



MULIGHETSSTUDIE EIE

Multiconsult LINK ARKITEKTUR

Desember 2020

INNHOOLD

Forord	3
Viktige forutsetninger	4
Kommuneplanen 2018-2030	5
Del 1: Det naturgitte	8
Topografi	9
Sol og skygge	10
Vegetasjon	11
Flom	12
Del 2: Det menneskeskapte	13
1. Stedet: knutepunkt til enhver tid	14
2. Infrastruktur	16
3. Møteplasser	18
4. Bebyggelse	19
Del 3: Scenarier	20
Muligheter	21
Første fase (scenario 1)	22
- Lindøygata	
Andre fase (scenario 2)	28
- Eiegata	
Mulig tredje fase (scenario 3)	41
- «Full utbygging»	
Scenariet som ikke må skje	47
Kontrari - Lindøya	48

FORORD

Et team bestående av Urban Link, Link Arkitektur og Multiconsult har utarbeidet denne stedsanalysen og mulighetsstudien for Eie i Eigersund kommune.

Konklusjonene fra analysen og mulighetsstudiet er kokt ned til en enkel anbefaling, med en anbefalt rekkefølge, samt et mulig scenario med «full utbygging» av det området som er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen.

Forutsetningen for en vellykket byutvikling på Eie og i Eigersund sentrum er at kommunen styrer det som bygges, slik at en fokuserer på sentrumsområdene i kommuneplanen, og ikke sprer ny bebyggelse utover.

Veksten og utbyggingstakten i Eigersund har vært begrenset de seneste årene, og det er lite som tyder på at den skal bli veldig mye større i årene som kommer. Derfor er det viktig å fokusere og samle kruttet der det gjør størst nytte, slik at Eigersund kan øke sin attraktivitet og vekst og unngå det motsatte: en by som krymper.

Viktige forutsetninger

- Vise forslag til grep som kan tas i det aktuelle området, og som viser at området kan bli en fremtidsrettet og attraktiv del av byen, samtidig som viktige samferdselsutfordringer ivaretas for alle trafikantgrupper
- Området skal være attraktivt å bo i, drive næringsvirksomhet i og reise til, fra eller gjennom
- Bygge opp under Eies rolle som regionalt trafikknutepunkt og jernbanens rolle i forbindelse med reiser til og fra byen
- Vurdere og analysere landskap og omgivelser som grunnlag for å anbefale høyder og volum for ny bebyggelse innenfor planområdet
- Identifisere og komme med forslag til hvordan positive verdier i området kan videreutvikles, fremheves og styrkes
- Vektlegge at området utformes slik at det ivaretar hensynet til barn og unge når det gjelder lek og oppholdsareal
- Jernbanen skal ha tjenlige områder og bygninger både på kort og lang sikt med gode overgangsmuligheter
- Dagens veisystemer med Rv. 42 og Fv. 44 skal hovedsakelig følge dagens traséer

Mulighetsstudiet skal:

- Beskrive dagens situasjon i området
- Finne frem til og utrede to utviklingsalternativer basert på foreliggende ønsker, behov og rammebetingelser, der byutvikling og transportløsning sammen utgjør en helhet
- Beskrive utviklingsalternativer med potensiale, utfordringer og risikoer
- Beskrive investeringsbehov for kommunen og andre parter som følge av hvert av utviklingsalternativene
- Valg av utviklingsalternativer/scenarier

I oppgaveforståelsen står det at det skal konkluderes med hvilket alternativ som anbefales. I vår besvarelse har vi valgt å endre dette til å vise to alternativer, som bygger på hverandre, der det ene viser hvordan Eie anbefales utbygd på kort sikt, det andre på lengre sikt. Valget ble tatt etter at vi først hadde vurdert, og laget, to scenarier, der det ene var å anbefale og det andre ikke. Vi vurderte det ene alternativet til å være i strid med både kommunens og våre ønsker og vurderinger av Eie, og at det å bruke tid på dette ville være å sløse med både vår egen og oppdragsgivers tid. Vi har derfor laget to scenarier som bygger på hverandre, og som vi tror vil gi en god løsning for Eie og Eigersund i årene som kommer. Et tredje scenario viser «full utbygging» innenfor det arealet som er avsatt som sentrumsformål i kommuneplanen. Det er utfordringer knyttet bl.a. til stigningsforhold og landskapshensyn med dette scenariet, og vår faglige anbefaling er derfor scenario 1 og 2. Dette betyr ikke at det er umulig å gjennomføre scenario 3, men den videre reguleringsprosessen må avklare gjennomførbarheten.

Enkelte tekniske utredninger etc. foreligger som utrykte vedlegg.

Prosess

Det har i prosessen vært gjennomført en workshop med representanter fra Nettbuss, Kolumbus, Eigersund kommune, Fylkesmannen, Bane Nor, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune. Her ble viktige forutsetninger for mulighetsstudiet kartlagt. Samtidig gjorde workshopen det klart at området er svært komplekst, og at det fremdeles er mye som er uavklart når det gjelder infrastrukturen i området. Det derfor er formålstjenlig å gjennomføre en separat mulighetsstudie for selve stasjonsområdet. Dette må sees i sammenheng med blant annet dobbeltsporutredningen, gang- og sykkelbru over jernbanen og Eigerøy bru.

I tillegg til workshopen har det blitt gjennomført møter med grunneiere, og har det vært en kontinuerlig dialog med kommunens administrasjon.

For at en mulighetsstudie skal være tuftet på noe mer enn verdivalg, må det foreligge konkret kunnskap om stedet og lokale forhold. Vi har tatt i bruk en metodikk for en forenklet rasjonalistisk stedsanalyse, der vi tar for oss de faktiske fysiske forholdene på stedet og ser dette i sammenheng med stedets historiske utvikling, bruk og menneskelige forhold. Analysen er delt i to kapitler, der det første gir et overblikk over naturgitte forhold og det andre redegjør for menneskeskapte forhold.

Oppbygning

Del 1

Analysen belyser Eie slik det er fra naturens side:

- Topografi
- Sol- og skygge
- Vind
- Vegetasjon
- Flom

Del 2

Analysen belyser problemstillinger og potensiale i menneskeskapte forhold:

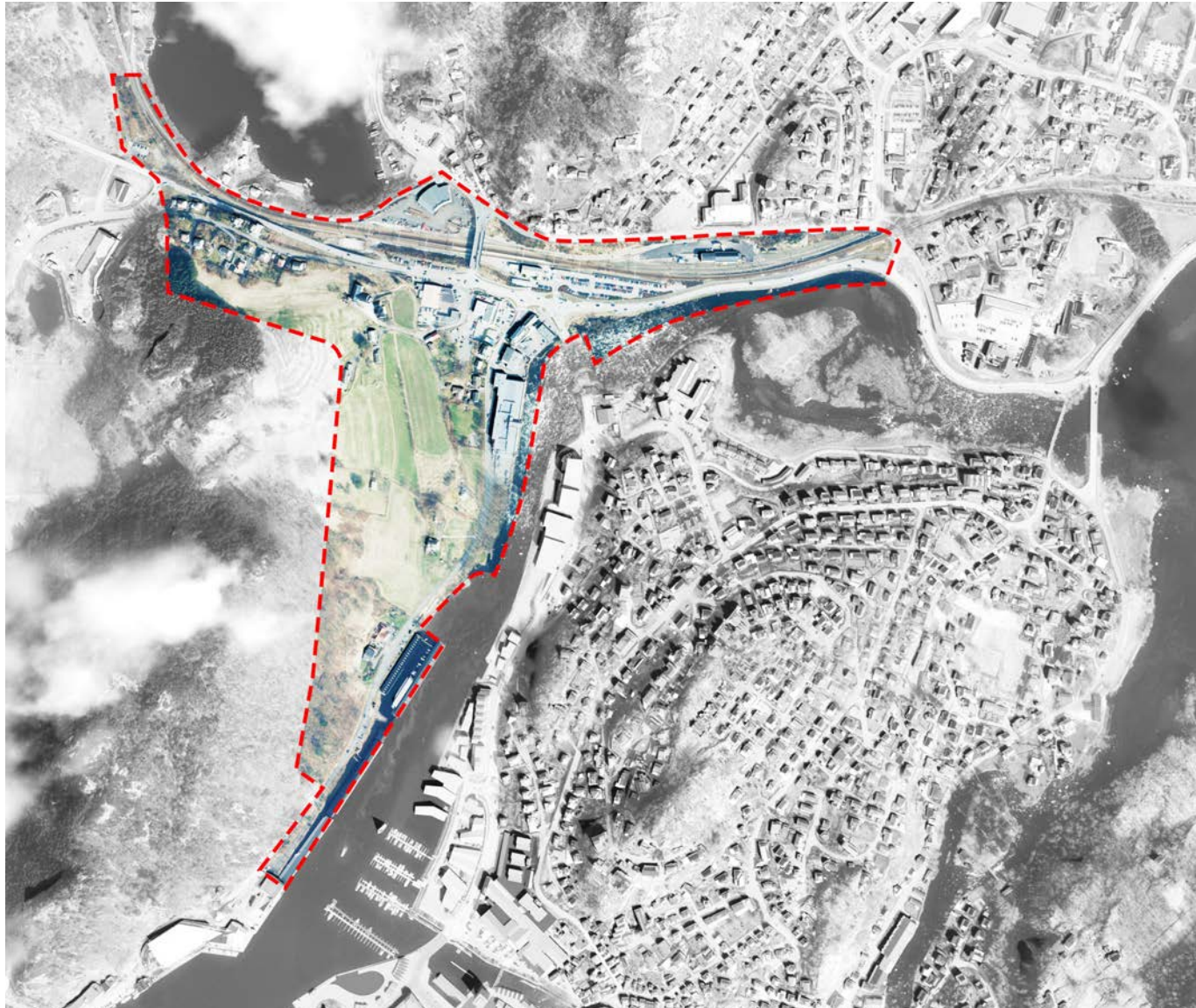
- Stedet – historisk bakgrunn + hvordan er det her i dag?
- Infrastruktur – hva har vi, hva er problemet og hva ønsker vi?
- Møteplasser – hvilke har vi, og hvilke ønsker vi, og er det noen vi ikke ønsker?
- Bebyggelsen - bevaringsverdig og rivningsverdig

Del 3

Den siste delen belyser mulighetene i området gjennom tre ulike scenarier.

Kommuneplanen 2018-2030

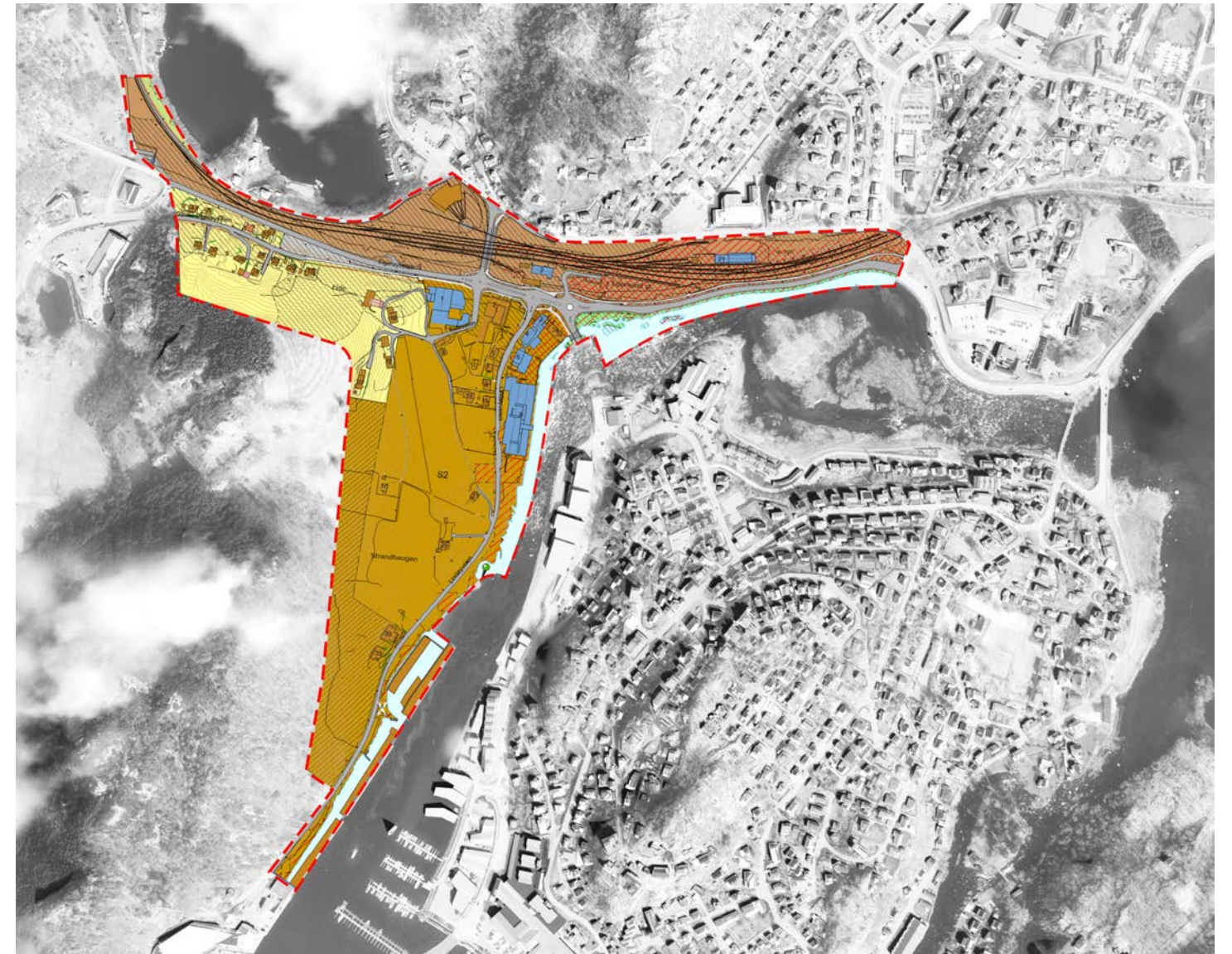
Kommuneplanen (2018-2030) legger opp til sentrumsutvikling i tilknytning til stasjonsområdet på Eie (S2).



