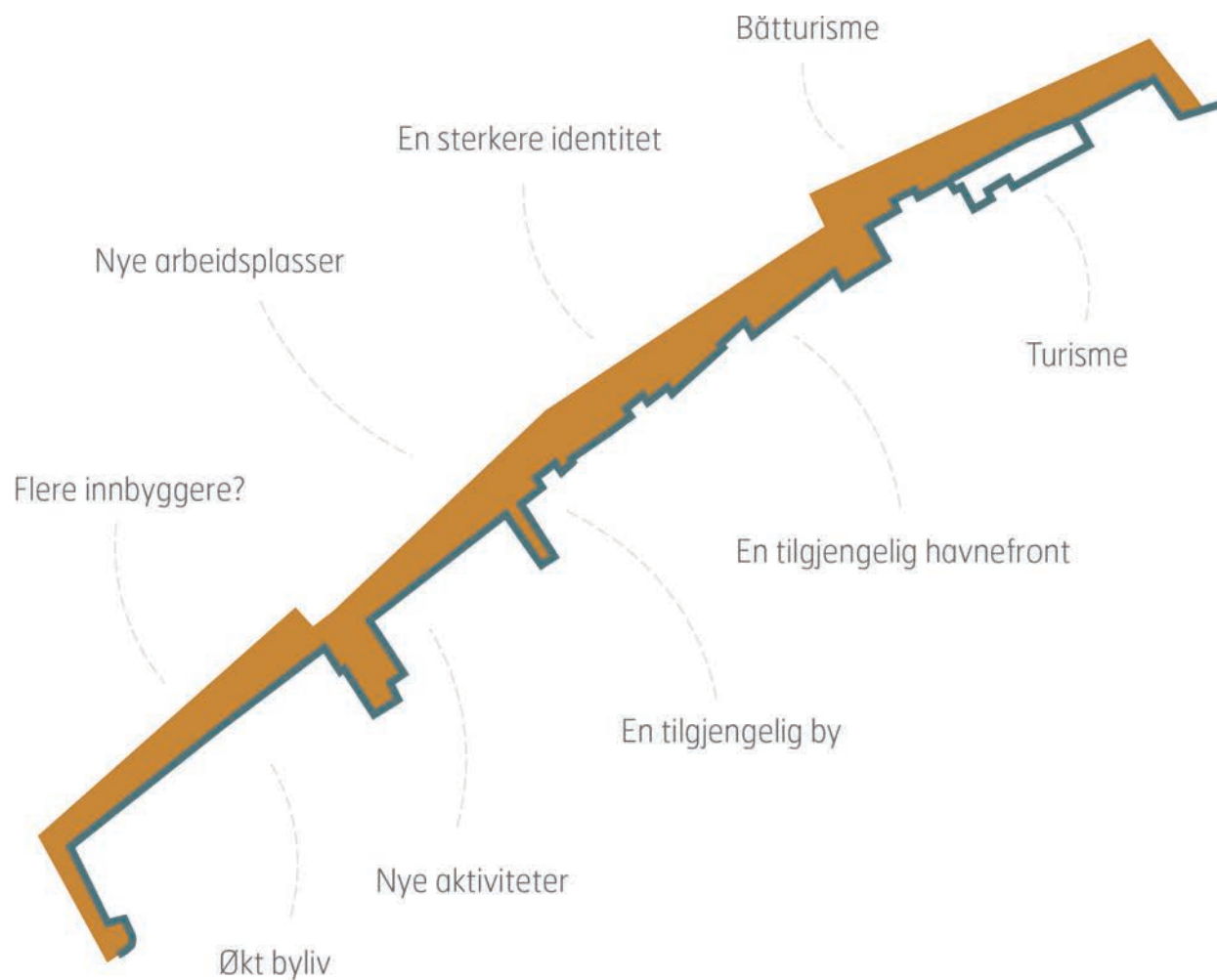


DEL 2

KONSEPT

HAVNEPROMENADE

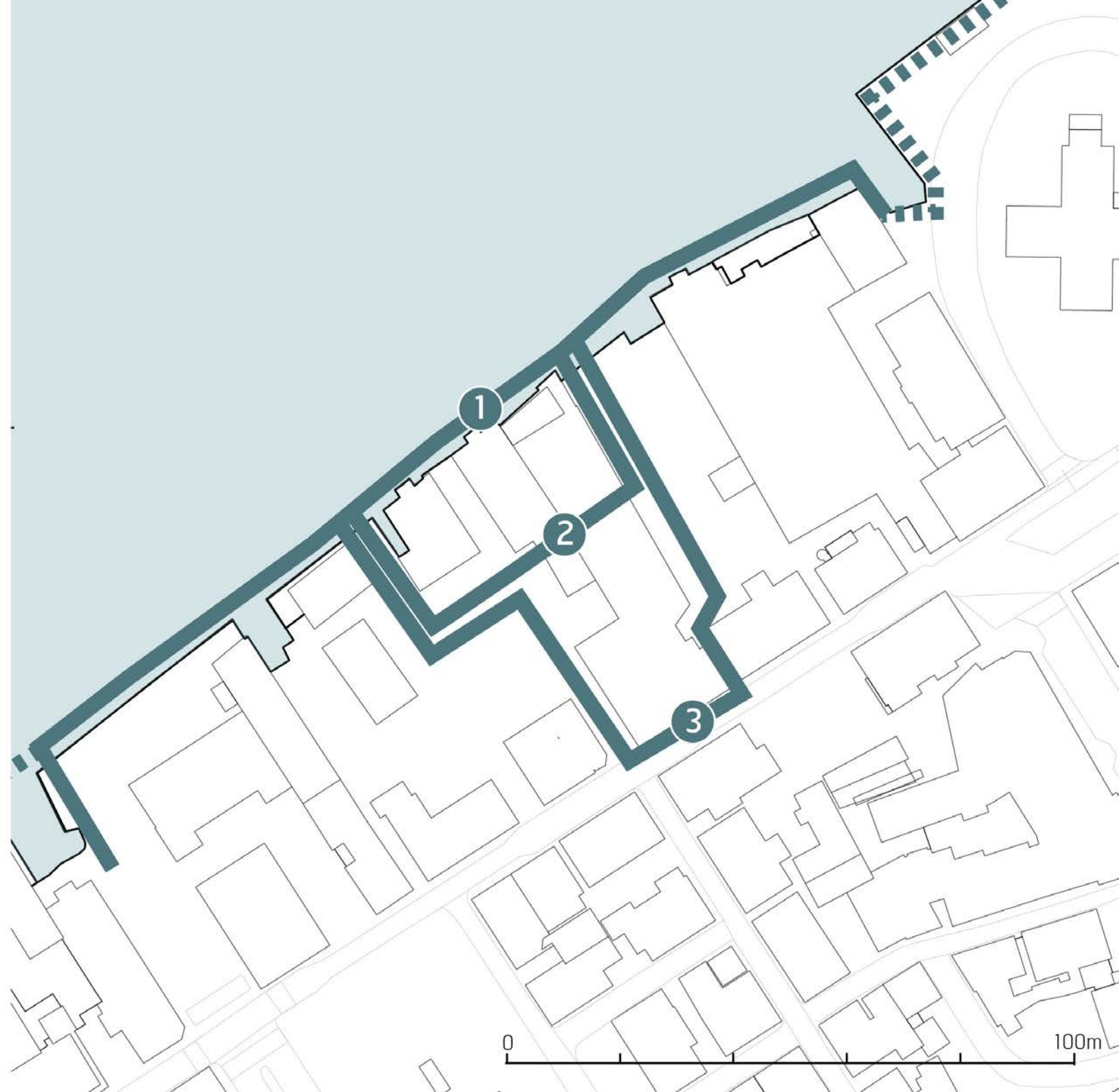
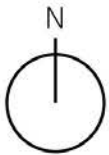
I dag er store deler av sjøfronten i Egersund utilgjengelig for byens innbyggere. Opprettelsen av en havnepromenade vil kunne bidra til å åpne byen opp mot havnen og aktivisere arealet langs sjøen. En promenade vil kunne tilby nye kvaliteter i form av ulike aktiviteter, en attraktiv fasade og muligheter for å etablere nye næringsarealer. Dette vil kunne generere flere arbeidsplasser i byen, som igjen ville kunne tiltrekke seg flere innbyggere. Ved å styrke Egersunds identitet som havneby og skape en tilgjengelig sjøfront vil dette også kunne tiltrekke seg flere turister. En havnepromenade vil gjøre byen mer tilgjengelig samtidig som den vil understreke byens identitet.



