



HAREID SENTRUM

STADANALYSE OG FRAMTIDSVISJONAR

HAREID KOMMUNE 1997

nordplan
Prosjekt 9719



INNHALD

DEL 1 STADANALYSE

0.0 FORORD

1.0 LANDSKAP OG KLIMA

2.0 HISTORISK UTVIKLING -Fysiske forandringar, funksjonelle samanhengar, planhistorie, arealbruk, status 1997.

3.0 TRAFIKKSTRUKTUR OG PARKERING

4.0 GRØNNSTRUKTUR

5.0 BYGNINGSSTRUKTUR

6.0 BYGGJESKIKK

7.0 MØTEPLASSAR

8.0 KONKLUSJONAR: Problem og potensiale.

DEL 2 FRAMTIDSVISJONAR

0.0 INNLEIING

1.0 PRINSIPELL RETTLEIAR

2.0 STRATEGI FOR SENTRUMSUTVIKLING I HAREID Heilskapstenking i trafikk, utbygging og opprusting

3.0 HEILSKAPEN SINE ELEMENT

3.1 POSTHUSKRYSSSET

3.2 KJØPMANNSGATA

3.2.1 BYROMSBEARBEIDING OG GRØNTPLAN

3.3 KULTURHUS

3.4 FERJEKAI OG OPPSTILLINGSPLASS

3.5 TRAFIKKTERMINAL

3.6 HANDLEGATA SI KONTAKT TIL SJØFRONTEN

3.7 STRANDA VED INDRE MOLO

3.8 BUSTADER

4.0 BYGGESKIKK



Del 1

Stadanalyse for Hareid

0.0 FORORD

Ei stadanalyse handlar om dei fysiske omgjevnadene som vi oppheld oss i kvar dag. Den tek utgangspunkt i konkrete kontrollerbare fakta, basert på plan- og kartmateriale. Ei rekkje arkitektfaglege analysemetodar er tekne i bruk for å avdekkje kvalitetar og problem for Hareid som tettstad. Arbeidet vil ende opp i planforslag for ei betre stadforming. Del 2 vil vise dei illustrerte framtidvisjonane som resultat av eit nært samarbeid mellom Hareid Kommune, Tettstadsgruppa og Nordplan.

Stadanalysen er finansiert av Hareid Næringslag, Møre og Romsdal Fylkeskommune, Statens Vegvesen M&R og Hareid Kommune. Arbeidet er utført av Nordplan v. siv. ark. Karen Monnet. Planleggar Lars Engelién har vore kontaktperson og samarbeidspartnar for Hareid Kommune. Som styringsgruppe for tettstadsutviklingen i Hareid sentrum har Hovudutvalget for næring og miljø følgd arbeidet. Tettstadsgruppa har leia utføringa av arbeidet og sørga for kontakt til næringsfolk på staden

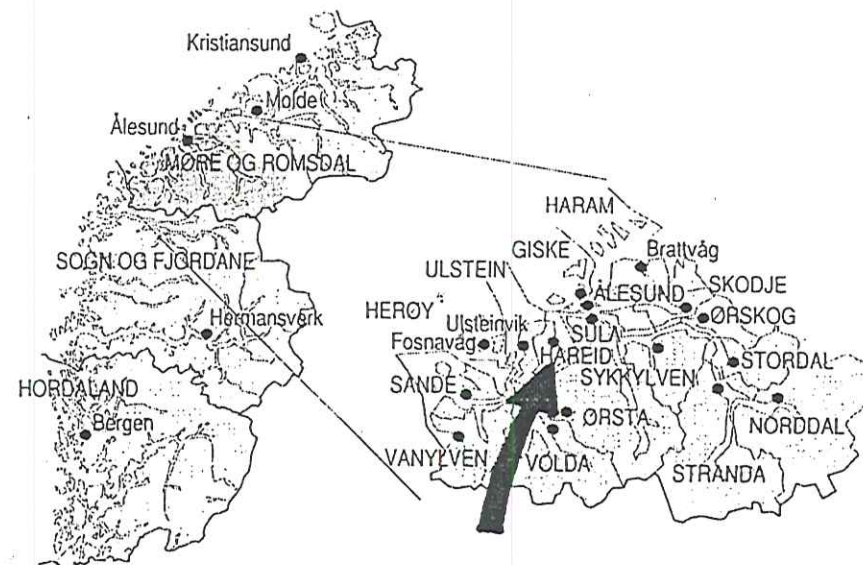
Stadanalysen som vert utført i 1997 er meint å skulle sikre at tiltak som er nødvendige for ei opprusting i sentrum skal kunne gjennomførast samstundes med med ei opprusting av RV.61 og ferjekai. Riksvegtrafikkjen vert opplevd både som ein føresetnad og som eit hinder for livet i sentrum. Stadanalysen skal avklare korleis denne tilsynelatande motsetninga skal kunne bli til ein positiv heilskap.

Målet med analysen er å peike på korleis Hareid kan bli eit funksjonelt og betre sentrum som på sikt skal bli betre å bu i, ferdast i og handle i.

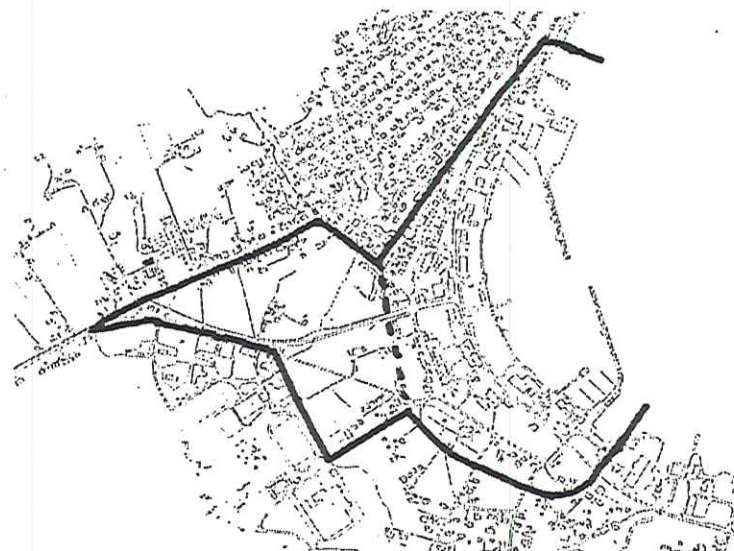
Stadanalysen vil vere eit grunnlag/verktøy for vidare planlegging og utbygging. Den skal søkje å aktivere og styrkje sentrum som ein arena der folk kan og vil møtast.

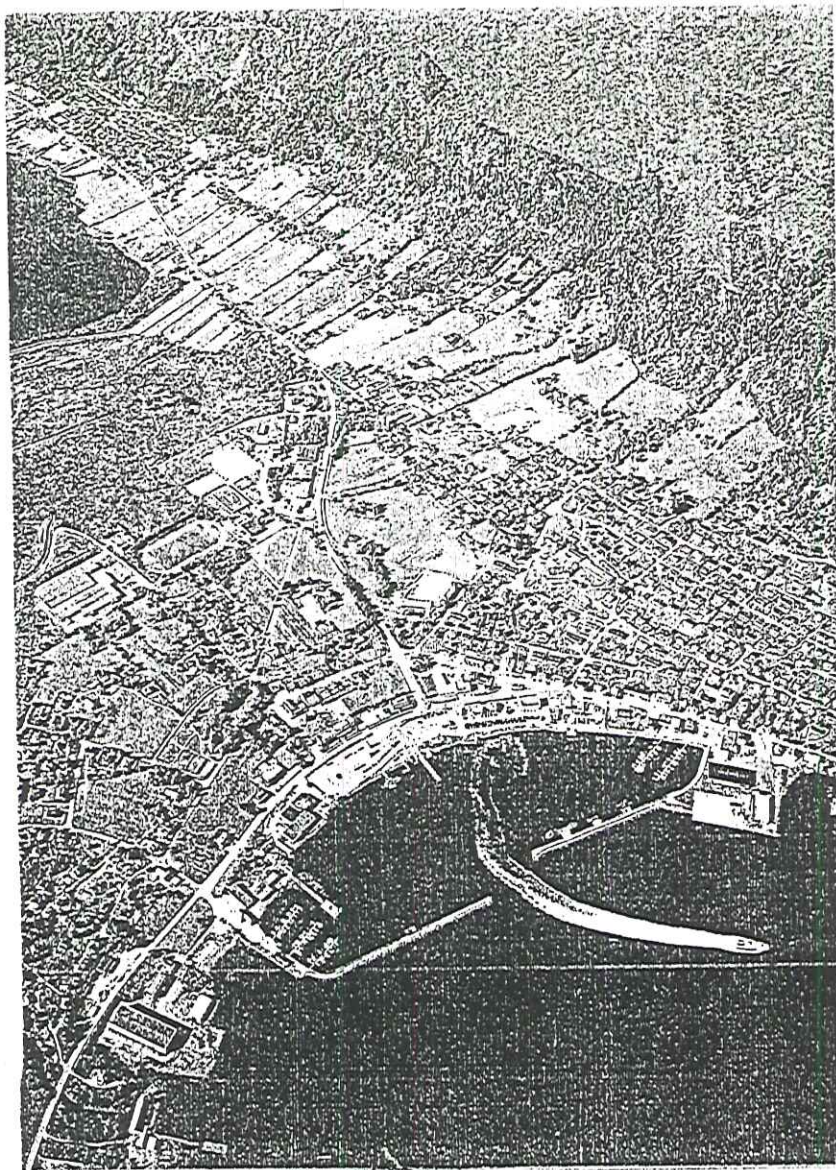
Det er også et mål å skape betre samanheng i sentrum. Det bør arbeidast for ein høgare kvalitet på fysiske tiltak saman med betre byggjeskikk, større trafikktryggleik og betre tilhøve for mjuke trafikantar. Dessutan må område for utbygging og bevaring vurderast.

Hareid si geografiske plassering



Avgrensning av analyseområdet.





Luftfoto 1997

Fakta:

Hareid er administrasjonssenter i Hareid Kommune, ein kommune med eit areal på 82 km² og ei folkemengd på 4700 fordelt på 4 krinsar: Hjørungavåg 1000, Bigset 1100, Brandal 300 og Hareid 2300.

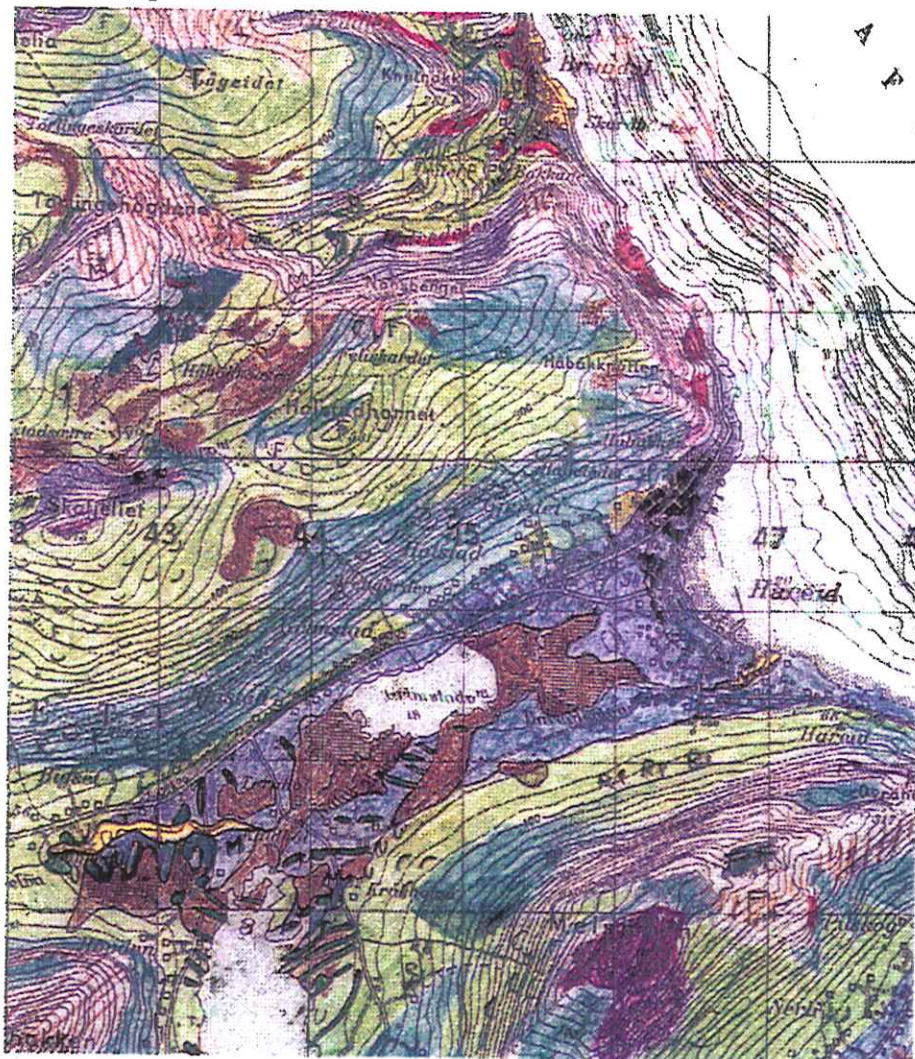
Hareid Kommune dekkjer den austlege halvdelen av Hareidlandet, den største øya på Sunnmøre. Den andre halvparten er Ulstein Kommune.

Når det gjeld næringsliv har kommunen eit aktivt og variert næringsliv der fiske og fiskeforedling, møbel-, skips- og betongindustrien står sentralt. Kommunen hadde tidlegare ei stor havgåande fiskeflåte, men den er no kraftig redusert. Særleg innanfor selfangst har bygda Brandal markert seg. Den eldste ishavsskuta som framleis flyt her i landet, "Aarvak", er no ein del av Ishavsmuseet i Brandal der ein får innsyn i denne tidlegare så viktige næringsgreina på Sunnmøre."

Kommunikasjonstilhøva er gode; 25 minutt med hurtigbåt til Ålesund og 20 minutt med hurtigbåt til Valderøy/Vigra flyplass. Elles er kommunen knytt til hovudvegnettet (RV61) med ferje frå Hareid til Sulesund og vidare til Ålesund - og sørover med ferje frå Eikesund til Rjånes og vidare mot Ørsta/Volda. Hareid er et viktig trafikknutepunkt for regionen sin kontakt til Ålesund..

Foto lånt frå "Sunnmøre sett frå lufta"

"Hareid sentrum. Tidlegare i dette hundreåret veksla sjøvertstrafikk mellom å stoppe på indre Hareid og Ytre Hareid annankvar dag. Det enda med å bygge ferjekai midt i mellom og moloar frå kvar av dei to sidene av Hareidsanden, slik at ein også fekk ein romsleg hamn. Hit går snøggbåt frå Ålesund og ferje frå Sulesund. På utsida av molofestet på ytre Hareid er det no bygd ny stor godsterminal. Her er også sett opp eit stort moderne fryseri for utskipping av frosen fisk. På ytre Hareid har det siste tiåra kome mange nye byggefelt. På indre Hareid kryp også bebyggelsen opp i utmarka.

1.0 LANDSKAP OG KLIMA**Landskap**

Marin strandavsetjing	
Myr	
Tjukt morenedekke	
Tynt morenedekke	
Små moreneryggar	
Bart fjell	
Humusdekke på fjell	
Tynne skredavsetjingar	
Ur	
Elveavsetjing	

Kvartærgeologisk kart

Klima

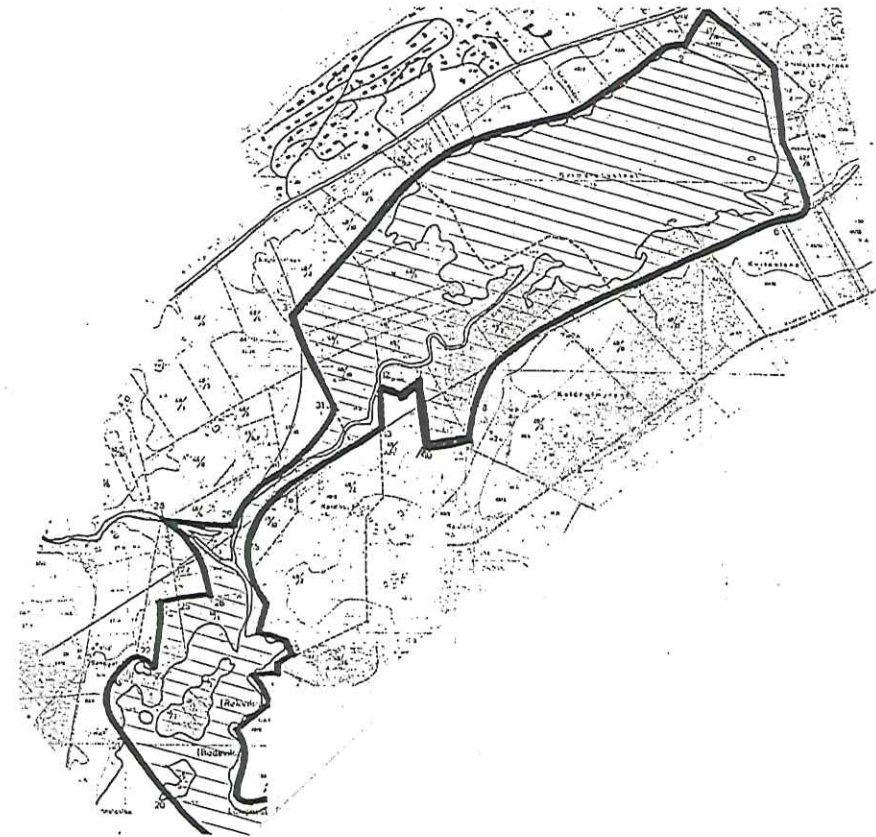
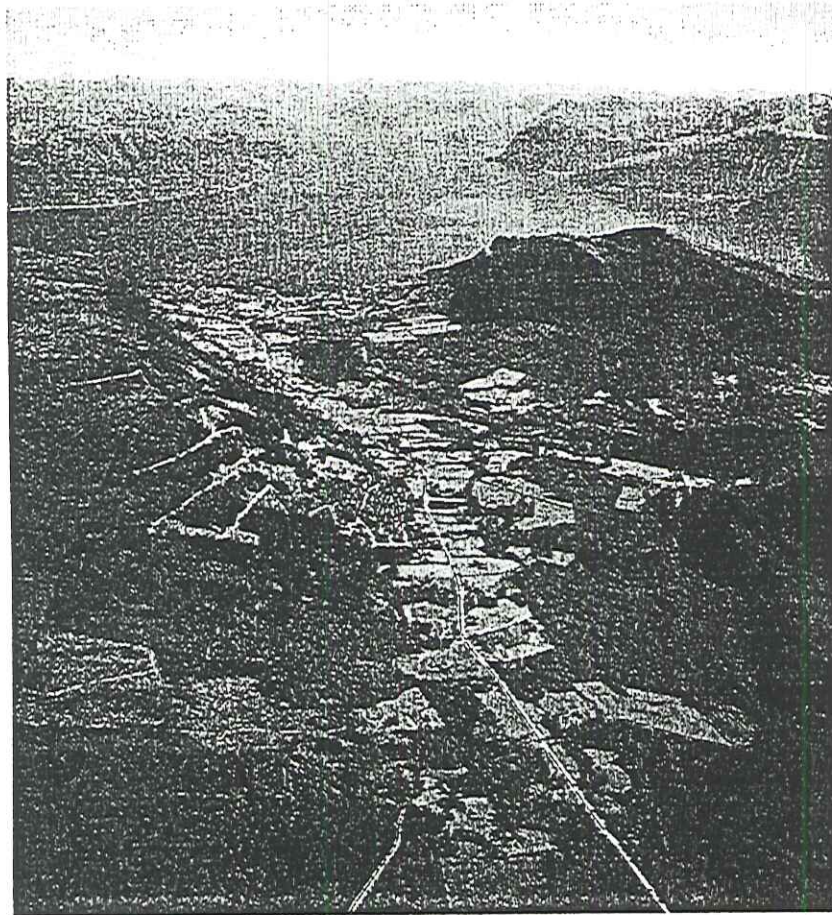
Hareid kommune er ei kystkommune med typisk kystklima med milde vinter og varierende somrar. Kald nordavind er dominerande somarstid.

Gjennomsnittstemperaturen ligg på 7,0 grader
Gjennomsnitteleg nedbørmengde er ca. 2000 mm.

Natur- og kulturlandskap

Hareidsdalen er ein brei flat U-forma dal, dominert av kulturlandskap med gardsbruk og dyrka mark i tillegg til ei rekkje bustadfelt i liene mot nord.

Fra sør går Snipøyrdalen med det store Snipøyrvatn saman med Hareidsdalen. Frå Snipøyrvatnet går eit belte av myr og vatn ned over Grimstadvatnet til Hareid sentrum. Grimstadvatnet og dele av myrområda er freda fordi dei gjev grunnlag for eit rikt fugleliv med over 230 registrerte fugleartar, nesten alle funne kring Grimstadvatnet.



Kart over freda område.

2.0 HISTORISK UTVIKLING - Planhistorie, funksjonelle sammenhenger, fysiske forandringar, arealbruk, status 1997.

Kart 1871.

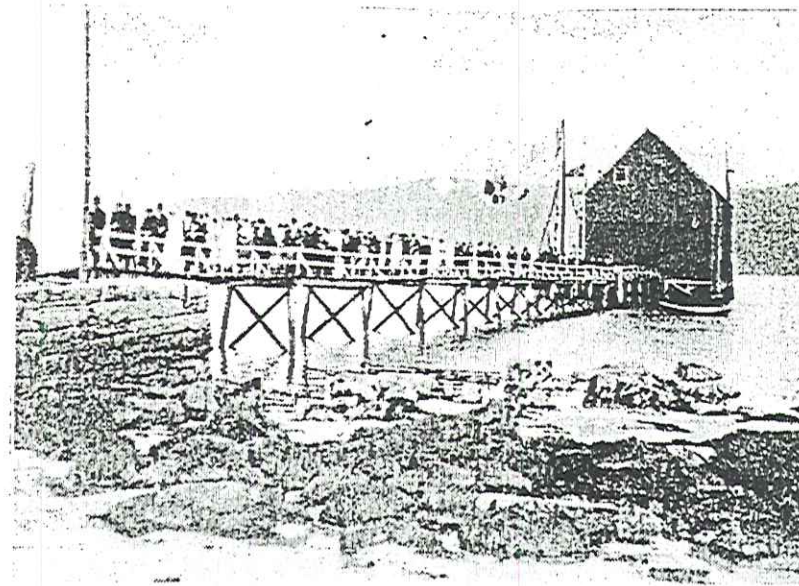
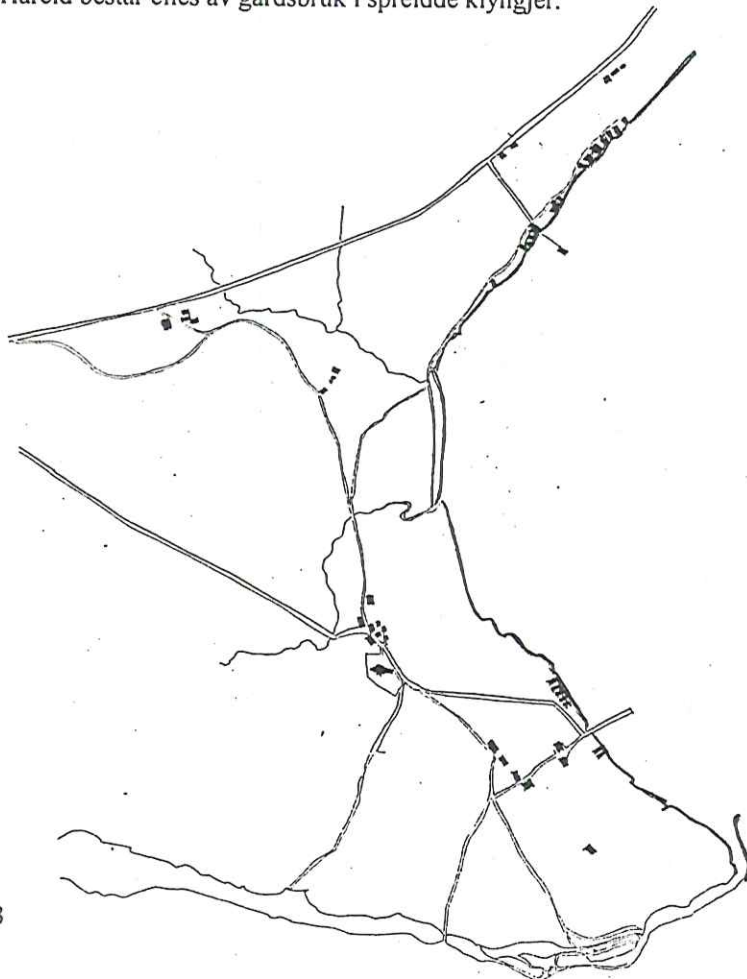
Vegsystemet kjem inne fra dalen. Det deler seg ved Holstad i vegen nord mot Ytre Hareid kai og Brandal og "Gamlevegen", som går til kyrkja og vidare til Indre Hareid kai.

Herifrå er det også veg over elva mot sør.

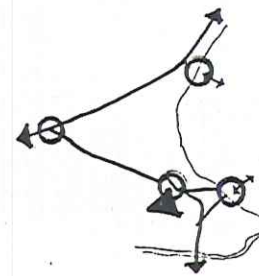
Indre og Ytre Hareid er bunde saman med veg frå kyrkja.

Det er fire knutepunkt: dei kulturelle ved Kyrkja og skulen på Holstad (seinare med butikk og post) og nærings- og trafikknutepunkt ved kaia.

Hareid består elles av gardsbruk i spreidde klyngjer.



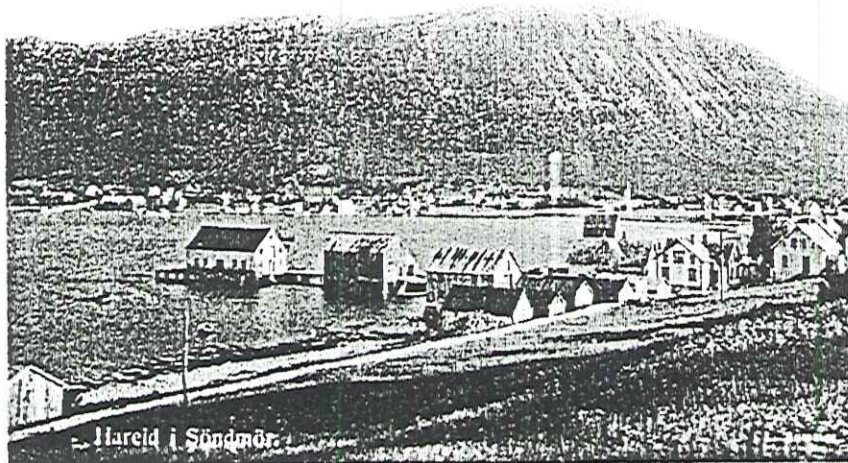
Bryllaupsfolk frå Brandal kjem til Hareid i 1920. D/S «Flemsøy» ved Tampenbuda



Kommunikasjonsvegar
Trafikknutepunkt
Landemerke



Hareid frå Teigane i 1930-åra.



Ytre Hareid ca. 1930



Kart 1942.

Etter utskiftinga sist på 1880-talet blei bebyggelseen meir spreidd ut over dalen. Den nye kyrkja fekk større kyrkjegard, og det gamle gardstunet forsvann.

Bebyggelseen har byrja å samle seg langs det som seinare får namna Kjøpmannsgata og Kyrkjegata.

Vegsystemet er det same, men betre opparbeida.

På Holstad er det oppført større skulebygg. Her er ein butikk kalla "Filialen" og postopneri. På Indre Hareid er der no Kommunehus og Butikk. Både Indre og Ytre har to kaianlegg.

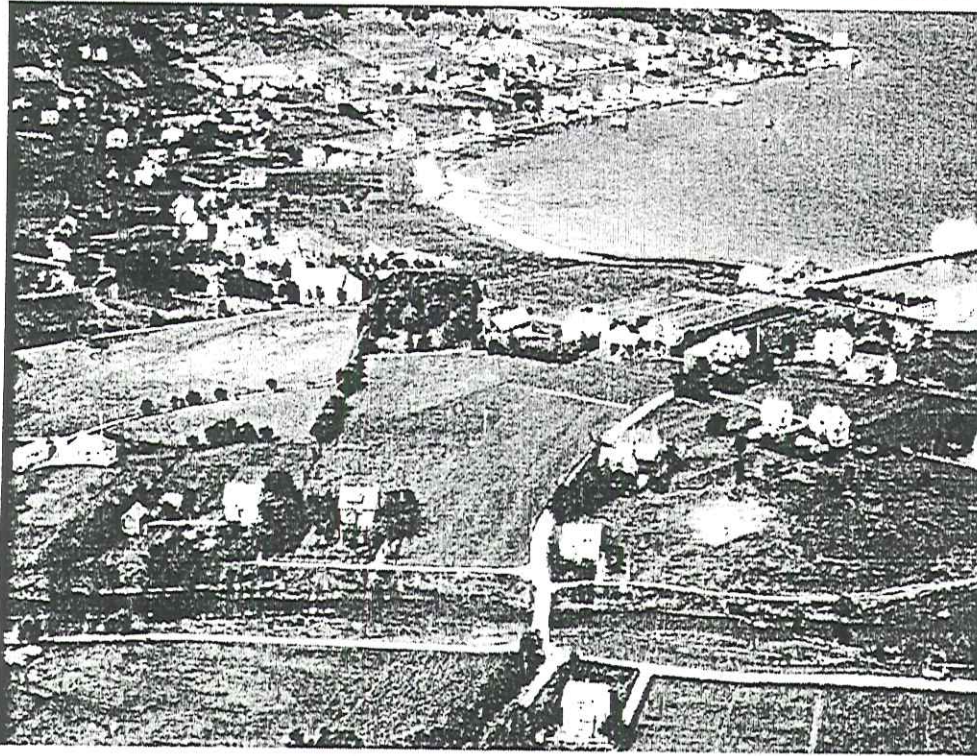


Foto frå 1950-talet Hareidsfjora her med fin sandstrand. Bebyggelsen er jamt spreidd ut over området



Langs sjøen på Ytre Hareid ca. 1954.

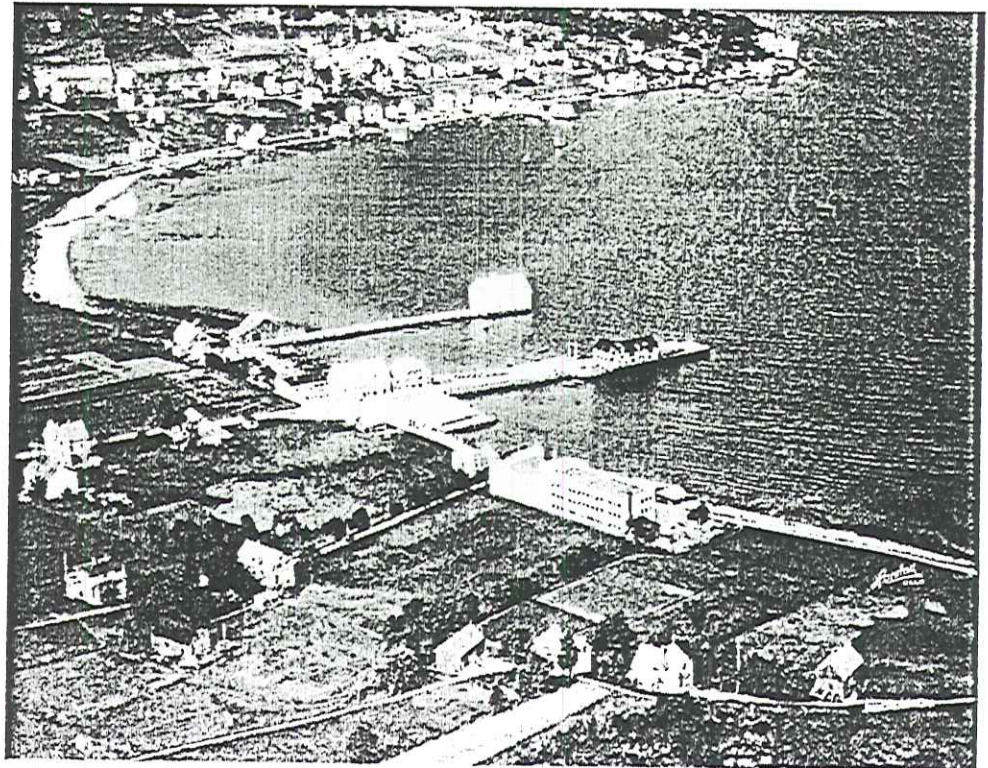
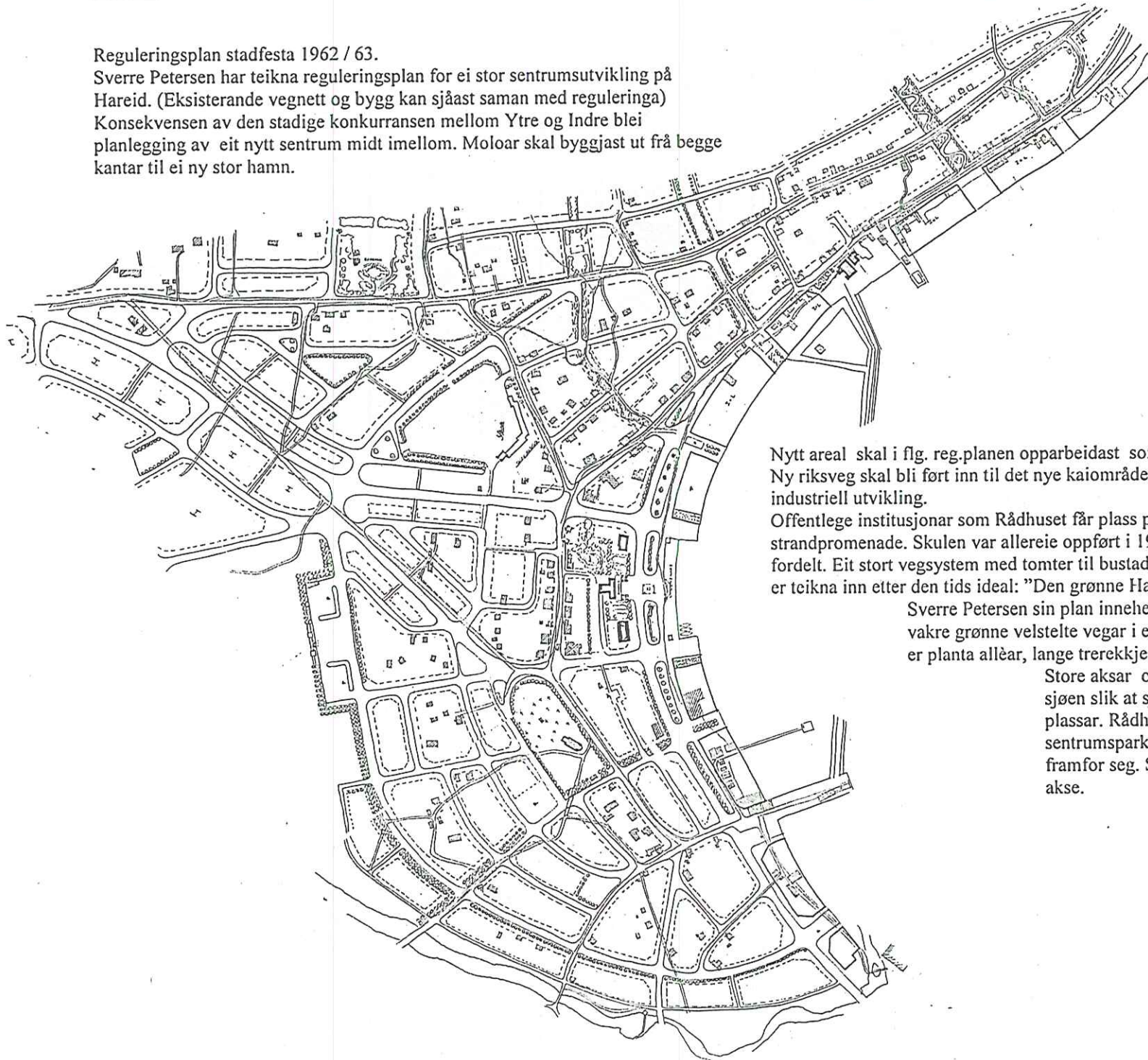


Foto fra ca. 1950. Både Hareid Bruk og Tampenbuda er nye.