Området som mulighetsstudiet og områdereguleringen favner, er på ca. 265 daa.

Kommuneplanens samfunnsdel har «småby i vekst» som et av sine fremtidsbilder, og det heter bl.a. at byen skal ha et aktivt handelssentrum med tydelige forbindelser til kommunens tettsteder, og at Eigersund skal oppleves som en samlet kommune der det er raskt og enkelt å reise miljøvennlig mellom de ulike tettstedene. Flere av strategiene i samfunnsdelen legger føringer også for utviklingen av Eie, så som:

- Oppleves som «byen rett i nærheten» og legge til rette for «grønn» pendling med videreutvikling av stasjonsområdet på Eie
- Legge til rette for gode bomiljøer og et bredt spekter av boligtyper
- Ta hensyn til klimaperspektivet i arealplanlegging, utbygging, innkjøp og tjenesteutførelse



Utdrag av kommuneplanens arealdel.

- Styrke og bygge mer i eksisterende boligområder og tettsteder og ikke legge til rette for «byspredning»
- Planlegge nye boligområder på en slik måte at veksten i persontransport kan skje ved hjelp av gange, sykkel- eller kollektivtrafikk
- Gjøre det enkelt å komme til og fra byen ved hjelp av miljøvennlig infrastruktur og god kollektivtransport
- Begrense gjennomgangstrafikken i sentrum
- Ha fokus på jordvern og biologisk mangfold.

Disse føringene er konkretisert i planens arealdel. Ut fra erkjennelsen av at byens funksjoner må legges til byen, har en skissert noen hovedgrep som må sees i sammenheng, men som kan gjennomføres uavhengig av hverandre, bl.a.

- S2 Eie og knutepunktsuikling rundt Egersund stasjon
- BO Byfornyelse på Lindøy og aktivisering av det viktige kulturminnet Lindøy batteri
- Bytutvikling langs S1-1 Gruset – Jernbaneveien til Eie
- Grøntstruktur med Elveparken og de fire byfjellene, deriblant Kontrari/Husafjellet, som ligger i direkte tilknytning til S2, og som er vist som grøntstruktur med hensynssone i planen.

Hovedgrepet S2 på Eie og knutepunktsutvikling rundt Egersund stasjon er viet stor plass i planbeskrivelsen. Egersund stasjon er regionalt trafikknutepunkt og utvikling i og rundt denne er viktig både for Eigersund og regionen. Arealbruken er avklart i kommuneplanen, og omfatter et samlet planområde på ca. 300 daa. Det er lagt opp til en blandet bruk, der det kan etableres boliger, forretninger, kontorer og offentlig og private tjenesteyting.

Planbeskrivelsen peker på at den kommende reguleringen på Eie skal følge opp føringene i kommuneplanen og vise hvilke grep som kan tas i området, samt vise hvordan området kan bli en fremtidsrettet og attraktiv del av byen, samtidig som viktige samferdselsutfordringer ivaretas for alle trafikantgrupper. Grepene skal være robuste, fleksible og ta opp i seg endringspotensialet både på areal- og samferdselssiden.

Kommuneplanen legger videre til rette for tiltak som skal bidra til effektiv transport inn og ut av sentrum, og som har direkte relevans for studieområdet på Eie:

- Sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelse rundt hele Vågen i form av en kombinasjon av havnepromenade og gang- og sykkelveg
- Gang- og sykkelbru i form av vippebru i Lindøygapet
- Gang- og sykkelveg langs Lindøyvegen og frem til Gamle Eigerøyveg
- Gang- og sykkelbru over Eieåna ved Berentsens brygghus
- Kjøreadkomst over Eieåna mellom Gruset og Perrongen som kan benytte eksisterende rundkjøring fra Fv 44.

Sistnevnte vil kunne benyttes som avlastning for deler av trafikken som ellers ville måtte benyttet Eie/Jernbaneveien. Etablering av kjøreadkomst over Eieåna tenkes videre å kunne åpne opp for etablering av parkeringshall i Kontrari, slik det er foreslått i Asplan Viaks parkeringsutredning. I bestemmelsene til kommuneplanen er S2 spesielt nevnt, og følgende bestemmelser gjelder:

- Det skal utarbeides områderegulering for fremtidig sentrumsområde S2 på Eide, samt stasjonsområdet.
- Alle eiendommene skal reguleres samtidig og inngå i områdereguleringen.
- Områdene skal tilrettelegges for forretning og kontor samt konsentrert boligbebyggelse.
- Det skal planlegges adkomst til fylkesveg/riksveg
- Det skal planlegges gang- og sykkelveiforbindelser internt i området og ut til hovedveinett for sykkel, hvor gående og syklende fortrinnsvis er skilt fra hverandre i plan.
- Planene skal legge vekt på helhet og sammenheng i områdets grønnsstruktur som viser tilrettelegging for friluftsliv, opphold, lek og aktivitet, herunder gangveg langs elven og ev. utsiktspunkter som er offentlig tilgjengelige.
- Tre skal brukes som viktig element i utforming i S2 i kombinasjon med andre materialer. Materialvalg avklares i reguleringsplanen.
- Kjøreadkomst over Eieåna mellom Gruset og Perrongen som kan benytte eksisterende rundkjøring fra Fv 44. Kjøreadkomst over Eieåna til sentrum avklares i forbindelse med reguleringsplan.
- Høyder og volum skal fastsettes etter en samlet vurdering og analyse av landskap og omgivelser.
- Det skal legges opp til stasjonsutvikling og der arealbruken skal avklares i forbindelse med planprosessen, men der en skal legge vekt på å sikre gode overgangsmuligheter, lokalisere aktiviteter/formål til stasjonen som styrker dennes funksjon som attraktivt trafikkknutepunkt og tilstrekkelig parkeringsareal. Detaljer fastsettes i forbindelse med områdereguleringen.
- Boligbebyggelse med mer enn én bruksenhet (boenhet) skal ha oppstillingsplass på fellesareal på egen tomt for minimum 1,0 og maksimum 1,25 bil pr. boenhet. Parkeringstall rundes opp til nærmeste hele tall. Likeledes skal det avsettes areal for minimum 2 sykler pr. boenhet. Annen bebyggelse skal ha oppstillingsplass på fellesareal på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter for én bil pr. 50 m² bruksareal kontor, én bil pr. 100 m² bruksareal forretning med formål kundeparkering og med tilfredsstillende inn- og utkjøringsforhold. Én bil pr. 100 m² bruksareal lager. Lagerlokale i tilknytning til forretning skal ikke regnes med. I tillegg skal det avsettes lasteareal for vare- og lastebiler samt 2 sykkel-parkeringer per 100 m² BRA kontor og 2 sykkel-parkeringsplasser pr. 100 m² bruksareal forretning. Forsamlingslokaler/hotell/kino osv. skal ha 1 sykkel-parkeringsplass per 20 seter.

For samtlige sentrumsområder gjelder følgende bestemmelser:

- Arealer avsatt til sentrumsformål – handel og tjenesteyting omfatter bebyggelse med formålene næringsbebyggelse, forretninger, offentlig og privat tjenesteyting og boligbebyggelse med tilhørende infrastruktur, herunder grønnstruktur og arealer for lek. Behov for lokalisering og utforming av arealer til formålene avklares i reguleringsplan. Ny bebyggelse skal tilpasses og dimensjoneres til senterets funksjon.
- Senterområdene skal ha en blandet bruk som byggeområder for forretning, kontor, offentlig bebyggelse, boliger og annet som bør lokaliseres i sentrum av tettstedene. Detaljhandel skal etableres i tilknytning til disse. Det er kun tillatt å etablere kjøpesenter i S1 og S2.
- Sentrumsområdene S1, S1.1 og S2 skal utformes med tre som viktig element i kombinasjon med andre materialer jf. som den moderne trehusbyen Egersund. Materialvalg avklares i reguleringsplanen.
- Det tillates etablert eller utvidet handelsvirksomhet innenfor rammer angitt for det enkelte område.

Andre bestemmelser har også konsekvenser for studieområdet, først og fremst disse:

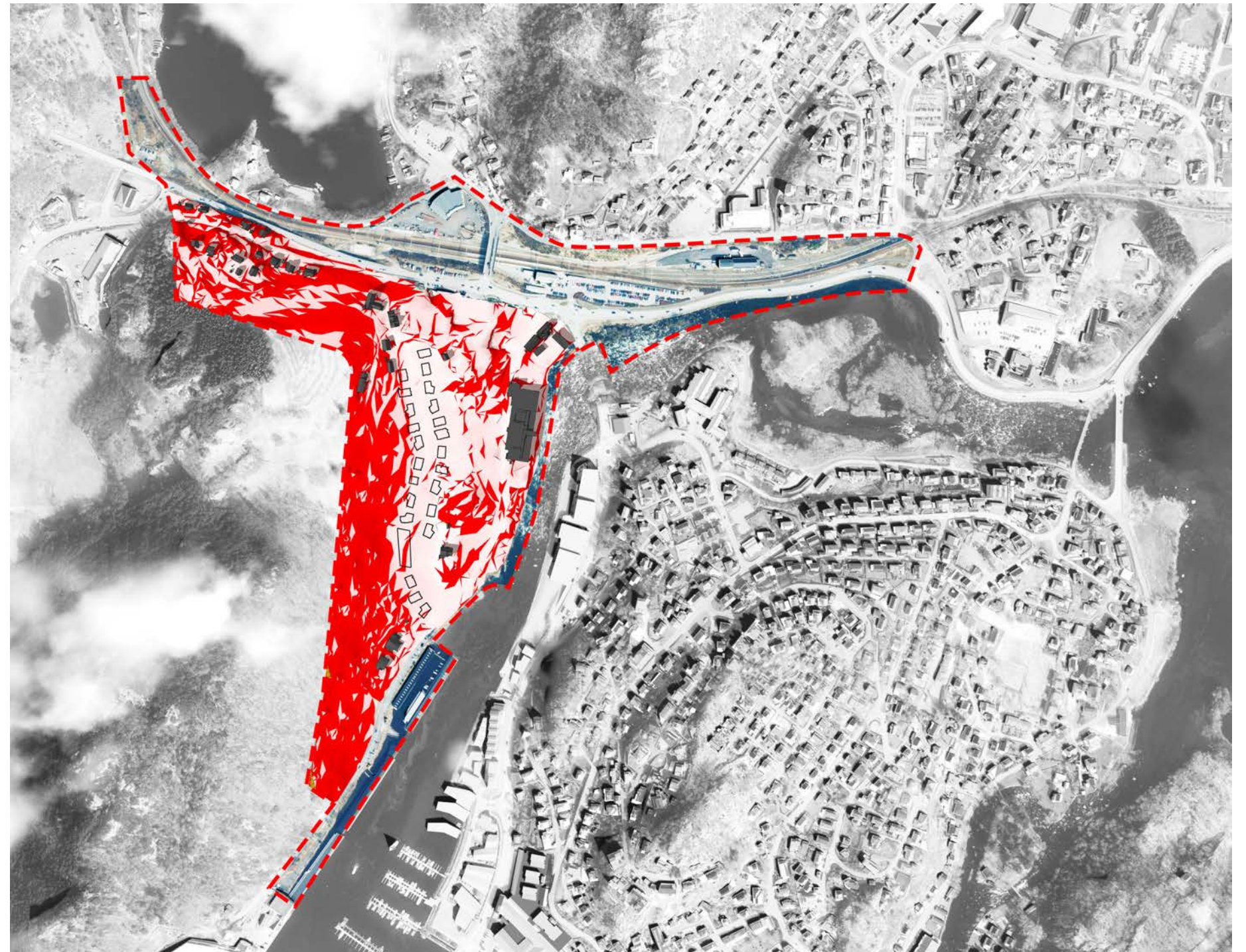
- **Arkitektur:** Ved oppføring av ny bebyggelse skal det etterstrebes å bevare særpreg og/eller tilføre nye visuelle kvaliteter til området. I reguleringsplaner og byggesaker skal det inngå en redegjørelse for og vurdering av tiltakets estetiske sider, både i forhold til seg selv, omgivelsene og fjernvirkning. Tiltak skal tilpasses landskapskarakteren; fjern- og nærvirkning, silhuett, landskapsform, helningsgrad og helningsretning.
- **Gang og sykkelveier:** I alle plansaker for nye utbyggingsområder skal det tilrettelegges med effektive sykkelforbindelser til hovedsykkelveinettet der dette finnes eller er planlagt. I alle plansaker skal korte og trafiksikre gangforbindelser til viktige målpunkter, herunder lokale tjenestetilbud, skole, barnehage og kollektivholdeplass, ivaretas. Det skal legges til rette for sykkelparkering og gode gang- og sykkelforbindelser til holdeplasser, offentlig tjenestetilbud (skole og barnehage), sentrumsområder og stasjon.