TRASÉVALG

I prosessen med å finne det best tilpassede trasévalget er det gjort vurderinger opp mot ulike hensyn og elementer. I de fremlagte mulige trasévalgene er disse hensynene og ønskene vektet noe ulikt. Trasé 1 er basert på en tanke om å gjøre området særpreg og kvaliteter tilgjengelig for folk, og har vektet opplevelsesverdi og tilgjengeliggjøring av et viktig kulturmiljø tyngst. Trasé 2 tar hensyn til vedtatte planbestemmelser i kommuneplanen, der det går frem at arealet foran de to gule sjøhusene på gnr. 13 bnr. 1934 og gnr. 13 bnr. 1743 skal holdes åpent mot sjøen. Her er det i tillegg lagt særlig vekt på å finne en trasé med god gjennomgående sammenheng til tross for at promenaden på utsiden av havnefronten brytes. Trasé 3 tar i likhet med trasé 2 hensyn til eksisterende planbestemmelser, men viser en løsning der det ikke legges opp til inngrep i eksisterende bygg.

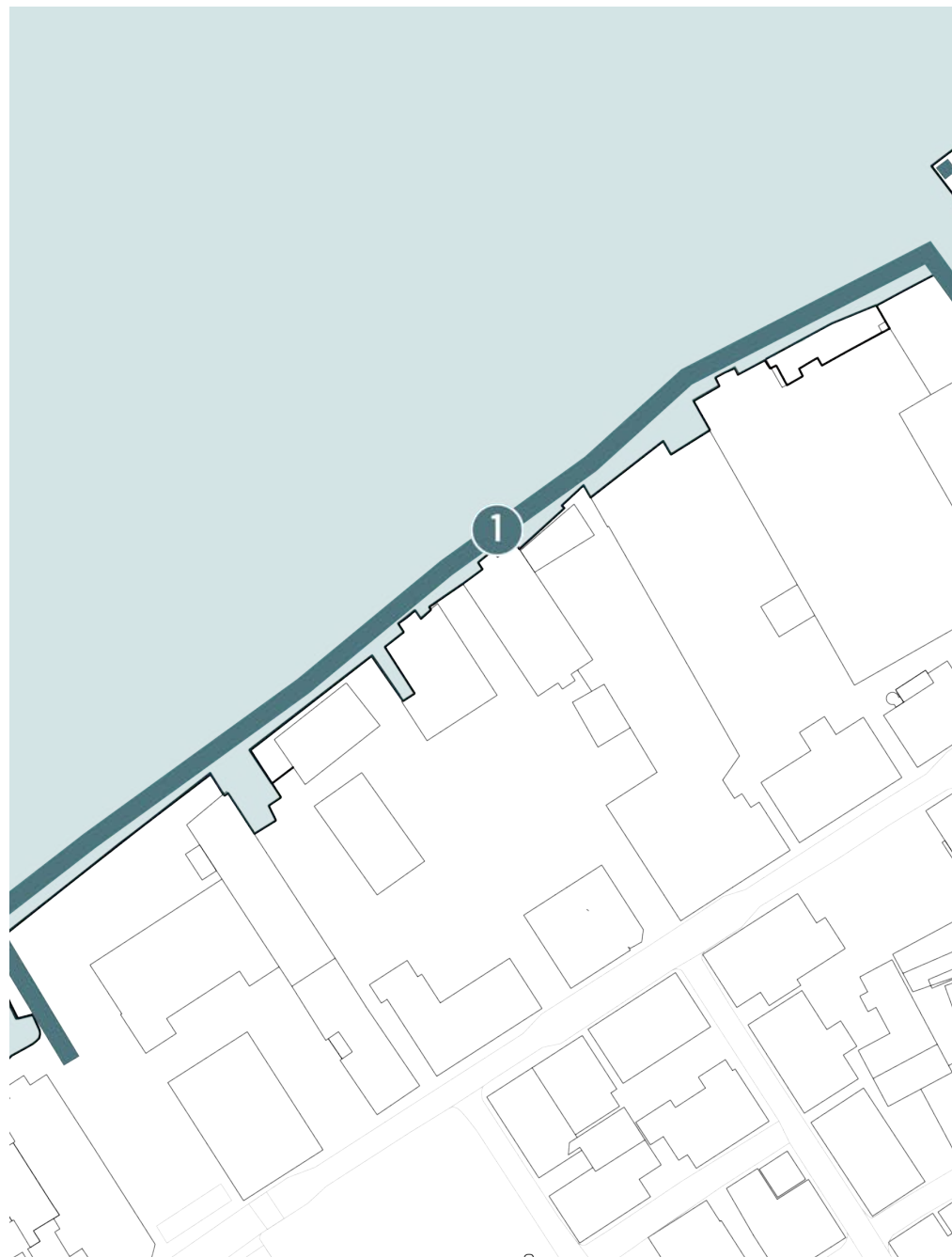
Felles for alle traseene er hvordan de kobles til transformerte og revitaliserte byrom for å skape naturlige forbindelser mellom havnefronten og Strandgaten.



Trasé 1

I trasé 1 er havnepromenaden lagt sammenhengende og uavbrutt på fremsiden av eksisterende bebyggelse. Dette vil være den foretrukne løsningen der målet er å synliggjøre Egersunds karakteristiske havnefront og å skape kontakt ned mot sjøen. Traseen er lagt slik at det er tydelige forbindelser inn mot de åpne byrommene og videre opp til Strandgaten. Her er det lagt særlig vekt på å ivareta byens særegenheter ved å gjøre eksisterende kvaliteter og kulturmiljø tilgjengelig for folk til å se og oppleve. Ved å gjøre havnefronten synlig fra sjøsiden øker opplevelsverdien i området, og sammen med en helhetlig løsning der områdene mellom sjøen og Strandgaten revitaliseres vil området være en aktiv og identitetsfremmende del av byen. En synlig havnefront kan i tillegg bidra til økt turisme og merkevarebygging.

I trasé 1 vil det være mulig å ferdes langs sjøfronten hele vegen fra kirken til skrivalmenningsskaien med flere muligheter for å komme helt tett på sjøen ved å benytte seg av nedtrappinger fra promenaden mot vannet. Denne traseen har en tydelig sammenheng og byr på en rekke muligheter for livgivende funksjoner langs sjøfronten. I traséillustrasjonen er det lagt inn plass til uteservering i forbindelse med for eksempel en fiskerestaurant, og trappeområder vil være en naturlig plass å sitte og nyte en kaffe eller is i sola. I denne traseen vil de ikoniske sjøhusene få synlige fasader og bli lagt merke til på en helt annen måte enn i dag, både av Egersunds befolkning og tilreisende til byen. Havnepromenaden som her illustreres skal ikke utelukkende fungere som en trivelig ferdselsveg, men også som oppholdsrom og opplevelsområde.