Reguleringsplan stadfesta 1962 / 63.

Sverre Petersen har teikna reguleringsplan for ei stor sentrumsutvikling på Hareid. (Eksisterande vegnett og bygg kan sjåast saman med reguleringa) Konsekvensen av den stadige konkurransen mellom Ytre og Indre blei planlegging av eit nytt sentrum midt imellom. Moloar skal byggjast ut frå begge kantar til ei ny stor hamn.



Nytt areal skal i flg. reg.planen opparbeidast som fylling i strandkanten.

Ny riksveg skal bli ført inn til det nye kaiområdet, som også skal gje plass til industriell utvikling.

Offentlege institusjonar som Rådhuset får plass på sjøfronten ut mot ein strandpromenade. Skulen var allereie oppført i 1960. Sjukehus og parkar blir fordelt. Eit stort vegsystem med tomter til bustadhus og alle andre byfunksjoner er teikna inn etter den tids ideal: "Den grønne Hageby".

Sverre Petersen sin plan inneheld alle den tids beste ideal, om vakre grønne velstelte vegar i ei velordna småbyutvikling. Det er planta allëar, lange trekkjer og sentrumspark.

Store aksar og Almenningar rekk ned mot sjøen slik at sjøfronten vert delt opp av fine plassar. Rådhuset er sentralt bygd inn i sentrumsparken med ein strandpromenade framfor seg. Sportsplassen er plassert i same akse.

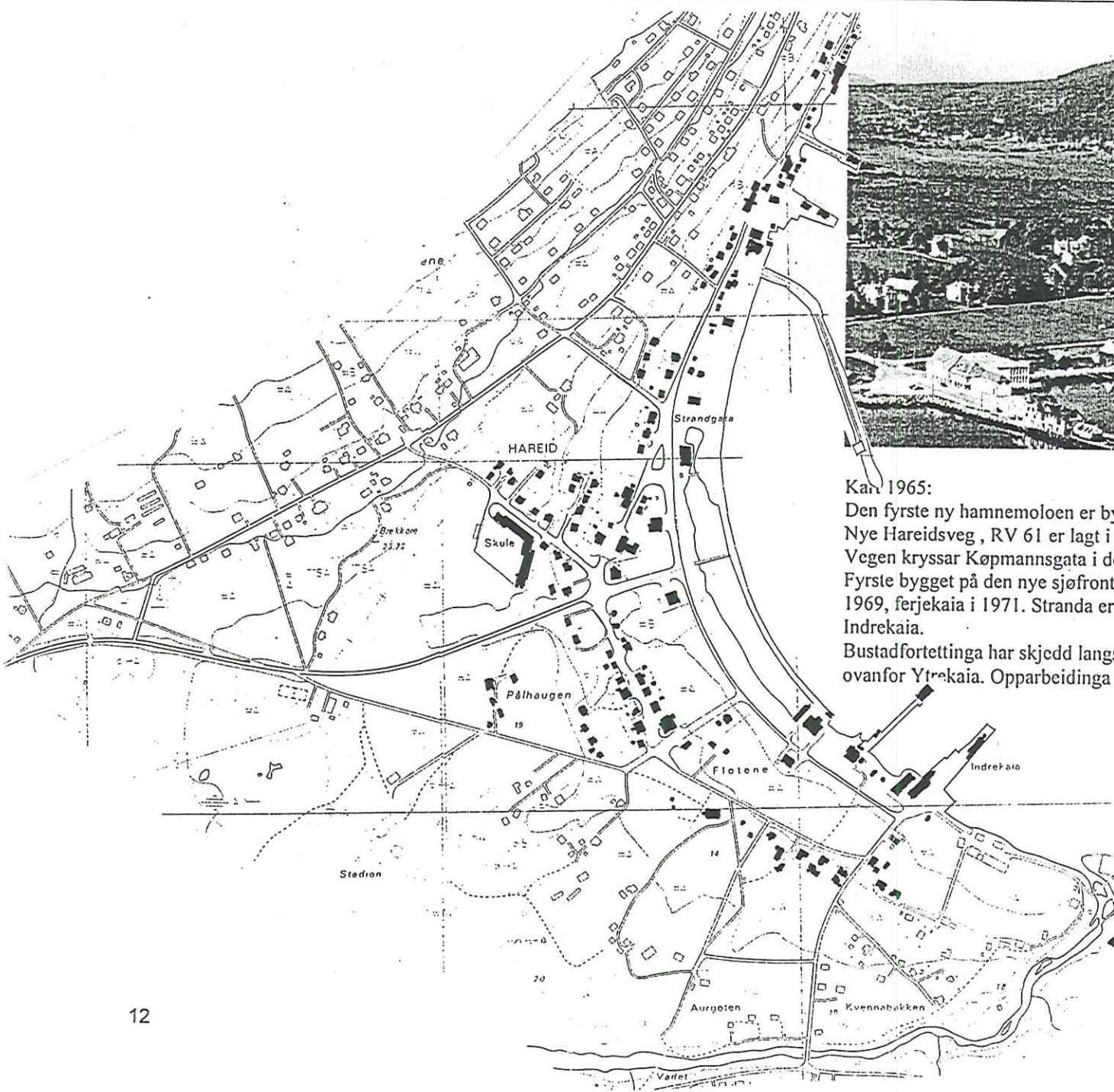
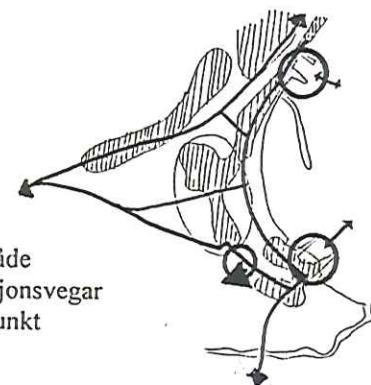


Foto 1961

Kart 1965:

Den fyrste ny hamnemoloen er bygd og utfyllinga er godt på veg. Nye Hareidsveg , RV 61 er lagt i ein naturleg nedsenking i terrenget, opna 1963. Vegen kryssar Kjøpmannsgata i det som heretter vert kalla Posthuskrysset. Fyrste bygget på den nye sjøfronten er Sparebanken. Rådhuset vart innvigd i 1969, ferjekaia i 1971. Stranda er blitt borte, kun ein liten bit er att sør for Indrekaia. Bustadfortettinga har skjedd langs med Kyrkjevegen og Kjøpmannsgata og i lia ovanfor Ytrekaia. Opparbeidinga av den nye sjøfronten synast å gå rast fram.



Tettstadsområde
Kommunikasjonsveg
Trafikknutepunkt
Landemerke

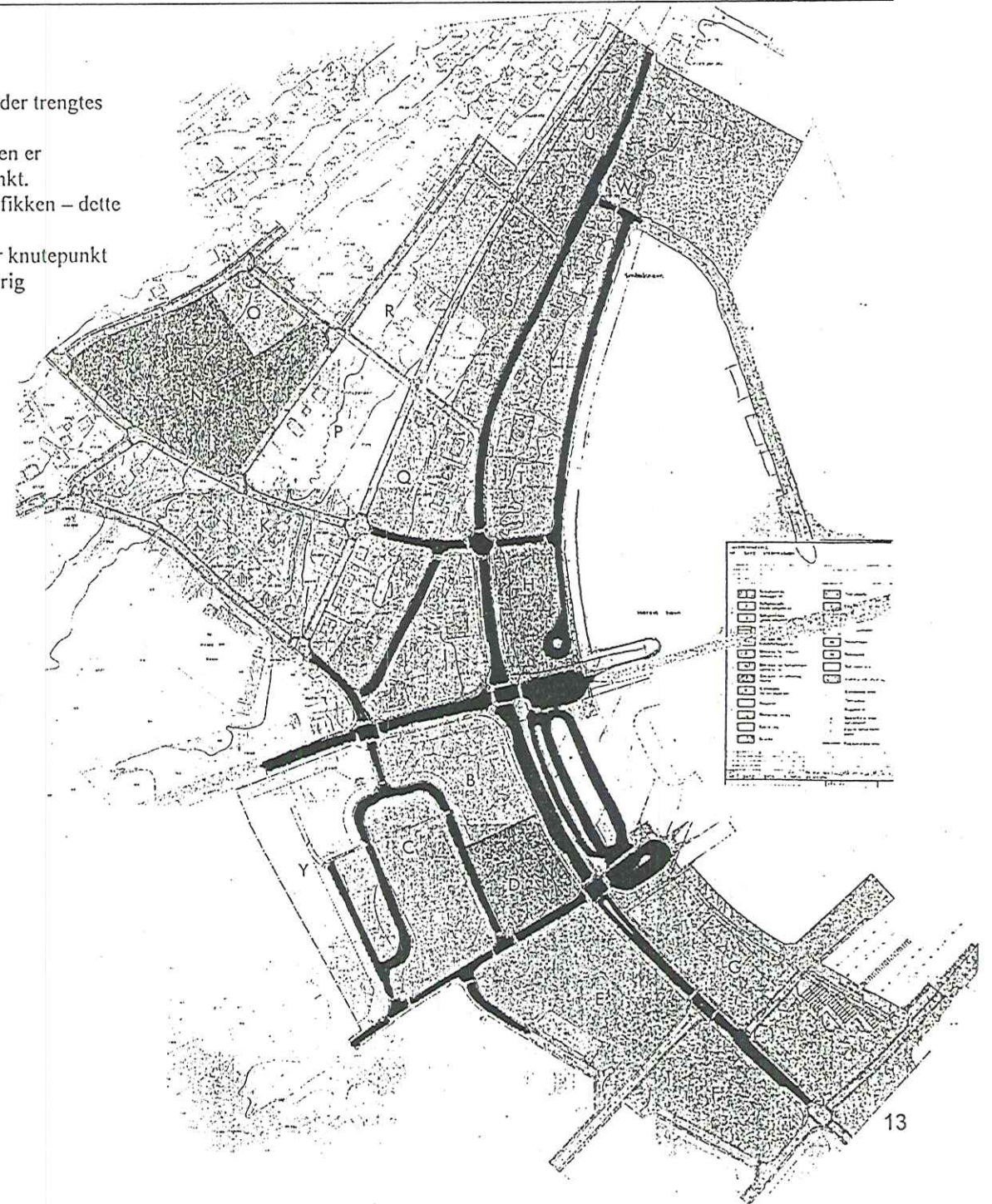
Reguleringsplan 1970 .

Planen vart ikkje stadfesta av Miljøverndepartementet 1974, fordi der trengtes avklaring av ferjekaisituasjonen.

Planarbeidet bærer præg av Petersen sit opplegg fra 62. Vegføringen er formfullendtd, med fortorv og gangfelter i alle større kryssningspunkt.

Køpmannsgata sør er blitt til gågate, med "omkørselsvege" til trafikken – dette er en tilføjing til Petersens plan.

Sentrum sin sjøfront er fortsatt tænkt som et anlegg der signaliserer knutepunkt og sentrum med ankomst og avgang. Desverre vert detaljerne aldrig gjennomført.



Reguleringsplan gjennomført i 1978, stadfesta i 1980. Revidering av denne planen starta umiddelbart etter (1981) stadfestinga og enda opp i det som i dag er gjeldande reguleringsplan for sentrum, eigendokjent i kommunestyret 1986.

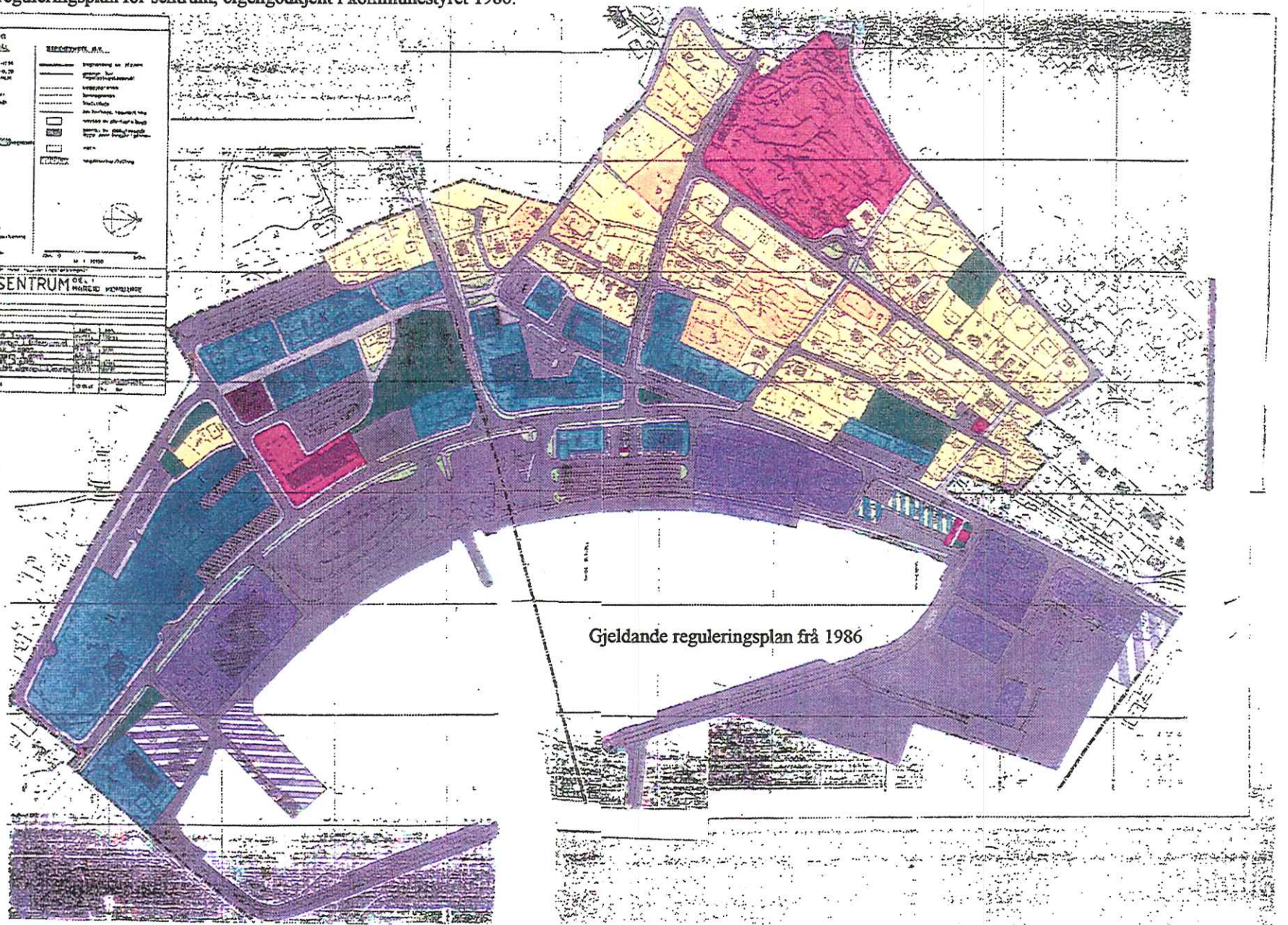
TEKSTFORKLARING

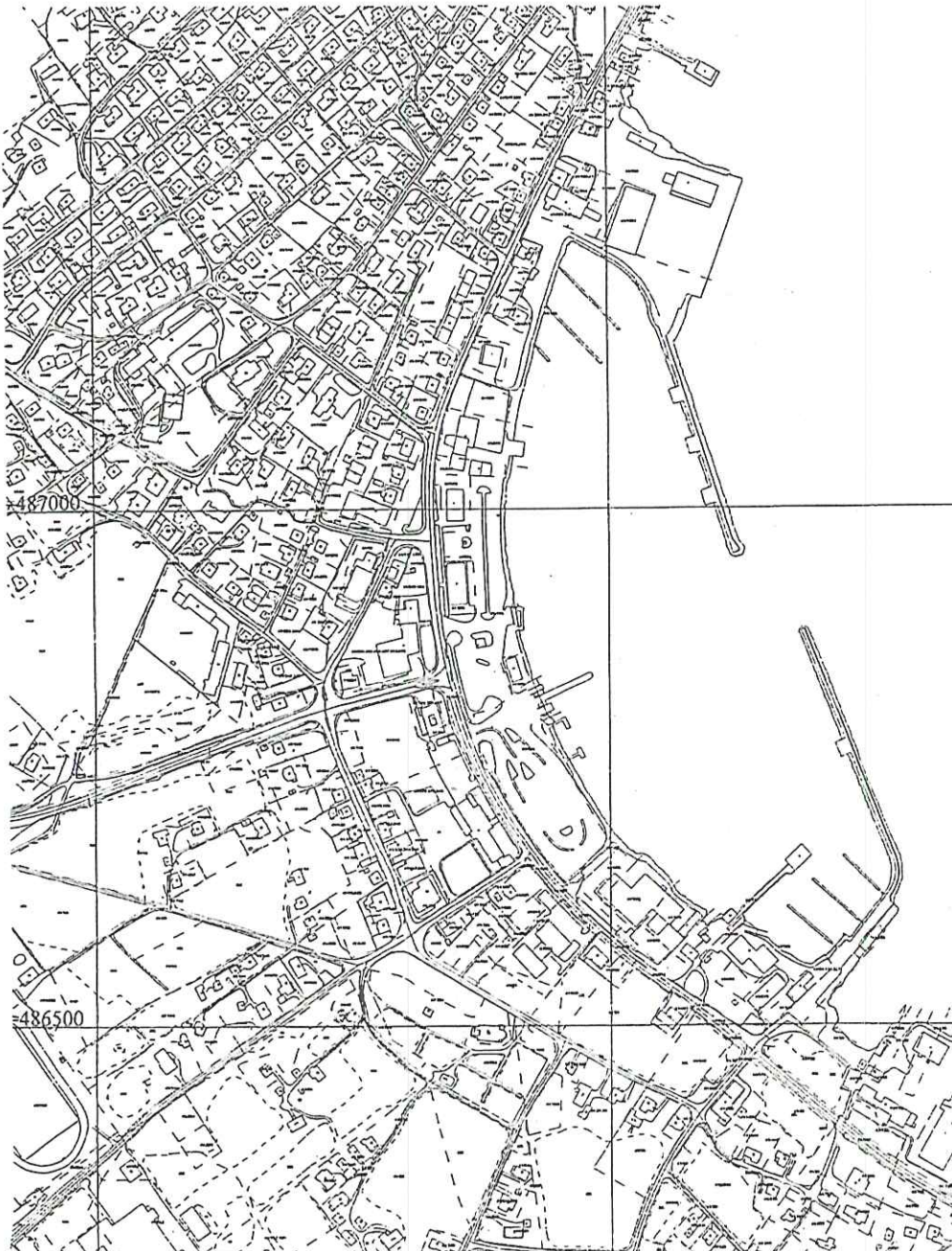
1. Bystrekk	2. Bystrekk
3. Bystrekk	4. Bystrekk
5. Bystrekk	6. Bystrekk
7. Bystrekk	8. Bystrekk
9. Bystrekk	10. Bystrekk
11. Bystrekk	12. Bystrekk
13. Bystrekk	14. Bystrekk
15. Bystrekk	16. Bystrekk
17. Bystrekk	18. Bystrekk
19. Bystrekk	20. Bystrekk
21. Bystrekk	22. Bystrekk
23. Bystrekk	24. Bystrekk
25. Bystrekk	26. Bystrekk
27. Bystrekk	28. Bystrekk
29. Bystrekk	30. Bystrekk
31. Bystrekk	32. Bystrekk
33. Bystrekk	34. Bystrekk
35. Bystrekk	36. Bystrekk
37. Bystrekk	38. Bystrekk
39. Bystrekk	40. Bystrekk
41. Bystrekk	42. Bystrekk
43. Bystrekk	44. Bystrekk
45. Bystrekk	46. Bystrekk
47. Bystrekk	48. Bystrekk
49. Bystrekk	50. Bystrekk
51. Bystrekk	52. Bystrekk
53. Bystrekk	54. Bystrekk
55. Bystrekk	56. Bystrekk
57. Bystrekk	58. Bystrekk
59. Bystrekk	60. Bystrekk
61. Bystrekk	62. Bystrekk
63. Bystrekk	64. Bystrekk
65. Bystrekk	66. Bystrekk
67. Bystrekk	68. Bystrekk
69. Bystrekk	70. Bystrekk
71. Bystrekk	72. Bystrekk
73. Bystrekk	74. Bystrekk
75. Bystrekk	76. Bystrekk
77. Bystrekk	78. Bystrekk
79. Bystrekk	80. Bystrekk
81. Bystrekk	82. Bystrekk
83. Bystrekk	84. Bystrekk
85. Bystrekk	86. Bystrekk
87. Bystrekk	88. Bystrekk
89. Bystrekk	90. Bystrekk
91. Bystrekk	92. Bystrekk
93. Bystrekk	94. Bystrekk
95. Bystrekk	96. Bystrekk
97. Bystrekk	98. Bystrekk
99. Bystrekk	100. Bystrekk

HAREID SENTRUM O.S.L.

HAREID KOMMUNE

1986





Kart 1997:

Dei store trekka i Petersenplanen blei gjennomført, men alle dei detaljane som skulle gjere staden vakker og skape sjølvkjensle, blei kutta ut. 70- og 80-talet sin funksjons-orienterte filosofi, utan omsorg for detaljane, har gjeve det same biletet av Hareid som så mange andre stader; for mykje asphalt og for dominerande trafikk, for lite omsorg for staden sitt andre liv og tap av "stadidentitet"

Hamna og kaia har vore i bruk i ca. 30 år. Ferjesambandet med oppstillingsplassar dominerer sjøfronten i sentrum. Sjøfronten er opparbeida som på 86-planen i staden for den vakre strandpromenaden som Petersen hadde tenkt.

Posthuskrysset har ikkje fått den planlagde undergangen som skulle binde saman Kjøpmannsgata. Handle- og trafikksituasjonen i Kjøpmannsgata har vore diskusjonsemne i minst 30 år – utan at noko er skjedd. Den sørlege delen er ikkje blitt gågate og heile gata er ikkje skikkeleg opparbeida.

Hareid har utvikla eit trafikk-aktivt sentrum, men ikkje noko tiltrekkande eller intimt sentrumsmiljø. Der er likom ikkje nokon "stader" å vere.

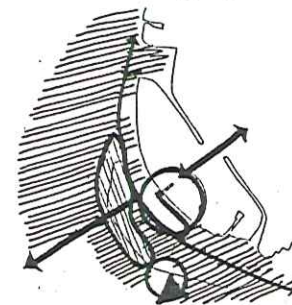
Samtidig har staden mista kontakten med sjøen. Her er masse av sjøfront, men ingen stader med ei kvalitativ tilrettelegging for opphald.





Trafikkpresset i sentrum er no så stort at det må nye tiltak til for å få "trafikkknutepunktet Hareid" til å fungere saman med "Hareid sentrum".

Posthuskrysset er eit stort problem for trafikksikkerheita. Det at trafikken må fram for å rekkje ferja, gjev farlege situasjonar. To 90 graders svingar på slutten av riksvegen, gjer ikkje situasjonen noko betre.

No er situasjonen slik at Statens Vegvesen vil investere i opprusting av ferjekaia, med oppstillingsplass og tilkomst. RV61 skal slutte i ei rundkøyring slik at trafikken kan fordelast meir lett vint på sjøfronten. Det store spørsmål som må avklarast, er korleis RV61 kan utformast for at sentrum skal fungere. Korleis kan det kombinerast å få trafikken fram til ferja utan hindringar og farlege situasjonar, samtidig med at sentrum sitt indre liv i Kjøpmannsgata skal krysse RV61 på ein sikker måte i Posthuskrysset. Dei nyaste reguleringsplanar viser ein undergang for gåande.

Valg av løysning er gjort vanskelegare ved at den skal kunne fungere også dersom trafikken eingong i framtida blir lagt om i eit Fastlandssamband.



-  Tettstaden / handelssentrum
-  Kommunikasjonsvegar
-  Trafikkknutepunkt
-  Landemerke

Samanliknar ein intensjonane i Petersenplanen fra 1962 med dagens struktur, kan ein tydeleg sjå at alle dei tenkte tilkomstlinjene til sjøen er blitt borte. Det gjeld både den store promenadefronten med rådhuset i midten og dei mange mindre aksane som skulle gje plassdanningar på kaia. I staden er tomtene delt litt tilfeldig ut med smale vegar imellom og berre trafikk- eller uryddige areal framfor. Sentrumsfronten er no ein stor oppstillingsplass for ferjetrafikken som fungerer som ei barriere mot sjøen. Kanskje opprustinga kan endre litt på dette?

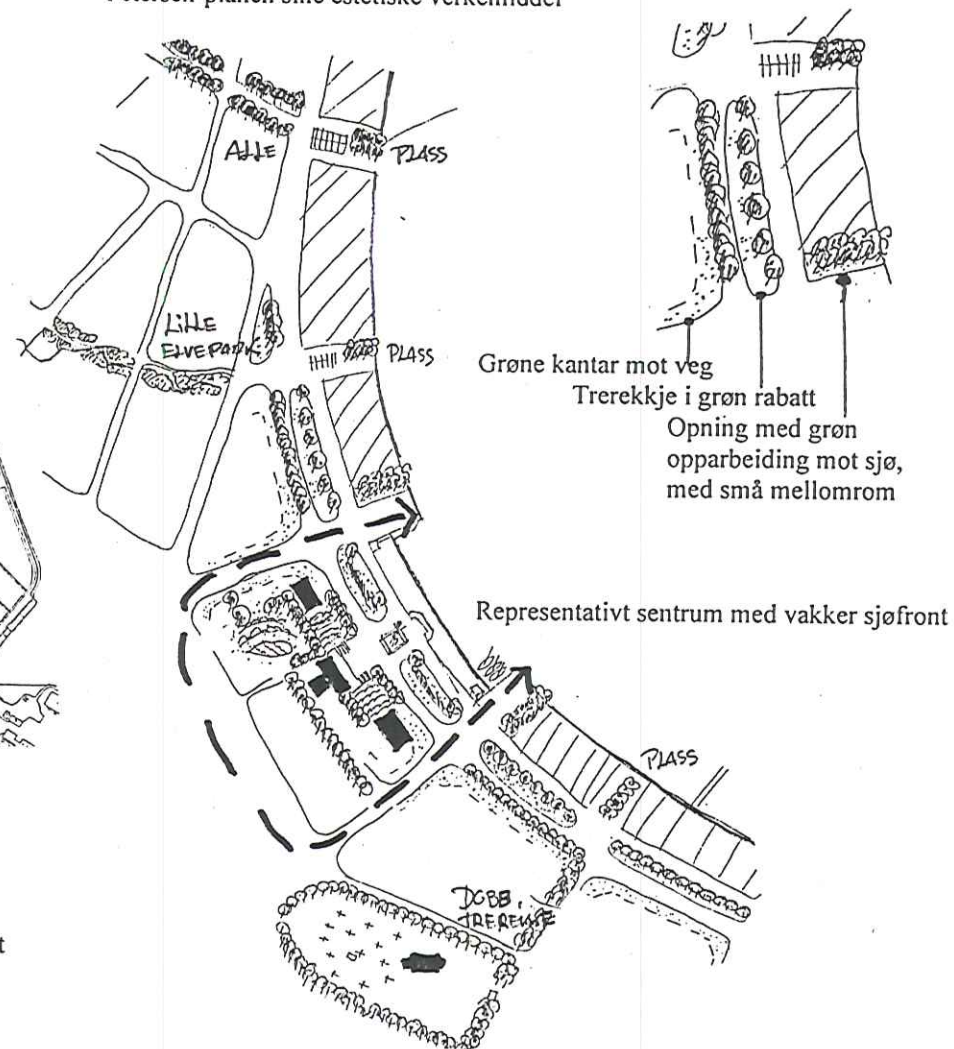


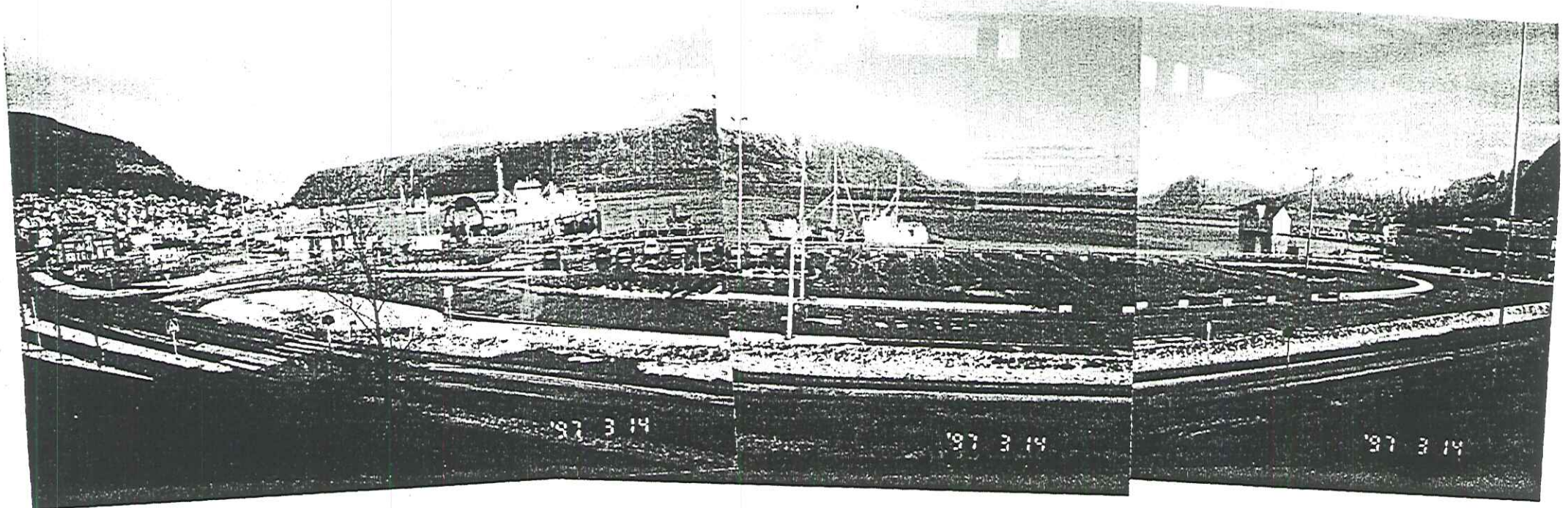
Petersen-planens sjøkontaktpunkt

Dagens tilkomst til sjø er blokkert

Petersen sin plan har sikkert verka gamaldags for 70-talet sine planleggjarar. Men Sverre Petersen representerer ei tid der stadforming var ein kunst. Hadde ein ikkje berre kasta denne kunnskap bort, noko som var tilfelle dei fleste stader på 70-talet, så hadde ein nok ikkje stått med det kjempeoppdyddingsarbeidet som ein har framfor seg no. Planen kan verke alt for omfattande, men er det ikkje faktisk den utviklinga som er skjedd? Sjølv om bustadene kom til å liggje i fjellsida og ikkje i dalbotnen.