An aerial photograph of a coastal town and harbor at sunset. The sun is low on the horizon, casting a warm glow over the scene. The town is built on a hillside, with houses and buildings visible. A large harbor area is in the foreground, featuring a curved road, a railway line, and a large industrial or commercial area with many parked vehicles. The water of the harbor is visible, reflecting the sunset light. The sky is blue with some clouds, and the overall atmosphere is peaceful and scenic.

DEL 1: DET NATURGITTE

Topografi

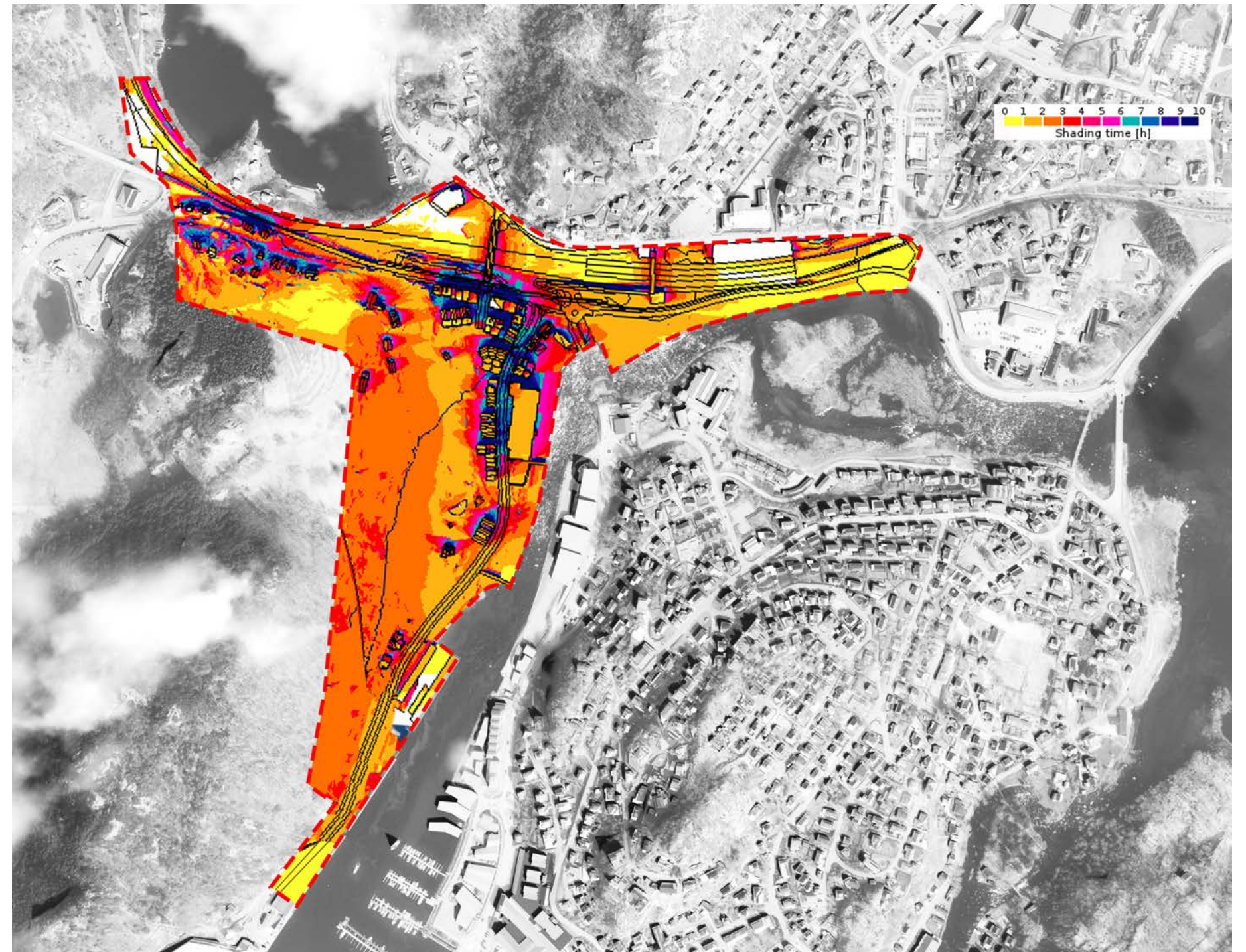
Deler av studieområdet ligger i terreng som skråner fra vest mot øst med mer enn 12° helning og er lite egnet for utbygging. Ny vei og ny bebyggelse må ta hensyn til topografien når det gjelder kurvatur på vei og plassering av ny bebyggelse. Området må undersøkes i forhold til rasfare før inngrep, spesielt med tanke på klimaforandringer og økte nedbørsmengder. Grunnundersøkelser og avklaringer av grunnforhold er en forutsetning for trygg utvikling.



Det aktuelle utbyggingsområdet ligger på en flate avgrenset av Husafjellet, Eieåna og Eieviga.

Sol og skygge

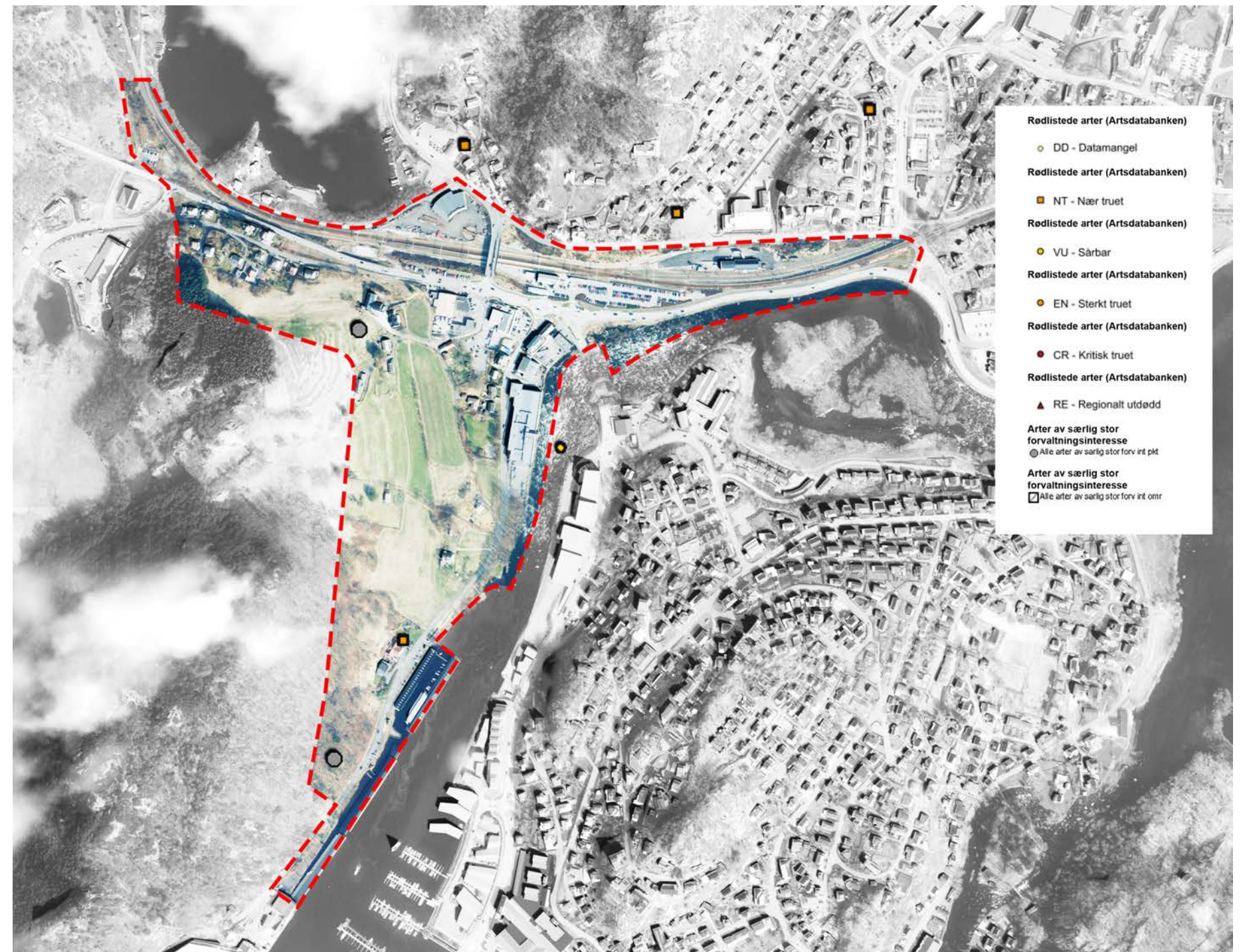
Trass i at deler av området ligger i nord- og østlig skrånende terreng, er solforholdene gode. Terrenget er formet slik at solen også når frem fra sør og til dels fra vest.



Illustrasjonen viser sol og skygge vårjevndøgn, 21. mars fra klokken 07:00 – 17:00. Fargene viser varigheten av skygge gjennom døgnet.