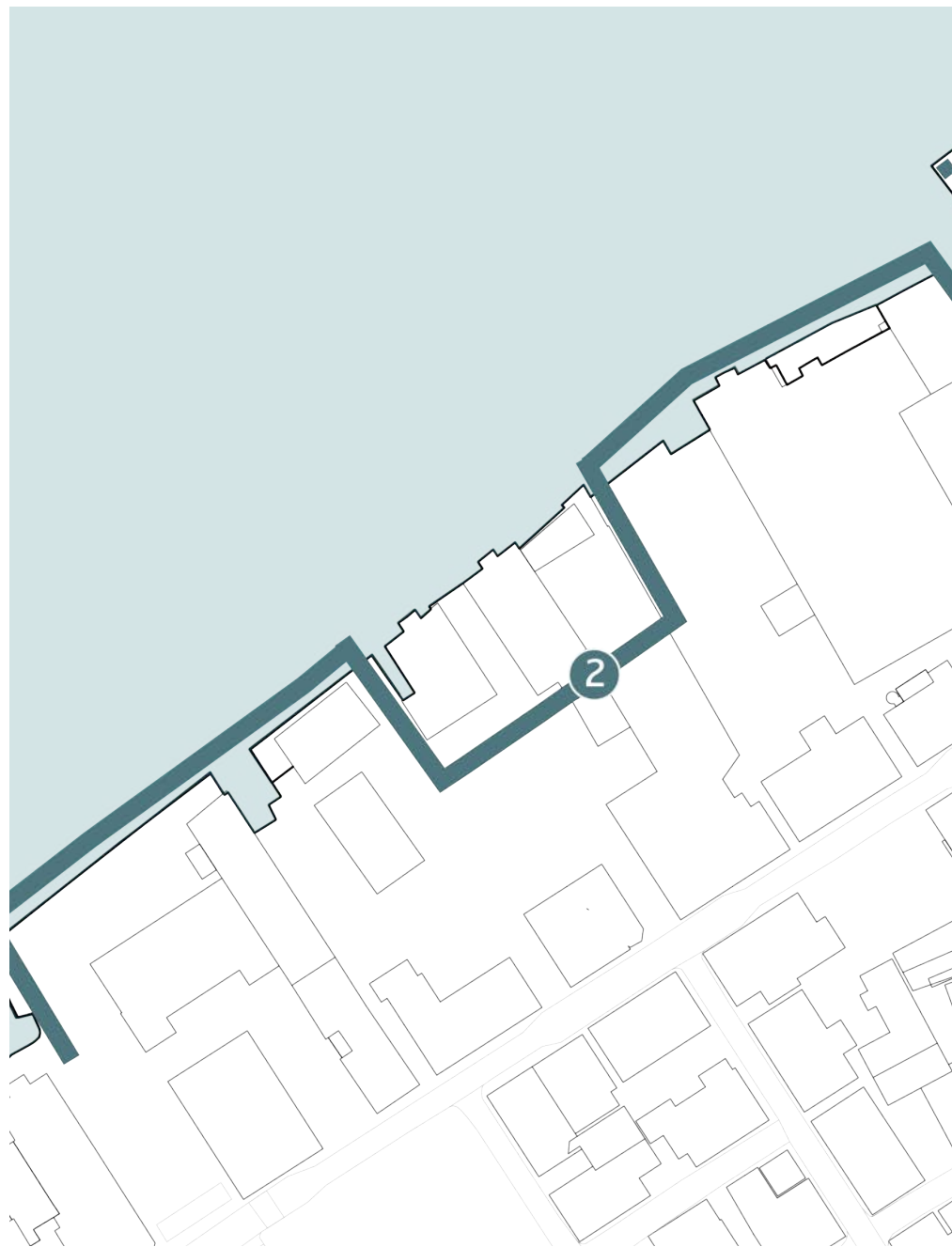


Trasé 2

I trasé 2 ligger promenaden på fremsiden av eksisterende havnefront fra kirken og frem til gnr. 13 bnr. 1935 som i dag former vestveggen mot Grand hotell parkeringsplass. Herfra følger traseen veggene i drøye 20 meter før den går gjennom eksisterende bygg og ut på andre siden av bygget, bak sjøhuset til Bøe på gnr. 13 bnr. 1934. Traseen fortsetter deretter på baksiden av sjøhuset på gnr. 13 bnr. 1743 før den svinger ned igjen til havnefronten og fortsetter videre på fremsiden av denne bort til skrivalmenningsskaien (se illustrasjon). For at promenaden skal fortsette i behagelige omgivelser også på baksiden av sjøhusene, gjøres deler av det asfalterte området om til åpen gressplen.

Havnepromenaden i trasé 2 er den løsningen som innebærer størst inngrep i eksisterende kulturmiljø. Løsningen vurderes likevel som et bedre alternativ enn trasé 3 dersom det skal legges en havnepromenade utenom de gule

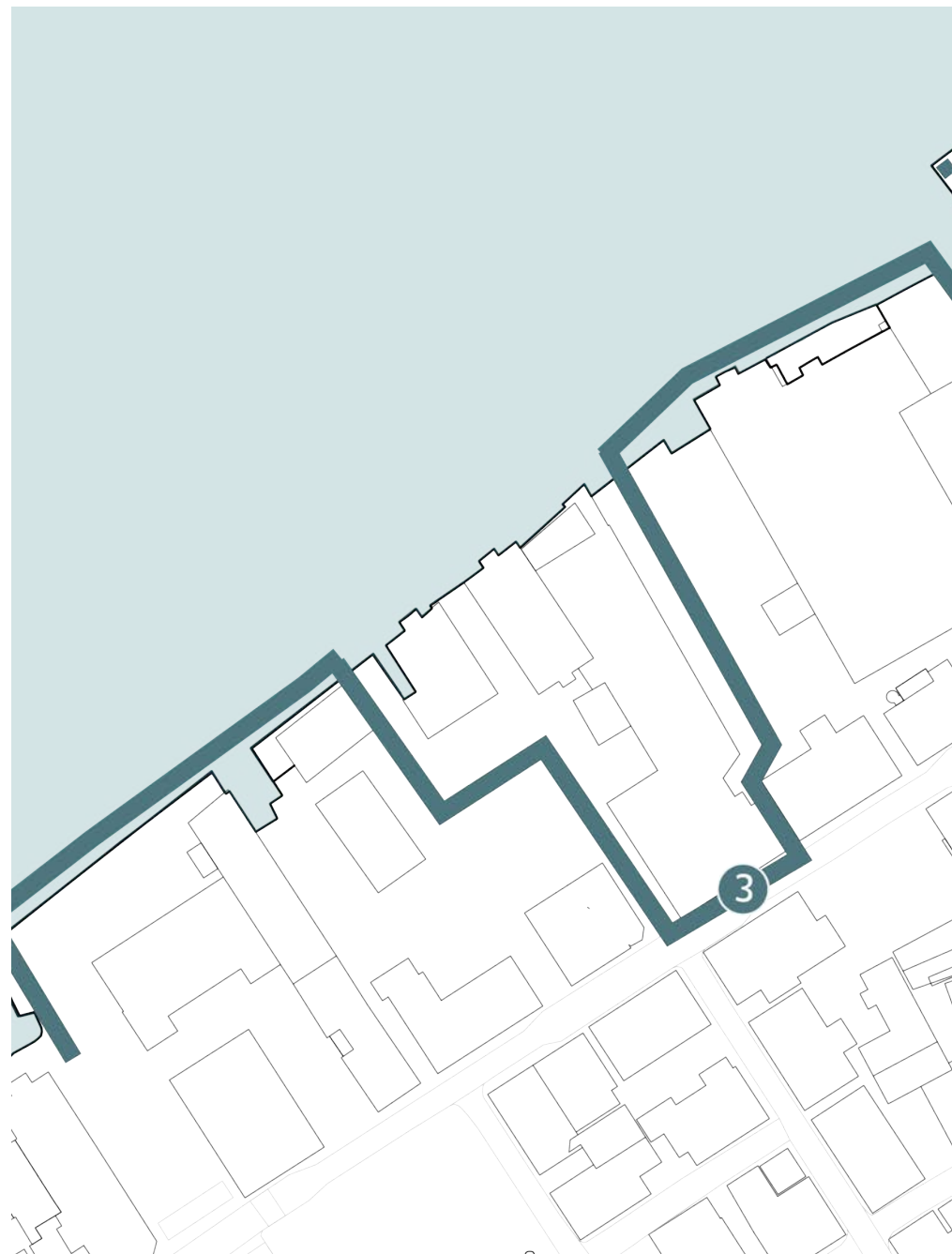
sjøhusene på gnr. 13 bnr. 1934 og gnr. 13 bnr. 1743. Der det skal opprettes en havnepromenade bør traseen i størst mulig grad følge den eksisterende havnefronten og legges på fremsiden av denne. Er dette ikke mulig, vil det være av høy prioritet å beholde opplevelsen av en sammenhengende promenade, og å legge til rette slik at denne sammenhengen brytes minst mulig. I trasé 2 er dette løst ved å minimere avstanden på promenaden utenom havnefronten ved å legge traseen gjennom eksisterende bygg. Ved gjennomgang i bygg forutsettes imidlertid et samarbeid med grunneier og eksisterende virksomhet i bygget, der det bør legges til rette for publikumsrettet virksomhet og/eller servering i bygget på begge sider av gangbanen. En slik løsning vil tilby området noe nytt og annerledes, og har potensiale til å bli et spennende tilskudd som tiltrekker folk. Tunnelgangbanen vil også tilføre et nytt element i det nye byrommet som tar opp dagens Grand hotell parkering.