Petersen-planen sine estetiske verkemiddel

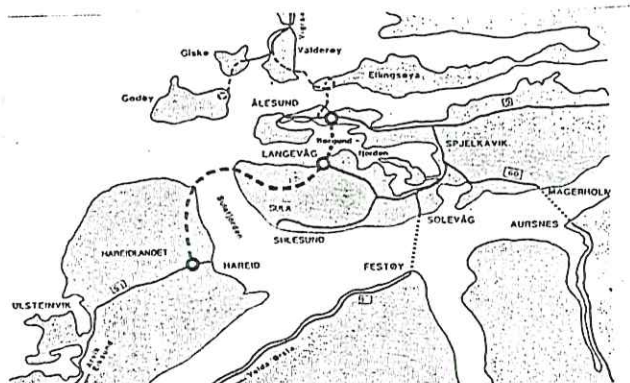




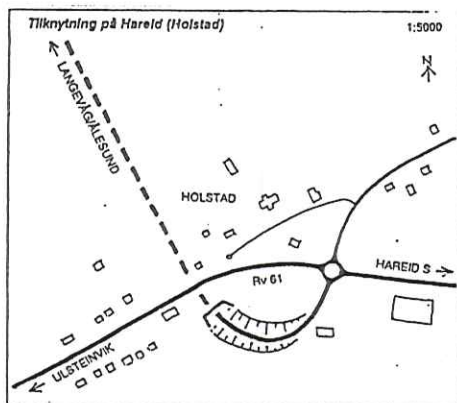
Utsikt frå Rådhuset over Hareid si spanande livlege hamn – men diverre med ein lite attraktive sjofront

3.0 TRAFIKK OG PARKERING

I Statens Vegvesen, Møre og Romsdal, viser kart i Melding om Hareid Fastlandsamband 1995 kvar sambandet vil ta av i km utanfor Hareid sentrum.



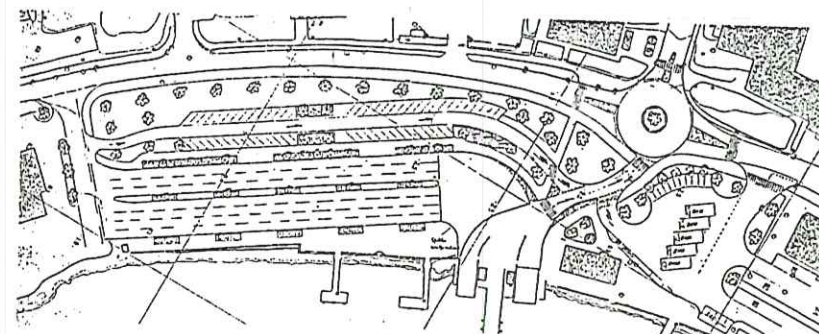
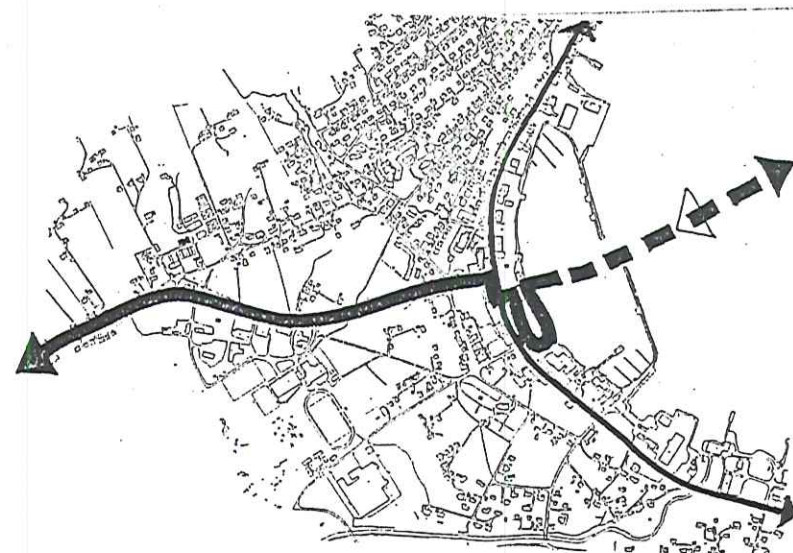
Neste kart viser korleis dette er tenkt med rundkøyring og avkøyrslø ved Holstad.



Tilførselsveg og tunnelpåhugg på Hareid
 Tunnelmunningen er tenkt lagt på Holstad, nærare bestemt ca 20 m.o.h. på nedsida av Rv 61 ca 1 km vest for Hareid sentrum. Det antas at tunnelens ferse det må byggjes som betongkuvert. Vegtilknytning kan gjeres som en relativt kort "trank" i svingning inn ill kryss med nåværende veg. Nærare grunnundersøkelser vil avgjere linjefølg og teknisk løsnng. Dette vegsystemet vil i seg selv ikkje medføre særlig trafikkøkning i noen av retningane på nåværende Rv 61, som derfor heller ikkje må byggjes om på grunn av fastlandsambandet. Det regnes imidlertid med noen tiltak for støybegrensning og trafikkavvikling ved boligområdene.

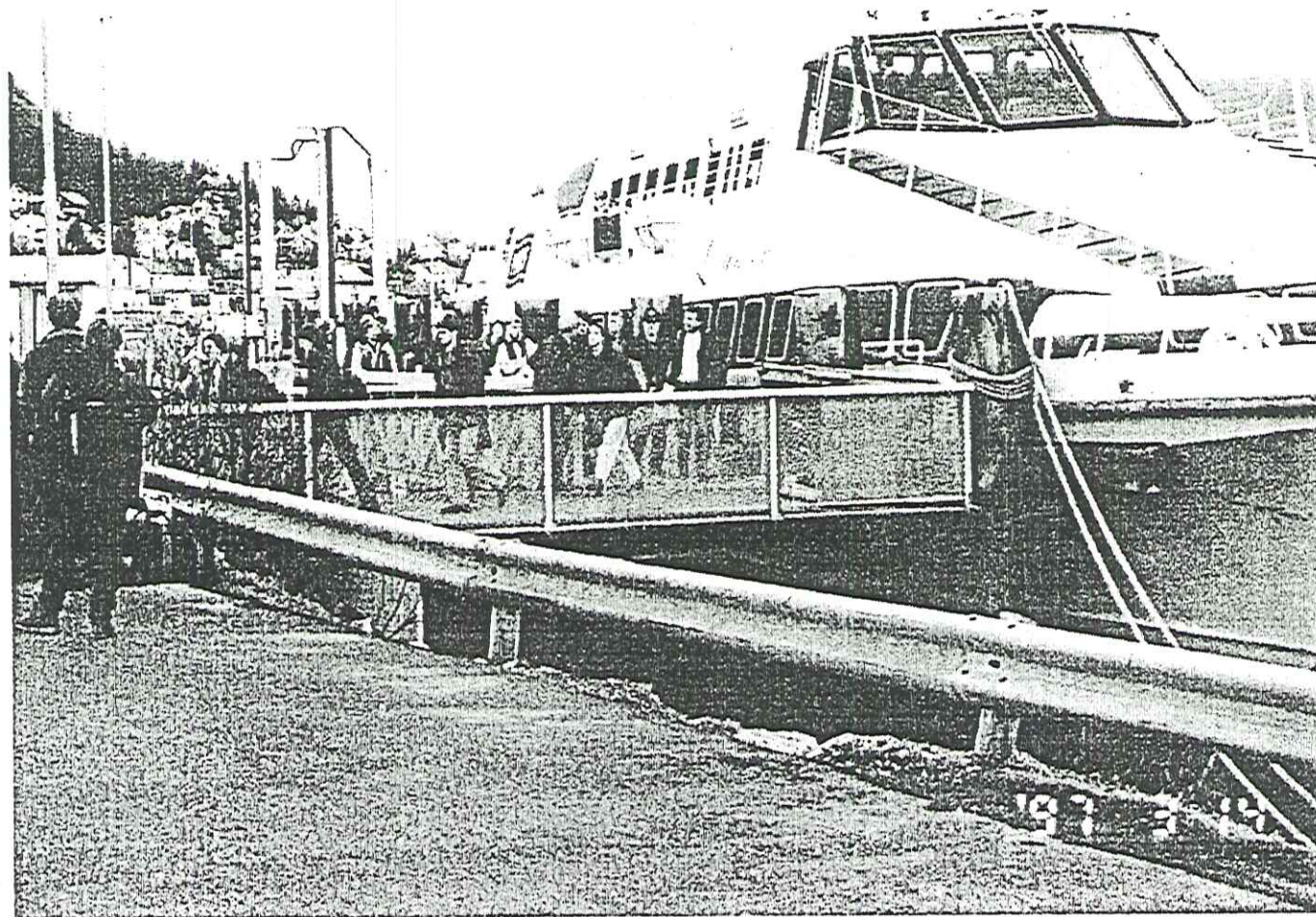
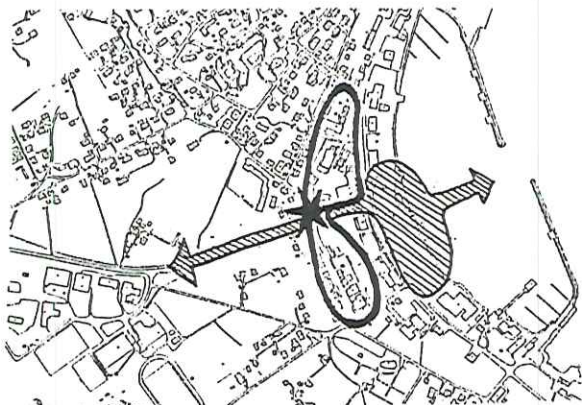
Denne rundkøyring samsvarer med Hareid sit behov for en markering av "port" til sentrum, og for fordeling av trafikk til et voksende industriområde sør for riksvegen.

Inntil denne løysinga er gjennomført er der stort behov for at finne ei løysing av konflikta mellom ferjetrafikken og sentrumslivet i Hareid. ÅDT er på 4500. 1991 utgjorde den samla trafikken over Sulafjorden med ferje Hareid – Sulesund og snøggbåten Hareid - Ålesund :
 3550 personturar / døgn og 1160 køyrety / døgn (10 % tunge)





Vegvesnet vil oppruste ferjeoppstillingsplassen og få orden på trafikksituasjonen på kaia slik at den kan bli meir oversikteleg. Dei fyrste skissene ser slik ut og skal danne basis for den vidare opparbeidinga.

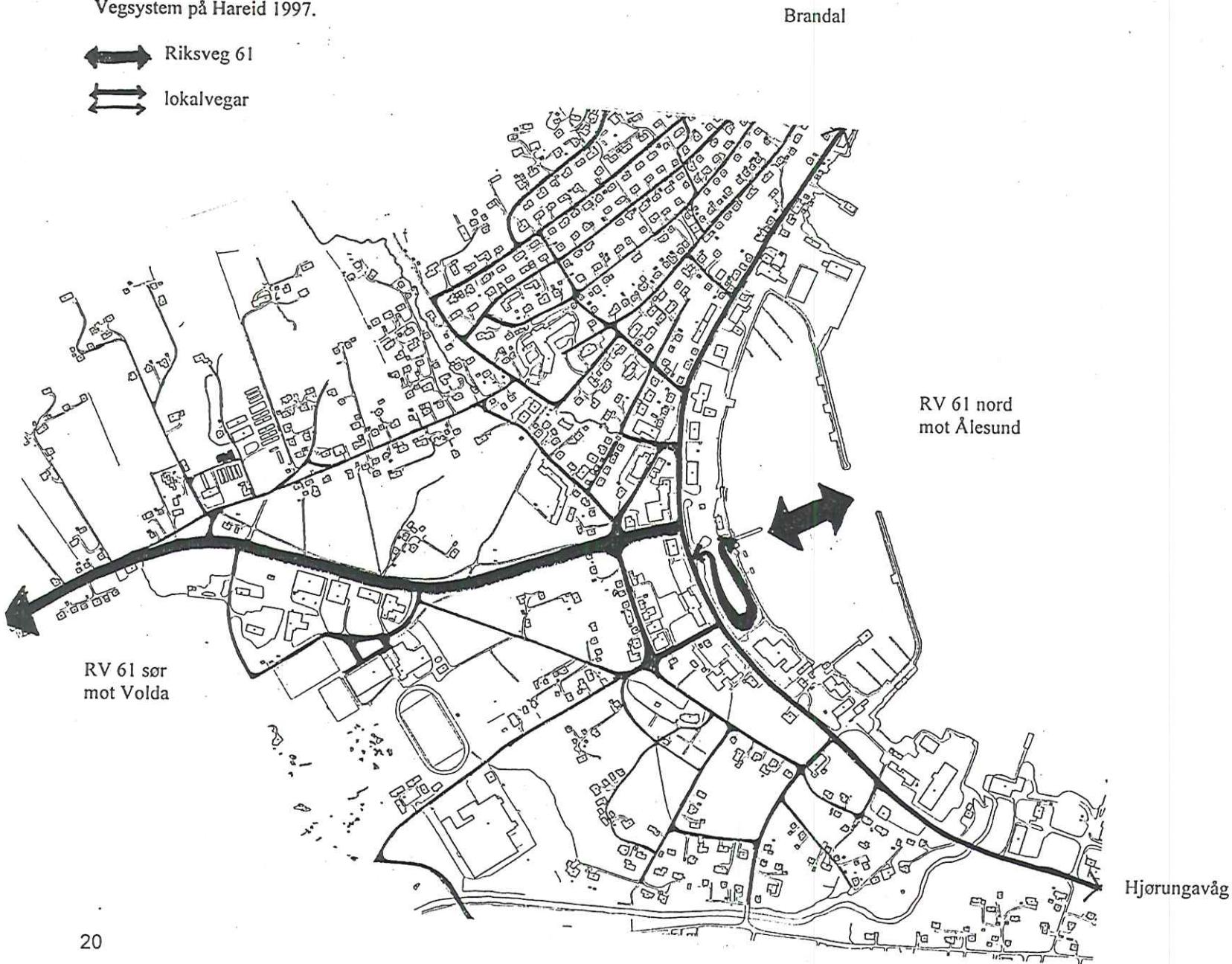
Gjennomgangstrafikken sitt rom og det interne sentrumslivet sine rom kryssar kvarandre i Posthuskrysset, men har elles ikkje så mykje med kvarandre å gjere. Felles for dei begge er at dei treng merksemd og opprusting for å kunne utnytte dei potensiala dei inneheld.



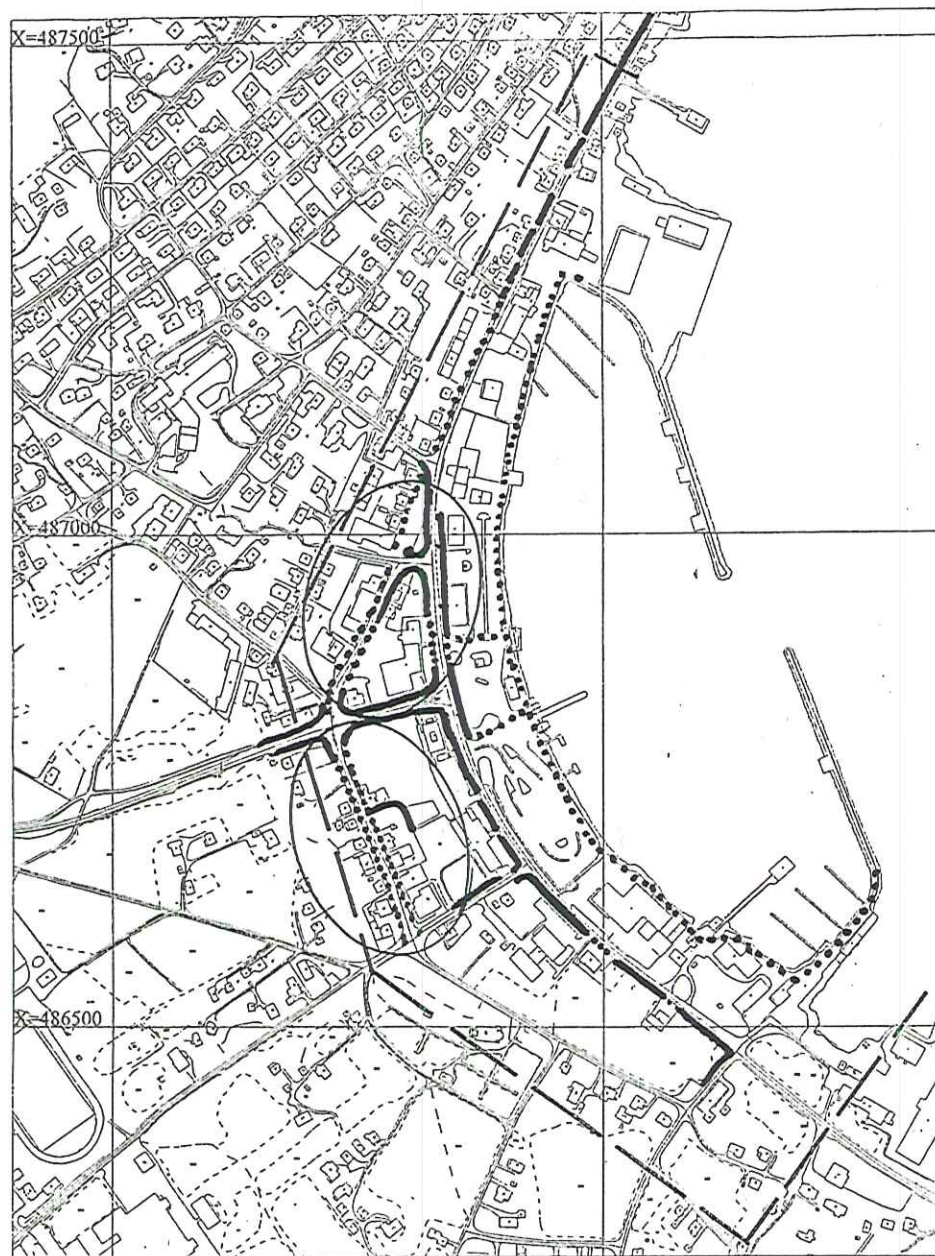
Snøggbåten til Ålesund

Vegsystem på Hareid 1997.

-  Riksveg 61
-  lokalvegar



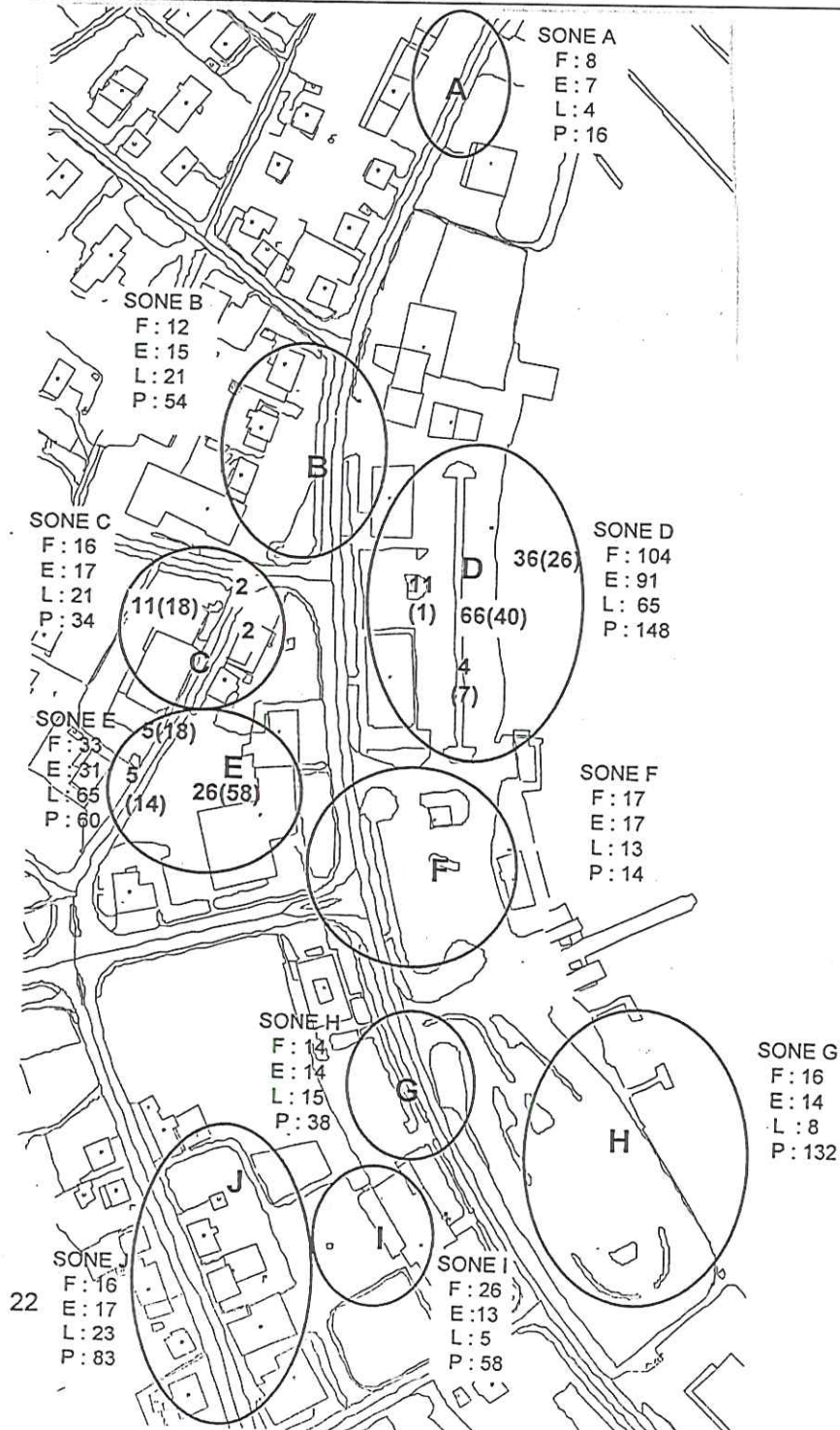
Gangveggar og fortau.



Mjuke trafikantar har det ikkje så lett i sentrum. Fortau og gangveggar er stort sett opparbeida der kor det er nødvendig for å organisere den køyrande trafikken – og ikkje der kor det trengs for å gje gåande og lettare funksjonshemma (f.eks. mødre med barnevogn) tilfredsstillande framkomstforhold.

I den delen av sentrum som burde prøve å halde på kundane sine lengst mulig, er det sær ubehagelege forhold for gåande. Alt er parkeringsplass og temmeleg uorganiserte areal.

Sjøfronten som har eit stort potensiale som tursti, rekreasjonsområde eller som invitasjon for tilreisande, har nesten ingen gangareal. Ved oppstillingsplassane for ferja vil dette bli retta opp snart, men resten av sjøfronten manglar også gangveg.



PARKERINGSREGISTRERING I HAREID SENTRUM SOMMEREN 1997.

Registreringsarbeidet er utført i periodar, kvar på ei veke i tidsrommet juli til august månad, vekene 27, 29 og 35, kl 10.30 og 15.30, laurdagar kl 12.00. Heile rapporten er gjengjeven som vedlegg sist i denne rapport. Materialet vil vere særst viktig i forhold til å vurdere valg og tiltak i den næraste framtid.

Rapporten sin konklusjon.:

Totalt sett god parkeringskapasitet i sentrum med drøyt 600 p-plassar og ei utnytting på 40 % i snitt, men med klare problem for enkelte område.

Området ved Kredittkassa/Hamnesenteret (D) har tyngda av langtidsparkering og er til tider nytta fullt ut. Ved opprusting av kaiområdet bør ein større del av denne parkeringa, og likeins for område F, leggst til området ved ferjekaia (H) kor det er ledig kapasitet.

Nordre del av Kjøpmannsgata, det vil seie området ved Mega/Solstrand (C og E), har til tider høg utnytting og kaotiske parkerings- og trafikkforhold. Ved sida av tilrettelegging og opprusting av parkeringsplassar, bør ein søkje å orientere større delar av korttidsparkering til området ved Hamnesenteret (D) og Spar (B).

Kjøpmannsgata frå kirka til Posthuskrysset er utflytande med parkering langs heile gata. Her bør ein opparbeide fortau, snevre inne køyrebana og leggje det meste av parkeringa langs med gata.

Generelt sett treng parkeringsareala i Hareid sentrum betre tilrettelegging og opprusting både fysisk og estetisk, betre intern organisering og omdirigering av parkering.

Ut frå antal registrerte bilar har ein rekna ut gjennomsnittstal for følgjande tider i veka:

F: Kvardag formiddag
E: Kvardag ettermiddag
L: Laurdag middag

P: viser antal opparbeide/tilgjengelege parkeringsplassar for kvart område

Tal inne i sonene er gjennomsnittstal på enkelte plassar.
() = laurdag

GJENNOMSNIITTSTAL

VEKE 27, 29 OG 35

OMRÅDE	Antal plassar	VEKE 27					VEKE 29					VEKE 35					SAMLA TAL				
		F	E	Laurdag	Snitt	%	F	E	Laurdag	Snitt	%	F	E	Laurdag	Snitt	%	F	E	Laurdag	Snitt	%
A	16	6	7	4	6	35	7	4	2	4	27	11	12	5	9	58	8	8	4	6	40
B	54	8	9	18	12	22	14	15	13	14	26	16	23	32	24	44	13	16	21	16	30
C	34	20	24	25	23	68	13	12	15	13	39	15	19	22	19	55	16	18	21	18	54
D	148	96	81	71	83	56	83	76	41	67	45	132	134	82	116	78	104	97	65	88	60
E	60	32	31	49	37	62	31	30	56	39	65	36	38	90	55	91	33	33	65	44	73
F	14	15	19	13	16	112	17	19	15	17	121	18	17	12	16	112	17	18	13	16	115
G	38	17	15	12	15	39	14	12	6	11	28	18	18	5	14	36	16	15	8	13	34
H	132	13	13	10	12	9	10	11	9	10	8	19	22	25	22	17	14	15	15	15	11
I	58	30	14	6	17	29	16	13	4	11	19	33	14	5	17	30	26	14	5	15	26
J	83	17	16	26	20	24	16	17	25	19	23	21	21	17	20	24	18	18	23	20	24
sum	637	254	229	234	239	138	221	209	186	205	32	319	318	295	311	49	265	252	238	252	40

F : formiddag
 E : ettermiddag
 Snitt : gjennomsnitt av parkerte bilar på laurdag og formiddag og ettermiddag på vekedagane
 % : prosent utnytting av kvart område

REGISTRERINGAR SORTERT ETTER FORMIDDAG, ETTERMIDDAG OG LAURDAG

FORMIDDAG

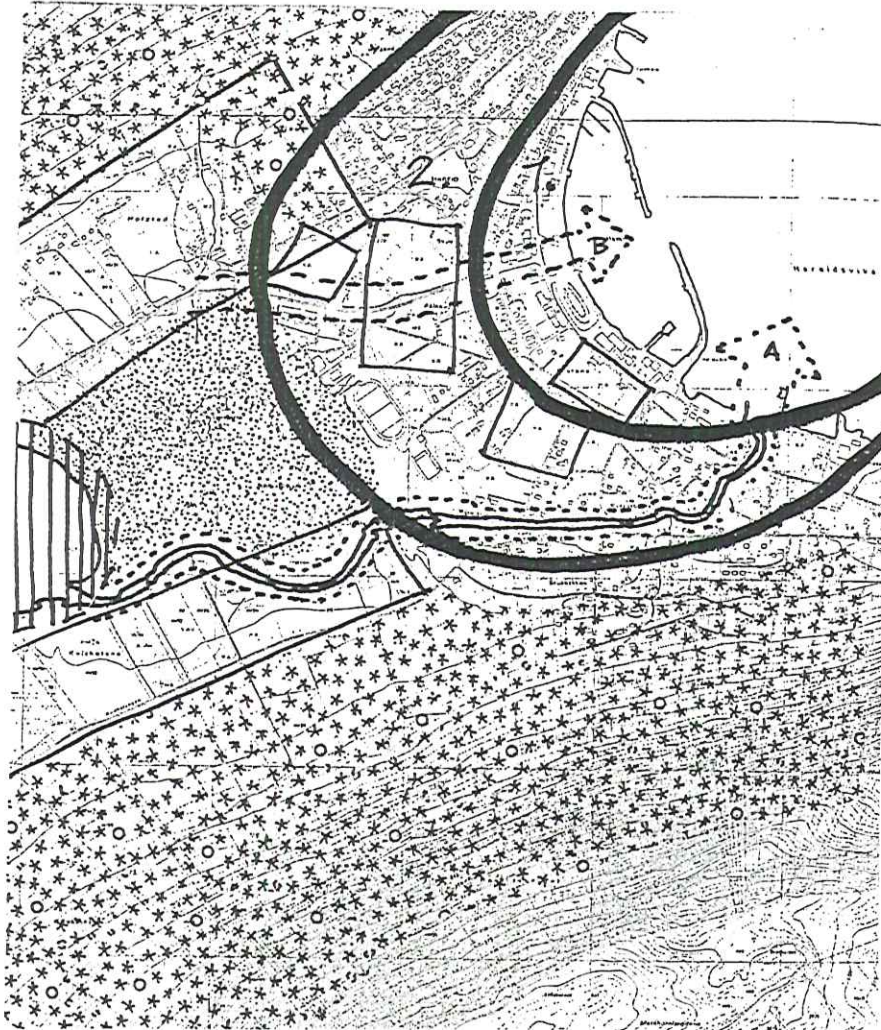
FOR-MIDDAG	VEKE 27					VEKE 29					VEKE 35					G.J.SNIITT
	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	
A	7	6	5	5	8	5	8	8	5	7	15	10	13	6	9	8
B	8	11	6	9	4	12	14	19	9	14	17	16	14	18	14	12
C	18	18	16	20	28	18	15	10	13	10	19	16	13	14	13	16
D	102	104	91	87	98	87	85	95	76	72	123	126	148	142	120	104
E	34	30	30	28	37	36	27	25	33	36	39	31	29	36	43	33
F	13	13	17	17	17	17	19	20	12	15	18	14	21	19	16	17
G	22	19	12	17	17	15	11	14	16	12	19	16	17	20	18	16
H	13	14	16	13	8	10	12	16	8	6	14	16	20	24	21	14
I	26	36	33	26	28	15	17	16	19	15	29	33	35	40	29	26
J	18	22	14	15	19	17	10	21	14	18	16	24	19	24	22	18

ETTERMIDDAG

ETTER-MIDDAG	VEKE 27					VEKE 29					VEKE 35					G.J.SNIITT
	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORS DAG	FREDAG	
A	7	7	5	8	6	6	6	2	4	4	12	11	10	8	13	7
B	12	8	8	9	10	12	23	15	12	15	13	24	15	22	24	15
C	25	21	17	22	34	16	10	13	8	13	16	19	15	14	12	17
D	88	75	72	84	84	74	77	85	75	70	110	122	127	131	90	101
E	33	27	26	28	39	28	29	33	22	36	33	30	31	28	37	31
F	13	19	20	20	23	20	20	18	20	18	15	11	15	16	13	17
G	12	14	18	18	14	12	13	12	12	11	13	15	19	16	11	14
H	11	13	18	10	13	9	15	15	8	6	15	18	21	18	27	14
I	8	11	18	19	16	14	9	13	18	11	5	18	9	19	6	13
J	11	15	16	20	19	15	15	22	16	17	14	17	16	18	19	17

LAURDAG

LAURDAG	VEKE 27	29	35	GJEN-SNIITT
A	4	2	5	3.4
B	18	13	32	21.3
C	25	15	22	21.3
D	71	41	82	65.3
E	49	56	90	65.3
F	13	15	12	13.3
G	12	6	5	8
H	10	9	25	15.3
I	6	4	5	5.3
J	26	25	17	23

4.0 GRØNNSTRUKTUR

Prinsippkart

Blandingsskog



Dyrka mark



Myr



Freda område, fuglereservat

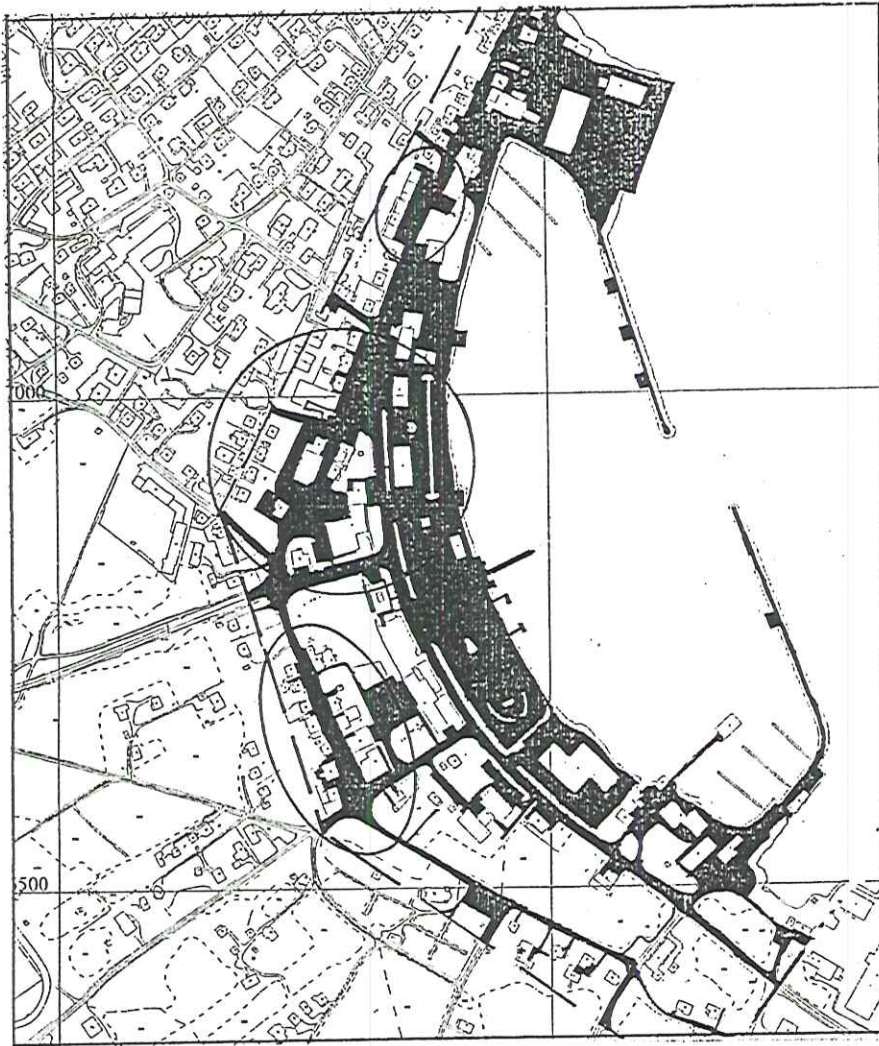


Tettstadsområde: 1. Sentrum 2. Periferi (1 (2

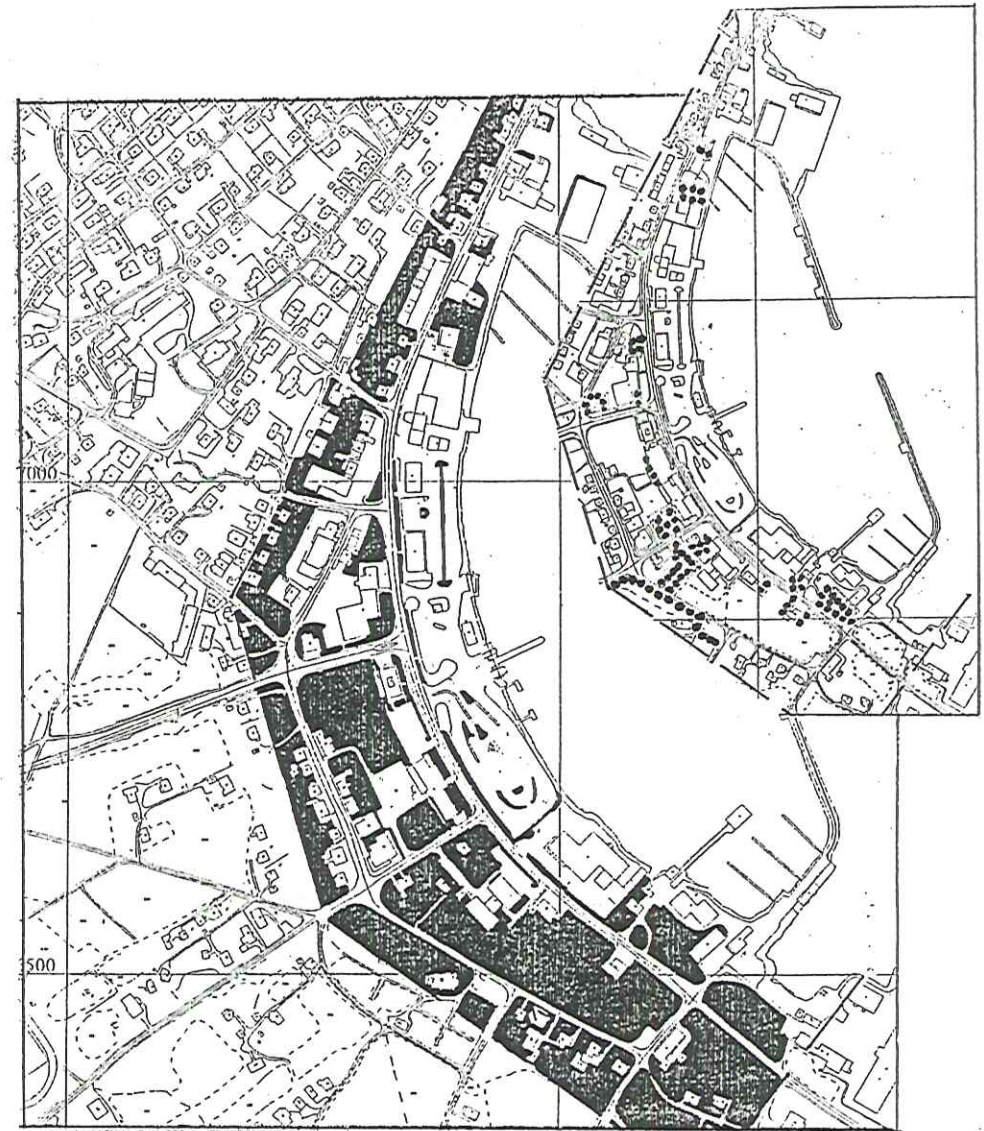
Grønne korridorer:

- A. Elven sine omgjevnader bør takast vare på i framtiden evt. til tursti
- B. Urbane grønne samband bør opparbeidast langs RV 61 for å binde saman dalen med sjøen og for å bryte opp ein tett bebyggelse.