Vegetasjon

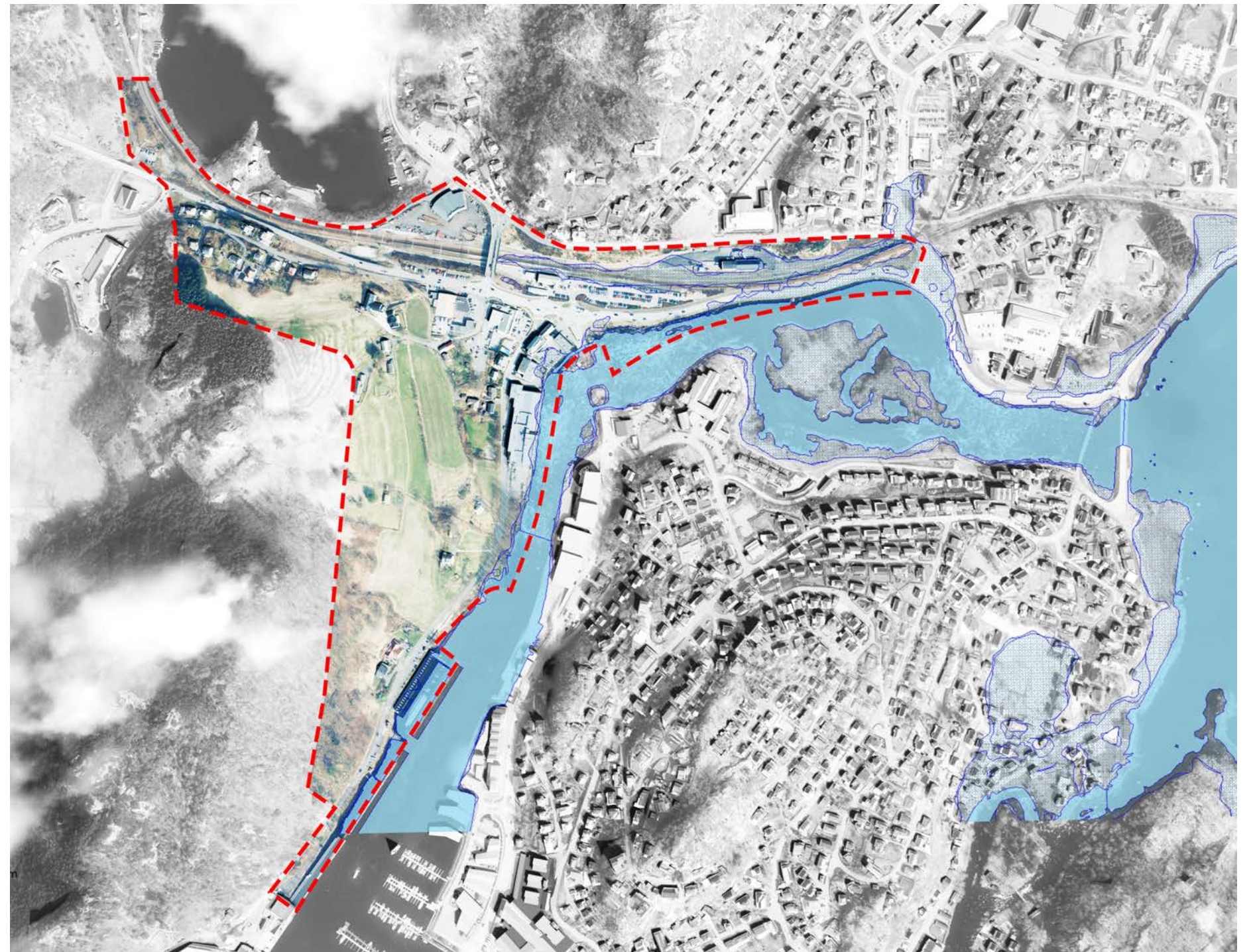
I tillegg til å bevare rødlistede arter er det viktig å ivareta kantvegetasjon langs elva, og strukturerende elementer i landskapet som steingarder og trerekker.



Illustrasjonen viser plasseringen av arter fra artsdatabasens rødliste.

Flom

Stasjonsområdet er utsatt for flom, især via undergangene. Utbyggingsområdet under Husafjellet er i liten grad berørt.



Flomutsatte områder. Kilde: NVE Atlas.

An aerial photograph of a coastal town, likely in Norway, featuring a large bay, a winding road, and surrounding hills. A semi-transparent white box is overlaid on the left side of the image, containing the text 'DEL 2: DET MENNESKE-SKAPTE'.

DEL 2:
DET
MENNESKE-
SKAPTE

1. Stedet: knutepunkt til enhver tid

Stasjonen på Eie ble åpnet som del av den nye Sørlandsbanen i 1944, men området har en mye lenger historie som kommunikasjonsmessig knutepunkt.

Jernbanestasjonen og banen ble etablert på gården Eies grunn, og både stasjonen og gården har navn etter den smale landtungen, eller eidet, som de ligger på. I århundrer spilte slike eid en viktig rolle i kommunikasjonene langs norskekysten. Det var vanlig med et «amfibibøst» transportmønster, der man vekslet mellom sjø- og landetapper; ofte ville det være tid å spare og ikke minst tryggere å gå til fots over et smalt eid, enn å risikere den farlige etappen over en utsatt sjøstrekning. Den «utsatte» sjøstrekningen det er tale om her, må være Nysundet.

Startpunkt for landeveien til Stavanger

For den mer lokale kysttrafikken kunne det med andre ord være god grunn til å ta merarbeidet med lossing og omlastning som bruken av eidet innebar. Men i en større sammenheng var det den nådeløse Jærkysten det gjaldt å unngå, særlig i ruskevær. Over Jæren, mellom Stavanger og Oгна, kom det derfor kjørbar vei på et tidlig tidspunkt, den såkalte Kongevegen.

Og kom man østfra til Egersund og over Eie, kunne man enten gå i båt igjen til Tengsastrona, og derfra rideveien fra Tengs over Hegrestadjellet til Oгна. Eller man kunne ta seg direkte opp på fjellet fra Eie og inn på Postveien over Hegrestadjellet og videre vestover til man traff på Kongevegen.

Da kong Frederik den 4. besøkte Norge i 1704, foregikk reisen langs kysten på den nevnte måten. Selv om det var tale om en sjøreise, dro kongen og hans store følge til lands flere steder. Da det kongelige følget skulle videre fra Egersund mot Stavanger, dro de over Hegrestadjellet til Oгна og fulgte Kongevegen videre.

Det fortelles at det nettopp var på Eie at kongen gikk i land. Ved Støene nedenfor Fagerheim lå det tidligere en steinbrygge som ble kalt Kongsbrygga. Brygga og en vei derfra og opp til tunet på Eie er vist på eldre kart. Kongsbrygge hadde man også i Sirevåg, nær Kongevegens utgangspunkt.

Jernbanen kommer

I 1878 åpnet Jærbanen mellom Stavanger og Egersund. Den smalsporede banen buktet seg gjennom det kuperte landskapet mellom Hellvik og Eie, og derfra inn til Egersund by, der jernbanestasjonen ble etablert. Noen stasjon kom det ikke på Eie den gang, og heller ikke i 1904 da forbindelsen videre til Flekkefjord stod ferdig. Den lå fortsatt på Torget inne i byen. Den nye Flekkefjordbanen tok imidlertid av fra Jærbanen på Eie.

Dagens stasjon på Eie ble åpnet i 1944 som del av den nye Sørlandsbanen. Åtte år senere ble sidesporet til byen nedlagt og erstattet av en moderne bilvei (Jernbaneveien) i samme trasé mellom sentrum og Eie. Frem til da hadde kjøreadkomsten til Egersund skjedd langs Gamleveien og over Damsgårdbrua.

Omtrent samtidig kom brua over Nysundet. Forholdet mellom by og land ble i løpet av få år sterkt endret: Veier og jernbane møttes ikke lenger på Torget, men på Eie, som igjen fikk en sentral rolle som knutepunkt i området. Den nye strukturen la dessuten opp til stor grad av bilavhengighet.

Flere kulturminner kan knyttes til Eies særegne rolle som knutepunkt for samferdselen gjennom lang tid – enten til ferdselen over eidet eller til jernbaneaktiviteten.

Vi vil særlig trekke frem disse elementene:

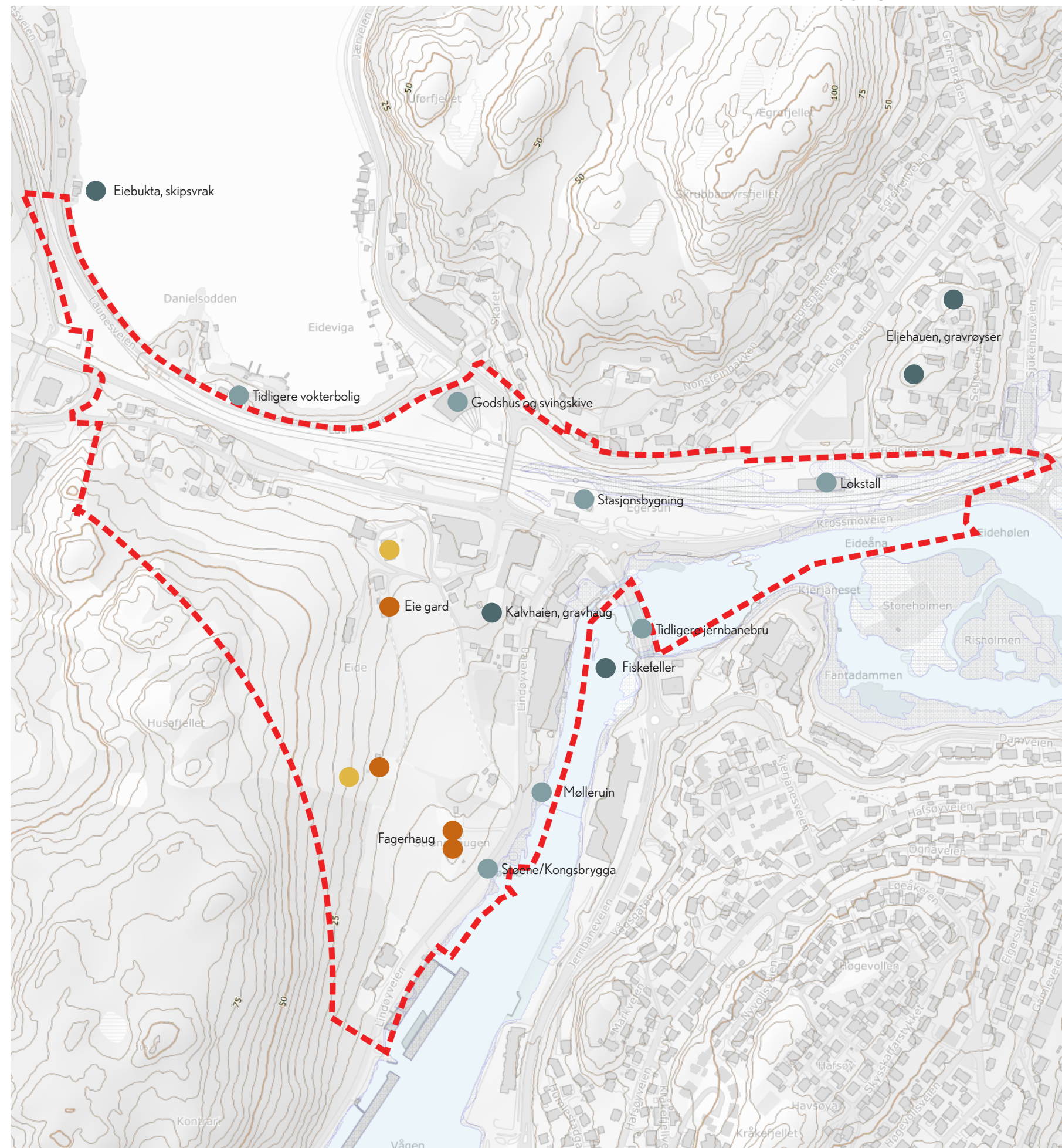
- Strandsonen langs Lindøyveien med Støene, den tidligere Kongsbrygga og veien opp mot Eie gård
- Stasjonsområdet med stasjonsbygningen fra 1944, svingskive etc.
- Jærbanens gamle trasé (bevart og i bruk som tur-/sykkelvei)
- Dagens bru over Eieåne (Fv44, opprinnelig en jernbanebru bygd som en del av Jærbanen)

Andre viktige kulturminner i området er sporene etter lakse- og ålefangst i Eieåne, innslag av eldre bebyggelse, samt ruinene av tidligere Eie Mølle. Det er videre registrert en mulig gravhaug i tilknytning til tunet på Eie gård.

Eie er i dag et nokså typisk norsk tettsted, oppstått i et T-kryss, og med typisk tettstedsproblematikk. Det utypiske er at det ligger tett på en by, og betjener byens togstasjon. Stedet ligger i begynnelsen av sin egen utviklingsakse. Eie trenger å utvikle seg både som seg selv, og i sin sammenheng med Egersund by.



Jernbanestasjonen ble flyttet ut av sentrum i 1944. Her fra en tidlig ankomst med persontog fra Stavanger på Egersund nye stasjon, med familien Feyling. Foto: Norsk Jernbanemuseum.



Kulturminner i- og rundt planområdet.

2. Infrastruktur

Eie er et komplekst trafikknutepunkt, med jernbanestasjonen og gjennomfartstrafikken som det mest dominerende, og med busstrafikk, bussholdeplasser, taxiholdeplass, sykkelveier og gangveier flettet inn.

