

Moglegheitsanalyse for fire område ved Hardangerbrua

22. november 2010

FORORD

Utgreiinga kjem som følgje av at Hardangerrådet sommaren 2010 inviterte nokre fagmiljø til å utarbeide "Moglegheitsanalyse for fire område ved Hardangerbrua". Hardangerbrua med tilførselsveggar er under bygging og vil stå ferdig i juni 2013.

Kommunane Ullensvang, Granvin, Ulvik og Eidfjord har i samråd gjort vedtak om å gjennomføre moglegheitsanalysa for områda Bu, Vallavik, Brimnes ferjekai og Bruravik ferjekai.

Kontaktperson for oppdragsgjevar har vore Harald Næss i Eidfjord kommune.

Rapporten er skreve av samfunnsgeograf (cand.polit.) Pelle Engesæter. Siv.ark. Mari Rommetveit har utarbeidet arealbruksskissene, siv.ark. Pål Bjørkhaug og siv.ing. Raymond Tuv (alle Norconsult) har foretatt vurdering av investeringsbehovet for dei føreslegne tiltaka.

Bergen

22.november 2010

Innhald

Forord.....	3
1 Innleiing	7
1.1 Bakgrunn	7
1.2 Mandat	7
1.3 Hardangerbrua	8
1.4 Områdeomtale	10
1.5 Fagleg tilnærming.....	12
1.6 Datainnsamling.....	14
2 Grunnlaget	15
2.1 Dagens ressursgrunnlag er viktig	15
2.2 Reisetider	15
2.3 Interkommunalt samarbeid	15
2.4 Næringsstruktur	16
2.5 Befolkning.....	17
3 Moglegheiter som følgje av Hardangerbrua	21
3.1 Innleiing.....	21
3.2 Endringar i samferdselsinfrastrukturen gjev nye rammevilkår	21
3.3 Den lokale handlingskompetansen og rammevilkåra er viktig	21
3.4 Hardangerbrua gjev moglegheiter - og umoglegheiter.....	23
3.5 Hardangerbrua gjev grunnlag for ny samhandling.....	23
3.6 Omfordeling eller nyskaping?	24
3.7 Konkretisering av moglegheiter	25
3.8 Brimnes ferjeleie - ved sjø og riksveg.....	32
3.9 Bruravik ferjeleie - eit sidespor?	35
3.10 Vallavik - hytter og sjø	36
3.11 Mykje er mogeleg, noko er realistisk og mykje kan vere konfliktfylt.....	37
4 Gjennomføring av utvalde tiltak.....	41
4.1 Interkommunale fellesfunksjonar og informasjonstavle	41
4.2 Bu Næringshage og interkommunal alarmsentral	42

1 INNLEIING

1.1 Bakgrunn

Hardangerrådet har invitert nokre fagmiljø til å utarbeide "Moglegheitsanalyse for område ved Hardangerbrua". Hardangerbrua med tilførselsveggar er under bygging og vil stå ferdig i juni 2013. Kommunane Ullensvang, Granvin, Ulvik og Eidfjord har i samråd gjort vedtak om å gjennomføre ei moglegheitsanalyse for nokre område ved Hardangerbrua. Denne skal danne grunnlag for eventuelt å gå vidare med areal- og detaljplan.

1.2 Mandat

I skrivet "Moglegheitsanalyse for område ved Hardangerbrua - førespurnad om deltaking" datert 31.juni 2010, er oppdraget omtalt som følgjer:

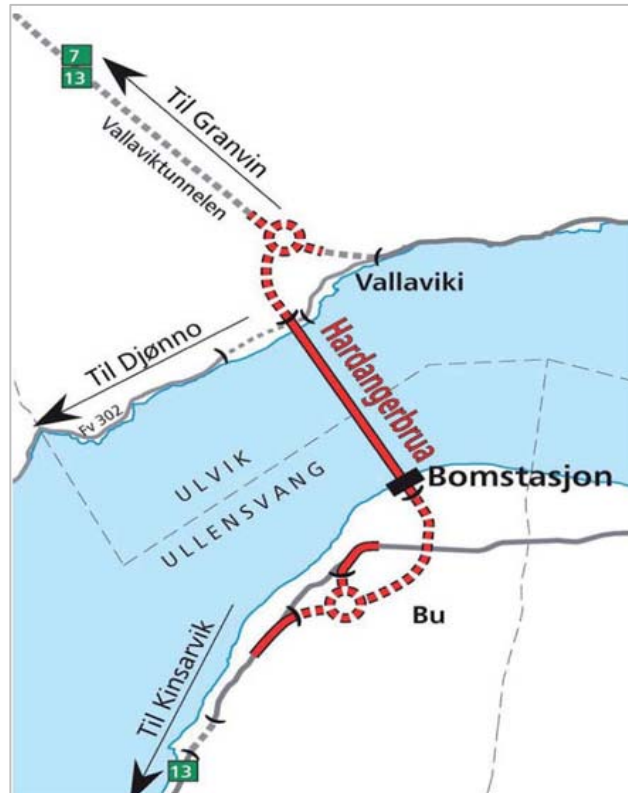
"... å gjere ei "Moglegheitsanalyse" som skal innehalde vurderingar av moglegheiter og utfordringar for kommunane, herunder m.a. kva gjennomføring av ulike føreslegne tiltak i desse områda vil innebere av planlegging og investeringar. Suppler gjerne med realutnyttingsskisser og detaljplanskisser".