Grønne og grå overflater i sentrum.



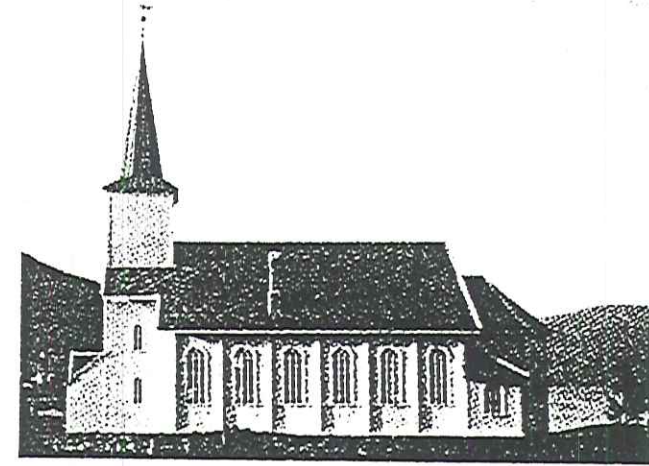
Grå overflater – Asfalten dominerer. I dei merka områda er det eit problem for den trivselen ein bør ønskje seg på staden, både til bustad- og forretningsføremål.



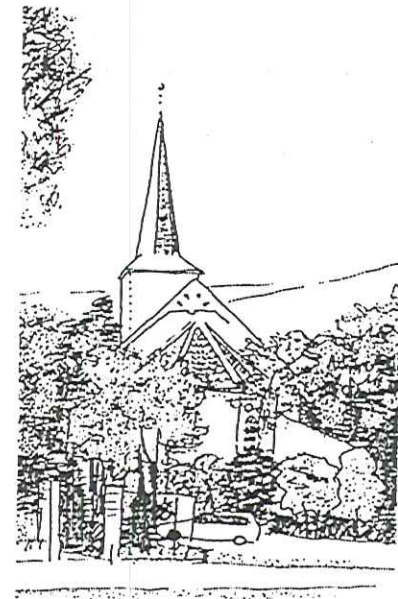
Grøne overflater. Det er eit estetisk problem at grønne felt ikkje er blitt tatt på alvor og berre utvikla seg som tilfeldige restområde. Grønne felt bør opparbeidast og tre / tregrupper bør takast vara på.



Ein må utenfor det nye sentrum for å finne grøne rom.



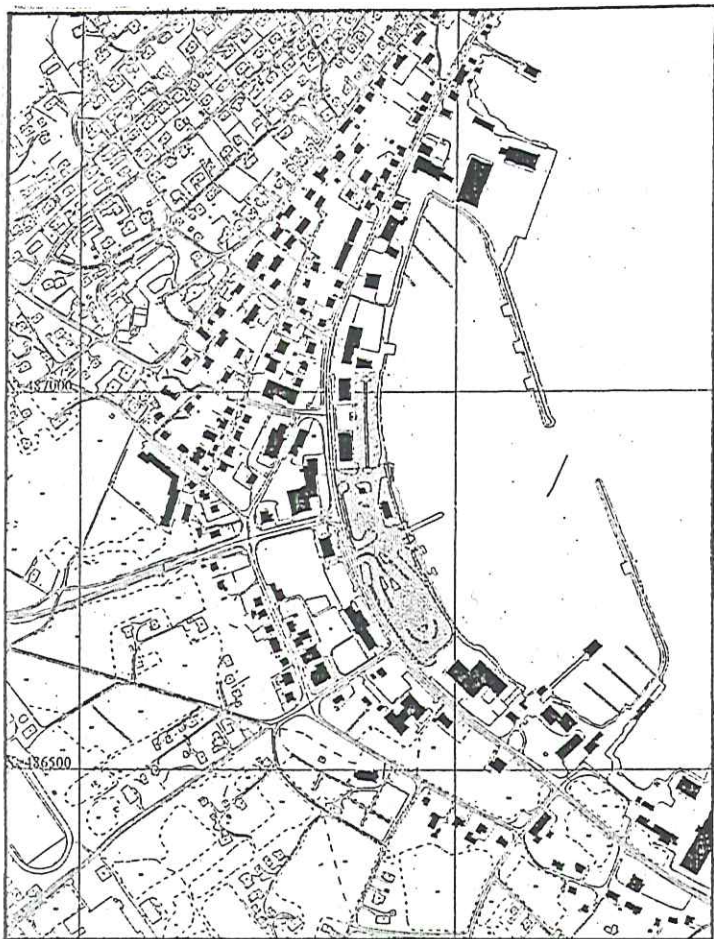
Hareid Kyrkje bygd 1877, er vel
endå meir vakker i sitt grøne miljø





Trekkja mot kyrkjegarden blandar kroner med kvarandre og dannar ein vakker løvsal.

5.0 BYGNINGSSTRUKTUR



Hareid sentrum er prega av spreidd bebyggelse der ein har vanskeleg for å orientere seg dersom ein ikkje er godt kjend. Buatahusa ligg tett og pent langs tilkomstvegar som perler på ei snor. Handlesentrum, offentlege bygg og andre næringsbygg er det derimot ikkje lett å finne fram til. Det manglar eit gate-

hierarki og eit skikkeleg opparbeida sentrum å orientere seg ut ifrå. Høgtropande skilting må erstatte fråveret av ei oversikteleg sentrumsplanlegging.

Hareid sentrum var frå Sverre Petersen si side tenkt veldig grønt og open. Det opne blei gjennomført, men det grøne følgde ikkje etter. Planen la opp til at området mellom den nye RV61 og gamlevegen over Pålhaugane skulle vere "sentrum". I planen er det parkeringsanlegg utanom Kjøpmannsgata, ein fin bypark, rådhus midt i grøntanlegg og ein flott sjøpromenade framfor. Dette har ikkje skjedd. Rådhuset ligg litt til den eine side, parken er ikkje opparbeida og sjøfronten blei til oppstillingsplass for ferjetrafikken.

Resten av sjøfronten blei gradvis utbygd med næringsbygg tilfeldig plassert på tomta og ingen felles overordna veganlegg. Tilkomsten til sjøen er heilt gløymd undervegs.

Der bustadhus vender fasaden mot vegen, er nærings- og offentlege bygg ikkje så eintydige. Hvis dei i det heile tatt forhold seg til vegen, er ofte tilfellet at ein må leite etter inngangsdøra på den andre sida ved parkeringsplassen. Dette er særleg problematisk for sentrumsområdet med rådhus, bankar og butikkar i Kjøpmannsgata nord.

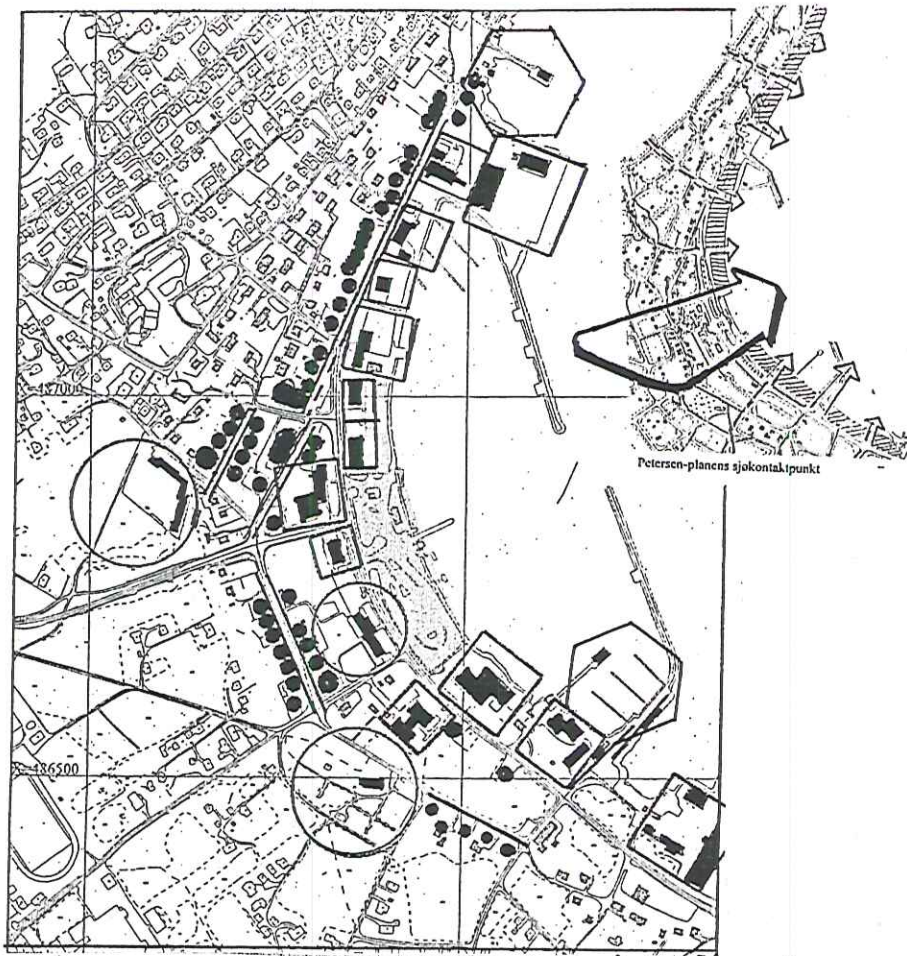
Mega er bygd med fasade i forhold til Strandgata, men med inngang frå Kjøpmannsgata. Fasaden har ikkje følgd med rundt hjørnet. Mega har tydelegvis si baksida mot handlegata. Bankane gjer det beste med situasjonen. Dei har opparbeida eit lite nærareal og signaliserer dermed at her har ein orden, kvalitet og er til å stole på. Rådhuset gjer sitt beste, men inngangen er også her på baksida.

Frontfasadar mot Sjøgata ved ferjeoppstillingsplassen er heller problematiske. Det er ikkje utsikta over sjøen ein ser. Ein kan skue utover bilar og eit stort tomrom. Vegvesenet si opprusting kan kanskje endre på dette. Vegvesenet har i dei seinere åra gjort bra arbeide og skapt mange vakre plasser. Kanskje det går an å få sjøkontakten tilbake med eit vakkert anlegg.

Institusjonsbygga i Hareid er offentlege bygg som er innarbeida i eit eige grøntanlegg, slik at bygg og omgjevnader dannar ein lett avleseleg heilskap. Det gjeld Kyrkje, Skule og Rådhus.

Dei gamle kaiene med naust og sjøhus er delvis intakte. Indre er blitt til småbåthamn. Begge områda treng merksemd og kanskje tilskot til sine opprusting av omgjevnaden for at utnytte potensiala som dei inneheld.

Bygningstrukturen danner ikkje nokon heilskap. Ved fortetting bør det tenkast på korleis heilskap og kanskje nye knutepunkt kan skapast. Hareid har mykje plass og eit stort publikum som passerer kvar dag. Det bør utnyttast til beste for alle.



Bustadhus med fasade mot veg / gate



Offentleg institusjon. Bygg og omgjevnader dannar eit heilskapleg miljø



Næringsbygg fritt på eiga tomt, Fram- og baksida ofte uavklara.



Gamle kaimiljø med sjøhus og naust.



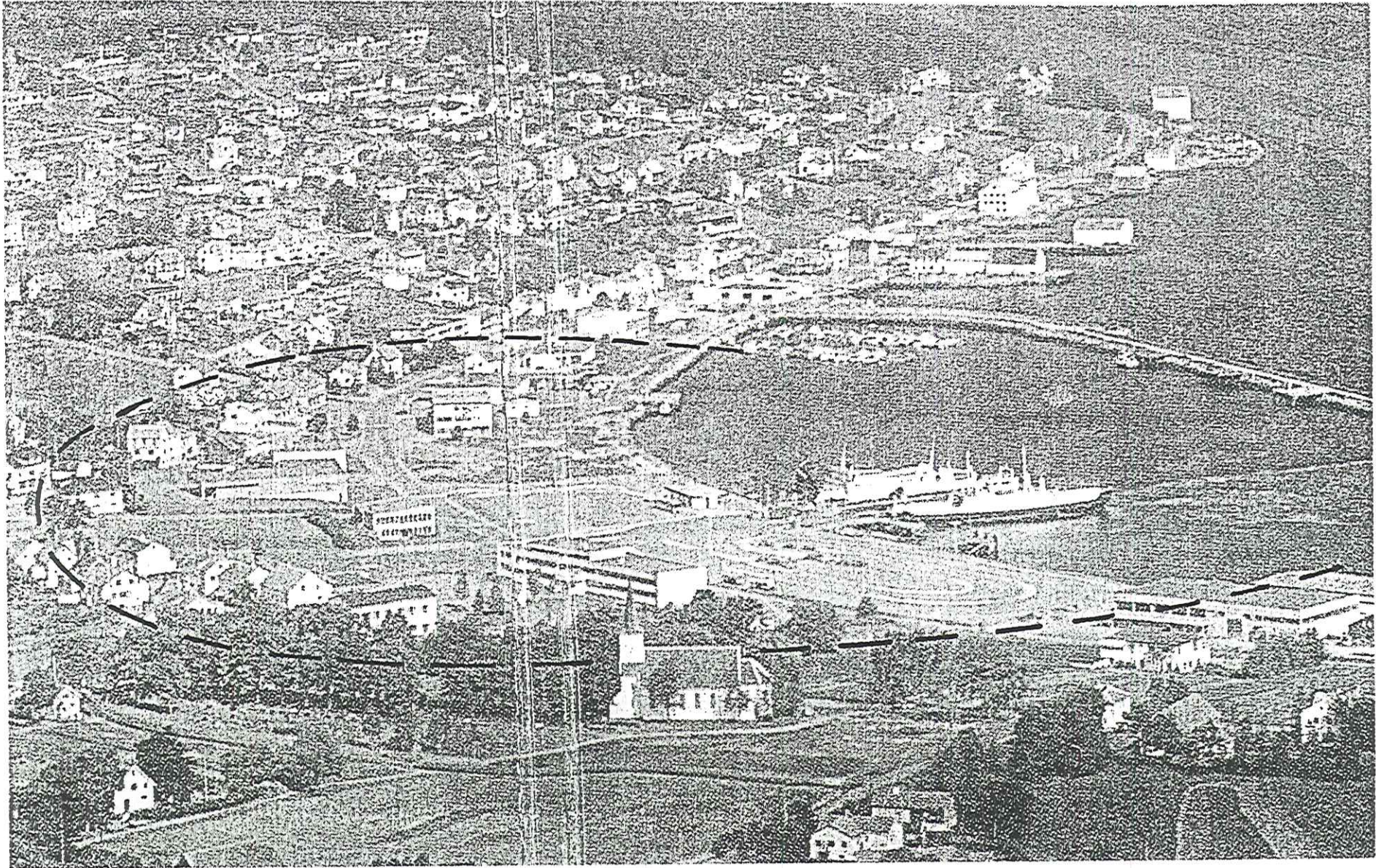
Banken har inngang på begge sider av bygget



Mega har sin front fasade mot Strandgata, men ingen inngang her.

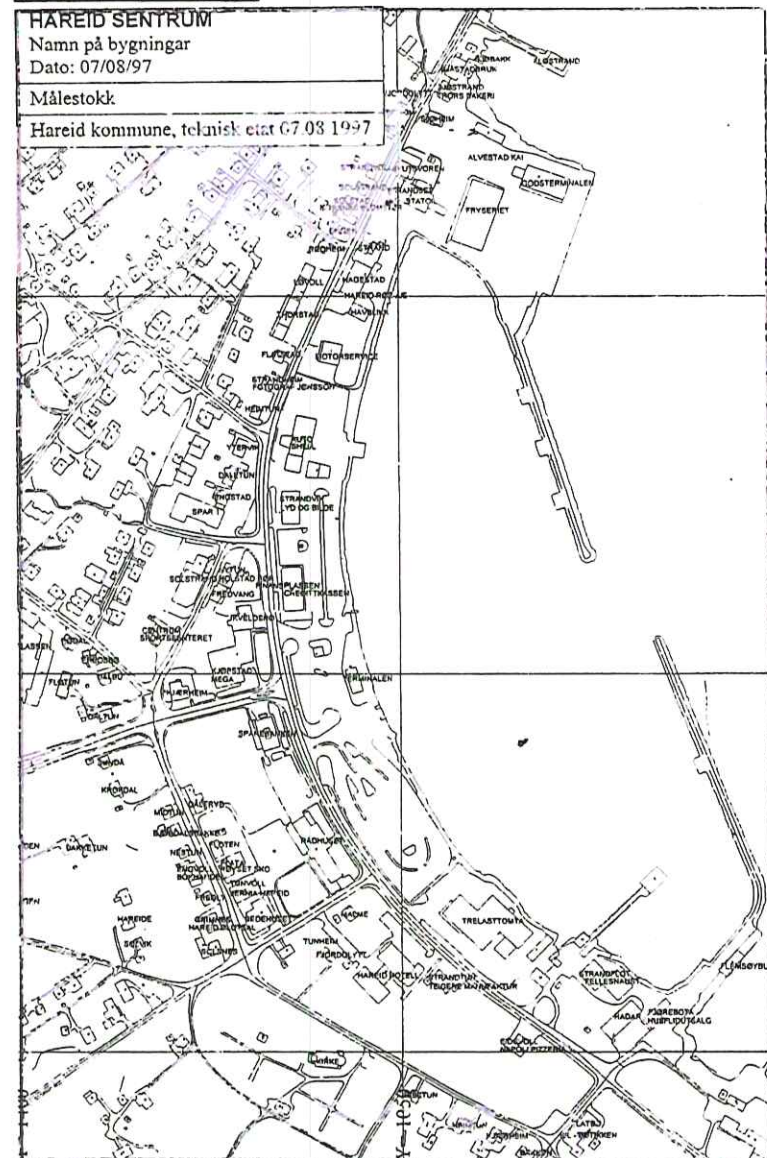


Mega si fram/baksida. Sjøpellager tv. Inngang th.

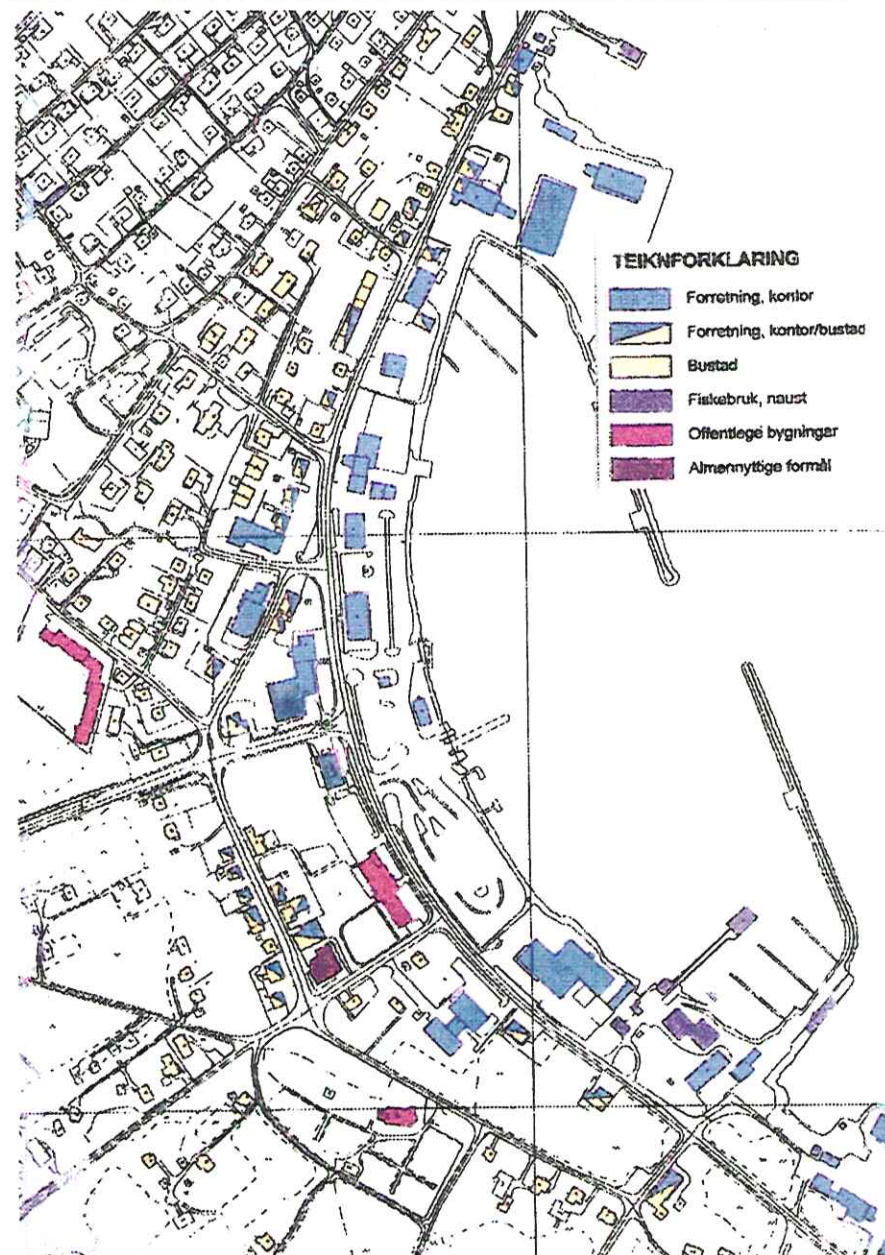


Hareid sitt alt for opne sentrum. Foto før 1985.

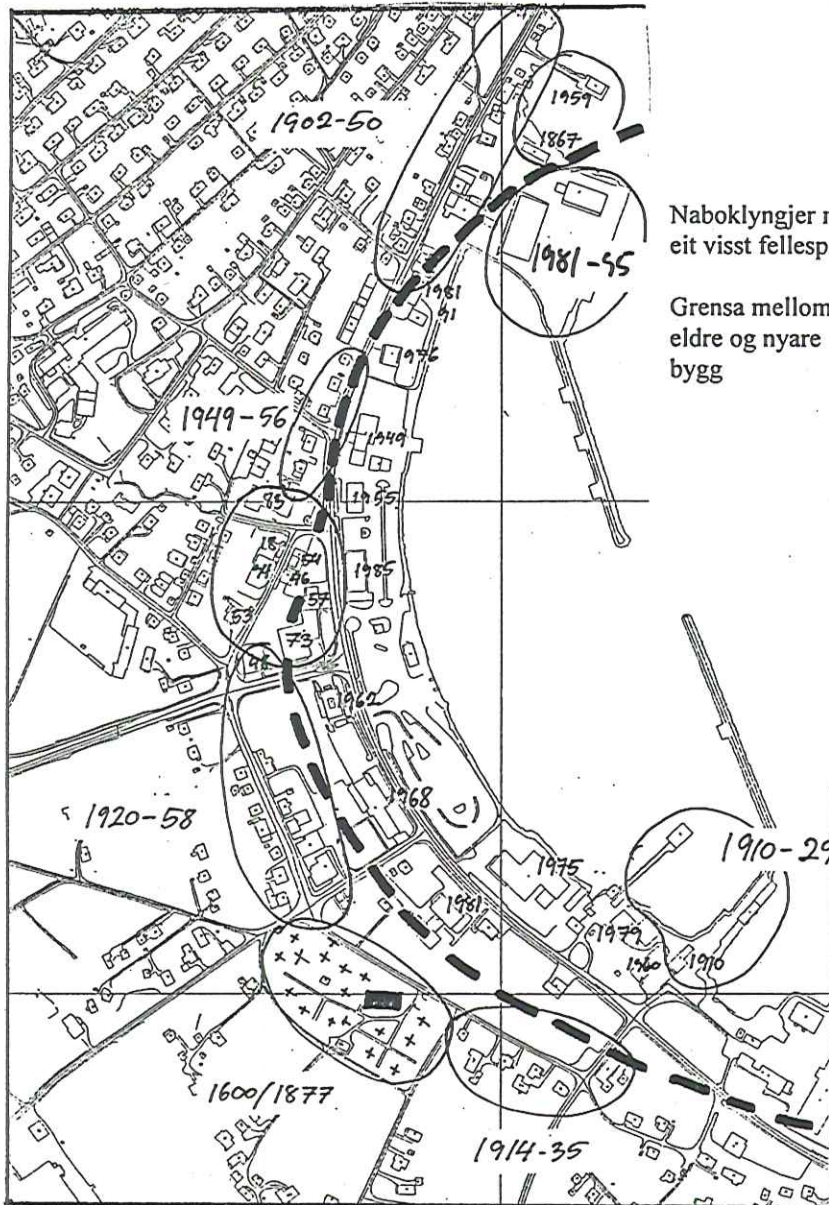
6.0 BYGGJESKIKK



Kart med navn på bygg.

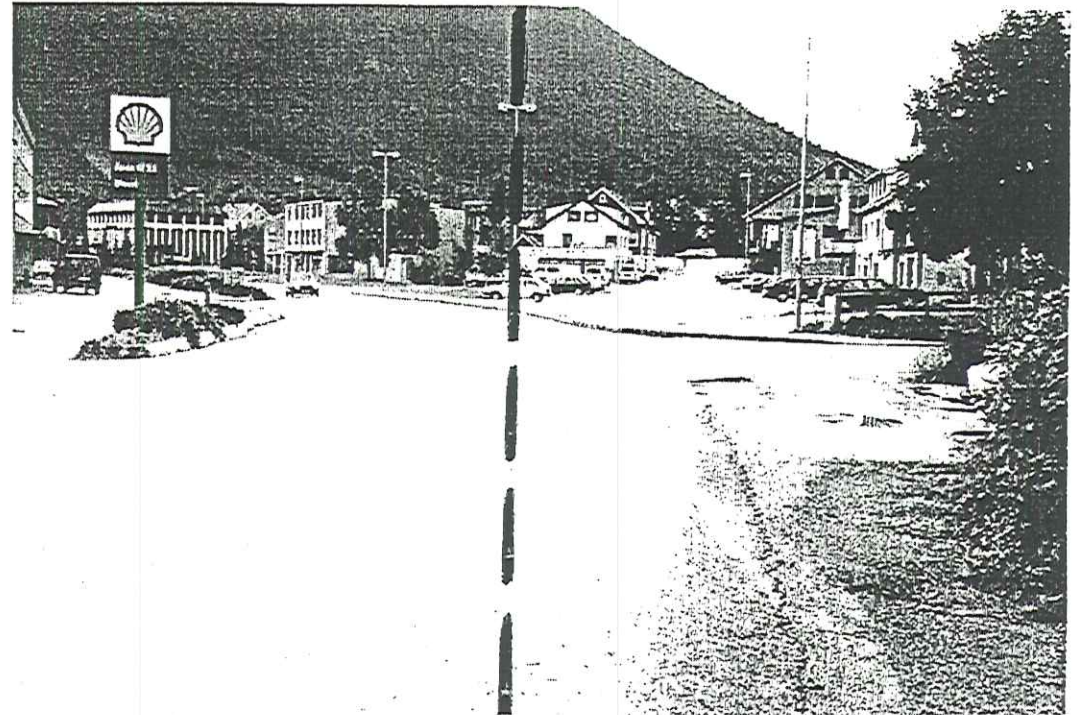


Kart med innhold i bygg.

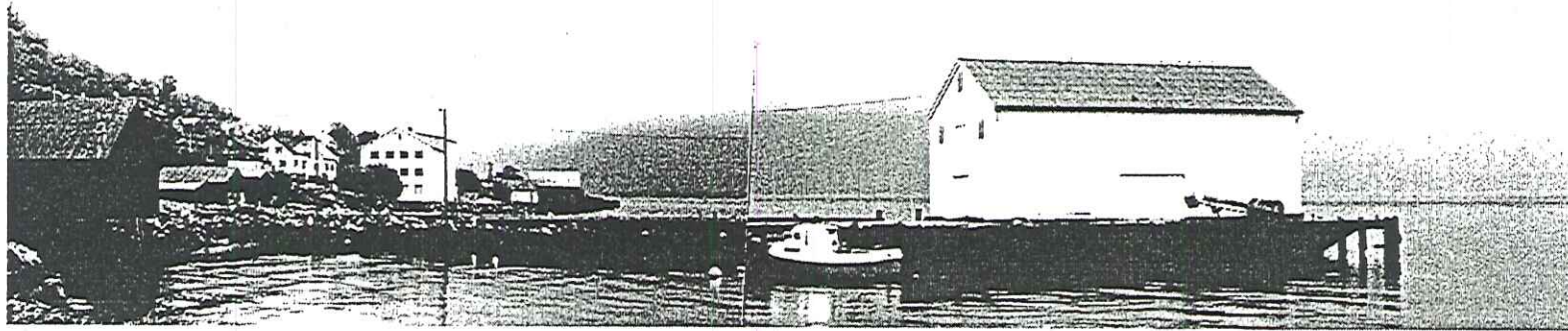


Naboklyngjer med eit visst fellespreg

Grensa mellom eldre og nyare bygg

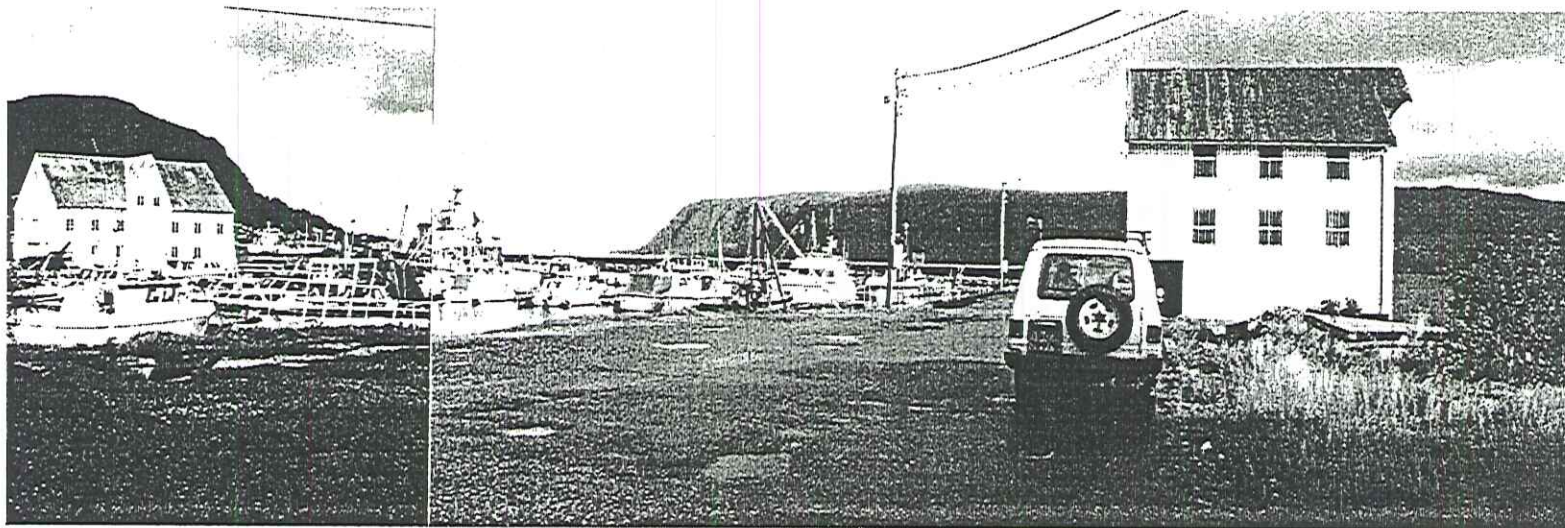


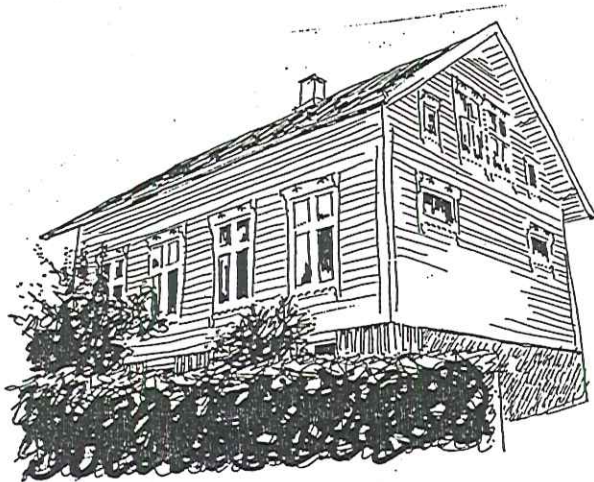
Byggjeskikken i Hareid sentrum deler seg tydeleg i før og etter fylling på sjøfronten på 60-talet. Innanfor den gamle strandlinja er dei fleste bygg frå før denne perioden. Kun på Indre og Ytre rekk gamle bygg fram til dagens sjøfront.