Trasé 3

I trasé 3 følger promenaden samme bane som trasé 2, men i stedet for å kutte gjennom eksisterende bygg så er den lagt langs veggen hele vegen opp til Strandgaten, hvor den svinger og følger Strandgaten i drøye 20 meter før den igjen svinger ned igjen mot havnefronten og følger samme trasé som i alternativ 2. Denne løsningen gjør at sammenhengen i havnepromenaden brytes betraktelig, der det innen planområdet vil være større gangavstander på promenade planlagt utenom havnefronten enn langsmed havnefronten. For at havnepromenaden skal oppleves i sin helhet og med et tydelig formål om å komme tettere på

sjøen og sjøfronten, vil et alternativ som trasé 3 ikke være en god løsning. Koblingen til transformerte og revitaliserte byrom vil gjøre at trasé 3 kan by på spennende omgivelser og således forme en naturlig gangforbindelse mellom havnefronten og Strandgaten, men dette vil være forbindelser som det vil være vanskelig å oppfatte som deler av en lengre sammenhengende promenade. Trafikksituasjonen slik den er i Strandgaten i dag vil heller ikke tillate en universelt utformet promenade på deler av gaten.



BYROM

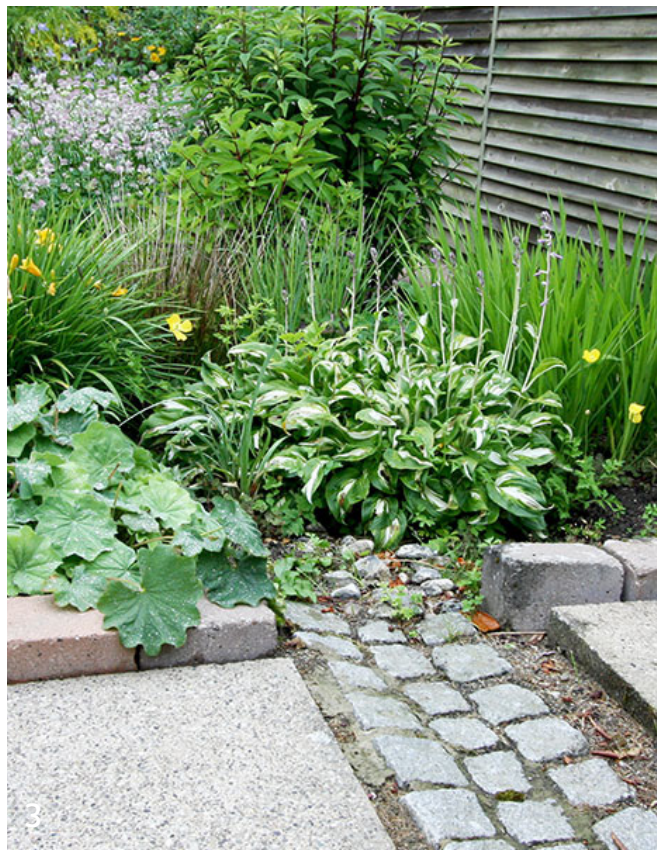
Felles for alle traseene vil være fokuset på å etablere gode byrom i områdene mellom den nye promenaden og Strandgaten. På den måten vil tilgjengeligheten fra og til Strandgaten forbedres og forbindelsene forsterkes. Byrommene vil være viktige for å tilføre liv og aktivitet til området rundt havnepromenaden som igjen vil generere liv på selve promenaden.



BLÅGRØNNE PROSJEKTER

Fokus på blågrønne prosjekter og overvannshåndtering bør være et viktig fokus i byutvikling.

Egersund sentrum er preget av en stor andel tette flater med få grøntområder. Tette flater kombinert med økende nedbørsmengder gjør overvannsmengdene i Egersund sentrum vil øke. Blågrønne prosjekter kan være en løsning for å håndtere de økende overvannsmengdene. Ved å innføre grønne tak, regnbed og permeable flater kan en håndtering av overvannet foregå lokalt og avløpsnettet avlastes. Ettersom promenaden befinner seg nederst i et avrenningsområde, vil innføring av regnbed og grønne tak lenger oppe i området gjøre at store overvannsmengder på promenaden kan unngås. Det kan også vurderes å tilrettelegge for en regndam i et av områdets byrom. Regndammer har en både estetisk og praktisk verdi i at de kan tilføre områder nye kvaliteter samtidig som de samler vann før videre utrenning i havet. Dette vil gi en fordrøynings effekt samtidig som det kan bidra til et større biologisk mangfold i byen. Her benyttes de naturlige vannvegene og det kan gi en naturlig vanning til det grønne området. Det kan også plasseres regnbed ved promenaden, for eksempel ved takrenner. Permeable dekker kan brukes på asfalterte steder som for eksempel parkeringsplasser.





DEL 3 DETALJERING



EGERSUND
HAVNEPROMENADE



HAVNEPROMENADEN

Havnepromenaden som her beskrives er en videreføring av trasé 1 og omtaler med det en promenade som ligger sammenhengende på fremsiden av eksisterende bebyggelse og havnefront. Havnepromenaden er videre delt inn i fire byromsområder som presenteres senere i rapporten.

Utforming og materialbruk

For å bevare uttrykket i området og videreføre det eksisterende kulturmiljøet oppfordres det til materialvalg i tre. Der det er nødvendig å ta i bruk andre materialer, kan disse konstruksjonene med fordel kles inn

med tre for å skape et helhetlig og stilriktig inntrykk. Promenaden vil holde god bredde langs hele havnefronten for å tilrettelegge for et naturlig oppholdsrom så vel som en sjønær gangveg. For at havnepromenaden skal utgjøre en spennende strekning og et aktivt og behagelig område å oppholde seg i, har den en varierende form langs havnefronten. Her er det også foreslått områder med nedtrapping mot vannet for å styrke følelsen av å komme tett på sjøen. Amfitrapper med tilhørende gangtrapper vil være en god løsning for å skape et åpent og inviterende oppholdsrom i tilknytning til promenaden. For å forsterke

havneopplevelsen og gjøre området tilgjengelig fra sjøen, bør det også tilrettelegges for fortøyning av båter langs deler av promenaden.

Tilgjengeliggjøring av kulturmiljøet

Havnepromenaden tilgjengeliggjør sjøfronten med sitt historiske kulturmiljø og kobler byen til sjøen på en helt ny måte. Den ivaretar området egenart ved å bevare og ivareta de historiske og kulturelle verdiene i fasadene og områdene rundt. Havnepromenaden er funksjonell og styrker opplevelsesverdien i området betraktelig. Den utgjør et godt

supplement til byens øvrige tilbud, og som tiltak vil den tilføre kulturmiljøet et nytt element uten å bryte med eksisterende verdier. Promenaden tilbyr et nytt perspektiv på byen og synliggjør deler av kulturarven som tidligere har vært utilgjengelig. Dette vil føre til flere positive opplevelser av sentrum, og på denne måten bidra til økt trivsel i byen. Havnepromenaden som tiltak støtter videre opp om et av hovedmålene til Eigersund kommune: «Attraktivt, bærekraftig og levedyktig sentrum», ved at den bidrar til en mer intensiv bruk av et byområde som i dag har lav utnyttelsesgrad. Viktig å merke er at denne intensiveringen ikke



går på bekostning av bevaringshensyn, men at den tvert imot vil styrke bevaringsvilligheten ved å styrke følelsen av tilhørighet og betydning i området. En tilført havnepromenade sammen med en revitalisering av planområdet fremmer dermed en bærekraftig utvikling av bysentrum. Ved å legge til rette for bruk i og ved eksisterende kulturmiljø og å betrakte kulturarven som en ressurs, styrkes det identitetsmarkerende området ved at det tas i bruk som et fellesgode. Revitaliseringen av det gamle kulturmiljøet kan videre bidra til en bedre forståelse av området og byen, og styrke det totale bybildet.