I arbeidet med mulighetsstudiet har trafikale utfordringer vært et hovedanliggende i dialogen med grunneiere, innbyggere og andre interessenter. Det pekes særlig på køproblemer i kryssområdet på Eie, først og fremst i morgen- og ettermiddagsrushet, på sammenkoblingen Eigerøyveien – Jærveien over dagens og fremtidig jernbanestasjon, på kryssing over Eigerøyveien og på forbindelsene mellom stasjonsområdet og Eie. Flere har også vært opptatt av hvordan parkering tenkes løst for de nye bolig- og næringsarealene som skal etableres i sentrumsområdet på Eie.

Under presenteres utvalgte problemstillinger for togstasjonen og Eigerøyveien Fv. 502/Rv. 42/Rv. 44.

1. Sammensatt knutepunkt

Egersund stasjon er et regionalt knutepunkt som skal videreutvikles. Representanter for de forskjellige trafikkgrupper har i brukermøte gitt uttrykk for at trafikksituasjonen rundt togstasjonen er komplisert og lite oversiktlig. Forskjellige trafikantgrupper konkurrerer om de samme kvadratmeterne, og kø og farlige situasjoner er daglig kost. Fire ulike bussholdeplasser er tilknyttet stasjonen, men avstanden mellom dem gir usikre trafikanter. Buss og tog må kommunisere bedre enn de gjør i dag. Og bussene trenger bedre forhold, for å unngå at det «kriges» om plassen.

Buss som transportmiddel er i liten grad representert i dag, men det er ønskelig å forbedre dette for å avlaste behovet for flere p-plasser og skape et effektivt kollektivknutepunkt. Målet er at Eie skal være et godt sted å reise til, fra og gjennom, og at det nye sentrumsområdet får gode forbindelser både til Egersund stasjon og til Egersund sentrum.

2. Jernbanestasjonen

Egersund stasjon og stasjonsområdet omfatter store deler av prosjektområdet, med skinner og areal avsatt til fremtidig utbygging av dobbeltspor. Parkeringsarealer til kiss & ride, samt park & ride, er omfattende, og det er press for å utvide dette. Planen om dobbeltspor på Jærbanen fra Stavanger til Eigersund, behovet for flomsikring, samt en gammelt og utdatert stasjonsbygning og et ditto stasjonsområde er faktorer som vil være med på å støtte en endring av hele stasjonsområdet. Det er alvorlig om jernbanelinjene blir liggende under

vann. Når det gjelder eksisterende kjørebros over stasjonsområdet, har Bane Nor stilt krav om at denne heves i forhold til dagens situasjon. Broen over jernbanen er vurdert hevet, men mulighetene for å heve perronger og spor og føre trafikken under osv. er også undersøkt. Dette er komplekse problemstillinger, som må studeres og redegjøres for i en egen plan for stasjonsområdet.

3. Veisystem

Store, kompliserte trafikk-arealer: Fv. 502/ Rv. 42/Rv. 44. Hovedveiene fv. 42 og fv. 44 møtes på Eie. Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk er høy, og området har stor gjennomgangstrafikk og mye kø. Eigerøyveien (Fv. 502/Rv. 42) forbi stasjonen er løst med tre rundkjøringer innenfor kort avstand, samt samleveier og veier inn til boligområdene. Langs veien er det to fotovergangfelt. Disse er plassert i forhold til rundkjøringene, ikke i forhold til gangtrafikken. Gang- og sykkelvei følger kurvaturen til Eigerøyveien. Det er store grå trafikkområder, lite beplantning og belysning. Gang- og sykkelveiene til sentrum, videregående skole mv. må bedres!

4. Hierarki

Hierarkiet mellom trafikkarealene er utydelig: Bane, veier, gate, gang/sykel, fortau, holdeplasser for buss, taxi, parkeringsplasser for personbiler og sykler. Systemet fremstår som rotete og uklart.

5. Orientering

Som tilreisende kan området virke forvirrende og koblingen mellom togstasjonen og Egersund sentrum er utydelig. Veien fra stasjonen og inn til sentrum er vanskelig å lese, og går via en lang bro langs den trafikkerte Rv. 44. Veien oppleves usikker, utrivelig og ofte vindfull. En viktig utfordring vil være å forsterke innfallsporten og forbindelseslinjen til sentrum. En tydelig prioritering av syklist og fotgjengere på hele strekningen mellom Egersund og Eie vil kunne være et godt plangrep for å øke attraktiviteten for disse trafikantgruppene.

Forslag til løsninger

1. Stasjonsområdet må samløses med andre trafikantgrupper. Stasjonen må løses som et punkt der alle trafikkgruppene møtes og gis en riktig plassering i forhold til hverandre. Det bør utarbeides en egen plan, der togstasjonen også blir en buss-stasjon og holdeplass for taxi, parkering for biler og sykler, samt tydelige og trygge gangsoner må reetableres. Bane Nor har sett på løsninger, men der er ikke alle trafikantgrupper hensyntatt. Det må lages en felles plan, som gir grunnlag for en god løsning for alle parter.

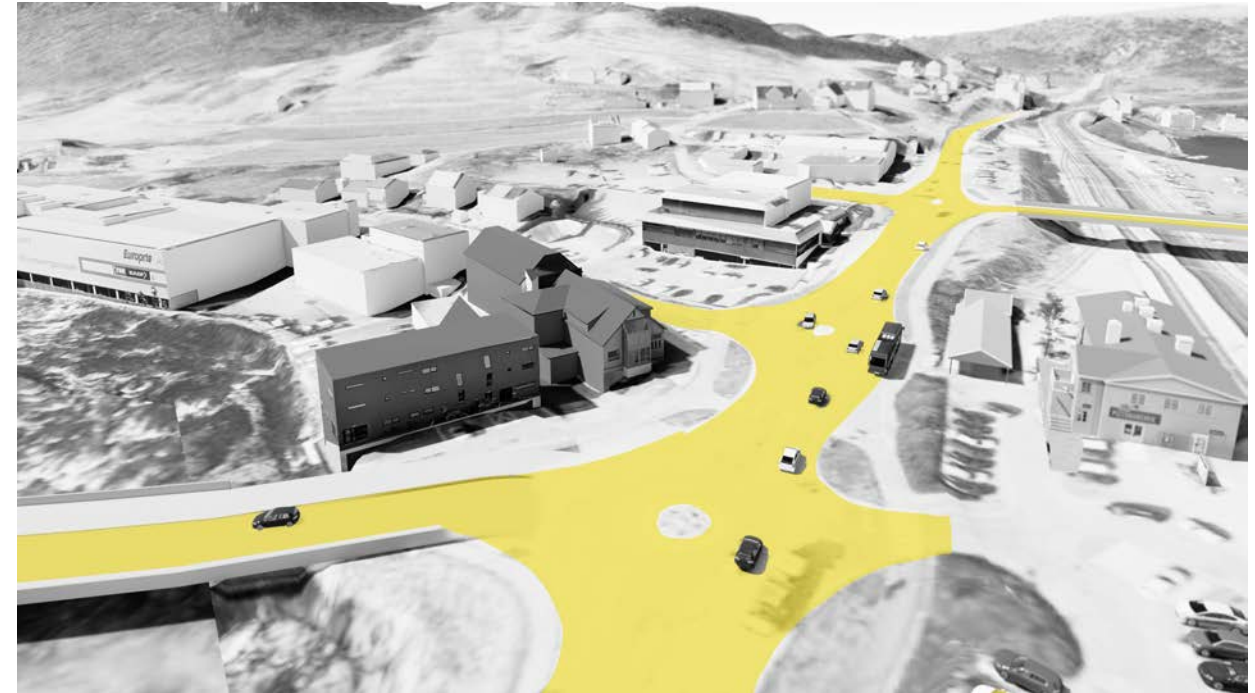
2. Eigerøyveien rettes opp, to av rundkjøringene erstattes med kryss, fotovergangene flyttes til mer logiske løsninger for gang- og sykkeltrafikk. Det etableres et tydelig hierarki i veisystemet. Det må lages trygge, tilgjengelige løsninger for alle trafikantgruppene.

Eigerøyveien gis et mer urbant uttrykk på denne strekningen, for å tydeliggjøre for gjennomgangstrafikk at det kjøres igjennom tettbebygd område, der myke trafikantgrupper skal tas hensyn til.

Belysning, gatemøbler og beplantning brukes som virkemidler. Gang- og sykkelvei erstattes med fortau.

3. Veien fra stasjonen til Egersund tydeliggjøres. Ny overgang, samt fortetting langs Lindøyveien/«Lindøygata» og «Eiegata» viser veien igjennom et urbant område og over en ny bro inn til sentrum.

Eie gjøres med dette attraktivt i seg selv, samtidig som det er med på å forsterke både veien til sentrum og selve sentrum, men uten å konkurrere med dette.



Dagens situasjon, med tre rundkjøringer og store, utflytende trafikkkarealer.



Illustrasjonen viser to kryss endret, gateløpet strammet opp og nye plass- og gateløp lagt til.

3. Møteplasser

En møteplass oppstår der mennesker stopper opp eller passerer hverandre. En stasjon er et sted mange mennesker passerer og mange stopper opp. Området rundt stasjonen er derfor spesielt egnet til å etablere gode møteplasser og aktiviteter som passer for, eller fordrer mange mennesker samlet.

Gode møteplasser oppstår der det er lagt til rette for at folk møtes; det må være trygt, ikke vindfullt, og gjerne med sitteplasser.

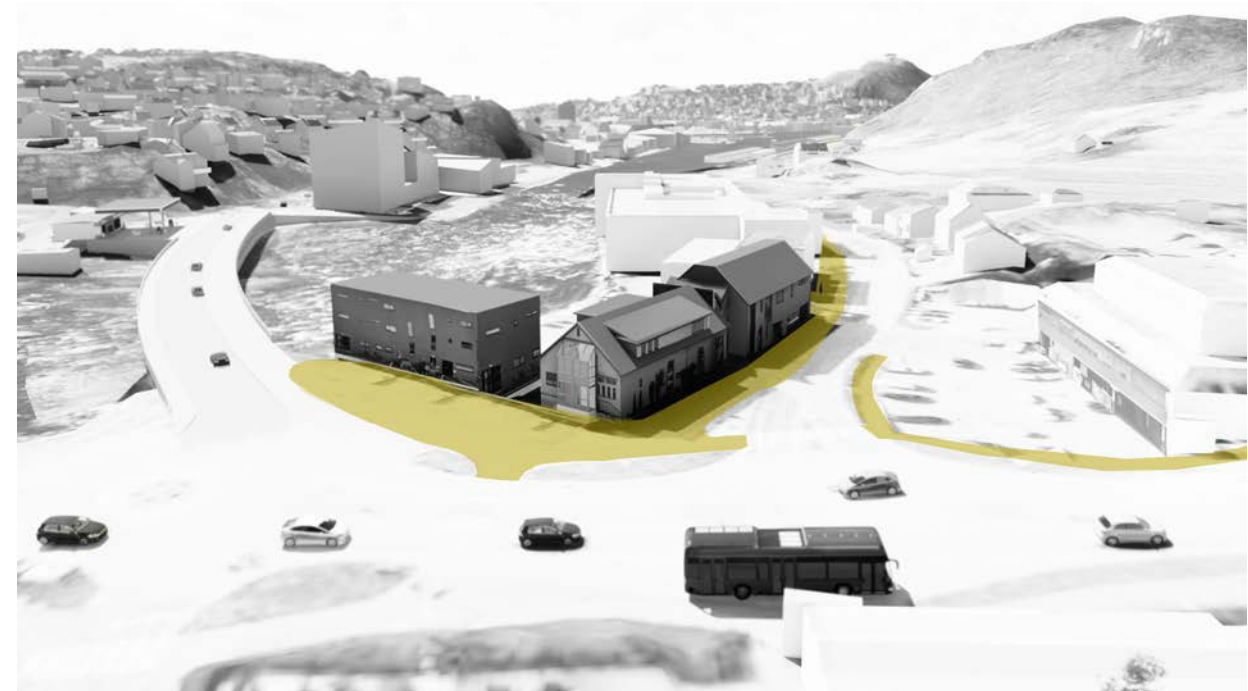
Stasjonen: Stasjonsområdet må utvikles videre i en egen plan. Det er viktig å ivareta potensialet for å lage gode, trygge møteplasser rundt og på stasjonen. Ensomhet er folkesykdom nr. 1 i den vestlige verden. Tilfeldige og planlagte møter med andre mennesker er ofte oppgitt som en livsforlengende kvalitet. Venteareal, kafeer, butikker og arbeidsplasser bør legges til i stasjonsområdet, med muligheter til å skape møteplasser mellom de forskjellige funksjonene for øye.