Den eldste sjøbua ligg på Alvestadkaia som no er bygd landfast av ei ny fylling. Bygget er frå 1867 (syns ikkje på biletet). Fløstrandkaia sitt bygg er oppført i 1959. Strandbebyggelseen er frå 1902 til 62 med Sjøheim som det eldste.

På Indre Hareid ligg den store sjøbua frå 1910 og dominerer hamnebassenget på ein pen måte; med sin strenge symmetri danna av ei stor ark med lastelucker under. Det gamle hamnebassenget er no småbåthamn. Ved den gamle kaia ligg Fjørebuda frå 1910 og Flemsøybuda frå 1929. I botnen av hamna ligg Strandflot fellesnaust frå 1979.





På Hareid Ytre ligg Rødheim frå 1908. Typisk vestlandsk Sveitserstil med sitt store takutheng, høge krysspostvindaug og fine utskjeringar rundt desse. Det kunne ha vore ein karakteristisk gavldekorasjon, men alle hus er forskjellige.

Rett ovanfor ligg Strand frå 1927 som er bygd i Jugendstil med lett avrunda vindskier og dekorarasjonar. Krysspostvindaug med smårutete rammer øverst. Jugendstil er eit forsøk på å bli organisk og avrunda i sitt uttrykk.



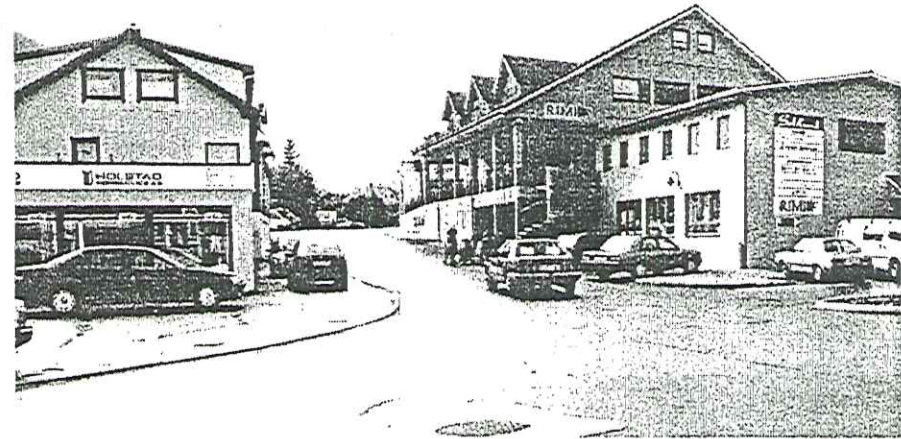
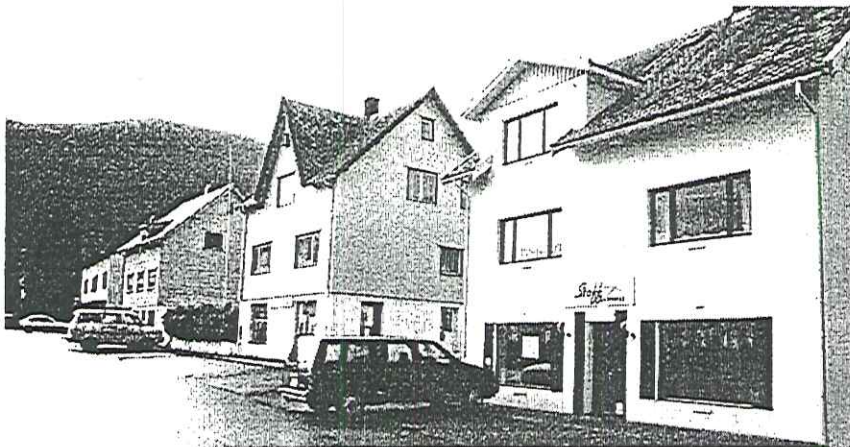
Dette fine huset ovanfor skulen foreiner Sveitserstilens karakteristika (stort takutheng, gavldekor og høge krysspostvindaug) med Jugendstilens avrunda former (i gavldekoren og småruta rammer øverst i vindauga).

Fjørebuda på Indrekaia er frå 1910 og har Jugendstilen sitt typiske valma tak med svak svai mot gesimsen og småruta vindaug i arken.





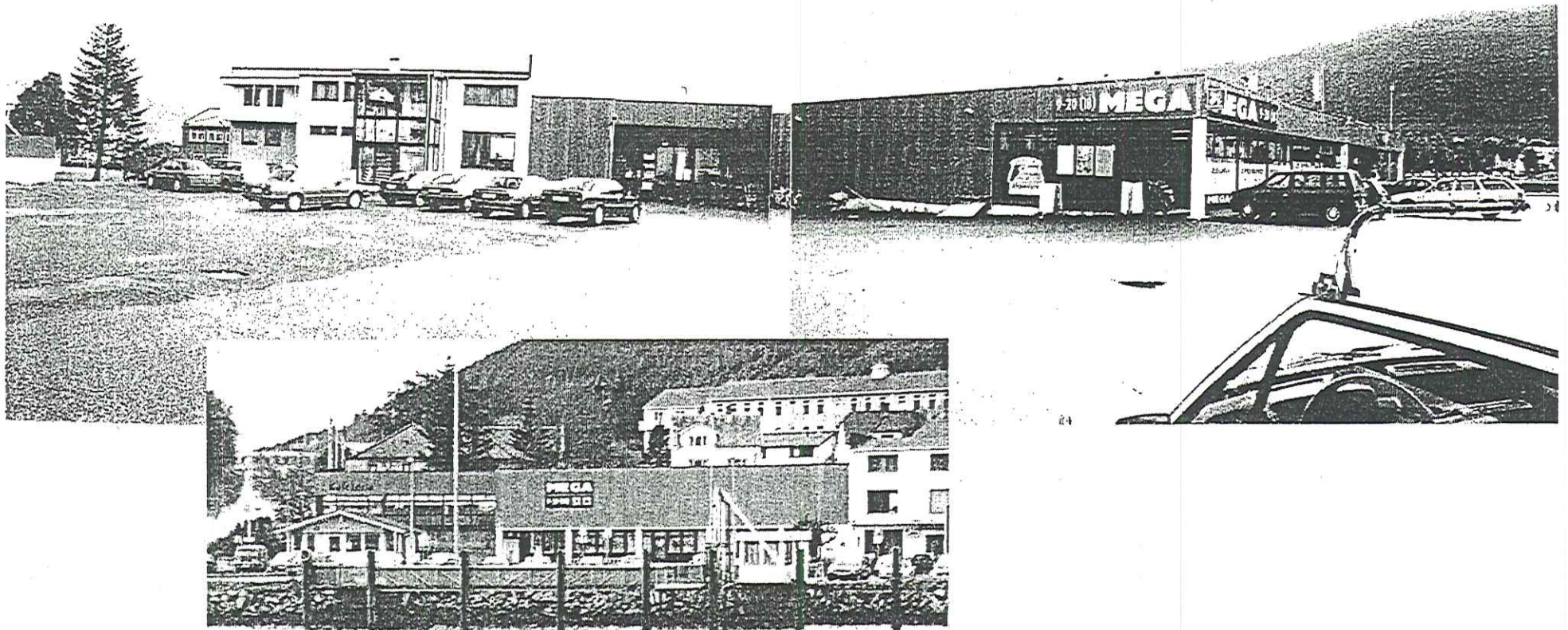
Den sørlege enden av Kjøpmannsgata har hus frå perioden 1920-58. Det er ei tid då økonomien ikkje gav rom for ekstravagante krumspring. Husa er velhaldne og ser ut til å ha fått skifta til moderne vindaug, noko som har gjeve dei eit litt einsarta og anonymt uttrykk.



Den nordlege enden av Kjøpmannsgata er aldersmessig svært blanda, heilt frå 1918 til 94. Bortsett frå Sparbygget er alle med sadeltak. Bygga er vedlikehaldne slik at det ikkje er den store forskjellen på dei.



Mega har ikkje heilt avklara om dei høyrer til Kjøpmannsgata eller til Strandgata og sjøfronten. Fasaden mot Strandgata er meir ferdigstilt enn inngangsfasaden mot plassen i Kjøpmannsgata. Bygget er oppført i 1973 i betongelement. Bygg frå denne perioden er nok dei tristaste i Samvirkelaget si bygningshistorie. Ein ser dei mange stader.



På den nye fyllinga i strandkanten er det bygd sidan 1949. I denne perioden kallar vi byggjeskikken for Modernistisk. Den har mange variantar. Strandvikbygget, Sparbanken og Rådhuset er typiske open-plan-bygg med ikkje-berande fasadar av betong eller stålplater. Lange vindaugsband er brukt for å vise dette.

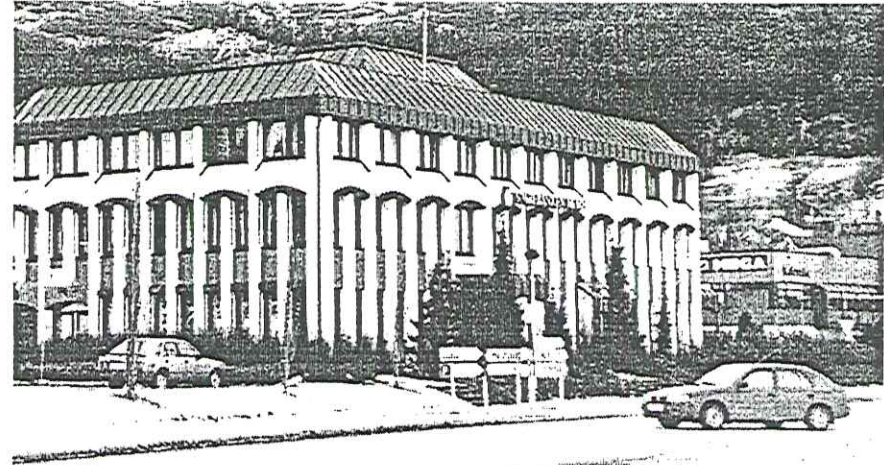


Strandvikbygget

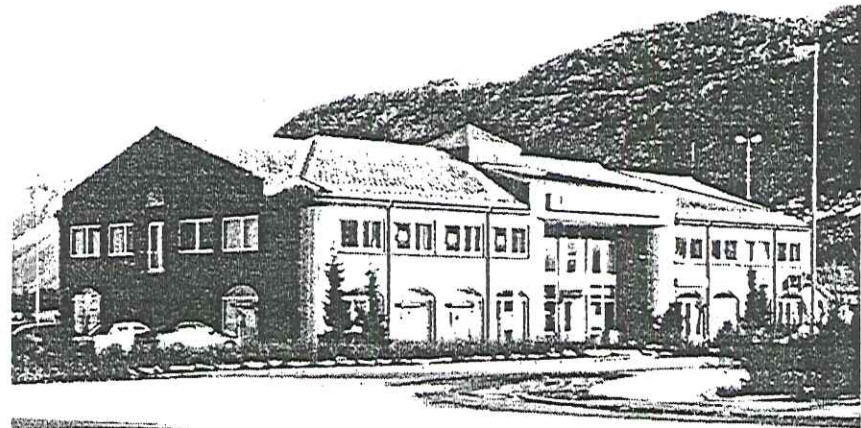


Rådhuset

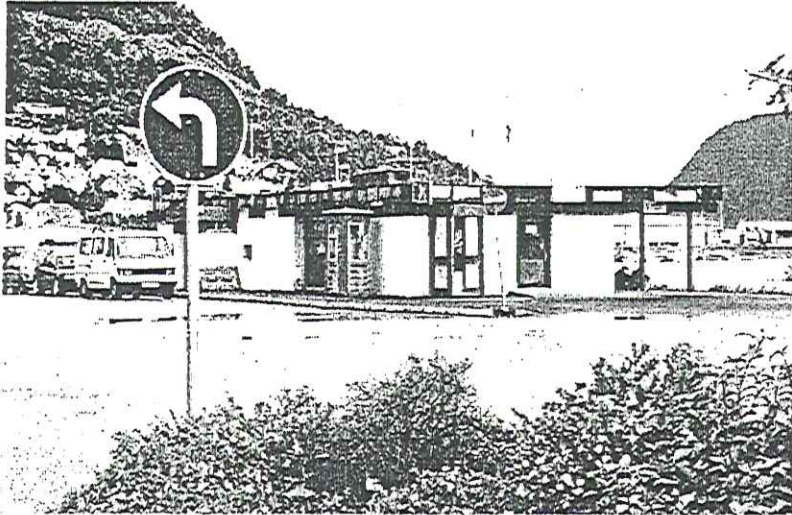
Sparbanken har fått ei fasaderenovering på 80-talet som har gjeve den eit nytt uttrykk. Denne perioden vert kalla Postmoderne. Stiletterlikninga og eit snev av nostalgi i denne perioden er ein protest mot det Moderne uttrykket som etter kvart var blitt for trist pga. mangel på god design.



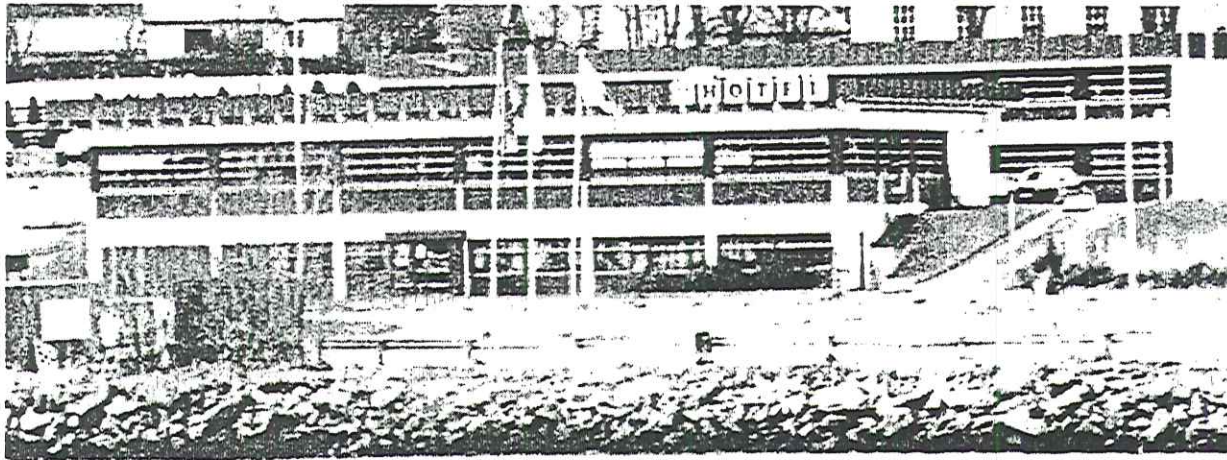
Credittkassen frå 1985 er typisk og svært flott Postmodernisme, med tunge mure, som skal signalisere det verdige og stabile for banken. (Det har banker ofte hatt sans for å uttrykke) Her kan førebilete ha vore Historisk Museum i Oslo, eit svært flott Jugendbygg med runde hjørner.



Reiselivet sine bygg, Kaiterminalen og Hotellet er begge typiske senmodernistiske bygg samansett av betongskiver og flate tak med mørkt treverk.



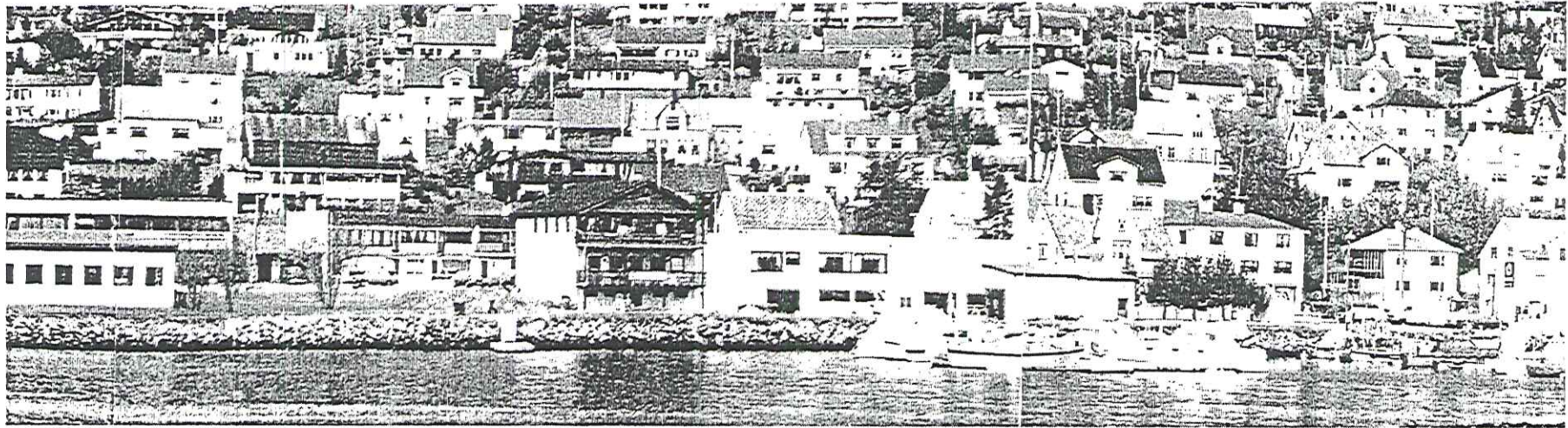
Kaiterminalen



Hotellet

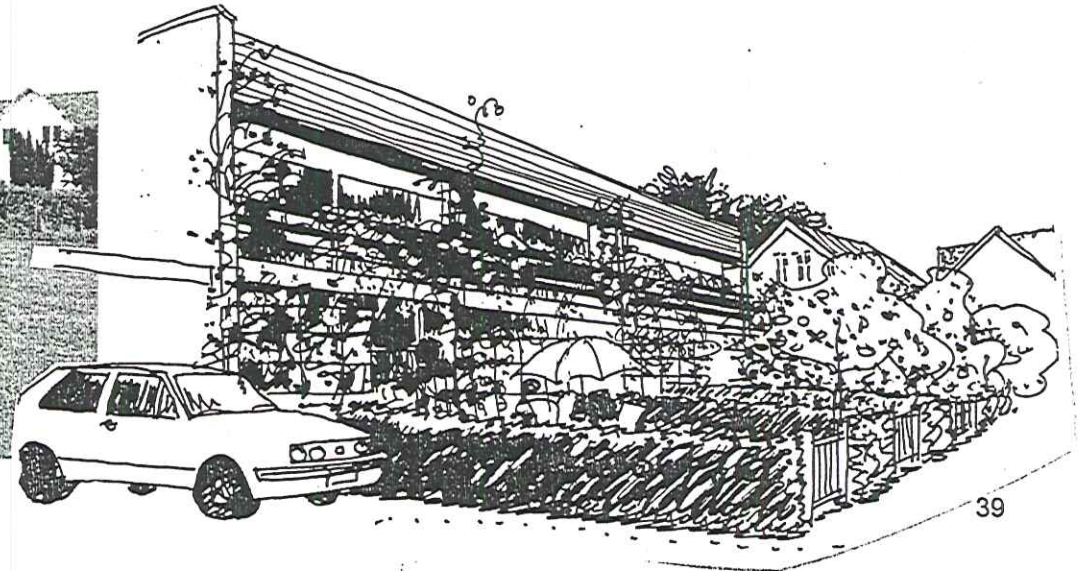
Dei mange forskjellige bygg på sjøfronten gjev eit uroleg bilete, og det ville vere nærliggande å kalle dette mindre pent. Men eigentleg er der ikkje noko i veggen med byggjeskikken på staden. Det er dei store ustruktureerte tomromma imellom dei som manglar omtanke og estetikk.

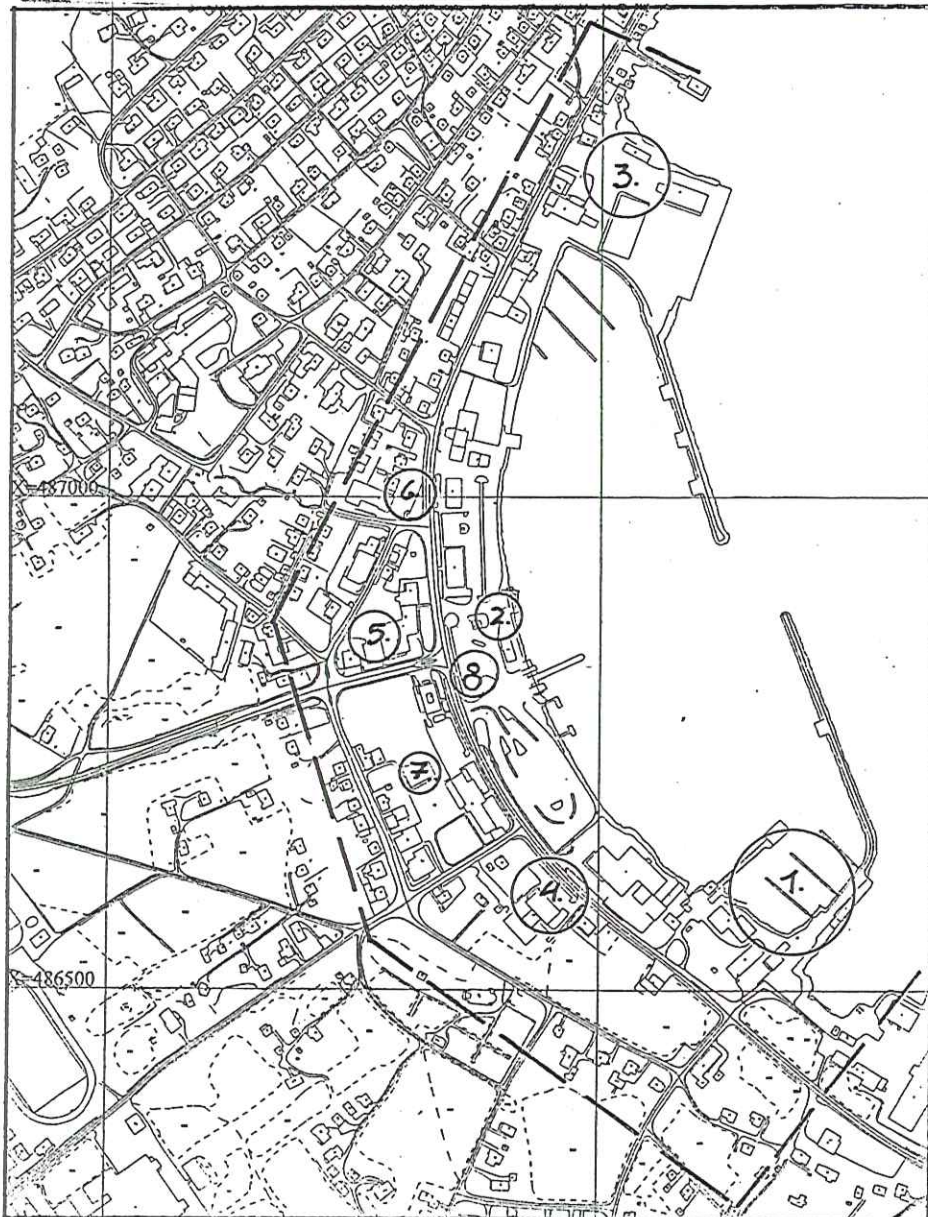
Den fyrste planen, Petersenplanen, er ein gjennomført *grøn* plan. Det er nettopp det grøne som er blitt ignorert heile vegen igjennom. Det opne uttrykket som planen la til rette for er gjennomført, men ikkje dei vakre detaljane. Nøkkelen til eit vakrere Hareid sentrum, ligg nok i *ei omhyggeleg tilrettelegging av mellomrommene*.



Den nyare bustadutbygginga ser ut som mange andre stader; ferdighus frå 60-talet og fram, opp over fjellsidene.

I Strandgata på Ytre Hareid ligg to moderne rekkjehus. Bygga er heilt framande i miljøet, men ikkje for den samtidige utbygginga av næringsbygg. Det er ikkje rett å seie at bygga er stygge – det som er stygt er dei håplause omgjevnadene. Ein vert forundra over denne totale mangelen på omsorg for estetisk kvalitet i menneskene sine nærmaste omgjevnadene. Med enkle og tradisjonelle midlar kunne det ha blitt triveleg.



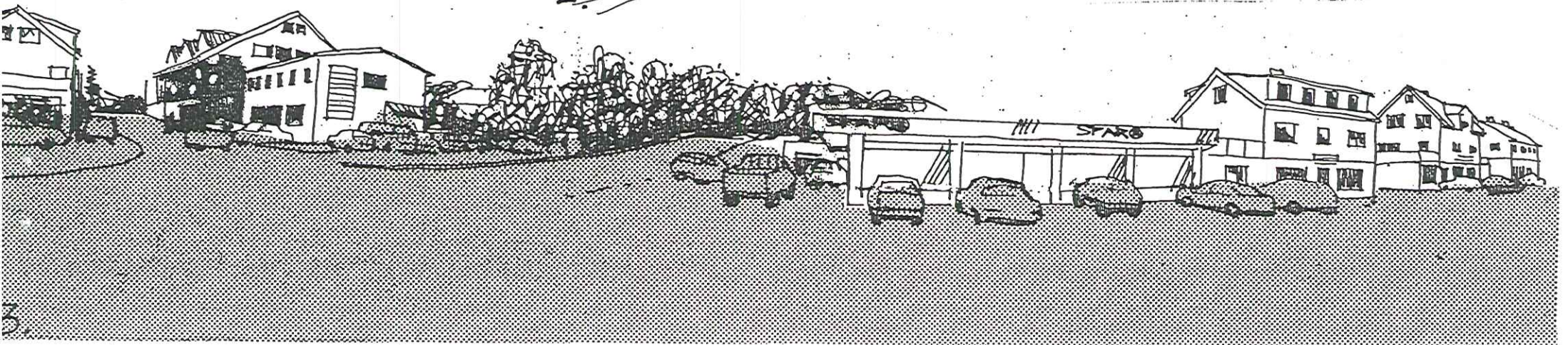
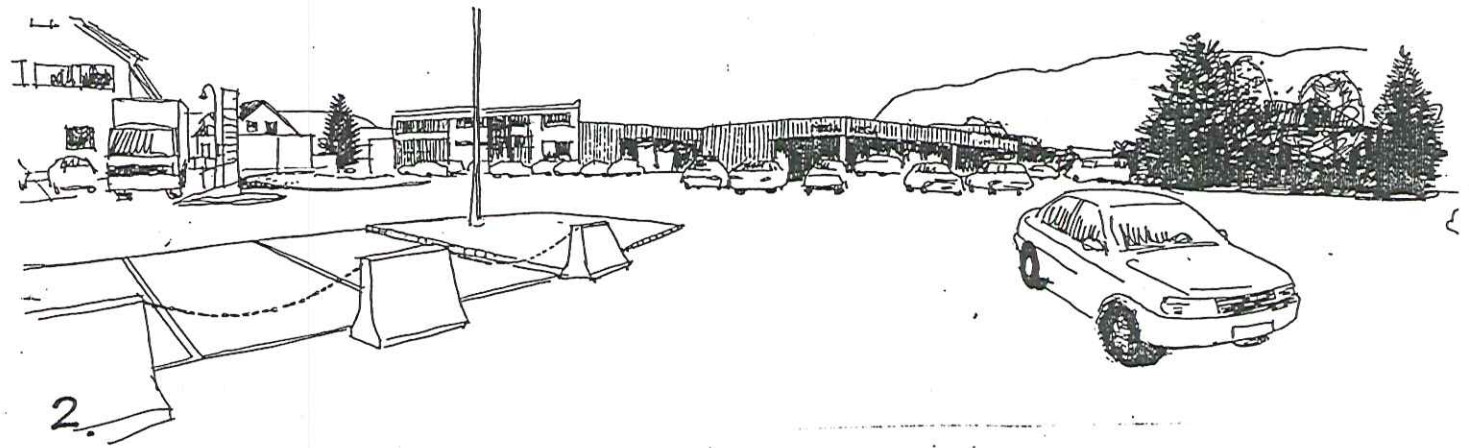
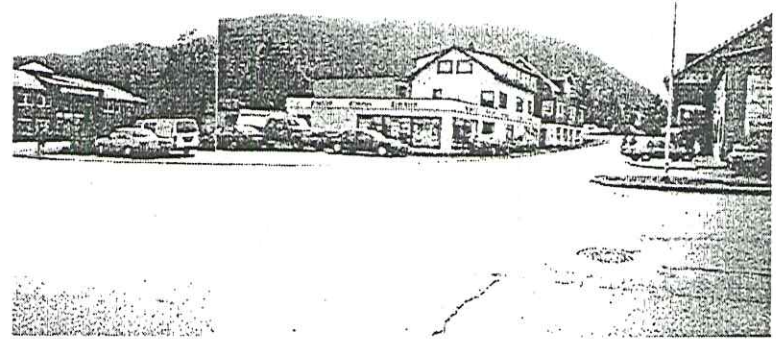
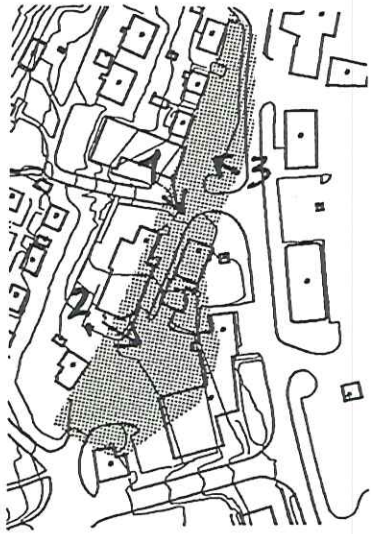
7.0 MØTEPLASSAR

Når mellomromma / møteplassane i for eksempel Kjøpmannsgata er så totalt dominert av asfalt, tomrom og ustrukturert parkering overalt, blir det vanskeleg for folk å trivast. Når ein må overleve på køyrebanen mellom bilane med barn og vogn, så handlar ein kun det nødvendige og skundar seg heim igjen. Det er ikkje godt for nokon.

**Møteplassar:**

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| 1. Båthamna, båtfolket | 5. Mega, dei fleste |
| 2. Terminalkiosken, ungdom | 6. Spar, div. arrangement |
| 3. Alvestadkaia, motorungdom | 7. Leikeplass v. Rådhuset |
| 4. Hotellet, ungdom | 8. Mindre arrangement |

Tre sider av samme plass – torget i Kjøpmannsgata, som *ikkje* er der.



9.0 KONKLUSJONAR: Problem, behov og potensiale.

9.1 SAMLA KONKLUSJON:

Hareid sentrum har stort potensiale for å kunne nå fram til kommunen si målsetjing:

”at Hareid kan bli eit funksjonelt og betre sentrum som på sikt skal bli betre å bu i, ferdast i og handle i”.

Hareid har ei lang rekkje positive trekk som det går an å byggje vidare på. Dette føreset at ein vil satse midlar på ei rekkje tiltak som ikkje i seg sjølv gjev økonomisk forteneste, men som vil ha høg økonomisk forteneste som ringverknad for nærings-, bustads- og reiseliv på staden.

9.2 HISTORISK UTVIKLING - Status 1997.

Den historiske utviklinga som kjem til syne i dei fysiske omgjevnadene, fortel om eit sentrum som blei samla midt imellom dei to Hareider. Denne utviklinga fall diverre saman med 60- og 70-talet si fokusering på trafikkfunksjon, vern av dyrka mark mot bustadutbygging (industriutbygging har fått overraskande frie tøyler mange stader) og forakt for gamal byformingskunnskap.

Problem:

At sentrum er for dominert av ustrukturert trafikk og parkering. At dei byformingsverkemidlane som Petersenplanen inneheldt ikkje er brukt, og at sentrum no difor manglar estetisk kvalitet. Ein stor del av årsaka til at Hareid sentrum ikkje fungerer som møteplass, er at det ikkje er lagt tilrette for folk.