En havnepromenade vil gjøre planområdet mer attraktivt for byens befolkning, tilreisende og næringslivet, men også bidra til et mer overordnet attraktivt bymiljø. Et levende og attraktivt bymiljø vil videre danne grunnlag for verdiskaping, økonomisk utvikling og konkurransedyktighet. Havnepromenaden åpner for en revitalisering av nærliggende byrom, og for at havnepromenaden skal fungere som et bylivstiltak med fokus på nye møteplasser, er overgangene til disse byrommene essensielle. Her må det legges til rette for gode, naturlige og tilpassede løsninger. For å ivareta områdets integritet og samtidig være tilrettelagt for en tilpasset og aktiv bruk, må promenaden holde høy kvalitet både i materialvalg, varighet, håndverk og form.

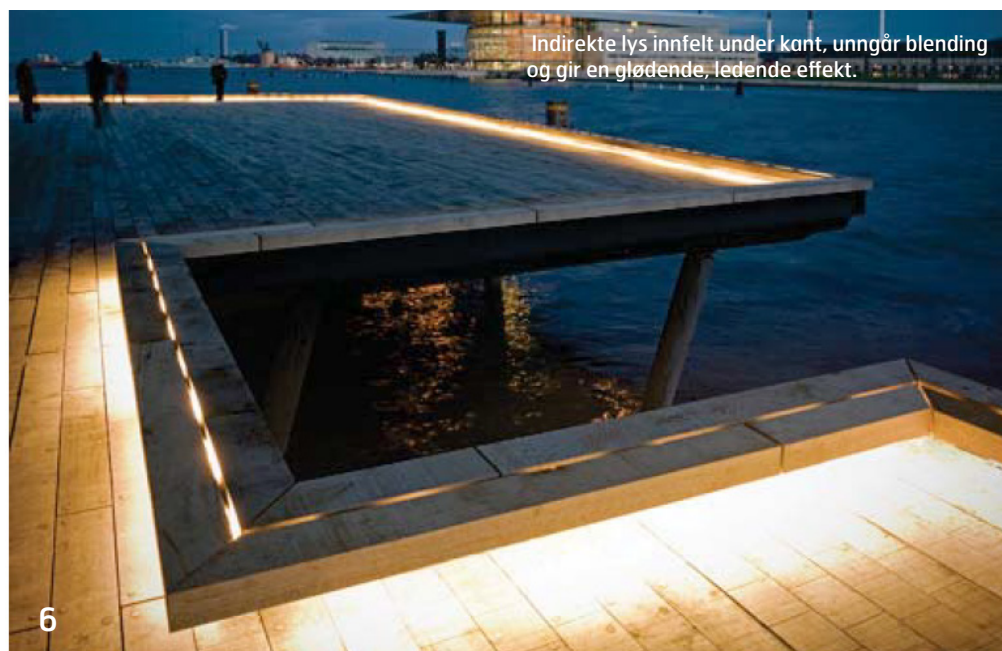
Universell utforming

Universell utforming er en forutsetning og et ledende premiss for utformingen av havnepromenaden. Dette innebærer gjennomgående god fremkommelighet og rikelig med sitteplasser langs strekningen. Sitteplasser, søppelspann, belysning og andre installasjoner plasseres innen en møbleringssone som er atskilt fra gangbanen. Kontraster mellom ulike soner (gangsoner, møbleringssone) i promenaden skal gjøre området oversiktlig og fremkommelig for blinde og svaksynte. Slike kontraster kan oppnås ved å male eller beise underlaget til de ulike sonene i kontrasterende farger, for eksempel ved å farge gangsonen i mørkere farge enn møbleringssonen. Havnepromenaden bør tilby slike naturlige ledelinjer så langt det lar seg gjøre, og supplere med taktile ledelinjer ved behov. Langs promenaden vil det finnes en 15 cm høy kant for å markere avslutningen på området. Denne kanten bør for øvrig være av en slik art at vann kan renne gjennom og ut til sjøen. Ved tilrettelegging for allmenn bruk må det gjøres en grundig vurdering av om bruken av kontraster og kanter er tilstrekkelig for å sikre en sikker bruk av området.

For at havnepromenaden skal oppleves som et trygt sted å være og ferdes på, er det viktig med god og tilstrekkelig belysning. Her bør det særlig fokuseres på risikosoner, som ved promenadekanten og i trappeområder. Belysning av ulike elementer og i hjørneområder bør prioriteres, både for å fremheve kvaliteter ved området men også for å gjøre promenaden til et oversiktlig og behagelig område når tilgangen på dagslys er begrenset. Lysløsninger ved promenaden bør tilføre området ytterligere kvaliteter, og være i tråd med eksisterende stil og formvalg. Belysningen må videre møte tekniske krav og sikre trygg ferdsel på kveldstid.