Eie sentrum og de nye utbyggingsområdene: Det må legges til rette for gode fortau og møteplasser i gateplan langs gatene og veien, utenfor butikkene og ved hovedinnganger, samt lekeplasser for barn og unge. Gode plasser skal være trygge og tilrettelagte både for gammel og ung.

Barn- og unge: Det er lagt opp til et stort, fellesrom i de nye utbyggingsområdene, som vi ser for oss kan bli et stort område med både naturlekeplass og oppbygd lekeplass. Gode møteplasser i byen skal også være gode møteplasser for barn og unge. Slike plasser må inneholde både rom for aktivitet og for ro/sitteplasser.

Lindøygata: Overgangen fra vei til gate kan markeres med et navneskifte fra Lindøyveien til Lindøygata, med beplantning av lindetrær på begge sider av veien.

Kongetorget: Når rundkjøringen her tas vekk, frigjøres areal til en liten plass, her kalt Kongetorget, etter kong Fredrik den fjerde som reiste gjennom her for 300 år siden, og Kongsbrygga, som tidligere lå rett nedenfor. Sammen med den nye utformingen av Lindøygata er det her en mulighet for å skape en innbydende, trivelig bygate, som kan bli selve navlestrengen for utviklingen på Eie, og for sammenhengen til Egersund sentrum gjennom gaten, og videre over broen. En «kongelig» skulptur her ville gjøre susen, og markert porten til Egersund!



Fortau og plassdannelser i dagens situasjon.



Nye plasser, gateløp, ny beplantning, samlet mer tilrettelagte møteplasser, mer innbydende gateløp og rom for bedre liv.

4. Bebyggelse

Egersund stasjon ligger utenfor sentrum. Stasjonsområdet, og veien mellom stasjonen og sentrum på begge sider av Vågen, er viktige utviklingsområder, med mye ledig areal. Det er av kommunen og næringslivet gitt uttrykk for behov for nytt næringsareal, til virksomheter det ikke er plass til i sentrum.

Egersund er en historisk trehusby, med strukturer tilbake til middelalderen, renessansen og barokken. Det nye området må utvikles med en bevisst holdning til sitt moderne bidrag til trehusbyen. Når man kommer frem til Egersund stasjon i dag, får man ikke noen opplevelse av å ha kommet frem til Egersund by. Området rundt stasjonen må bygges opp med urbane kvaliteter, og ny bebyggelse bør utformes med tre som materiale. Ny beplantning bør bygge opp under navnet på byen og beplantes med eiketrær, og evt. lindetrær i Lindøygata. Det vi planter i dag, vil kunne pryde byen for fremtidige generasjoner.

Kommunens største konsentrasjoner av boliger og personellintense arbeidsplasser er innen gangavstand sør og nordøst fra stasjonen. Dagens entré til stasjonen er rett mot sør og riktig plassert i bybildet. Dersom det etableres en ekstra inngang til plattformene mot nordøst, kan gangavstand til toget fra områdene i nordøst reduseres med ca. 500 meter.

Kommunen ønsker å utvikle sentrum i retning av stasjonen, slik at stasjonen blir en del av sentrum. Dersom det bygges boliger nær stasjonsområdet, vil det gi utfordringer knyttet til støy, lys, osv. fra stasjonen. Dette må ivaretas gjennom videre regulering og før man setter i gang utbygging. For å få til et godt samspill mellom jernbanedrift og boliger i området, evt. forretningsbygg, må det legges vekt på å avdekke og håndtere eventuelle interessekonflikter. Begrensningen i tilgjengelig areal gjør at jernbanen også må nå se nøye på hvilke behov som er nødvendige i stasjonsområdet.

Arkitektur for stasjonen må søkes tilpasset både landskap, bebyggelse og infrastruktur. Den må også ta hensyn til byens karakteristiske trearkitektur. En moderne stasjonsbygning skal tilfredsstille mange krav til både sikkerhet og funksjonalitet, og kan utformes som et signalbygg som eksponerer Egersund som sted. Med valg av tre som eksponert materiale, kan trehusbyen Egersund etableres allerede her.

Mulighetsstudien har hovedvekt på utviklingen av området sør for stasjonen, mellom Eieåna og Husafjellet.

An aerial photograph of a coastal town and harbor. The town is nestled in a valley, with a large body of water (harbor) in the foreground. The harbor has several small islands and peninsulas with buildings. In the background, there are rolling hills and mountains under a blue sky with scattered clouds. A semi-transparent white rectangular box is overlaid on the left side of the image, containing the text "DEL 3: SCENARIER".

DEL 3: SCENARIER

Muligheter

Målsetting

Eie skal være et sted i seg selv, samtidig som det skal knyttes nærmere til Egersund sentrum – uten å være en konkurrent. Dette betyr at videre utvikling på Eie i tråd med målene i kommuneplanen skal:

- Muliggjøre «grønn» pendling med videreutvikling av stasjonsområdet
- Legge til rette for gode bomiljøer og et bredt spekter av boligtyper
- Være et tett, sosialt og trivelig miljø
- I stor grad være basert på gang-, sykkel- eller kollektivtrafikk
- Ha fokus på jordvern og biologisk mangfold

Forutsetning Egersund stasjon

Største grunneier i området er Bane Nor, med Egersund stasjon. Dette området er ikke vist med konkrete forslag til løsninger i mulighetsstudiet. Bane Nor har tidligere utarbeidet en rapport som viser to ulike utbyggingsscenarier for stasjonsområdet. Disse danner et godt utgangspunkt for løsning, men gir ikke en løsning for de komplekse problemene i trafikksituasjonen som er samlet i stasjonsområdet. Det må lages en egen plan for stasjonsområdet som løser dette.

Tre scenarier for utvikling

1. Arealbruk de nærmeste år
2. Fremtidig arealbruk
3. Mulig «full» utbygging

Vi har satt dette mulighetsstudiet i sammenheng med kommuneplanen for Eigersund, samt tidligere mulighetsstudier for området mellom Egersund stasjon og sentrum, mulighetsstudium for Egersund sentrum og for nytt rådhus for Eigersund kommune.

Hvert av scenariene er blitt vurdert ut fra følgende synsvinkler:

1. Stedet

Hva slags sted ønsker vi å skape, og hva oppnår vi med de viste grepene?

2. Infrastruktur

Hierarkiet i veistrukturen. Problemer og løsninger.

3. Møteplasser

Hvor og hvordan skape gode møteplasser for mennesker i alle aldre?

3. Utbygging

Hvor og hvordan skal vi bygge for å styrke Eie og Egersund sentrum?

4. Potensiale, utfordringer og risiko

Stikkord for å hindre bykrymping og skape gode byer:

- Unngå byspredning
- Riv dårlig bebyggelse
- Bygg opp de mest attraktive områdene, nabolagene og sentrum
- Styrk sentrum først

Dersom alt som er avsatt til utbygging i kommuneplanen utenfor sentrum bygges først, svekkes sentrum og aksene mot jernbanen. Utnytt de mulighetene som dukker opp til å styrke, ikke svekke Egersund!

Første fase (scenario 1): Lindøygata

KONSEPT: Utbygging langs Lindøygata

- Forlenge og forsterke Lindøygata: Nytt fortau og ny bro
- Eksisterende og ny bebyggelse: Næring i gateplan, parkering inn i terrenget i bakkant av gaten; utnytte terrengforskjellene
- Boliger i etasjene over gateplan
- Varierte volumer på ny bebyggelse, opptil 7 etasjer, delt i mindre volumer, pr. maks 10 meter
- Forsterke trehusbyen Egersund: Fasadekledning av tre. Grønne tak
- Ca. 53 000 m² BTA

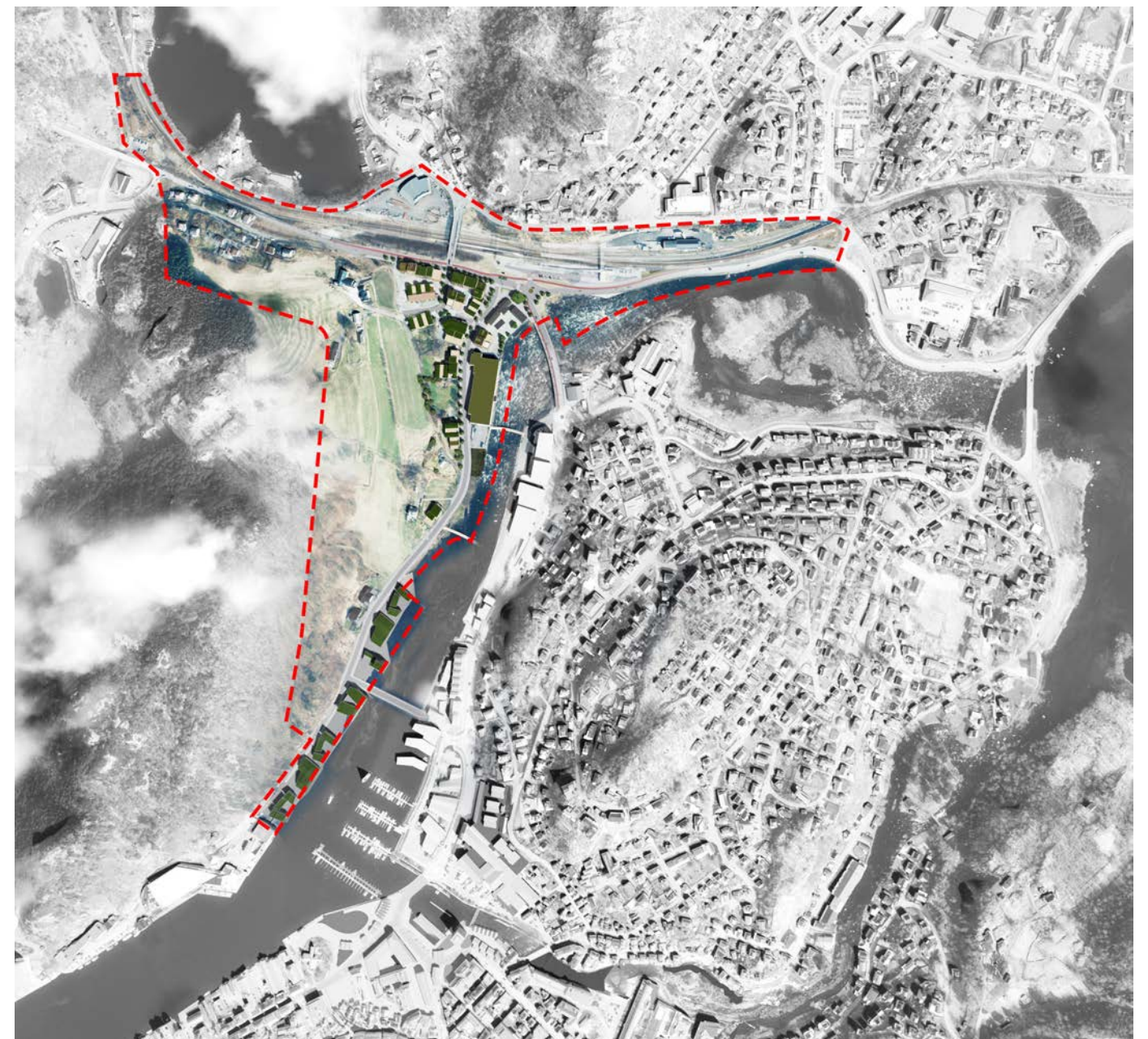
Påkrevde infrastrukturelle investeringer:

- Endre kryss/rundkjøring Eigerøyveien/Lindøygata. Etablere Kongetorget
- Utbedre Lindøygata, med ny infrastruktur til ny bebyggelse
- Tomteoppdeling ny bebyggelse
- Forlenge fortau langs Lindøygata
- Gangbro over Eleåna
- Lekeplasser
- Belysning langs veien, over broen og på vegetasjonen
- Vegetasjon langs Lindøygata: lindetrær



Lind: *Tilia cordata*

KONSEPT: Utbygging langs Lindøygata/«Lindøy allé».



Illustrasjonen viser Scenario 1. Eie er blitt et eget sted, og er samtidig knyttet sterkere sammen med Egersund sentrum og forsterker dette, uten at det konkurrerer med det.