Potensiale:

At det er god plass til å innføre estetiske byformingsverkemiddel saman med ei oppstramming og omstrukturering av trafikken i sentrum. Investeringar her kan lett vise seg å vere teneleg for handelen. I dag er det ikkje nokon grunn til å stoppe på Hareid, anna enn for det som er naudsynt. Dersom miljøet hadde vore triveleg, ville folk bruke lengre tid til å handle og til å bli verande for å møtest. Alle dei mange sambanda til sjøen som Petersenplanen inneheld, er også blitt gløymt undervegs.

9.3. TRAFIKKSTRUKTUR OG PARKERING

Trafikken har god plass i sentrum, så god at der nærmest ikkje er tenkt på plass til gåande. Dei må overlev på trafikkarealet så godt dei kan, for bileme parkerer tradisjonelt heilt opp i fasaderne.

Totalt sett god parkeringskapasitet i sentrum med drøyt 600 p-plassar og ei utnytting på 40 % i snitt

Generelt sett treng parkeringsareala i Hareid sentrum betre tilrettelegging og opprusting både fysisk og estetisk, betre intern organisering og omdirigering av parkeringa.

Problem:

På Hareid får ein ei sterk kjensle av trafikkstress, noko som ein lett kan gje den tidvise store ferjetrafikken skulda for. I realiteten er det den dårlege organiseringa mellom trafikk, parkering og gåande som er årsaka til problemet.

Potensiale:

At ei opprusting av gatenettet vil kunne ordne opp i dette problemet og samtidig tilføre Hareid sentrum dei kvalitetane som skal til for å gjere det attraktivt å opphalde seg i sentrum. Det kunne bety at ferjetrafikken kunne vise seg å ha eit mykje større potensiale som kundegrunnlag enn det som er tilfellet idag.

9.4 GRØNNSTRUKTUR

Der er mykje grønt på Hareid, men i sentrum er det på ein måte ingen som har brydd seg med den sida av omgjevnaden.

Problem:

At sentrum manglar grønt brukt som byformingselement til å samle og oppdele dei store veg- og gaterom, tilføre estetiske og trivselsmessige kvalitetar og fungere som fellesnemnar for det forskjelligearta bygningsmiljøet.

Potensiale:

At der er god plass til slike tiltak, mykje fordi det var en del av dei opprinnelege planane som sentrum er danna etter. Ein grønt fellesnemnar vil vere det beste grep for å samle opp staden sitt spreidde uttrykk.

9.5 BYGNINGSSTRUKTUR

Følgjer dei opprinnelege planleggingstankar, men verkar spreidd og utflytande fordi det ikkje er lagt vekt på grønt opparbeiding imellom tomtene. Fram- og baksida kan vere vanskeleg å bestemme visse stader.

9.6 BYGGJESKIKK

Byggjeskikken i sentrum er dominert av perioden frå 1960 og fram. Enkelte bygg er særst forseggjorde og mange er veldig nøkterne. Kjøpmannsgata har ein del litt eldre bygg, men den varierte blandinga gjer det ikkje mogeleg å peike på

nokon bestemt stil som framherskande. Generel vejledning om takform og bygghøgde m.a. går det ann å gi.

Problem: At det ikkje er vist særleg omsyn til fine eldre bygg i miljøet.

Potensiale: At både Indre og Ytre Hareid sine eldre bygningsmiljø kunne utnyttast mykje betre.

7.0 MØTEPLASSAR

Folk møtest fordi dei vil møtest

Problem: At der ikkje er lagt tilrette for at det skal vere godt at møtest utomhus.

Potensiale: At det er plass nok på alle dei mest populære møtestadene til å opparbeide dei skikkeleg – og det ville heilt sikkert tiltrekke fleire folk.

8.0 HAREID SINE POTENSIALE ("Herlegdomar")

Når ein spør etter Hareid sine herlegdomar, viser ein til Brandal, Kvitneset, Overåsanden, Korshamna og Grimstadvatnet - men ingen i sentrum. Det er imidlertid ein del punkt i sentrum som har potensiale til å bli "herlegdomar", dersom ein vil gjere noko med dei.

A. Ei levande hamn er i nyare tid sjeldan vare. Hareid si hamn er særst levande, ikkje minst på grunn av ferjene.

B. Trafikkplassen er ikkje tiltalende no, men etter opprusting kan den bli ein vakker stad også for folk utan bil.

C. Posthuskrysset er eit problem både i sentrum sin struktur og som trafikkknutepunkt. Staden kan bli både velfungerande og samlande for sentrum, dersom ein vil ofre nokre midlar på å gjere det til eit positivt knutepunkt.

D. Kjøpmannsgata vert delt i to i Posthuskrysset. Gata sitt potensiale som intimt handlemiljø kan utnyttast mykje betre.

E. Indre Hareid sine gamle hus og kaier er stadig intakte, men kan utnyttast betre og framhevast både som gammalt og notidig hamnemiljø.

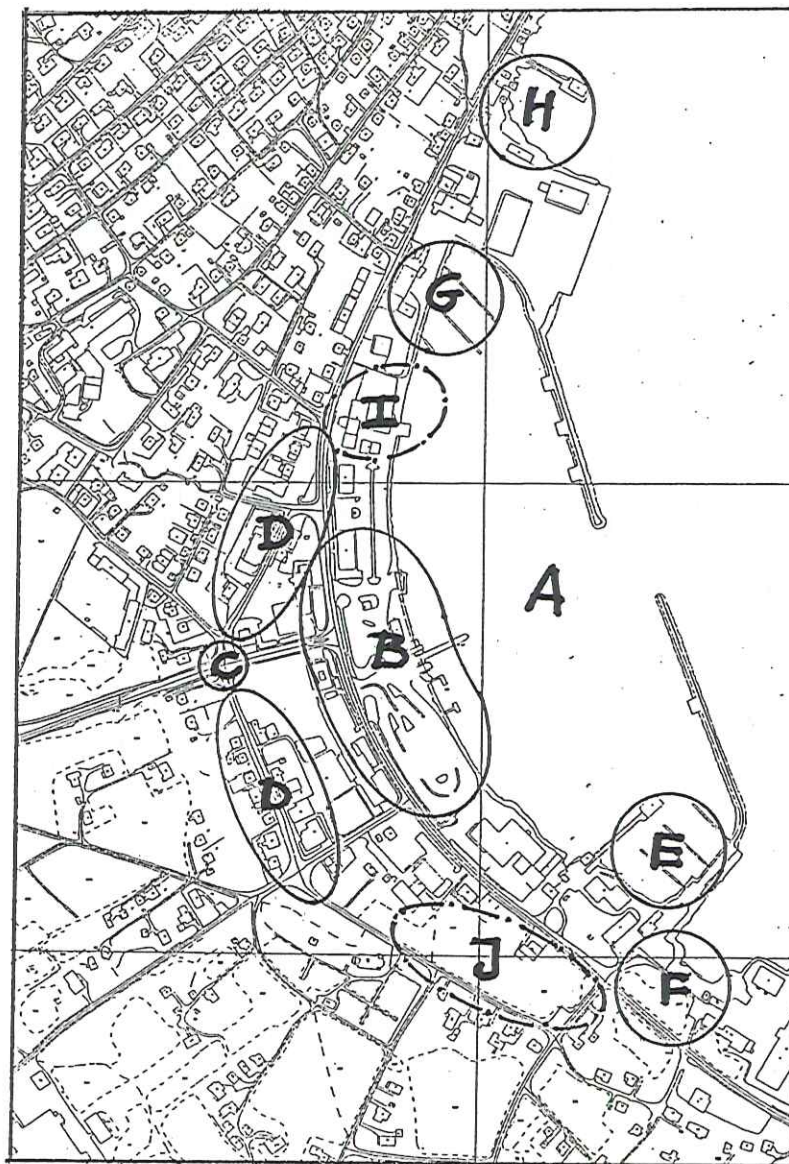
F. Den siste vesle stripa med strand ved sidan av bør det vernast om. Den rette utbygginga i nærleiken kunne samle heile miljøet til ein særst attraktiv stad for folk.

G. Småbåthamna ligg godt skjerma i hamnebassenget, men omgjevnadene kunne utnyttast mykje betre.

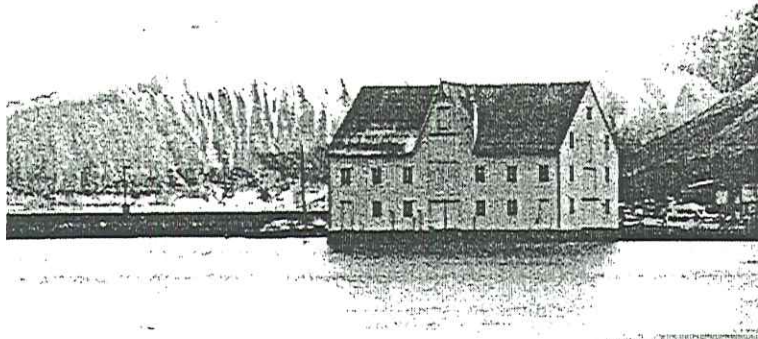
H. Ytre Hareid har også potensiale til å kunne bli utbygd attraktivt for å verne om det eldre miljøet og forme ein ny heilskap.

I og J. Dersom handelsutbygging i område I og bustadutbygging i område J kom igang, ville Hareid sentrum fortette seg ned mot sjøen og gjenopprette den tapte kontakten i ei moderne form.

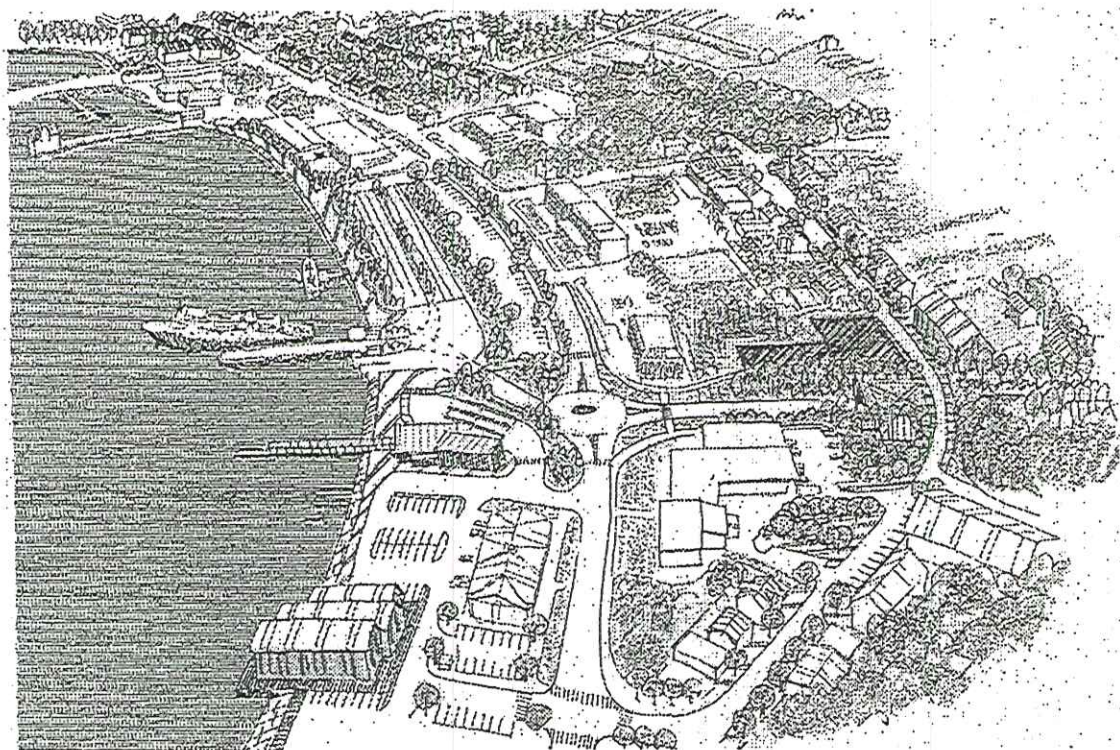
Kart over potensialer.



Indre. Tampenbuda ligg flott i hamnebassenget.



Ytre. Den generelle mangel på kvalitet i omgjevnadene er eit problem for utnytting av Hareid sine mange potensialer.



HAREID SENTRUM

FRAMTIDSVISJONAR

HAREID KOMMUNE 1998

nordplan
prosjekt 9719

INNHALD:

DEL 2 FRAMTIDSVISJONAR

- 0.0 INNLEIING
- 1.0 PRINSIPELL RETTLEIAR
- 2.0 STRATEGI FOR SENTRUMSUTVIKLING I HAREID
Heilskapstenking i trafikk, utbygging og opprusting
- 3.0 HEILSKAPEN SINE ELEMENT
- 3.1 POSTHUSKRYSSSET
- 3.2 KJØPMANNSGATA
- 3.2.1 BYROMSBEARBEIDING OG GRØNTPLAN
- 3.3 KULTURHUS
- 3.4 FERJEKAI OG OPPSTILLINGSPLASS
- 3.5 TRAFIKKTERMINAL
- 3.6 HANDLEGATA SI KONTAKT TIL SJØFRONTEN
- 3.7 STRANDA VED INDRE MOLO
- 3.8 BUSTADER
- 4.0 BYGGESKIKK

INNLEIING

Visjonsdelen er blitt til på bakgrunn av ein stadanalyse og ei arbeidsbok som har vore grundig handsama lokalt, så vel i lokalbefolkninga som i politiske innstansar i Hareid.

Hareid kommune beskriv sjølv prosessen på denne måten:

I samband med arbeidet med stadanalyse for Hareid sentrum har ein fått utarbeidd arbeidsbok som grunnlag for diskusjon blant folk på staden og mellom dei ansvarlege partar i kommunen. Konklusjonen frå diskusjon og innspel skal leggest til grunn for utarbeiding av analysen sin del II, visjonsdelen. Visjonsdelen vil bestå av prinsipiell rettleiar, strategi for sentrumsutvikling og skisser og illustrasjonar av framtidsvisjonen.

Analysen og framlegg til arbeidsbok vart presentert for arbeidsgruppa (tettstadsgruppa) den 04.12.97. I møte den 18.12.97 gjekk tettstadsgruppa nærare igjennom analysen/arbeidsbok, og skisserte ein prosess for høyring og handsaming av dokumenta med tanke på å involvere flest mogleg. Analysen vart presentert i Vikebladet/Vestposten 06.12.97, og det har seinare vore både innspel og artiklar som presentasjon og påminning om arbeidet. Framdrifta i arbeidet med høyring etter dette vore slik:

- Analysen m/arbeidsbok vart sendt ut til lag, foreiningar og ulike fagorgan i skriv av 26.01.98.
- Eige møte for lag/foreiningar den 05.02.98 der Oskar Grimstad og Lars Engelian orienterte om analysen og arbeidsboka. Det møtte 8-10 personar.
- Folkemøte mandag 09.02.97 på Hareid ungdomsskule der Karen Monnet frå Nordplan AS presenterte arbeidet. Representantar frå Hareid kommune, Statens vegvesen og M&R fylkeskommune var også til stades. Helge Aarseth frå fylkeskommunen orienterte kort om tettstadsforum i M&R og arbeidet med tettstadsutvikling frå fylkeskommunen si side. Det var svært bra oppmøte med om lag 150 personar til stades, og god pressdekning både i Vikebladet/Vestposten og Sunnmørsposten. I forkant av folkemøtet var det eigen presentasjon for medlemmane i HNM og FSK.

Arbeidet er utført av Nordplan AS, Nordfjordeid, v/sivilarkitekt Karen Monnet i nært samarbeid med planleggar Lars Engelian frå Teknisk etat i Hareid kommune.

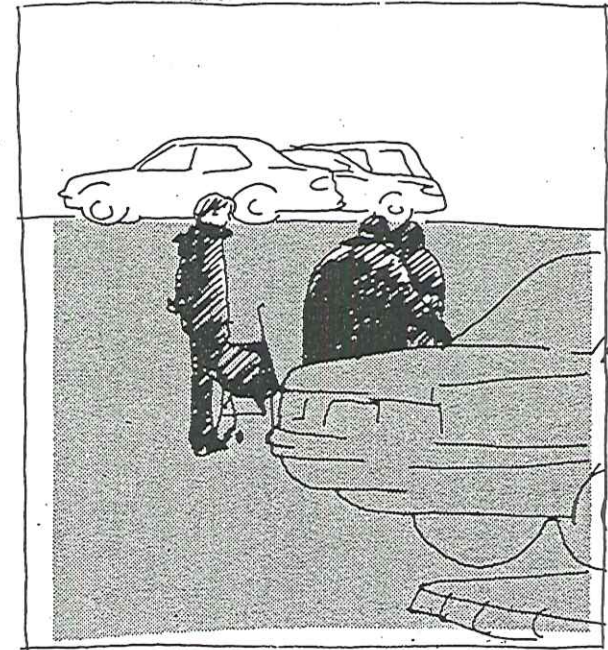
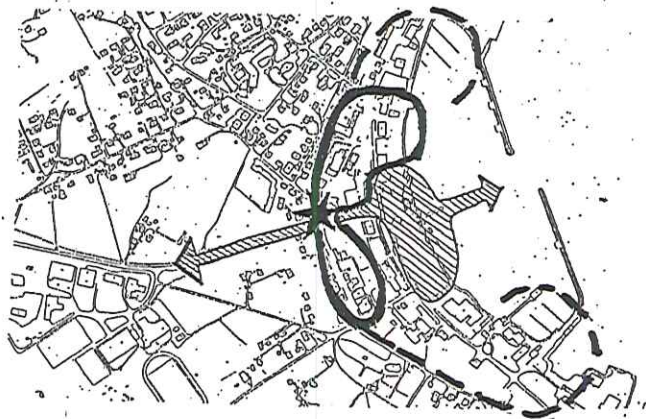
Nordfjordeid 15.10.98
for Nordplan AS


Karen Monnet
Sivilarkitekt MNAL

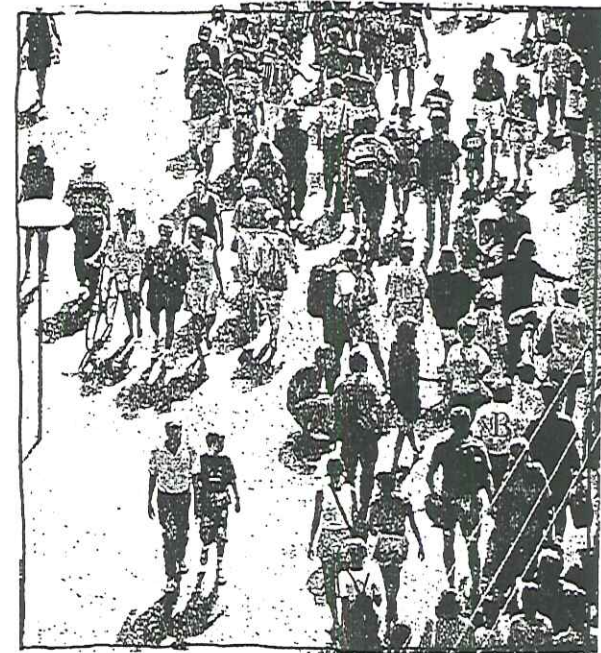
1.0 PRINSIPIELL RETTLEIAR

Hareid kommune sin kommentar:

- **Hovudkonflikt:** Motsetnaden mellom trafikken og sentrum sitt behov for eige liv må vere det primære målet å løyse på ein best mogleg måte. Betre tryggleik, miljø og trivsel i sentrumsområdet er avhengig av at konflikta vert redusert til eit minimum. Målet må vere eit trygt og attraktivt sentrum der ein prioriterer samanheng og sentrum sitt eige liv med fokus på det å gå og vere/opphalde seg i sentrum. Samtidig må ein legge til rette for ei så smidig trafkkavvikling som råd, men då med utgangspunkt i eit tettstadssentrum sine premisser og varierte funksjonar ut over det å vere trafikkareal.
- **Sentrum sitt liv:** Som nemnt over må fortetting vere eit sentral stikkord i vidare planlegging og utbygging i sentrum. Målet må vere eit meir samla sentrum der mjuke trafikantar, folk, får prioritet, gaterom vert rusta opp, og biltrafikk og parkering vert strukturert og organisert ut i frå sentrum som ein positiv og triveleg opphalds- og møteplass for menneske.



- såleis eller såleis -



2.0 STRATEGI FOR SENTRUMSUTVIKLING I HAREID

Heilskapstenking i trafikk, utbygging og opprusting

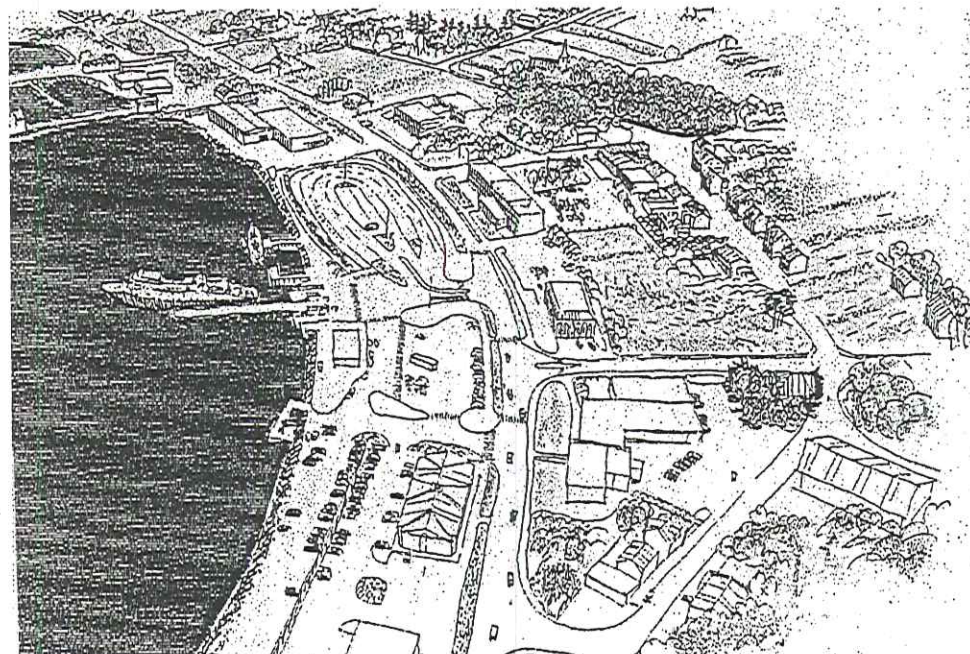
Kommunen sin kommentar:

- Strategi: Opprusting av riksvegen og ferjekai er under planlegging, prosjektering av Hareid trafikkterminal er i gong og arbeidet med kulturhus er under planlegging. Disse prosjekta vil vere sentrale i strategien for eit betre sentrum. Vidare må opprusting av Kjøpmannsgata frå og med krysset med Bedehusgata og ned til sjøfronten ved Hammesenteret vere eit svært viktig satsingsområde. Strandgata må også sjåast i samanheng med dei andre tiltaka for å skape samanheng og heilskap i sentrumsmiljøet. Etter kvart må ein ta sikte på andre tiltak som til dømes samanhengande strandpromenade frå indre til ytre molo, bevaring av strandbiten på indre m.m., men først og fremst sett fokus på tyngdepunktet i sentrum (Kjøpmannsgata, Strandgata, riksvegen og ferjekai-/terminalområdet) og tiltak her for betre sentrum sitt indre liv og potensiale i sentrumshandel og møteplasskvalitetar. Ein må tenkje nytt i plansamanheng for Hareid sentrum der byrom og gaterom er sentrale element.
- Som grunnlag for å gjennomføre dei ulike tiltaka og nå målet om eit betre sentrum, vil samspelet mellom det offentlege og private/næringsdrivande vere svært viktig, om ikkje avgjerande i det vidare arbeidet fram til gjennomføring.

Strategien for sentrumsutviklinga i Hareid bør innehalde to typar vurdering:











- 1) Klar oppdeling i område for handels-, bustads- og annan næringsutvikling. Konsentrasjon er avgjerande for effekten.
- 2) Strategiske satsingspunkt som straks og på lengre sikt vil vise og inspirere til utvikling

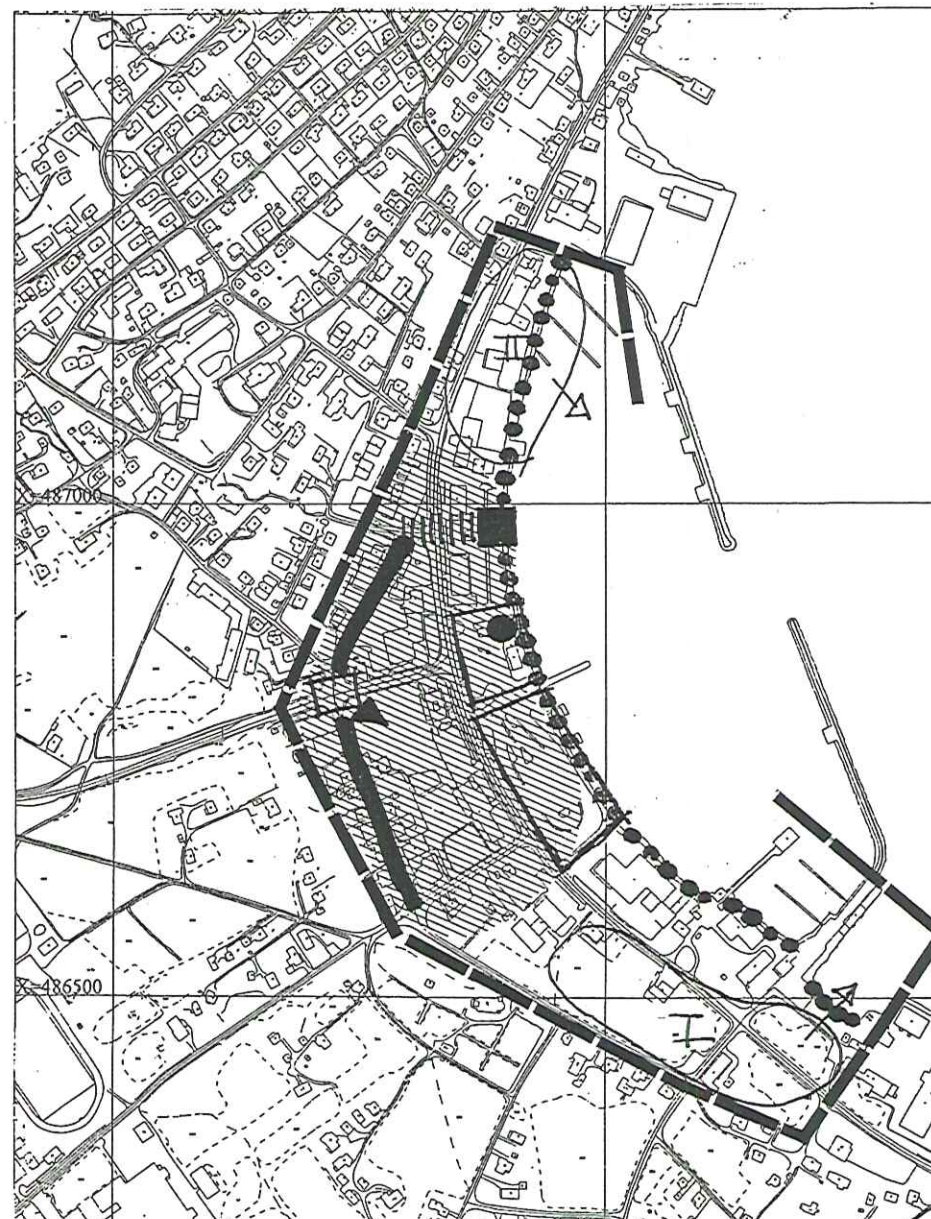
Mange planar om tiltak er godt på gang, men det trengs stadig å utvikle forståing for at handels- og kultursentrum må konsentrerast samstundes med at det må satsing til for å samle trådane opp i begge endar av hamnebasenet. På Indre (Hareid) er det mogleg å utvikle eit betre miljø ved å satse på vakker tilbygging av m.a. bustader. Ytre er blitt avskåre av det store lageranlegget, men småbåthamna i nordenden av hamnebasenet er eit godt og levande utgangspunkt for ei estetisk opprusting av områda.



3.0 HEILSKAPEN SINE ELEMENT

Satsingsområda og -punkt som tilsaman kan utløyse Hareid sitt potensiale som handelsstad, møtestad og bustad.

-  SAMANHENG MELLOM HANDLEGATE OG SJØFRONT
-  POSTHUSKRYSSET
-  KJØPMANNSGATA
-  KULTURHUS
-  TRAFIKKTERMINAL
-  FERJEKAI/
OPPSTILLINGSPASS
SJØFRONT
-  STRANDPROMENADE
-  I
SENTRUMS-BUSTADFELT
MED SJØKONTAKT
-  II
SJØRELATERT NÆRINGSUTVIKLING
ESTETISK OPPRUSTING
-  HANDELSENTRUM



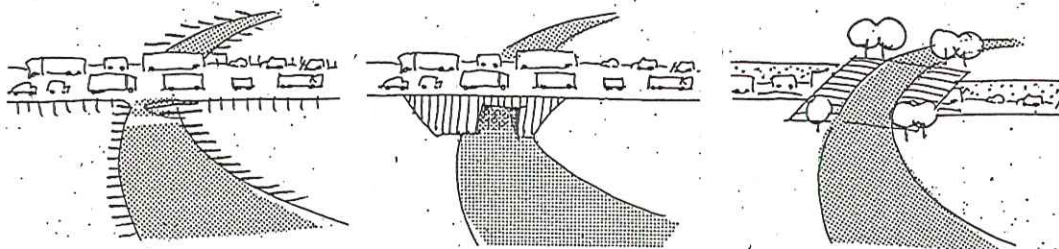
3.1 POSTHUSKRYSSET

Komunen sin kommentar:

- Posthuskrysset: Dei fleste tilbakemeldingane og konklusjonen frå drøftingsmøtet til FSK, HNM og tettstadgruppa er i tråd med løysinga som Nordplan AS tilrår, nemleg senking av riksvegen og toplanskryss. Dette vil sikre kontinuitet og samanheng i sentrumsområdet og det vil sørge for god avvikling av trafikk på riksvegen i minst mogleg konflikt med sentrum. Ved senking skal Kjøpmannsgata opprustast til MPG-standard og førast over riksvegen på ein størst mogleg overdekning, og aller helst bør riksvegen leggast i kulvert/tunnel.

Valet mellom ulike løysingar for kryssing av Kjøpmannsgata vart til fordel for nytt liv i Kjøpmannsgata.. Den valde løysing vart ein kulvert med størst mogleg utstrekning slik at bygningane blir liggande inn til eit bilfritt areal, jfr. vedteken reguleringsplan.

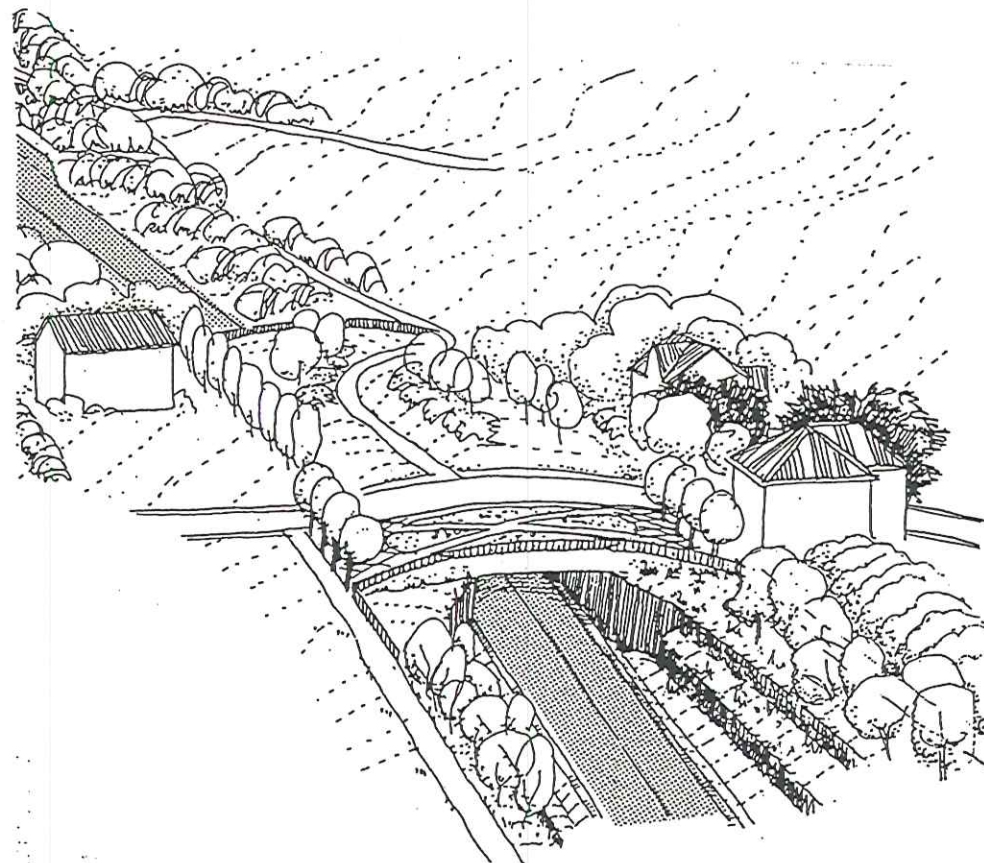
Det ein vinn ved denne løysinga er at regionaltrafikken ikkje lenger deler tettstaden i to deler. Kjøpmannsgata vert ei heil gate igjen, og det blir rom for å satse på utvikling av eit homogent handelssentrum som kan vekse til å fange opp det store potensiale av publikum som dagleg passerer på pendleturen til og frå Ålesund. Ei slik satsing kan vere eitt av fleire "grep" for å vinne marknadsandel i høve til Ulsteinvik som handelssenter for regionen. Dei andre løysingane var desse:



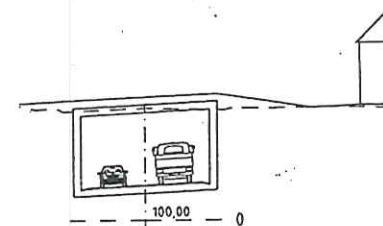
Eitplanskryss med MPG opparbeiding.

Undergang, liten eller stor

Toplanskryss



Toplansløysing, RV61 lagt i kulvert.