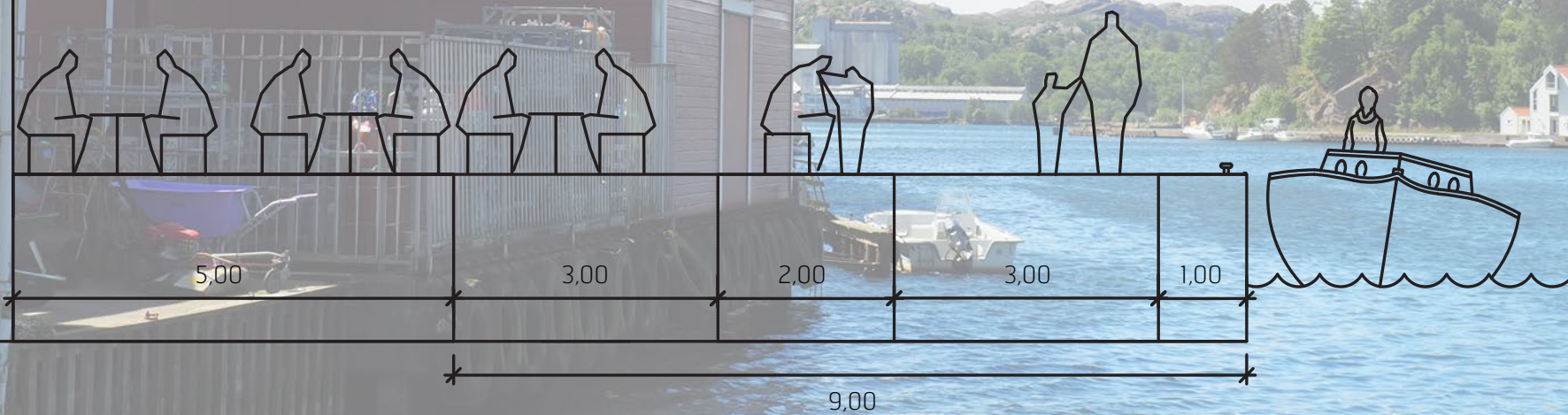


Tre skal benyttes for å videreføre dagens uttrykk



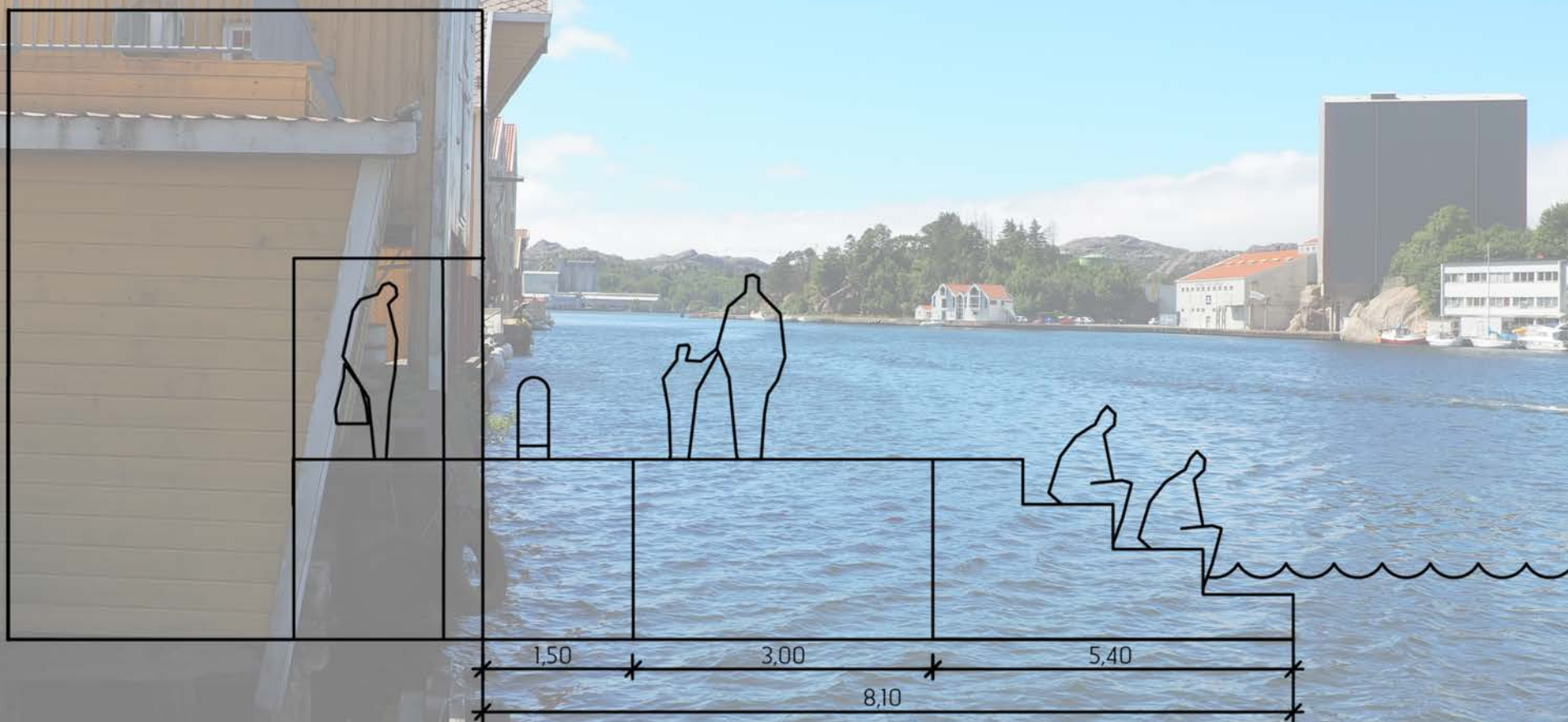
Indirekte lys innfelt under kant, unngår blending og gir en glødende, ledende effekt.

SNITT A'-A



Snittet er ikke i målestokk, men viser prinsipielle avstander

SNITT B'-B



Snittet er ikke i målestokk, men viser prinsipielle avstander

OMRÅDE 1

Sjøhus med fiskerestaurant

Plassen mellom og foran de store røde sjøhusene ved starten av havnepromenaden ligger synlig og idyllisk til, og fremstår som en plass med mye uutnyttet potensiale. Her foreslås en ny bruk av bygg og uteplass, der det tilrettelegges for en fiskerestaurant med uteservering som strekker seg ut på promenaden. En slik restaurant vil forsterke uttrykket til sjøhusene mot Vågen og utnytte lokale råvarer, og på den måten generere aktivitet i lokalmiljøet. Her kan det spilles på kontraster mellom gammelt og nytt, hvor interiør og dekor i større eller mindre grad kan representere Egersund som

havneby og tydeliggjøre deler av den historiske identiteten. I deler av bygget som ikke innredes til fiskerestaurant kan det tilrettelegges for øvrig virksomhet og attraktive kontorlokaler, som igjen vil generere liv i området. Uteservering i forbindelse med fiskerestaurant kan med fordel benytte det eksisterende åpne arealet mellom sjøhusene, og trekke uteserveringsområdet ut på havnepromenaden for så å avgrense området med stilriktige gjerder. På utsiden av promenaden kan det her tilrettelegges for fortøyning av båter slik at gjester kan ankomme sjøvegen.



SJØHUS OG FISKERESTURANT



OMRÅDE 2

Urban park

Parkeringsplassen som i dag brukes av Grand hotell foreslås transformert til en urban park med grønn vegetasjon og kunstneriske vegger, med livgivende innslag i form av treningsapparater og klatrevegg. En slik transformasjon kan skape et aktivt grøntområde for folk i alle aldre, der det er like fint å arrangere piknik som en felles treningsøkt. Her vil det være god plass til benker og parkaktiviteter som boccia og badminton. Tanken bak parken er å skape en naturlig møteplass for byens ungdommer, og å forbinde Strandgaten til havnepromenaden med et aktivt byrom som tiltrekker folk og skaper en større kundemasse for utsalgssteder i Strandgaten og ved havnepromenaden.

I dag består området i stor grad av asfaltdekke og betongvegger. Ved å dekorere betongveggene med maritimt inspirert gatekunst vil identiteten til havnefronten bevares i et nytt uttrykk som i større grad appellerer til byens yngre befolkning. Fargerike vegger vil også bringe liv til byrommet, og tiltrekke seg oppmerksomhet fra folk som ferdes ved havnepromenaden eller i Strandgaten. På bakkeplan vil det store asfaltarealet erstattes av gressplen med vegetasjon og fargerikt gummiunderlag i forbindelse med klatrevegg og treningsapparater. Godt tilrettelagte gangveger med tilhørende sittebenker vil gjøre det enkelt å ta seg gjennom området.



URBAN PARK

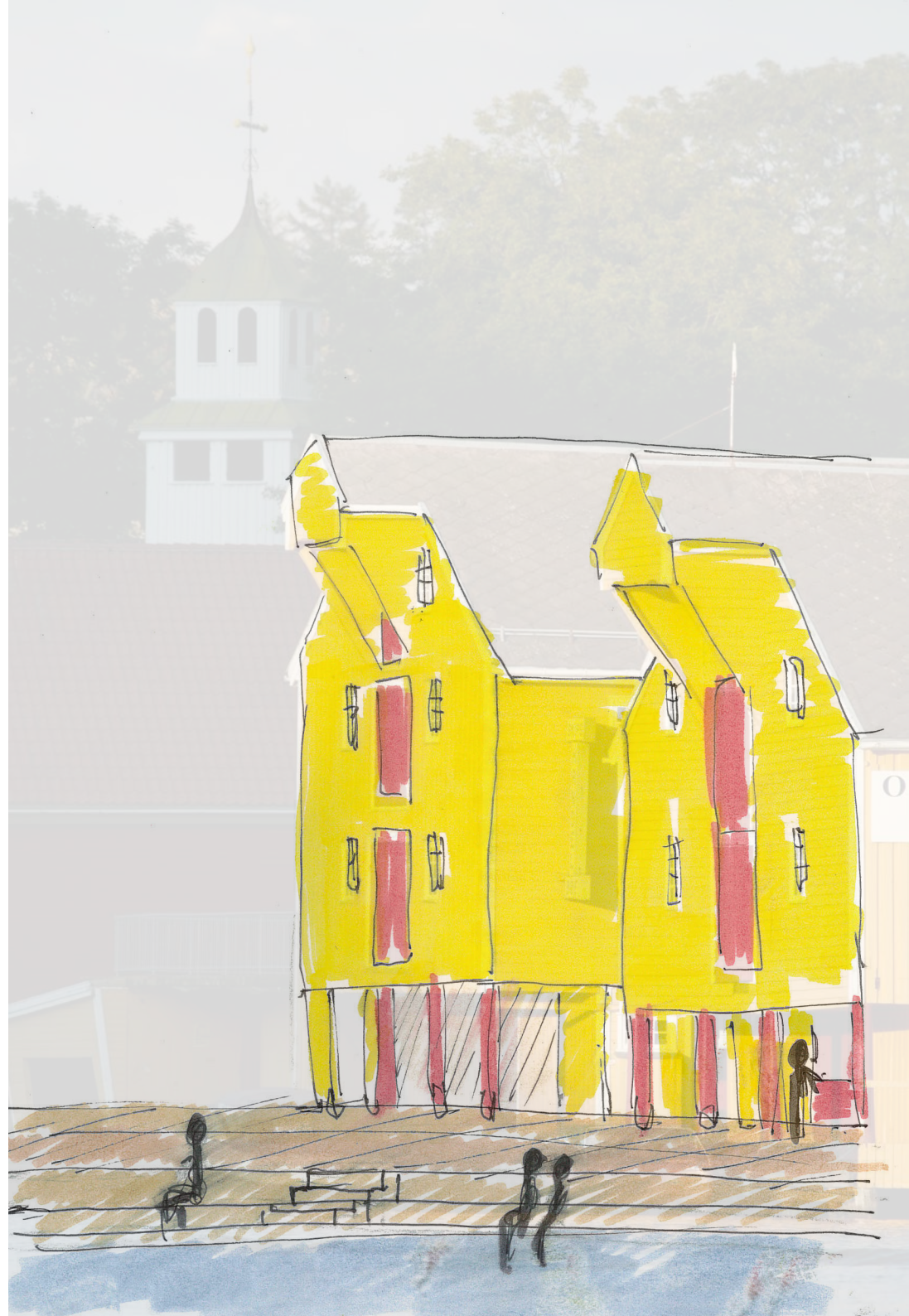
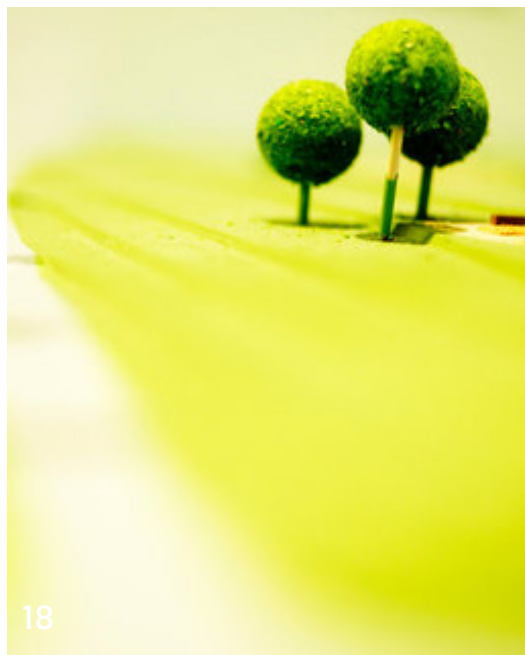


