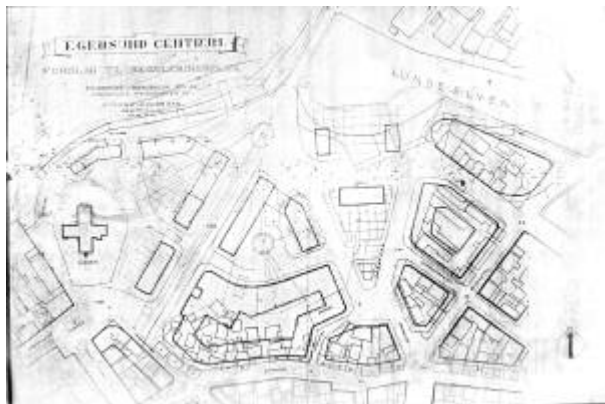


Regulering av stasjonsområdet

Sverre Pedersens forslag



Sverre Pedersens planforslag i 1939. Eigersund kommunes arkiv.

Da det ble klart at Sørlandsbanens gjennomføring ville bety at [jernbanestasjonen](#) måtte flyttes til [Eie](#), så byens myndigheter store muligheter for å utvide sentrumsarealet betydelig. Planlegging av en slik ekspansjon var en krevende oppgave, og kommunen ønsket å engasjere professor, arkitekt Sverre Pedersen i Trondheim til oppdraget. Han ble regnet for å være landets fremste reguleringsarkitekt og hadde nærmest fullstendig hegemoni som byplanlegger utenom de største byene på den tiden.

Sverre Pedersen tok oppdraget, og la fram sitt første planforslag i mai 1939. Forslaget ble ikke presentert offentlig, men ble diskutert både i bygningsråd og formannskap, og noen innspill ble gitt. Et bearbejdet forslag ble lagt fram i november. Men før noe mer skjedde, kom krigen, og byens myndigheter fikk andre problemer å stille med enn reguleringer.

Egne koster feier best

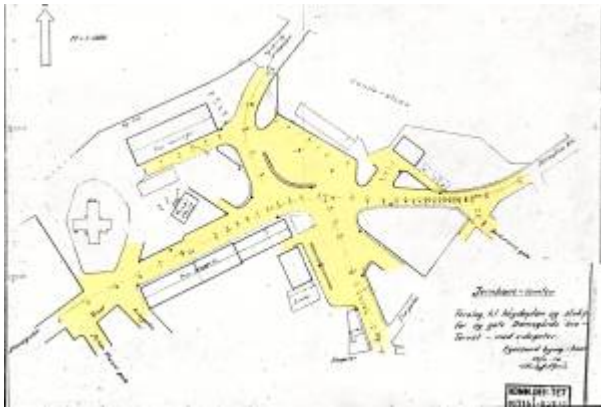


Under tuntreet i 1950-åra. Foto: Normann/DF

I 1944 ble Sørlandsbanen åpnet og stasjonen flyttet til Eie. Fortsatt var det trafikk til den gamle stasjonen i sentrum, men det var bare et tidsspørsmål om når dette ville opphøre.

Reguleringsarbeidet ble derfor tatt opp igjen i 1946. Denne gang var det reguleringsjef Våland i Stavanger som ble engasjert til oppdraget. Han la fram et planforslag våren 1947. Dette var for sterk kost, og et modifisert forslag ble presentert høsten 1950. Dette viste planlagte gulvarealer på 60 000 m², [Havnelageret](#) unntatt. Det var nok butikkarealer til å betjene 15 000 personer og boligarealer for

1 000 personer.



Plan godkjent i 1957. Her kan en se at tuntreet som måtte vike for «framskrittet» er markert med blyant i vegtraseen. Eigersund kommunes arkiv.

Det ble mye diskusjon om forslaget, og Kommunaldepartementet hadde sterke faglige innvendinger mot det. Det endte med at byingeniør Einar Egaas skar gjennom og laget et planforslag basert på de lokale ønsker og den faktiske situasjon. Planforslaget ble vel mottatt og vedtatt av bystyret høsten 1953. I mars året etter kom departementets godkjenning. Åtte års planlegging hadde gitt resultater, og det var åpnet for at byen kunne ta i bruk dette verdifulle sentrumsområdet.

Men problemene var ikke over. Bl.a. oppsto det problemer med plassering av den planlagte rutebilstasjonen, og de regulerte gateløpene måtte endres. Det førte til at planen måtte revideres, og en ny plan ble godkjent av bystyret i april 1957. Endelig kunne en bygge den sterkt ønskede vegen mellom [Torget](#) og [Lervika](#). Mot dette måtte den gamle Jernbaneparken med [Tuntreet](#) og [Paddå](#) vike.

Ekspansjon gir nye problemer



Reguleringsplanen fra 1967. Eigersund kommunes arkiv.

Etter hvert økte presset på de regulerte byggeområdene, samtidig som trafikk- og parkeringsproblemene stadig tiltok. Plassering av ny brannstasjon bidro til å komplisere bildet. Problemene ble til slutt så store at det bare var en ting å gjøre: utarbeide en ny plan. Det arbeidet ble satt i gang av Eigersund bygningsråd i 1963 og avsluttet av Eigersund bygningsråd i 1967.


Med den planen kan regulering av stasjonsområdet ansees for ferdig. Senere reguleringsplaner, og dem har det blitt flere av, har hatt annet fokus enn å legge til rette for utvikling av et jomfruelig sentrumsareal.¹⁾

De reguleringsplaner som er nevnt her er noen av flere [Reguleringsplaner](#) som er omtalt i leksikonet.

1)

Kilde: Per Einar Lædre: Reguleringsplaner for Egersund sentrum gjennom 150 år. Dalane Folkemuseums årbok nr. 10



 Egersund byhistoriske leksikon
<https://dalanefolkemuseum.no/leksikon/>
PDF produsert 30.05.2026 09:30.
Artikkelen kan brukes fritt mot kreditering.



Produsert med støtte fra:
Dalane Folkemuseum
Museumsveien 20, 4373 Egersund
<https://dalanefolkemuseum.no>