3.2 KJØPMANNSGATA

Kommunen sin kommentar:

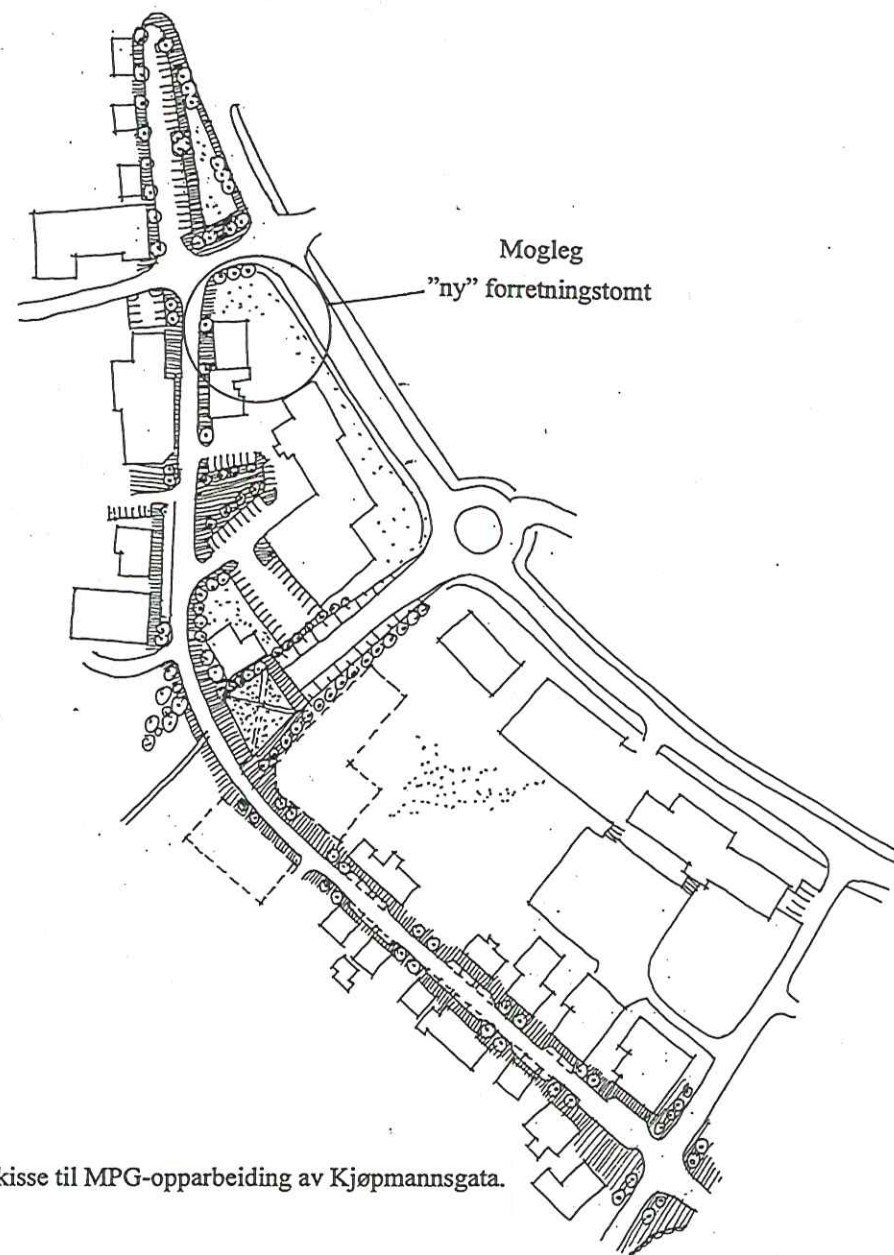
Det er også semje om at Kjøpmannsgata skal vere den primære handlegata, og ein skal i vidare planlegging søke å legge til rette for nye forretnings- og kontorareal i tilknytning til gata. Målet er Kjøpmannsgata som tyngdepunktet i sentrum med forlenging ned til kaifronten mellom Kredittkassa og Hammesenteret.

Kjøpmannsgata bør opprustast til MPG-standard "Miljøprioritert gjennomkøyring". Dvs. at biltrafikken får nøyaktig den plass den treng, men ikkje meir, samstundes som dei gåande får større og betre plass med sikre forhold mot biltrafikken. Denne type gateopprusting skaper orden i kven som har lov til å vere kvar: dvs. at bilar høyrer til på gata og folk på fortauet, slik at alle partar kan kjenne seg trygge. Gaterommet får ein ein sterk fellesnemnar, dei ulike fysiske tiltaka held saman gatebiletet, forsterkar dei vakre partia og samlar dei litt meir spreidde.

Kjøpmannsgata kan framleis vere tovegskøyrd. Ved Mega kan det bli torgplass. Det trengst både ei særskild lyssetjing og ein del treplanting for å samle dei store opne romma og gje dei intimitet kring butikkane. Dette er gjort gjennom mange år i byar og tettstader i utlandet, med stor effekt for handel og trivsel på staden.

På teikninga har vi laga ei prinsippkisse for ei slik gateopprusting - der trafikk og parkering har god plass, men på dei gåande sine premisser.

Det er ei fastlåst forestilling at ingen vil gå 20m mellom bil og butikk. Forestillinga er for så vidt sann ut frå dagens forhold, der ein blir pressa ut i gata mellom køyrande bilar fordi mange parkerer heilt opp i butikkfasaden. Men alle veit også at kjem vi til ein stad der gatemiøjet er godt for gåande, så handlar vi ofte stort først, set frå oss varene i bilen og går så tur gjennom gata etterpå og impuls-shoppar. Altså meir handel. Der det er godt å vere, blir det tid til at det uventa kan skje.



Planskisse til MPG-opparbeiding av Kjøpmannsgata.



Nye Posthuskrysset. Til høgre nytt forretningsbygg og til venstre nytt kulturhus. Begge er med på å fortette gata.

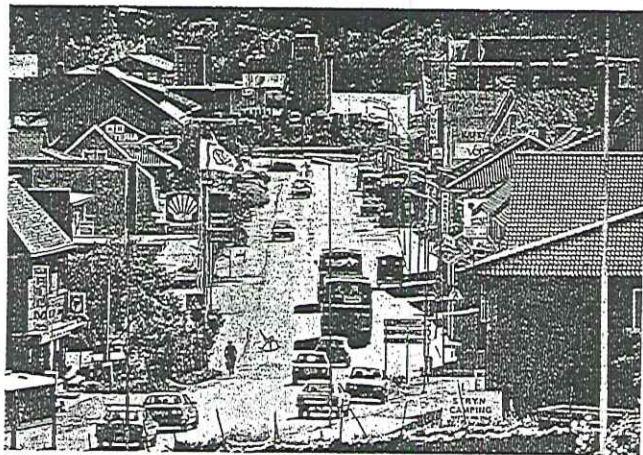


3.2.1 BYROMSBEARBEIDING OG GRØNTPLAN

Eit eksempel frå Stryn, Sogn og Fjordane.

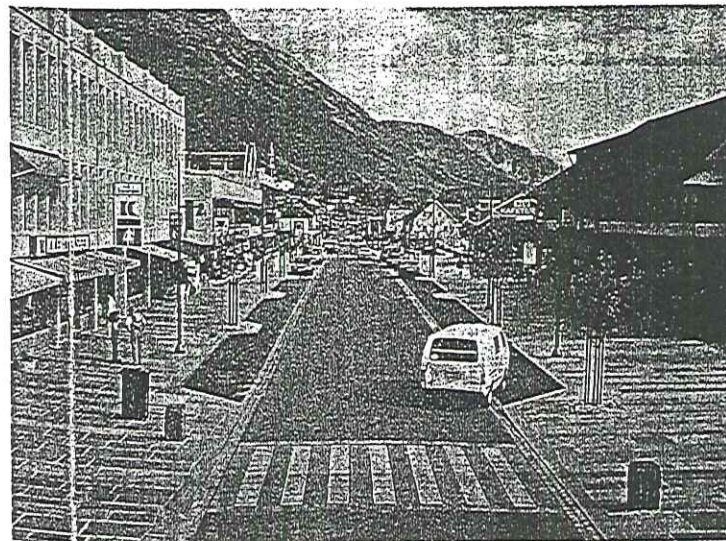
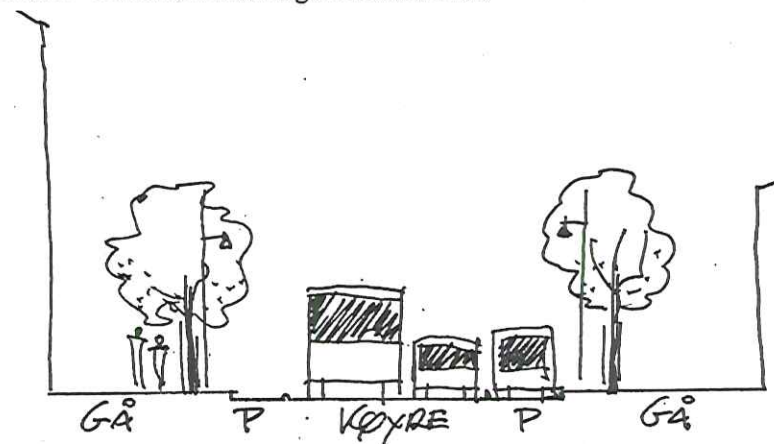
Gata gjennom Stryn er riksveg med tung trafikk. Eit MPG forsøksprosjekt blei gjennomført og har fått stor effekt på mykje meir enn trafikken. Stryn hadde som dei fleste andre små tettstader eit bygningsmiljø som var prega av blanda moderne stilartar. Ikkje spesielt pent eller ordentleg. Gateopprustinga har tilført eit heilt nytt visuelt språk, som samlar bygningsmiljøet, og som fungerer som ein sterk fellesnemnar for staden. Ein har fått ordna opp i trafikkstresset, trass i smalare køyreveg og lågare fart, går trafikkavviklinga greitt. Ein har fått breie fortau som gir god plass til alle dei som no spaserer på handleturen og ikkje har det så travelt med å kome seg vekk igjen.

Gateopprustinga i Stryn er eksempel på eit "påkosta" prosjekt, dvs. ein hadde god økonomi. Andre stader har ein gjennomført MPG-opprusting med enklare tiltak og likevel fått god effekt. Ei opprusting av Kjøpmannsgata på Hareid bør såleis kunne gjennomførast innanfor nøkterne økonomiske rammer, likevel med god effekt for sentrumshandelen.

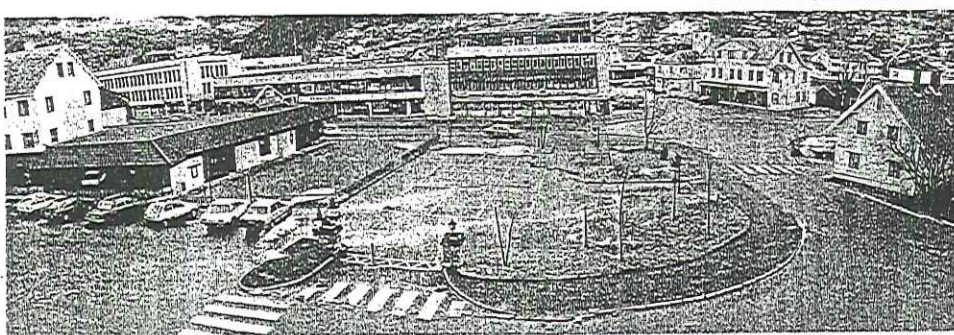


Tonninggata før ombygging, sett mot vest.
(Foto Oddleiv Apneseth, Bergens Tidende).

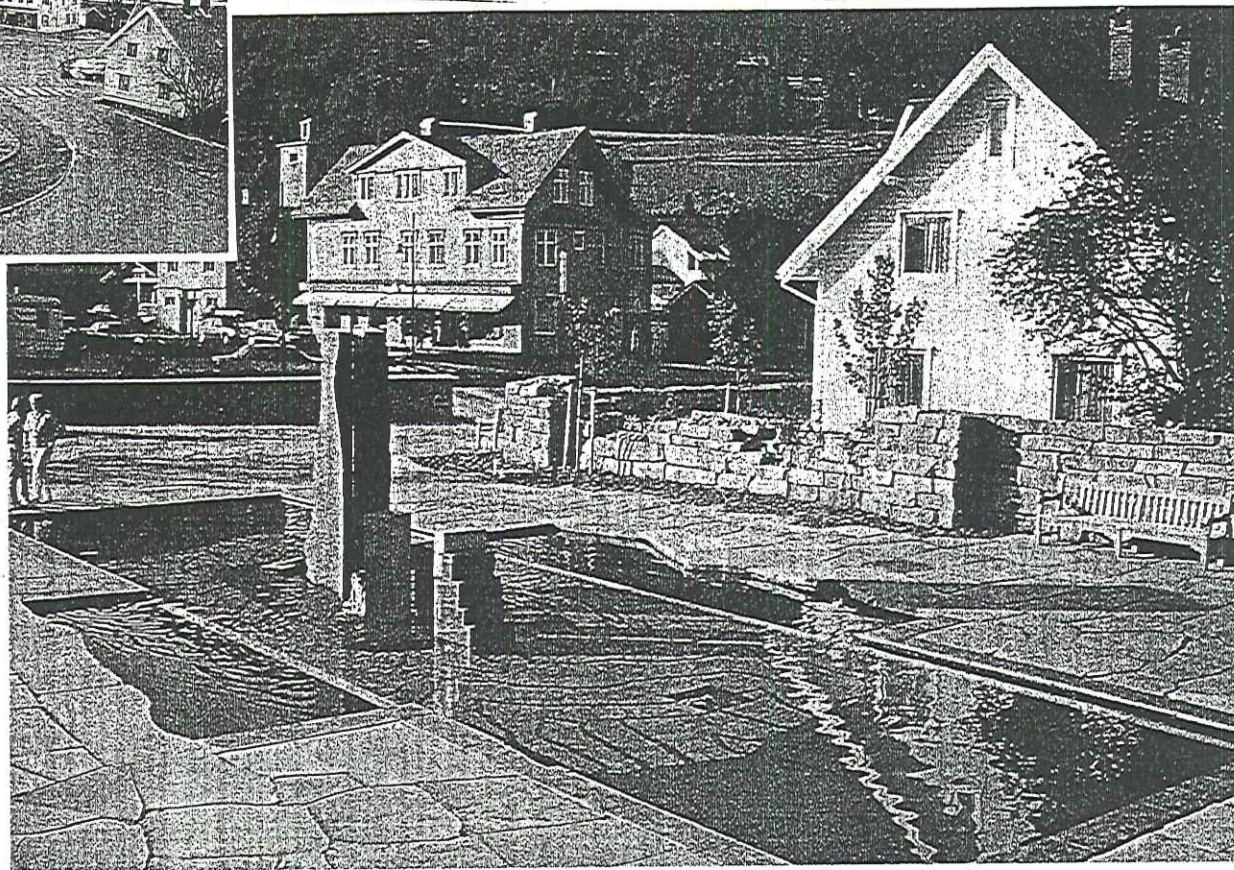
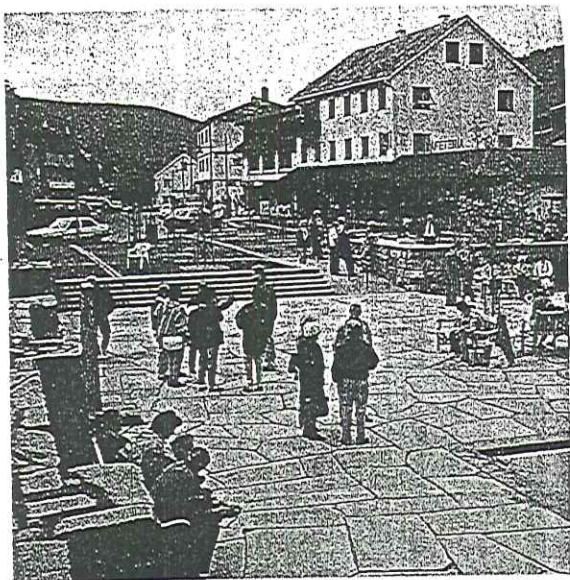
Den gode oppleving skuldast ikkje berre at tiltaket er eit stort estetisk løft, men kanskje særleg at det no er innført ein tydeleg kode for kven som har rett til å gjere kva kvarhelst. Bilane høyrer til på asfalten i gata og folk har fått fred og tryggleik på dei breie fortaua - det er noko som er godt for handelen!



Torget framfor det fine rådhuset i Stryn var ikkje brukande for folk. Opprustinga har gjort det til ein vakker og attraktiv plass med vasskunst der borna leikar i om sommaren. Ein stor kafé er samlingspunkt for alle dei som vil sjå på alle dei andre



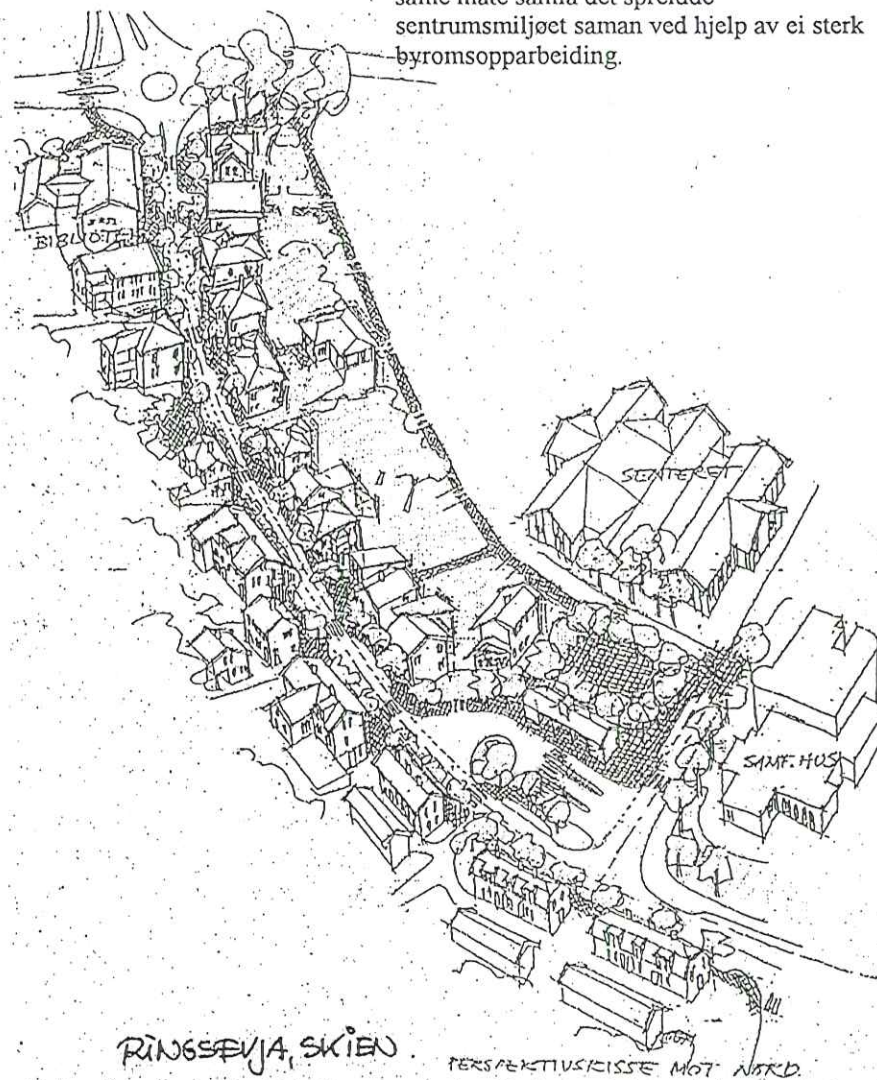
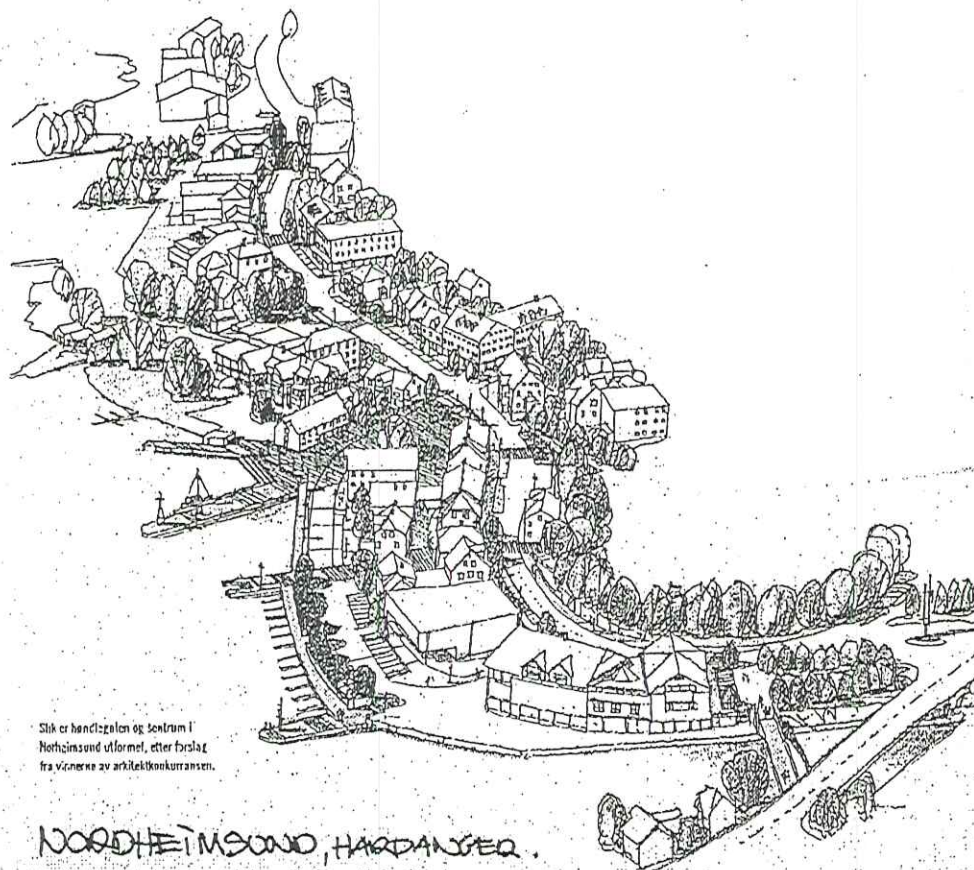
Per Bolstads Plass før ombygginga.



Stein og vatn har naturleg tilknytning til Stryn. Den kunstnarlege utsmykkinga på Per Bolstads plass har vorte mogeleg mellom anna etter bidrag frå Norsk Kulturråd.

Andre eksempel er henta frå Nordheimsund i Hardanger, som er med i eit prosjekt i regi av Norsk Form, kalla: "Handlegatens ansikt". Ein ser også her ein sterk fellesnemnar: Byromsoppusting med velorganisert plass til biltrafikken, fortau, torgplass saman med treplanting, bylampar og anna bymøblering. Prosjektet er under utarbeiding.

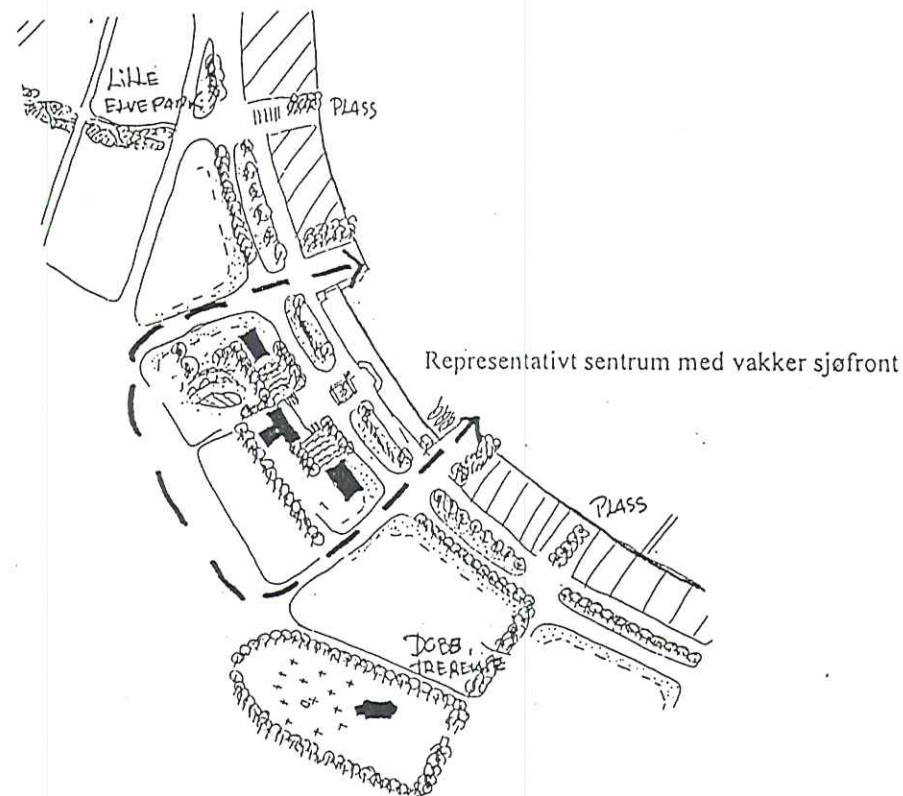
Ringsevja i Skien har gjennomført, og har på same måte samla det spredde sentrumsmiljøet saman ved hjelp av ei sterk byromsopparbeiding.



Grøntstruktur er ein vesentleg del av ei byromsopprusting. Medan den viste gateopprusting i høg grad bearbeider golvet i byromma, så kjem grøntstrukturen med sine tre sterkt inn som romdannande element. Tre kan danne mjuke veggjar som samlar saman eit kanskje sprikande og spreidd bygningsmiljø.

Når ein gate- og grøntopprusting er gjennomført på ein stad oppdagar ein at husa ikkje lenger er så stygge som ein trudde. Det stygge viser seg ofte ikkje å vere husa, men dei kaotiske omgjevnadane og planlaus bilkøyring rundt butikkane, der folk ferdast.

Vi tar endå ein gong Pedersenplanen for Hareid sentrum fram. Den inneheld ein sterk grøntplan, men dessverre vart den aldri gjennomført.

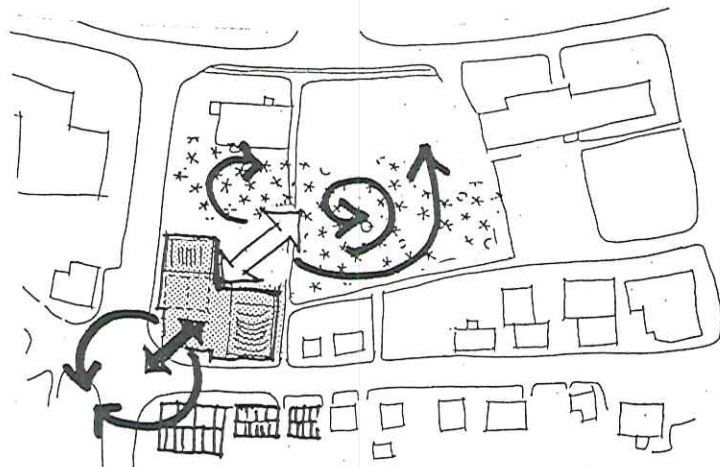


3.3 KULTURHUS

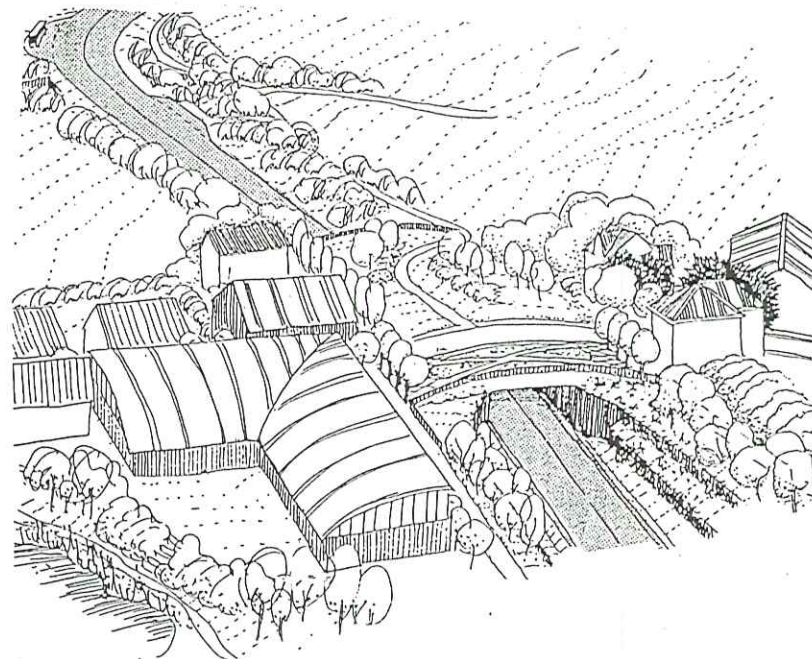
Kommunen sin kommentar:

- Kulturhus: Her må ein avvente det arbeidet som er på gong mellom kulturhusnemnda og arkitekt for vinnerutkastet til kulturhus, men i vidare planlegging skal ein ta utgangspunkt i at huset skal plasserast slik at det også for tilkomst til Kjøpmannsgata og blir ein vesentleg del av og styrker miljøet og gatebiletet der.

Eit kulturhus plassert i hjørnet av Parken ved Kjøpmannsgata vil gje dobbel utnytting (effekt) av ei stor investering. Kjøpmannsgata treng fortetting, meir liv og innhald. Kulturhuset vil gje begge deler, og samstundes tilføre det nye bru / kulvert-torget identitet. Evt. støyploblem frå RV61 kan forebyggast teknisk i kulturhuset sin konstruksjon.



Kulturhuser plassert i Parken ved Kjøpmannsgata. Nye forretningsbygg på oppsida av gata



Byggelinja er vesentleg i fortetting av Kjøpmannsgata. Om Kulturhuset skal plasserast vekk frå denne, må bearbeiding av utearealet fram mot Kjøpmannsgata vere eit sterkt element som inngår i den samla gateoppusting og samlar det heile til ein heilskap

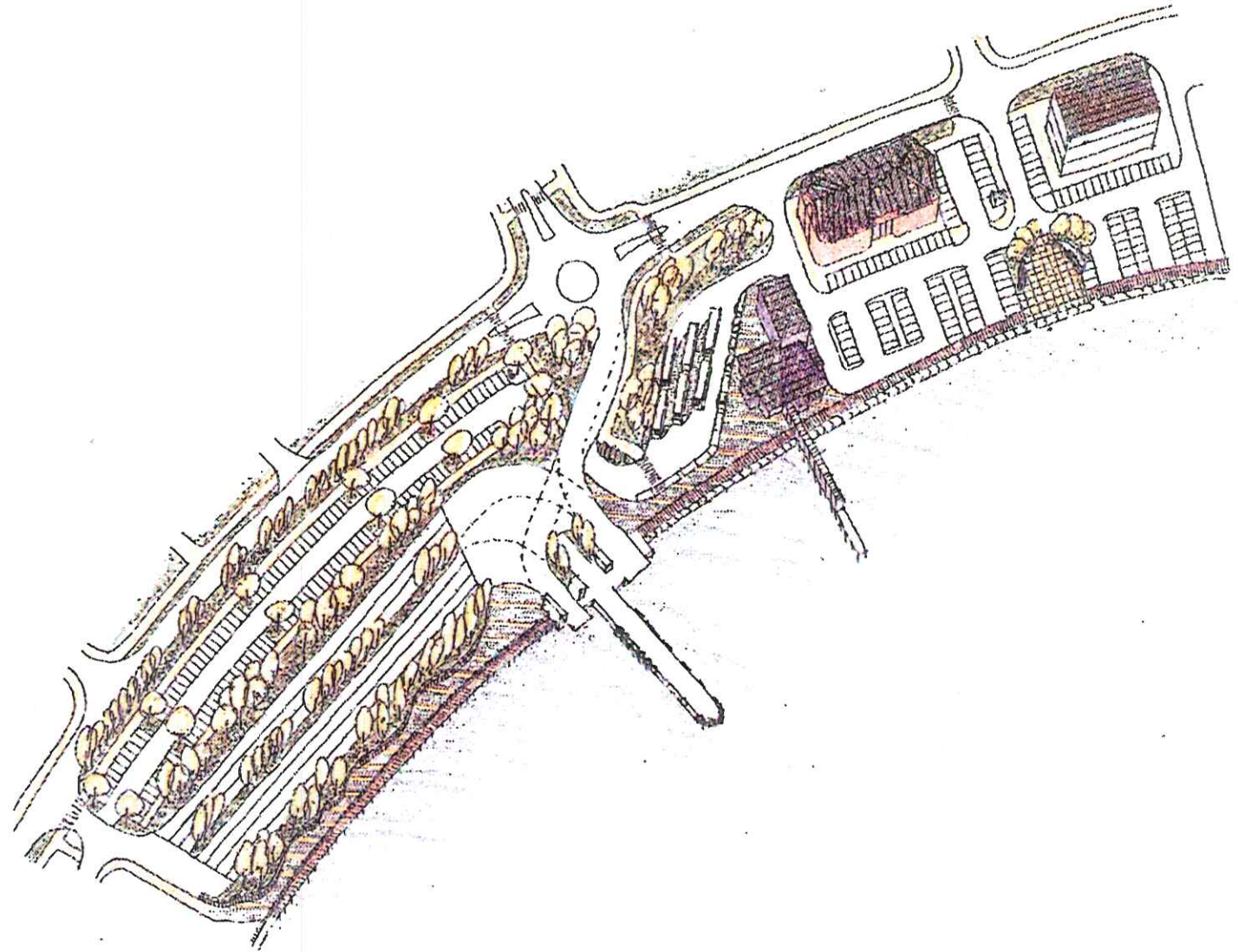
Kjøpmannsgata fortetta med kulturhus (høgre side) og forretningsbygg
Sikt fram mot det nye Posthuskrysset. Fotgjengarar spaserer trygt der det før var
riksveg.