OMRÅDE 3

Sjøhus og grøntareal

De gule sjøhusene til Bøe bør åpnes og gjøres tilgjengelige for allmennheten på fremsiden ved havnepromenaden. Her er gode muligheter for utsalg av is og leskedrikker, med nedtrapping mot sjøen like ved. Ved å åpne byggene for bruk og fylle de gamle sjøhusene med aktivitet, vil området oppleves mer inviterende for byens befolkning, og danne et verdifullt grunnlag for en kollektiv tilhørighetsfølelse som er viktig med tanke på fremtidig vedlikehold og bevaring. Sjøhusene tilfører også området en stemning som bør dras nytte av ved en etablering av havnepromenade, der åpne dører og brukervennlige løsninger gir området liv og kan styrke opplevelsen av å være på en betydningsfull plass som er verdt å ta vare på.

Området mellom Strandgaten og de gule sjøhusene til Bøe preges i dag av store asfaltflater. Her foreslås å bruke permeabel gressarmering på deler av området for å danne gressplen med høy tåleevne og tilføre et etterspurt grøntområde til byen. Her kan det plantes trær for å tilføre området ytterligere grønne elementer og skape en lunere plass. Et slikt område vil tilby parkeringsplasser samtidig som det vil oppleves som et godt sted å ferdes i.



OMRÅDE 4

Kulturkai med høyt under taket

I området der havnepromenaden møter skrivalmenningskaien, bør eksisterende materialbruk og strukturer videreføres og fremheves. Kontrasten mellom det gamle 'Seilverksted og Cementlager' og det hvite trehuset i senempirisk byggestil bør synliggjøres og gjøres tilgjengelig for bruk. Her kan det installeres en lavterskel-scene for amatøroppvisninger der lokale lag, skoleklasser, grupper og organisasjoner kan sette opp publikumsforestillinger. Siden området ligger i direkte kontakt med turnforeningens lokaler foreslås særlig mindre turnoppvisninger på den nye kulturkaien. Videre kan scenen benyttes til teaterforestillinger for barn, amatørkonserter og danseoppvisninger. Slike publikumsrettede aktiviteter

vil skape aktivitet i området og tiltrekke kunder til serveringssteder og butikker i nærheten. I området ved scenen kan det også settes opp kafébord der lag og foreninger kan drifte mindre vaffel- og kaffeutsalg ved oppvisninger. Den gamle kranen som står plassert på betongbryggen får belysning og vil uttrykke områdets identitet som en robust havnefront. For å forbinde området trygt og tydelig opp mot Strandgaten er det ønskelig å tilrettelegge for de myke trafikantene med brede fortau, lave kantseiner og god tilgjengelighet for syklister. Her kan også beplantning i pottes eller kasser vurderes for å bringe grønne elementer til området.



19



20



21

KULTURKAI



GJENNOMFØRBARHET

Forutsetninger

Havnepromenaden har som mål å gi bedre tilgjengelighet til sjøfronten, tilføre nye aktiviteter til uutnyttede byrom, samt understreke og utvikle sjøfrontens karakter. Hensikten er å utnytte sjøfrontens potensiale og bevare den historiske trehusbebyggelsen ved å åpne opp for generell adkomst. Lettere adkomst foran byens sjøhusrekke vil føre til mer ferdsel og større interesse for området. Det medfører større attraksjonsverdi for næringslivet, som igjen medfører større vilje til investeringer. Dermed forutsettes en interesse blant dagens grunneiere og andre interesserte til å være med å utvikle området.

Det er gjort få tekniske undersøkelser i forkant av mulighetsstudien i planområdet. Dette gjelder blant annet de geotekniske forholdene, sjekk av VA-anlegg i området, tilstand av dagens trebygninger og konstruksjoner. Det er forutsatt at største deler av bygninger, stein- og betongkaier og anlegg kan bevares, eventuelt rehabiliteres ved behov.

Bredden på gangsonen foreslås å settes til 3 m, og kan reduseres til 2,5 m dersom det er nødvendig i senere

detaljer. Det er ønskelig å ha en god bredde for å oppnå universell utforming og skape gode møteplasser og pauser langs promenaden. Det er ønskelig å bruke deler av promenaden til næringsvirksomhet. Derfor bør styrken på ny havneadkomst være minst like sterk som den bakenforliggende kaien. Den nye konstruksjonene bør bygges på peler, da det ikke er ønskelig å fylle ut i sjøen.

Det er ønskelig at høyden på promenaden er tilpasset dagens høyde på omtrent 120 cm over normalnull 2000. Promenaden har dermed en naturlig adkomst og er estetisk fin sett fra sjøen. Dersom det skal tas hensyn til en 200-årsflom (inkludert klimapåslag) bør promenaden være omtrent 180 cm over normalnull 2000. Med en høyde på 120 cm over normalnull vil promenaden bygges solid slik at den vil tåle vannmengdene ved en eventuell flom. Ettersom promenaden vil befinne seg ved sjø vil det være ekstremhøydene i sjø som gjelder ved flom. Høyvann med 1000 års intervall er satt til omtrent 110 cm over normalnull 2000, derfor bør høyden være cirka 120 cm. Datagrunnlaget for tidevannet er ikke nøyaktig og det trengs derfor

nærmere undersøkelser for å fastsette eksakt høyde.

Oppsamling av overflatevann bør unngås. Det bør legges til rette for at mest mulig overflatevann naturlig ledes ut mot sjøsiden og ut i havet. Overvannet kan gjøre skade på bygninger og vei. For å unngå skade bør eventuelle hindringer fjernes, og naturlige oppsamlingspunkter bør ha en form for drenering slik at vannet ledes ut i sjøen. Promenaden bør utformes med tverrfall på 2 % (1:50) mot kaikant, slik kan overflatevann renne ut i sjøen.

Det er tatt utgangspunkt i undersøkelser fra tidligere mulighetsstudier i Egersund, hvor det ble lagt frem et forslag om å etablere en parkeringshall. En parkeringshall kan frigjøre parkeringsareal i planområdet. I parkeringshallen er det mulighet for Grand Hotell å ha eget område for parkering. Det bør tilrettelegges for utrykningskjøretøy og eventuelle vareleveranser i planområdet.



Anleggsgjennomføring

De ulike byggeprosessene kan gjennomføres parallelt, hvor ny havnepromenade er én prosess og byrommene med eksisterende bygg en annen. Ny promenade bør bygges uavhengig av eksisterende konstruksjoner for å unngå skader på sjøhusrekken. Total anleggstid for gjennomføring av prosjektet er vurdert til cirka 1 år. Værforholdene kan påvirke anleggstiden ettersom store deler av arbeidet foregår fra sjøen. Videre ligger planområdet ved to elveutløp, dette gjør at byggetiden kan påvirkes ved flom eller store mengder nedbør.