Det vert påpeikt at oppdragsgjevar ønskjer ei "ope moglegheitsanalyse" der det skal vere ei målsetjing at prosjektet skal "styrkja framtida til dei noverande tettstadane/kommunesentra rundt brua".

Følgjande område skal vurderast:

- Området Bu (Ullensvang og Eidfjord)
- Vallavikområdet (Ulvik)
- Bruravik fergekai (Ulvik)
- Brimnes fergekai (Eidfjord)

1.3 Hardangerbrua



Figur 1.1 Hardangerbrua og tilførselsvegar.
Kjelde: Statens vegvesen.

Tunnelarmen mot Hardangerbrua går over den eksisterande Djønnotunnelen, og direkte inn på brua. På sørsida går vegen frå brua direkte inn i ein ca. 1200 m lang tunnel som endar opp i ei tre-arma rundkøyning i fjellet. Denne rundkøyninga får ein tunnelarm i retning Kinsarvik og ein i retning Eidfjord. I kvar ende er kryss mot eksisterande vegar planlagt bygt som rundkøyningar; på nordsida inne i den eksisterande Vallaviktunnelen, og på sørsida i ny tunnel. Vegbreidde er 7,5 m og dimensjonerande fart er 80 km/t.

To-felts hengebru

Hardangerbrua er planlagt som ei tofelts hengebru med gang og sykkelveg. Brua får eit hovudspenn på 1310 m og ei totallengde på 1380 m. Bru-tårna får høgde 200 m over fjorden. Seglingshøgda er planlagt til 55 m. Brua går direkte inn i tunnel både i Vallavik (nord) og Bu (sør).

Tilførselsvegar og tunnelar

På nordsida startar tilførselsvegen i ei tre-arma rundkøyning inne i den eksisterande Vallaviktunnelen. Krysset fordeler trafikk mellom Granvin, Ulvik og Hardangerbrua.



Figur 1.2 Fotomontasje av Hardangerbrua. Kjelde: Statens vegvesen.

Rasteplass og bussterminal

På Bu (Buplatået), på sørsida av fjorden, er det planlagt rasteplass som skal knyttast til brua med gangveg. I tilknytning til rasteplassen vert det bygd buss-sløyfe med terminal. Det er og bygd buss-snuplass i Vallavik.

Trafikkgrunnlaget

Analysar utført av Statens vegvesen syner at hovudfunksjonen til Hardangerbrua vil vere knytt til transportkorridoren mellom Vestlandet og Austlandet. Samla ÅDT over brua i 2020 er vurdert til å bli 3050 køyretøy pr døger utan bompengar og 2600 med bompengar, av dette vil om lag halvparten vere fjerntrafikk mellom Bergensregionen og Hardangervidda/Austlandet. Sjølv om Hardangerbrua kan føre til at køyreruta mellom Bergen og Oslo via Rv7 vert kortast både i tid og avstand, er vegen over Hardangervidda framleis den fjellovergangen med flest timar stengd veg om vinteren. Med vinterstenging over Hardangervidda vil årssdøgntrafikken på Hardangerbrua i 2020 (utan bompengar) bli redusert frå 3.050 til 2.850. Gjennomsnittstrafikken (utan bompengar) over vidda vil gå ned frå 1800 til 1550 kt/døger. Hardangerbrua sin innverknad på trafikkstraumane nord-sør er liten. Det er berre rekna med om lag 200 køyretøy pr døger (ÅDT) i fjerntrafikk nord-sør. (Kjelde: Statens vegvesen og Hordaland fylkeskommune (arkivsak 200203972-19. 2004))