3.4 FERJEKAI OG OPPSTILLINGSPLASS

Forprosjektet som Nordplan har utarbeidd for Statens Vegvesen M&R ser slik ut. Oppstillingsplassen til ferjene er blitt grøn med mange tre. Det er tenkt ein promenade på sjøfronten, fråskilt ifrå oppstillingsplassen med ein lav bølgerande gråsteinsmur. Langtidsparkeringsplassar mot Strandgata. Saman med eit velordna trafikkterminalområde, og evt. seinare nedbygging av dette til mindre "byrom", så skulle Hareid sin sjøfront ha sjansen for å bli ein triveleg stad å vere der ein kanskje går sin kveldstur for å drikke kaffe på terminalkafen.

Illustrasjonsskisse



Nytt torg på sjøfronten som avslutting av Kjøpmannsgata

3.5 TRAFIKKTERMINAL

Hareid kommune har samman med fleire andre interessentar fått utarbeidd eit skisseprosjekt for ny trafikktterminal.

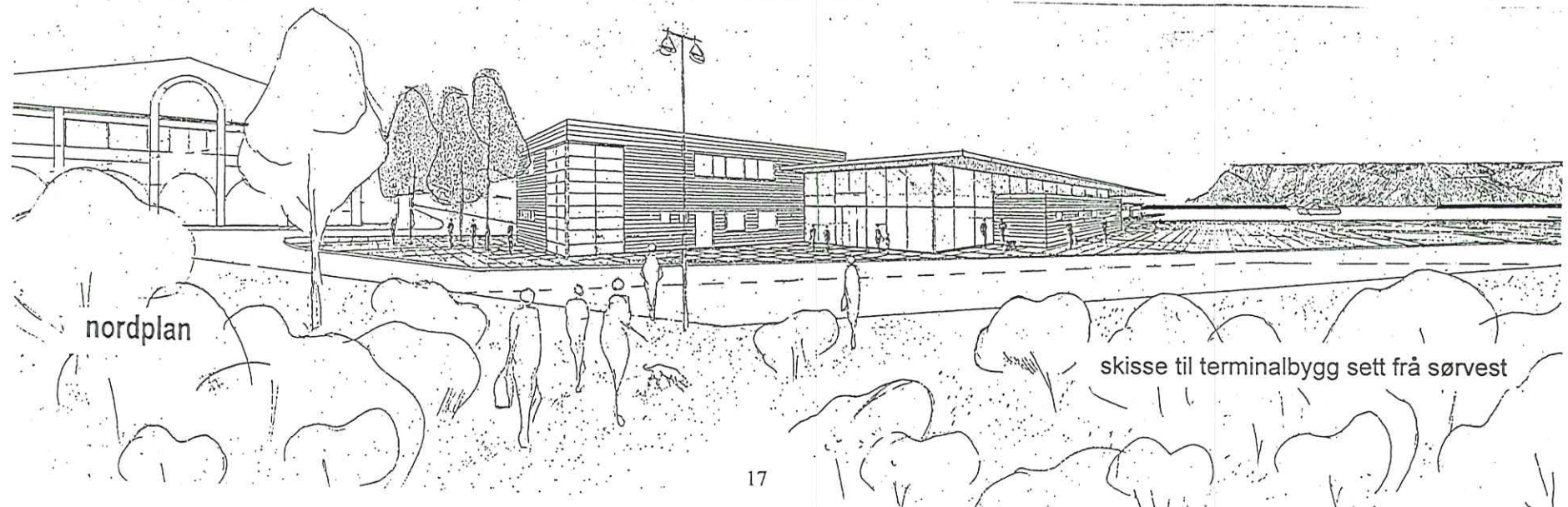
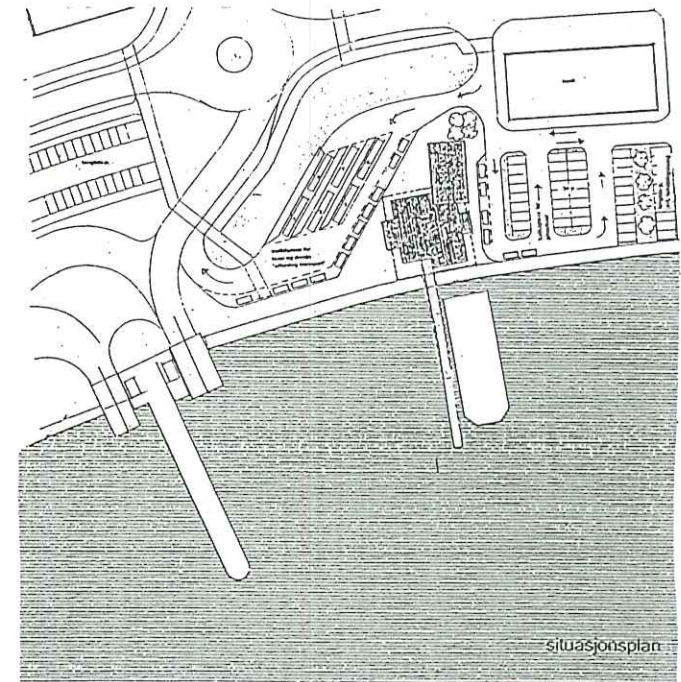
Bygget skal romme dei tilbod som kiosk og drosjesentral i dag forsøker å dekke, men på ein meir publikumsvenleg måte som svarar til dagens standard for trafikknutepunkt av denne storleik. Spesielt vil ein betre opphaldsareala for publikum.

Terminalbygget skal samstundes få ein velorganisert trafikklplass rundt seg. På grunn av dei store areal bussane treng for å kunne manøvrere trygt, er der faktisk ikkje så mykje plass att til å bygge på. Når alle andre forhold vart tekne omsyn til, kom ein fram til at dette var den mest optimale måten å løyse situasjonen på.

Sør for terminalbygget vert det trafikkeareal for offentleg trafikk, buss og drosje. Nord for terminalen vert det areal for privat biltrafikk.

Terminalbygget kjem til å inngå som eit strukturerande element i den nye sentrumsplanen. Dette fordi bygget både vil skille og binde saman det nye definerte "byrom" på sjøfronten. Nord for bygget kan det med tida bli ein skjermad plass – lokaltrafikkplassen - avgrensa av bankbygget, sjøen, terminalen og eit evt. nytt forretningsbygg.

Sjøfronten treng denne oppdeling i mindre byrom, for å bli triveleg for folk å ferdast på.



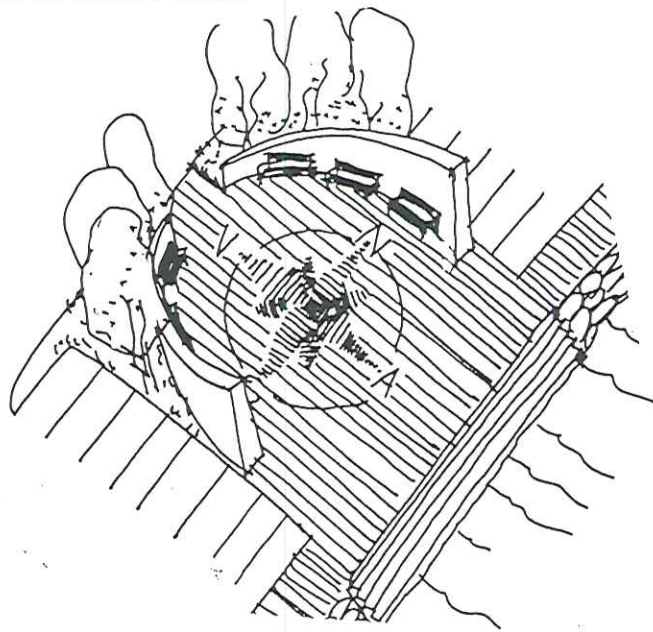
3.6 HANDLEGATA SI KONTAKT TIL SJØFRONTEN

Kommunen sin kommentar:

Det er også semje om at Kjøpmannsgata skal vere den primære handlegata, og ein skal i vidare planlegging søke å legge til rette for nye forretnings- og kontorareal i tilknytning til gata. Målet er Kjøpmannsgata som tyngdepunktet i sentrum med forlenging ned til kaifronten mellom Kredittkassa og Hamnesenteret. Eventuell forretningsbebyggelse på sjøfronten i dette området kan på sikt vere eit godt alternativ, men treng grundig vurdering opp mot Hareid hamn sin status og framtidig funksjon i lys av fiskerinæringa sine interesser.

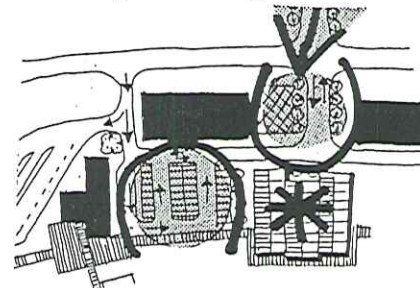
For at Kjøpmannsgata skal få kontakt til sjøfronten, må Kvisla forlengast ned på kaia. Her kan i første omgang etablerast ein liten park med sjøkontakt. Den vil vere ein av dei mange som allereie ligg i Pedersenplanen frå 1962. Denne er no teken inn i ny reguleringsplan.

Sjøfrontpark for enden av Kvisla

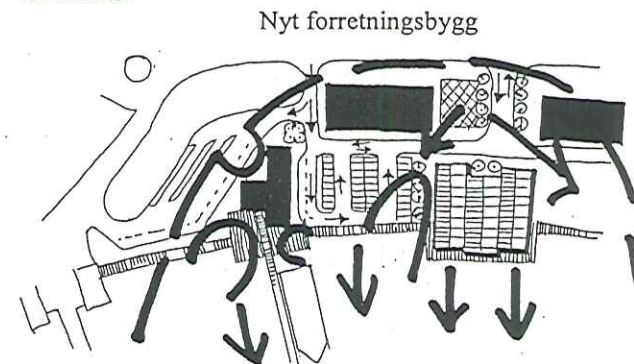


Så står det att å jobbe vidare med å finne grunnlaget for eit nytt forretningsbygg på sjøfronten, som kan bli det samlande element mellom handlegata og sjøtrafikken. Hareid treng å få tak i dei potensielle handlande som pendler til Ålesund. Ein gjennomgangstrafikk på 1 mill. passasjerar pr. år må kunne bli til noko, om det vert lagt tilrette for eit attraktivt samlingspunkt i form av eit nytt bryggebygg.

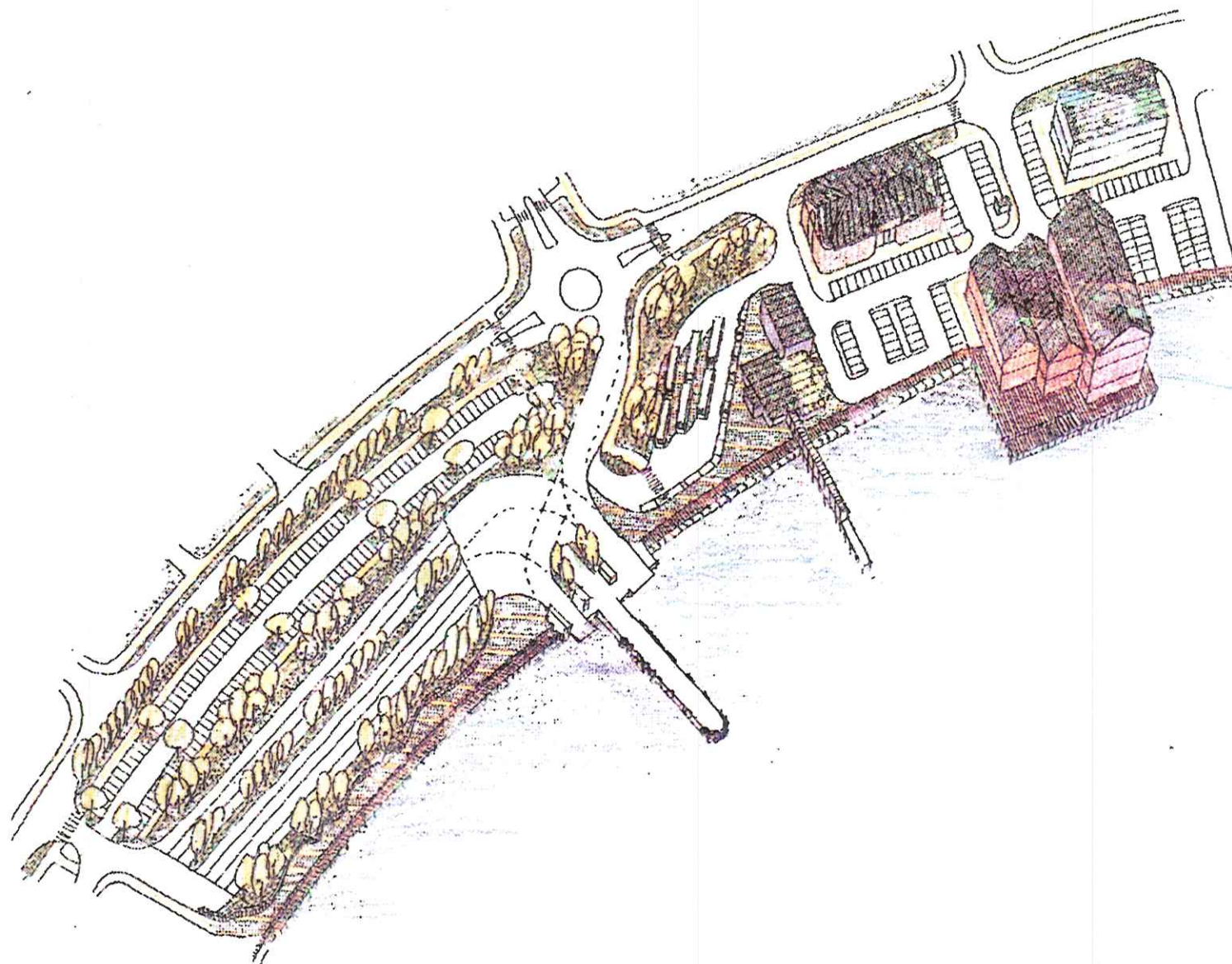
Som eksempel kan det tenkast på Zakariasbryggen i Bergen. Eit nytt bygg på kaia treng ikkje å vere ein illusjon av noko gammalt. Det kan like gjerne vere eit heilt moderne bygg. Hareid sjøfront er faktisk moderne ! Men sjøfronten er også stor og sentrum er karakterisert ved spreidd utbygging. Det som trengst er fleire store bygg som deler opp området i fleire vel utførte mindre "byrom" av høg estetisk kvalitet.



Hareid treng intime byrom



Positivt sjøfrontmiljø med fleire gode stader å vere i lé, med sol og sikt til sjø og hamn.



Illustrasjonsplan med nytt forretningsbygg på brygge.

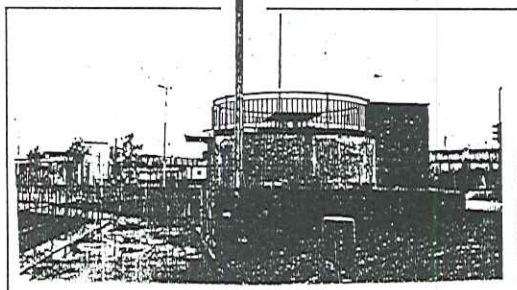
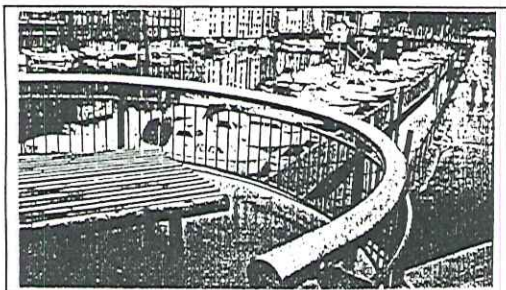
Bygget kan like gjerne vere heilt moderne som det nye terminalbygget.

3.7 STRANDA VED INDRE MOLO

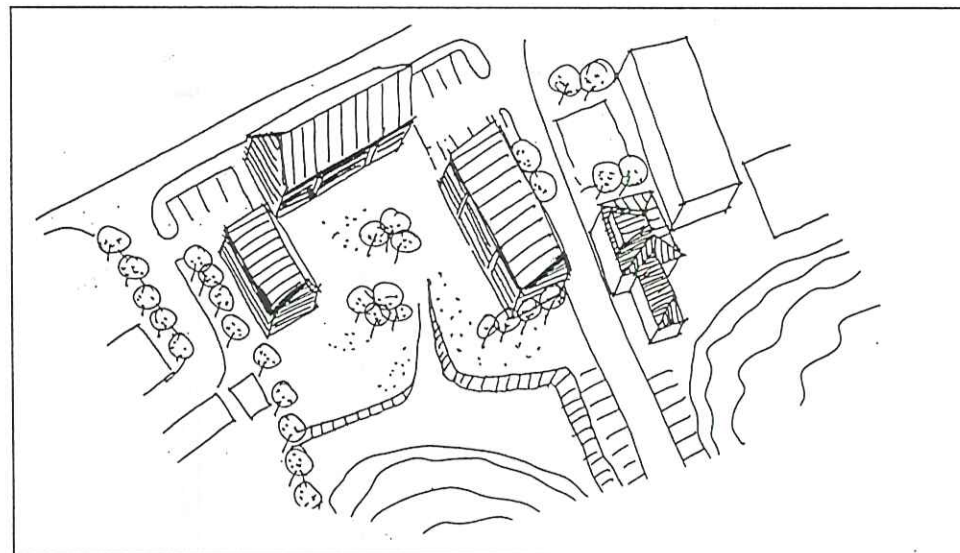
Heile Hareidsbukta var fram til 60-talet ei vakker sandstrand. Den siste vesle biten som er att kan lett forsvinne om ingen ser verdien i å verne den. Dei fleste tettstader har bygd ned sin tilkomst til vatn, sjø og elv. Dei har vendt ryggen til sjøen fordi transport flytta frå sjø til land. Først no er spørsmålet om den historiske og rekreative verdi kome på dagsorden. Mange stader har ein etablert ny strand, for å få att denne sjølsagde verdi som heile kystnorge hadde, men som dei fleste stader er komen på så stor avstand frå bustadområda at ein ikkje kan nå den utan å måtte køyre bil.

Den vesle gjenverande stranda på Hareid har såleis ein stor verdi målt opp mot kostnaden med å bygge opp ei ny seinare. Slik den ligg no presenterer den seg dårleg, men ved å opparbeide tilgrensande areal på ein vakker måte, kan den bli ei perle for Hareid sine innbyggjarar. Kommunen har tenkt å bygge kloakkpumpestasjon her. Det må i så fall gjerast med høg kvalitet. Ser ein til kva Trondheim har fått ut av sin nye pumpestasjon ved den nye kanalpromenade, så kan det også vere håp for Hareid.

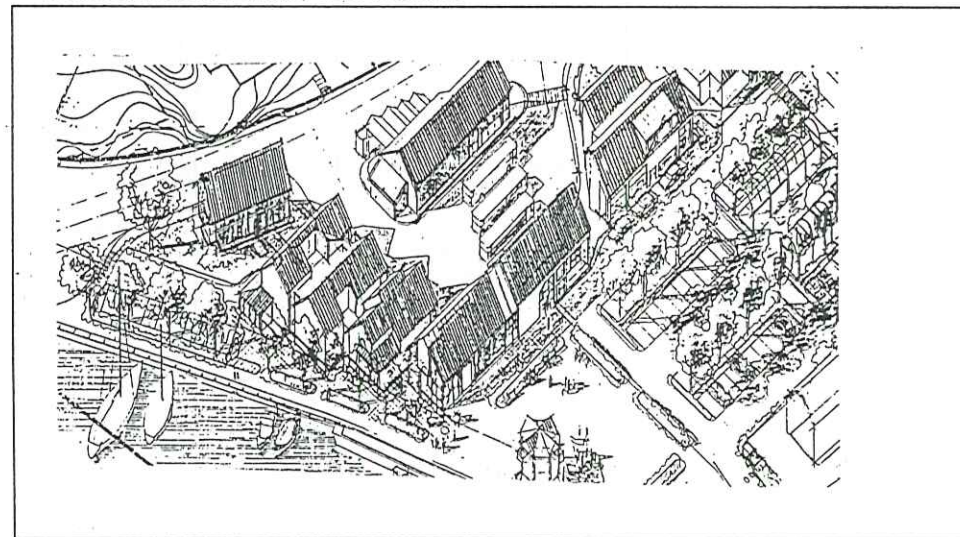
Nordplan ser imidlertid området som mykje meir verdfullt for enten utbygging av overnattingsverksemd slik som Leirvik i Hyllestad kommune i Sogn og Fjordane har gjort. Alternativt utbygging av området til eit attraktivt bustadområde med offentleg strandtilkomst og småbåthamn.



Pumpestasjon i Trondheim - einkvan fann på å nytte den som grillplass



Hareid strand med motel eller bustader



Lillesand rutebilstasjon / post terminal / forretninger / bustader / sjøfront

Eit eksempel frå ein bitte liten stad som har fått mykje ut av ei samla satsing.

Det er investert i nye bygg, i oppbygging av eit sentertorg med buss-skur, som er like så viktig eit bygg som dei andre, alt i ein felles fargeplan som bind staden saman. Frå ein "ikkje-stad" med ei tom kai vart dette ein vakker ministad som ein får lyst å stoppe i.



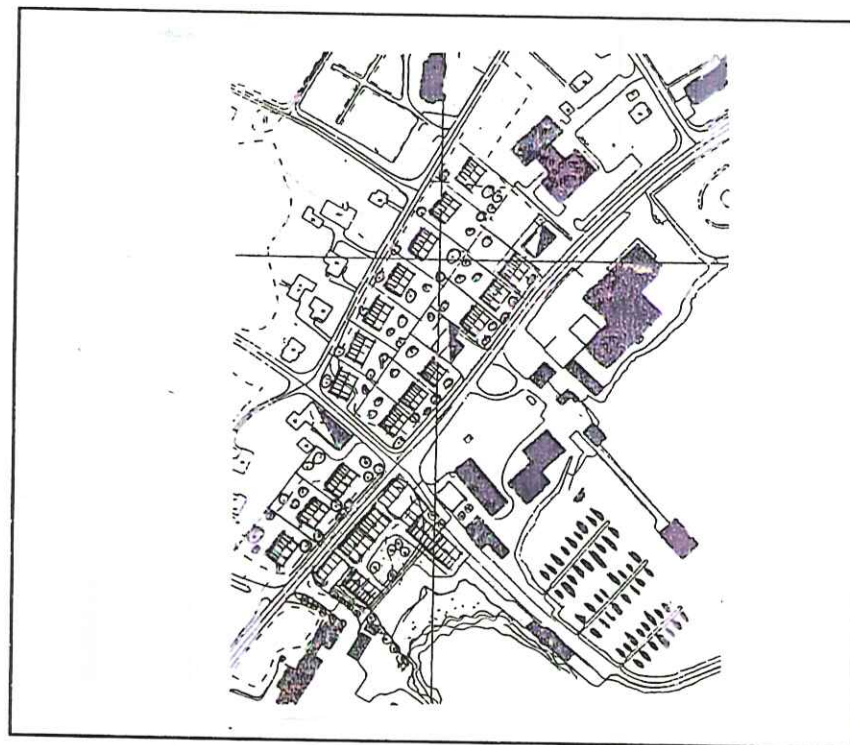
Leirvik sentrum er konsentrert rundt tre nye bygg: 1) Leirvik Kro og Motell AIS, 2) Atle og Knut Wolff sitt næringsbygg, 3) maskingarasjen til Einar Wolff, samt tre eldre bygg: 4) Wolffs Pensjonat, 5) forretningsbygget til Signe Systad og 6) Leirvik Senter AIS. Akvarelien viser også bryggene og grøntarealiet etter den kommunale miljøplanen.

3.3 BUSTADER

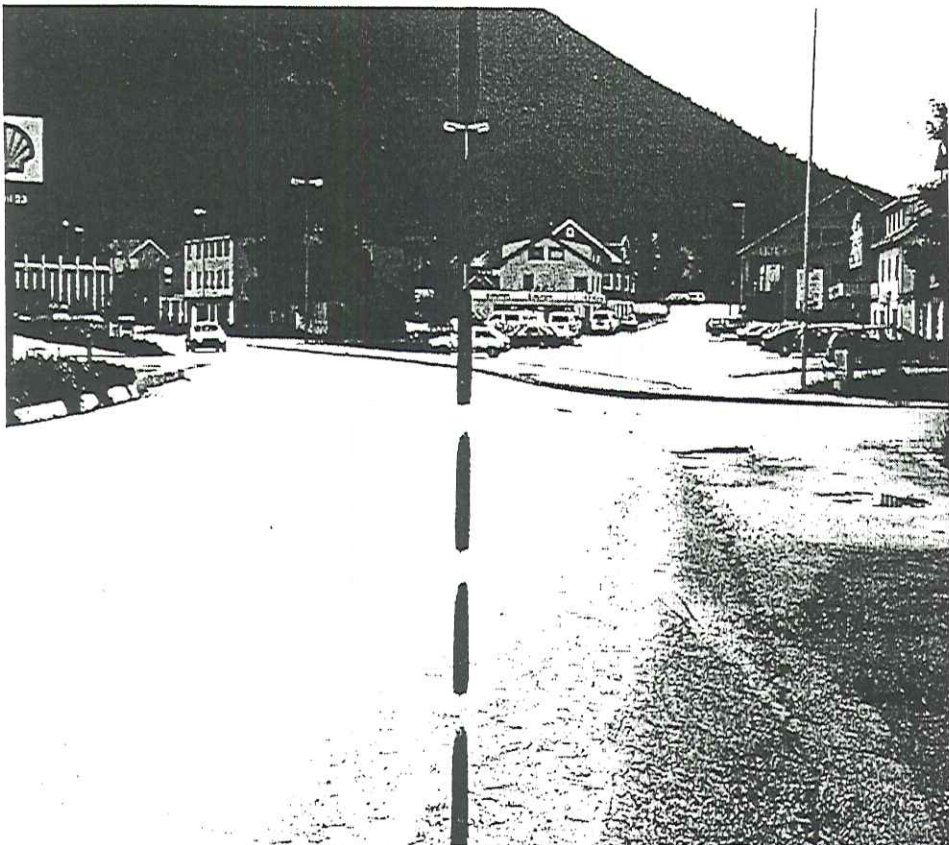
Hareid kommune fastheld eit siste område til forretningsutbygging mellom kyrkja og Strandgata sør for hotellet. Nordplan tilrår ei revurdering av desse tankane og argumenterer for at dette arealet best kan nyttast til sentrumsnære bustader for dei som spesielt har glede av å vere i gangavstand frå butikkar, småbåthamn og dei andre sentrumstilboda som er i ferd med å utvikle seg. Nedanforståande prinsippsskisse må sjåast på som ein illustrasjon. Ved framtidig regulering, vil også behov for parkeringsareal for kyrkja og utvidingsareal for hotellet måtte løysast innanfor eller i nærleiken av dette området.

Vi meiner det er vesentleg at det vert satsa på fortetting og samling av sentrumsretta næring rundt Kjøpmannsgata med vidareføring fram til ei sjøfrontutbygging, for å nytte den synergieffekt som dette medfører. Ikkje sentrumsretta næring bør plasserast i tilknytning til utbygging av service- og/eller industriareal lenger frå sentrum.

Tomta sør for hotellet er nabo til kyrkja, og bør difor - om den ikkje kan fortsette å vere dyrka mark - nyttast med varsemd og på ein respektfull måte. Eit tettbygd eller eit vanleg villakvarter her vil såleis vere det rettaste. Det vil vere svært attraktivt med sin nærleik til småbåthamn, strand, kyrkje og sentrumsfasilitetar.



4.0 BYGGESKIKK

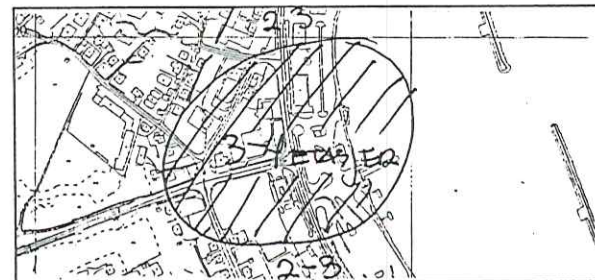


Byggeskikken på Hareid sentrum er prega av skillet mellom tida før og etter utfyllinga.

Byggeskikken i Hareid sentrum deler seg tydeleg i før og etter utfylling av sjøfronten på 60-talet. Innanfor den gamle strandlinja er dei fleste bygga frå før denne perioden. Berre på Indre og Ytre rekk gamle bygg fram til dagens sjøfront.

Eldre hus bør ved neste skifte av vindauge tilbakeføre desse til opprinneleg storleik og stil

Som ei føring for framtidig byggeskikk, tilrår vi i store trekk å følge denne oppdeling. Innanfor fyllinga bør saltak og 1 – 3 etasjar vere dominerande, medan det bør vere meir fritt på fyllingen, som er dominert av moderne bygg.



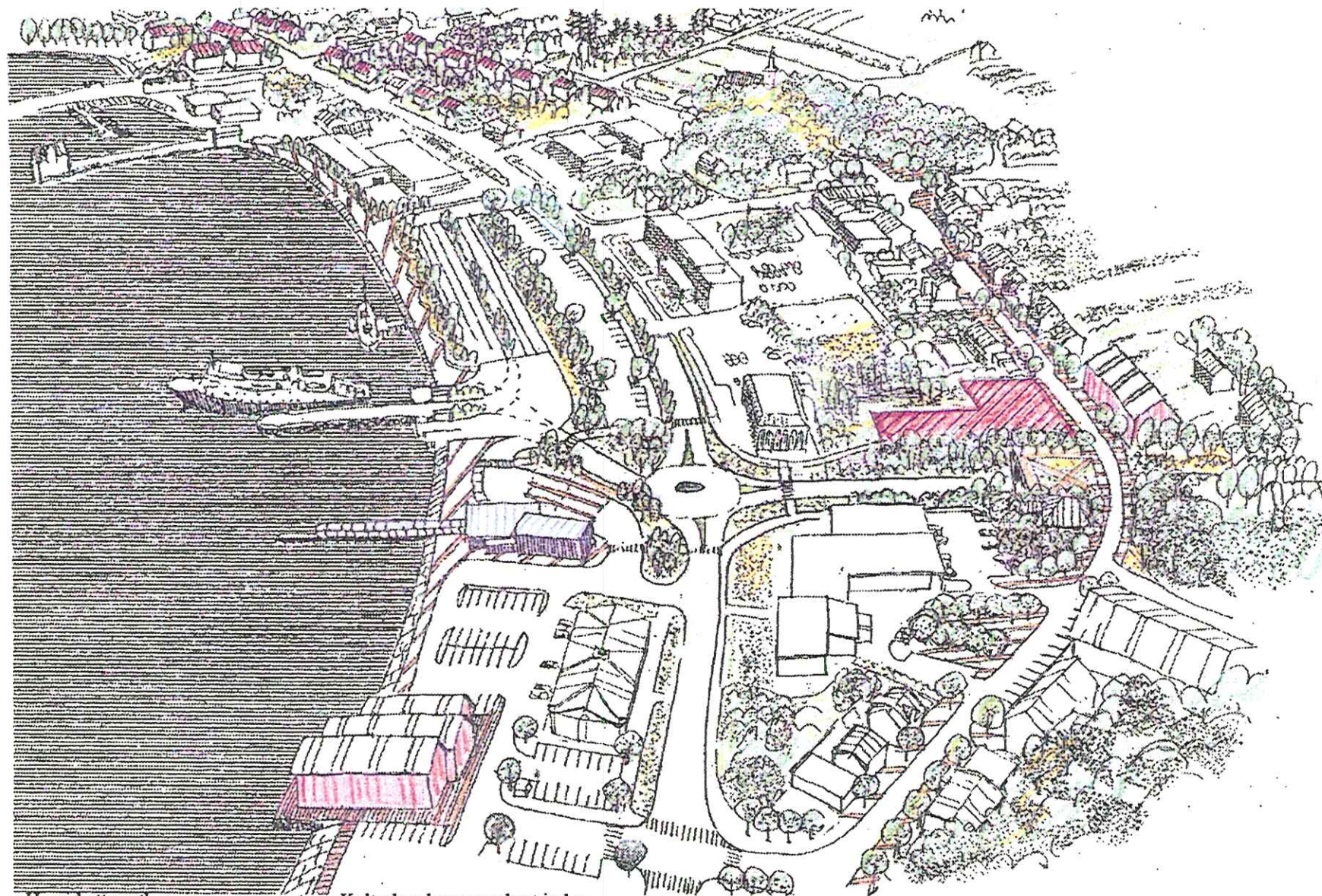
Prinsippskisse; evt. fortetting og byggehøge

Om ein ynskjer fleire etasjar på eit bygg, er dette mogleg om det skal plasserast i områda der ein satsar på framtidig fortetting av sentrum. Til meir sentralt, til høgre kan bygningane vere.

For å få ei god styring av med framtidig sentrumsutbygging, bør kommunen vurdere å få utarbeidd ein byformingsrettlei, gjerne med ein designmanual for utomhus møblering og materialbruk, som eit hjelpemiddel ved gjennomføring av byggeprosjekt.

Hareid vil vere tent med at det vert brukt dyktige arkitektar ved ombygging og nybygg - også for næringsbygg. *Dårleg estetisk kvalitet reduserer verdien av investeringane.* God estetisk kvalitet plussar på – dette er også avhengig av om ein satsar på kvalitet ved opparbeiding av uteareala. Om ein er i tvil, kan Fylkeskommunen sine arkitektar gje råd.

Det viktigaste for ein betre byggeskikk i Hareid, er *høg estetisk kvalitet og fortetting av bygningsstrukturen.* Vidare må det satsast på *skikkeleg opparbeiding av mellomromma mellom husa.* Utan slik opparbeiding, vil investering i bygningar vere av mindre verdi. Det som kan samle inntrykket av Hareid sentrum er ein sterk fellesnemnar: *Det ferdigstilte grøne byrom,* som ikkje er nokon ny tanke, men allereie er teikna inn i Pederesenplanen frå 1962.



Hareid etter utbygging og opprusting. Kulturhus berre markert i plan.

nordplan