1. Stedet

Vi ønsker å forsterke Eie som et eget sted, samtidig som vi ønsker å styrke forbindelsen mellom Eie og sentrum, uten å svekke sentrum.

Grepet er å forsterke det eksisterende og forsterke det som allerede er, på en slik måte at det skapes gode gater, gode plasser, god logistikk og bebyggelse som støtter opp under dette. Her skal det gis rom for både næring, handel og boliger. Lokasjonen er ideell både med tanke på utpendling og innpendling med jernbanen og tog. Og stedet er ideelt for detaljhandel som ikke får plass inne i sentrum.

2. Infrastruktur

Vi vil ha bygater, ikke landeveier på Eie. Det skal være attraktivt å gå og sykle til og fra stasjonen og sentrum, og til Lindøy og Kontrari.

To av tre rundkjøringer endres til kryss, veien rettes opp og gangfelt flyttes. Hierarki mellom trafikkårene oppnås ved å tydeliggjøre forskjellen mellom vei og gate og fortau. Fortau langs Lindøygata slutter i dag brått, dette må forlenges videre. Nye broer over Eieåna/Vågen etableres. Dette er et meget viktig grep for å knytte Eie bedre sammen med Egersund sentrum, og for å legge bedre til rette for miljøvennlige og trygge personreiser fra sentrum til stasjonen.

Broer over Eieåna/Vågen:

- a) Gangbro
- b) Kjørebro

Det er laget mange vakre broer i Norge og i utlandet, som kan være gode inspirasjonskilder for nye broer i vårt område. Her er noen eksempler:



Nederst til venstre: Øvre sund bru fotografert fra sørvest i den blå timen. Foto: Knut Arne Gjertsen/Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0.

Øverst til høyre: Håhammeren bro og turvei. Utsikt langs broen med integrert sittebank i brokonstruksjon | Foto: Jo Gaute Fornes, Multiconsult.

Nederst til høyre: Adolph Tidemands bro i Mandal. Foto: Rolf Steinar Bergli, Lindesnes kommune.



3. Møteplass

Stasjonen: Må forsterkes som møteplass

Kongetorget: Nytt offentlig byrom i overgangen mellom stasjonen og den nye gaten

Lindøygata: Ny handelsgate med fortau, innbydende, logisk vei fra stasjonssiden, spennende forbindelse fra dagens sentrum over den nye broa.

5. Utbygging

Stikkord:

- Høy tetthet
- Støysikring: Ny bebyggelse mot Eigerøyveien skjermer ny bebyggelse langs Lindøygaten
- Vi bygger ikke i skråningen eller på toppene. Vi tar hensyn til landskapet
- Bevare viktig grønt

Utbygging langs Lindøygata og Eigerøyveien:

Langs Eigerøyveien kan det med fordel etableres handel og næring med større volumer enn det som kan etableres i sentrum. Høy utnyttelse av området rundt kollektivknutepunktet er bærekraftig arealutnyttelse og bærekraftig byutvikling. Arbeidsplasser lagt til knutepunktet er med på å redusere behovet for privat bilbruk, og legge forholdene til rette for bruk av offentlig transportmidler. Området bør vurderes som lokasjon for ny politistasjon, og for en eventuell ny storskole.

Langs Lindøygata legger vi opp til handel på gateplan og leiligheter i etasjene over. Eigersund har stor dekning av eneboliger, og store arealreserver for nye eneboliger, men det er få leiligheter og liten variasjon i type boliger. Det er ubalanse i boligtilbudet både i sentrum og i omlandet. Vi står ovenfor en eldrebølge der en større andel av befolkningen vil være over 70 år enn noen gang tidligere. Å legge til rette for utbygging av leiligheter her, vil frigjøre eneboliger andre steder i kommunen, og kan forhindre ytterligere byspredning, og samtidig forsterke urbaniteten, tettheten og identiteten til Eie og Eigersund sentrum.

Området som det er i dag, sammen med volumene i mulighetsstudiet til Juul I Frost for området på østsiden av Eieåna og vår tidligere gjennomførte mulighetsstudie for Eigersund sentrum.

6. Potensiale, utfordringer og risiko

Dette grepet gir ca. 37 000 m² BTA med relativt lavt investeringsbehov. Det vil være behov for å oppgradere og justere eksisterende infrastruktur, samt etablere én eller to nye broer over Vågen.

Vi har ikke avdekket noen spesiell risiko ved dette grepet, men dette må avklares nærmere, især med tanke på flom og skredfare.

Dette er lav-terskel-løsning, og gir etter det vi erfarer det beste og mest effektive resultatet, der samtlige målsetninger er innenfor rekkevidde.

Vi vurderer at Eigersunds behov for utvikling og utbygging de neste 5 årene med dette er dekket. I 2020 bor det ca. 15 000 mennesker i kommunen. Kommuneplanen legger til grunn et innbyggertall på 20 000 i 2040. Dersom/ når det skulle være behov for ytterligere utbygging før dette, kan scenario 2 iverksettes:



Illustrasjonen viser utbygging, ca. 53.000 m².





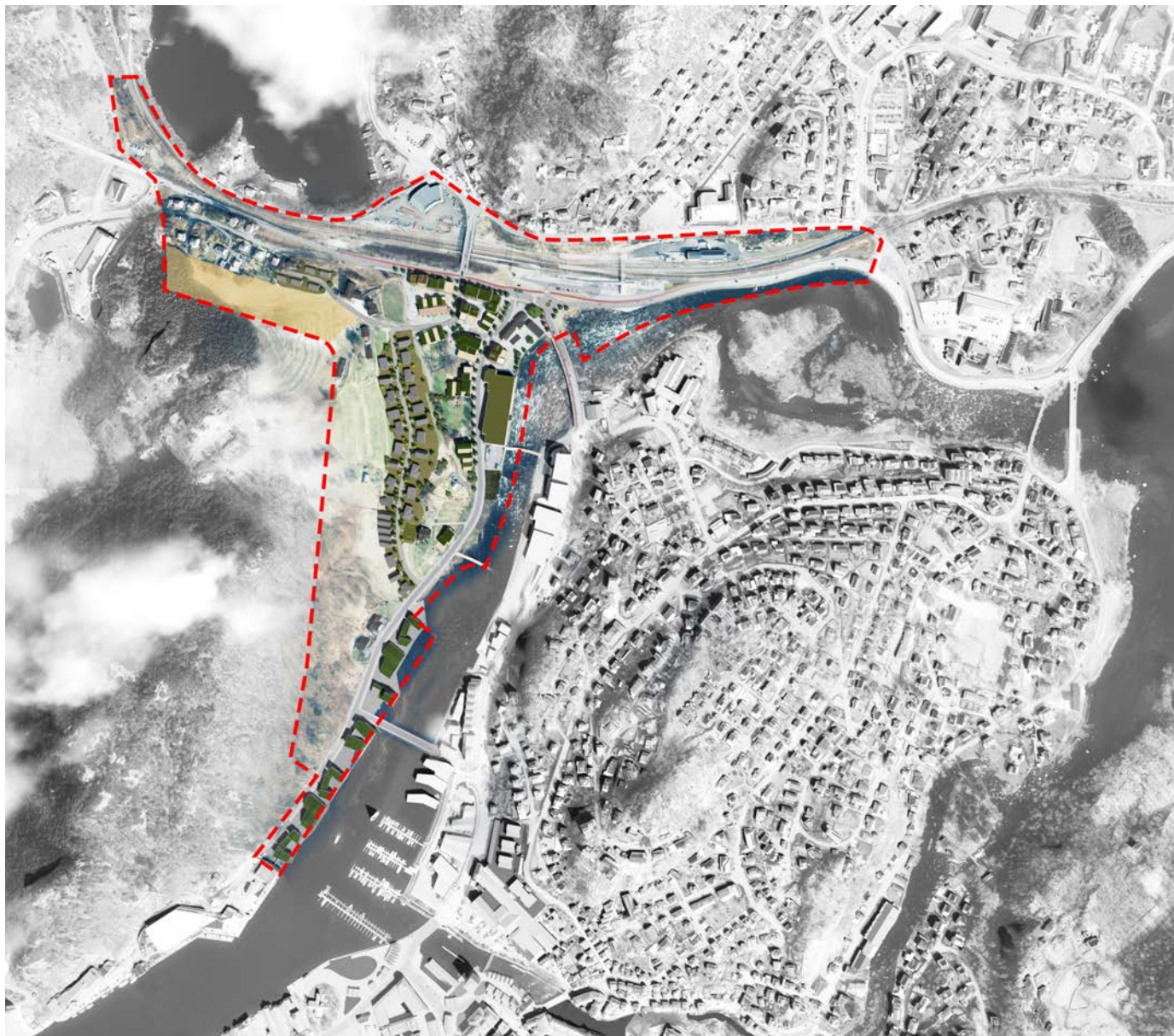
Utsikt mot Eiegata i scenario 1.

Andre fase (scenario 2)

– Eiegata

KONSEPT: Utbygging på begge sider av Eiegata

- Ny gate med fortau på begge sider, kobles til Lindøygata rett sør for den nye gangbroen over Eieåna/Vågen
- Variert boligbebyggelse opp til 3 etasjer, delt i mindre volumer
- Bygninger av tre, med fasadekledning av tre. Grønne tak
- 7500 m² BTA
- 75 boenheter på 100 m²



Illustrasjonen viser utbygging på begge sider av Eiegata.



Topografiske forhold i tilnytning til Eiegata.

1. Stedet

Eie er allerede forsterket som sted gjennom scenario 1. Scenario 2 bygger videre på dette grepet, med etablering av en gate nr. 2: Eiegata. Dette er tenkt som en ren boliggate, med en blanding av leilighetsbygg og rekkehusløsninger og såkalte «townhouses».

Rommet mellom bebyggelsen i de to gatene er tenkt som felles grøntareal, med lekeplasser for barn og unge og trygge møteplasser for alle. Uterommet er til dels skrånende og ikke godt egnet til utbygging, men kan utnyttes til vakkert og nyttig uterom for store og små.



Townhouse, Storhaug Stavanger – rekkehus/leiligheter. Illustrasjon: MAD arkitekter.

2. Infrastruktur

Ny gate og bebyggelse lagt etter topografien gir en løsning som er:

- En god løsning i forhold til det naturlige terrenget
- Økonomisk i forhold til krav til inngrep
- Reduserer sår i landskapet ved skjæringer og fyllinger
- Holder ny bebyggelse under den karakteristiske terrengformasjonen
- Knytter de to gatene sammen

3. Møteplasser

Området mellom bebyggelsen langs de to gatene vil kunne etableres som møteplasser for store og små. Felles lekeplasser, grillplasser, aktivitetsplass for ungdom, voksne og eldre. Vegetasjon og topografi kan gi uterom i god le for vinden og trekk fra Vågen. Belysning, boliger i første etasje og utformingen er viktige brikker for å skape trygge uterom, tilgjengelig for alle.

7. Utbygging

Ny bebyggelse på begge siden av veien. Tre som fasademateriale og gode uterom både på bakkeplan og som balkonger og terrasser er viktig.

8. Potensiale, utfordringer og risiko

- Dette gir en løsning med ca. 7500 nye m2 BTA
- Påkrevde investeringer i infrastruktur:
- Etablere Eiegata med ny infrastruktur i grunn, vei og fortau
- Tomteoppdeling
- Lekeplass
- Evt. bro nr. 2
- Belysning langs veien, over brua og på vegetasjonen
- Vegetasjon langs veien: eiketrær

Risiko:

Området vest for Eiegata er sterkt skrånende og mindre egnet til utbygging. Det bør foretas geotekniske undersøkelser av skråningen i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, for å avdekke fare for ras og utglidninger av masser.