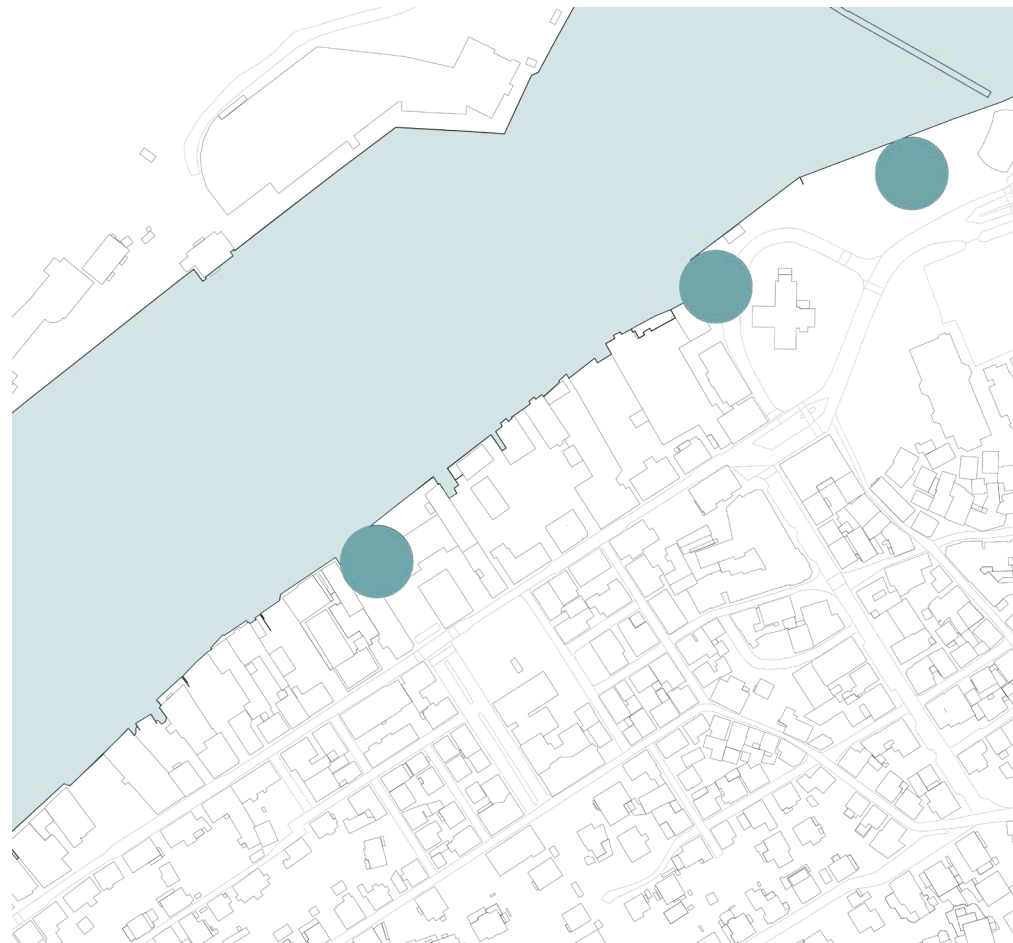
Store deler av arbeidet vil foregå fra lekter, da det er begrenset med plass fra land. Havneaktivitet innenfor planområdet må stanses slik at man ikke vil ha tilgang fra sjøen i anleggsperioden. Riggområder kan etableres i utkantene av planområdet og ved byteltet.

I anleggsperioden må det tas hensyn til vannledningene og pumpepillvannsledningen i planområdet. Det bør gjennomføres en kartlegging av VA-anlegget ved nærmere planlegging. I følge kart over eksisterende VA-anlegg ligger vannledning ca. 3 m ut fra planlagt havnepromenade. Utover dette er det ikke gjort flere undersøkelser.

Drift og vedlikehold

Vedlikehold av sjøhusrekken kan bli enklere og sikrere ved å ha en havnepromenade som går på fremsiden. Ved økt interesse i området vil også viljen og evnen til å vedlikeholde byggene øke. Byggforskserien 700.012 «Veiledning for vedlikehold og utbedring av eldre bygninger» understreker viktigheten av å vedlikeholde og utbedre eldre bygningsmiljø, og ivareta verdiene ved å legge til rette for videre bruk av bygningene, noe som en promenade vil bidra til.

Med hensyn til vinterdrift er det lagt opp til at tilpasset kjøretøy kan brøyte. All belegning skal være kjøresterk og tåle snørydding med bruk av minitraktor eller tilsvarende kjøretøy. Minimumsbredde for å oppnå effektiv snørydding er 2,2 m. Håndtering av snø vil være over kaikant, der hvor det ikke er plass til snøen på kai. Det er også plass til andre driftskjøretøy som har behov for å kjøre på promenaden.



Store deler av utbyggingen vil foregå fra sjøen, illustrasjonen viser potensielle riggområder fra land.

EN KONTINUERLIG PROMENADE

For å oppnå en tilgjengelig sjøfront vil det være hensiktsmessig å utvikle promenaden utover planområdet. Rapporten illustrerer kun en del av en fremtidig havnepromenade og åpner opp for en lett videreføring på begge sider. På den måten kan det utvikles en helhetlig promenade langs Egersund havneområde og sjøfronten kan åpnes ytterligere opp for befolkningen.

Ved en videre utvikling av Egersund havnepromenade bør formspråk og materialvalg fra rapporten videreføres. På den måten vil en oppnå en helhetlig og sammenhengende promenade som kan understreke og forsterke byens identitet.



KILDER

Bildekilder

Unummererte bilder er tatt. Enkelte av bakgrunnsbildene til illustrasjonskissene er hentet fra iEgersund.no

1. <https://www.itbaktuelt.no/2015/07/16/norsk-standard-for-gronne-tak-pa-horing/>
2. Foto: Fartein Rudjord
3. <http://aquasafe.dk/regnbed/>
4. <http://www.fredensborgforsyning.dk/news/247/237/Fredensborg-Forsyning-har-faet-sit-eget-regnbed/>
5. <https://www.aaltvedt.no/produkter/prosjektstein/permeabel-belegning/>
6. http://m.bodo.kommune.no/getfile.php/Borgerportalen/Teknisk%20avdeling/Byplankontoret/AndrePublikasjoner/Havnepromenade_prinsipploesninger/2_-_Prinsipplosninger_hele_promenaden.pdf
7. Foto: Jon Olav Eikenes (2009)
8. <http://huldals.blogspot.com/2014/08/en-sommerdag-pa-kaia-s-ol-i-nesten-hele.html>
9. <https://anker-brygge.no/restaurant-kjokkenet>
10. <https://solsiden.no/meny-menu/#skalldyr-shellfish>

11. <http://dunedinstreetart.co.nz/artworks/>
12. <http://pinkplankton.com/geopark-a-playground-made-of-oil-rig-scraps-in-norway/?i=1#>
13. <http://hvasjeribaerum.no/2016/04/treningsparker-i-baerum/>
14. <https://cado.no/produkter/klatrevegg-6/>
15. https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13304065/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/5_2014okt_Hamar%20Sj%C3%B8front_VEDLEGG%20BELYSNING%20A4.pdf
16. Foto: Scanpix Norge
17. <https://www.aaltvedt.no/produkter/prosjektstein/gressarmering/>
18. Foto: Anne Lise Nordheim
19. <http://www.sunnfolk.no/bilder/utekonsert-med-musikkproduksjon>
20. https://www.downtownvancouver.net/images/default-source/John-Blog-Images/cathedral_perch16_blog.jpg?sfvrsn=0
21. https://www.nrk.no/video/PS*270374

Andre kilder

Flom:
<https://www.eigersund.kommune.no/getfile.php/1376394.1621.curcqwpyrw/Flomsonekartlegging-Eigersund+rapport.pdf>

Kommuneplanens samfunnsdel 2015-2027. Hentet den 05.07.2018 fra: <https://www.eigersund.kommune.no/getfile.php/3554554.1621.scqpwfepvb/Kommuneplan+2015+-+2027+Samfunnsdel.pdf>
Riksantikvarens bystrategi 2017-2020. Hentet den 29.06.2018 fra: <https://www.riksantikvaren.no/Tema/Byer-og-tettsteder/Riksantikvarens-bystrategi>



EGERSUND HAVNEPROMENADE