Til høyre: vintereik (*Quercus petraea*)

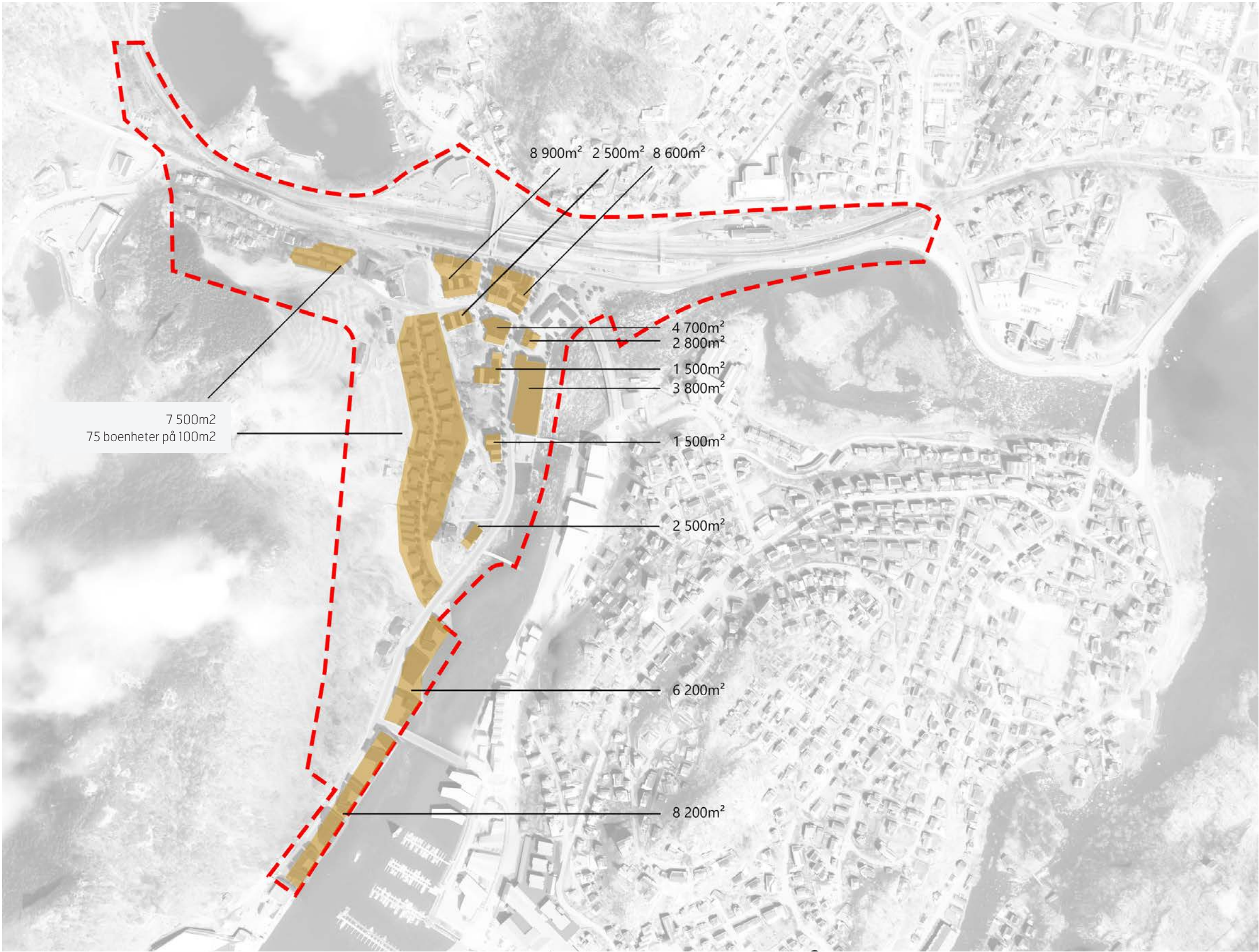
Til venstre: sommereik (*Quercus robur*)

Kilde: <http://nyttevekster.wikidot.com/eik-sommer-vinter>

Illustrasjonen viser Scenario 2. Befolkningen har vokst ytterligere. Eie er blitt enda mer et eget sted, og er samtidig knyttet sterkere sammen med Egersund sentrum og forsterker dette uten å være en konkurrent.



Illustrasjonen viser utbygging, ca. 60.000 m2.





Eie i dagens situasjon, med mulighetsstudie for sentrum og Juul | Frost sitt mulighetsstudie for Jernbaneveien.



Situasjonen i Scenario 2.



Utsikt mot Eiegata i scenario 2.



Utsikt mot Eger i Scenario 1. Senteret har fått en ny etasje, med «grønt» tak. Ny bebyggelse forsterker knutepunktet.



Utsikt fra stasjonen med ny gangbru over sporet.



Kongetorget og det nye Eie sett fra gateplan. Ny bebyggelse med fasader av tre, ny gatebelysning og nye trær.



Elvebredden med ny bebyggelse og parkområder.



Elvebredden med ny bebyggelse og parkområder.



Langs Eigerøyveien, før.



Langs Eigerøyveien, etter.



Langs Lindøyveien ved Eger, før.



Langs Lindøyveien ved Eger, etter.

Mulig tredje fase (scenario 3)

– «Full utbygging»

KONSEPT: Etablering av en «Øvre gate» med boliger

- Ny gate parallelt med Eiegata og med Gamle Eigerøyvei
- Variert boligbebyggelse
- 20 000 m² BTA
- 150-200 boenheter på 100 m²

Kommunen har ønsket «full utbygging» illustrert for å vise potensialet i området dersom det meste av arealet som er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen, bygges ut. Det dreier seg delvis om arealer som vi faglig sett ikke anbefaler utbygd, men som kan bebygges. Det kommende planarbeidet vil vise hvor mye av dette som kan realiseres.

Det er knyttet spesielle utfordringer til følgende områder:

Område 1

Delområdet er stedvis brattlendt, og omfatter arealer som Direktoratet for byggkvalitet (DIBK) kategoriserer som bratt. Utbygging vil kreve spesielle tiltak. Se også s. 9.

Område 2

Delområdet har utbyggingspotensial, men vi anbefaler at det ikke bebygges. På den måten får planlagt bebyggelse et opphold, og gårdstunet på Eie beholder sin lesbare plassering i landskapet.

Område 3

Delområdet ligger innenfor det DIBK kategoriserer som bratt, og utbygging her vil kreve spesielle tiltak. Vi foreslår mindre boligenheter høyest i terrenget for å skalere ned volumene her. Dersom det er marked for flere leiligheter på Eie, bør det gjøres i områder vi har illustrert som leilighetsbygg.

Område 4

Området er mulig å bygge ut. Vår anbefaling er å spare arealet for å gi rom og luft rundt Fagerheim/Strandhaugen.

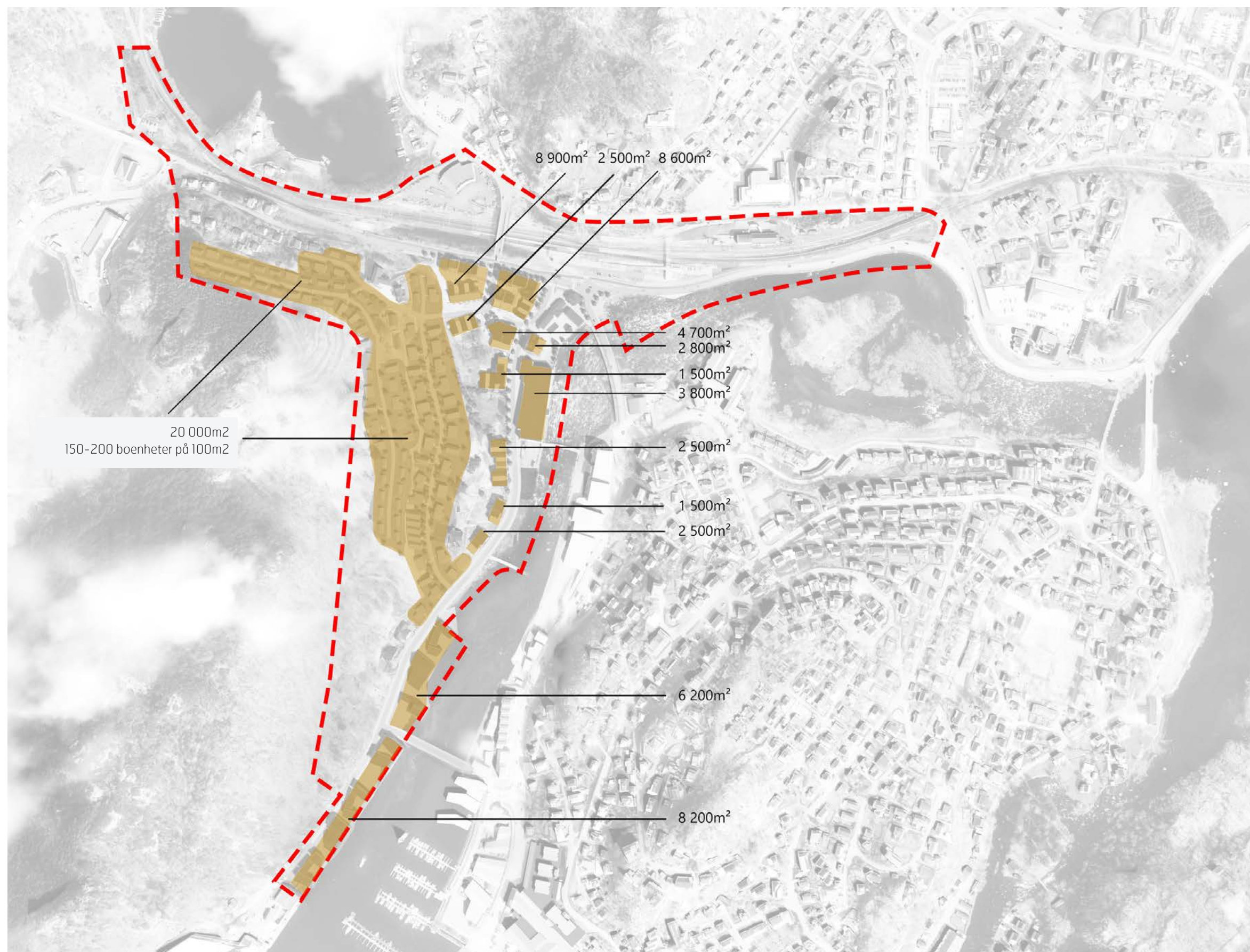
Illustrasjon viser områder som ikke bør bebygges.





Utsikt mot Eiegata i scenario 3.

Illustrasjonen viser utbygging, ca. 73.000 m².





Eie i dagens situasjon, med mulighetsstudie for sentrum og Juul I Frost sitt mulighetsstudie for Jernbaneveien.



Et fremtidig Eie? Illustrasjonen viser området fullt utbygd (Scenario 3).



Illustrasjonen viser Scenario 3.



Scenario 3.

Scenariet som ikke må skje

Illustrasjonen viser en utbygging kun av Eiegata. Her tilføres bare ca. 7500 nye m², og Eie forblir lite endret, pregløst og lite arealeffektivt, og fremstår rotete. Eie er med dette ikke blitt til et sted, og har dårlig forbindelse til sentrum.

Kommunen må prioritere og være trofaste mot sine egne planer, om byen skal ha en god fremtid.



Illustrasjonen viser enebolig- og rekkehusbebyggelse langs Eiegata.

Kontrari – Lindøya

For at det skal være behov for en realisering av mulighetsstudiene, må Egersund vokse, og ikke henfalle til en by som krymper. Det trengs flere mennesker, de som bor i byen må bli der, og andre må flytte til og besøke byen. Til det trengs flere arbeidsplasser og økt attraktivitet.

Forslag til kvaliteter, flere arbeidsplasser og økt turisme

Det er viktig å knytte Kontrari tettere til sentrum. Vi har vist scenarier der gater og bebyggelse knytter Eie, Kontrari og Egersund tettere sammen. Resten av Kontrari er en ressurs i forhold til friluftsliv og turisme. Kontraritoppen bør forsterkes som turområde, med gode stier og lysløype, som et kortreist, bærekraftig, bynært friluftstilbud. Det samme gjelder det historiske kanonbatteriet på Lindøya.

Toppen av Kontrari, Lindøya og området rundt er en ubrukt ressurs med tanke på utvikling av turisme. Her kan alternative overnattingssteder knyttes opp mot byen, mot friluftslivet på Kontrari, og ikke minst mot sjøen og havet. Kontrari og Byfjellet er bynære friluftsområder som få byer har maken til. Her ligger et stort potensial for byen og kommunen.

På denne siden vises (blant annet) illustrasjoner fra en annen mulighetsstudie, utført av Link Arkitektur for Sandnes kommune, for et nytt turistanlegg ved Lauvik ferjeanløp. Studiet viser et konferansesenter, overnattingshytter, knyttet opp mot turstier og aktivitetsløyper.



Illustrasjon: Link Arkitektur.



Illustrasjon: Link Arkitektur.