1.4 Områdeomtale

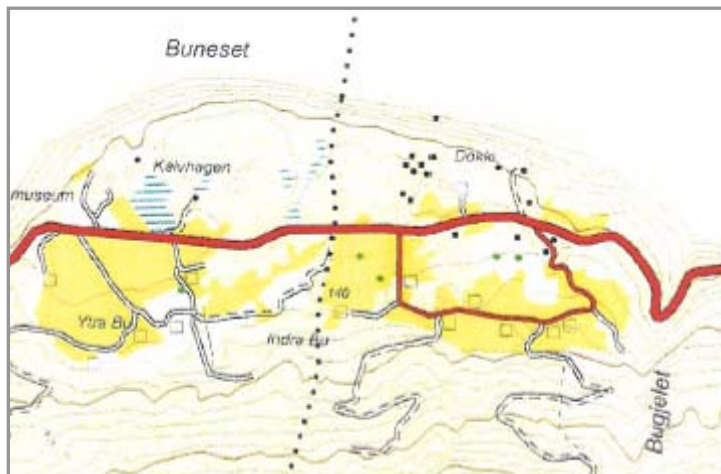


Figur 1.3 Luftfoto av Indre Hardanger med dei fire områda innfelt

1.4.1 Bu

Brufestet

Bu-plataet ligg på ca 100 moh, avgrensa av høge fjell mot sør og ei bratt skrent (Buskrenten) mot fjorden i nord. Landskapsrommet er godt avgrensa med større samanhengande flater som er nytta til jordbruksverksemd, men og meir småkolla landskap mot aust. Hardangerbrua kjem i land i Buskrenten med vegbana i ca høgde 50 moh. Tårnet vert fundamentert på land like ved strandkanten i ca 2 moh. Kabelforankringa vert plassert nesten på toppen av skrenten, der terrenget flater ut mot plataet. Viadukten frå tårn til terreng vert 50 meter lang og forskjeringa før tunnel vert 20 meter. Gang-/sykkelvegen frå brufeste og opp til Bu museum tar seg fram i et bratt og vanskeleg terreng. Frå brua inn mot terreng må det lagast ein konstruksjon, ca 20 meter lang. For å unngå store inngrep i fjellsida, skal vegen byggast i tråd med gamal vegbygging, der ein utnyttar dei naturlige hyllane i fjellsida, og murar seg opp framfor å skyte seg inn i terrenget. På nokre korte strekk må ein likevel sprengje seg ei hylle i fjellet. Vegen vert bratt og med krappe kurver, og den vert open for syklistar og gåande medan det er bart. (Henta frå: Statens vegvesen, utkast til reguleringsplan for Hardangerbrua og tilførselsveggar).



Figur 1.4 Kart over Bu.

Rasteplass og busstopp

I følge utkast til reguleringsplan for Hardangerbrua med tilførselsveggar, er det ved Bu museum planlagt rasteplass med plass til fjorten bilar og ein buss, eller ti bilar og to bussar. Parkeringsplassen skal liggje nært att med vegen, like aust for museet. Bord og benkar vert plassert i terrenget i eit småkupert skogområdet like nordvest for parkeringsplassen. Gang-/sykkelvegen frå brufeste og opp til museet kjem inn på det nordvestre hjørnet av rasteplassen. Om lag 100 m frå rasteplassen ned mot brufeste er det planlagt ein utkikksplass til brua og fjorden.



Figur 1.5 Skisse over rasteplass. Kjelde: Statens vegvesen.

Det er i reguleringsplanen foreslått at rasteplassen ved Bu museum kan nyttast til snuvogn/ opphaldsplass for eventuelle ekspressbussar eller lokalbussar med korresponderande ruter.

Buplatået vil komme til å ligge oppå "vegkrysset" der vegane frå brua (rv13, rv7), Eidfjord (rv7) og Ullensvang (rv13) møtes. Bilistar som kjem frå brua (rv13, rv7) og skal i retning Odda på rv 13, vil ikkje passere Buplatået, berre reisande på rv7 i retning Eidfjord vil køyre om sjølve Bu.

Vallavik

Hardangerbrua kjem i land like vest for Vallaviktunet, eit gardstun eit stykke oppi den bratte fjordlia. Nede ved sjøen er det kai og ei samling bygningar (hytter, bustad, naust, uthus). Riksveg 13 vil gå så og seie rett frå bru og inn i tunnel, det er berre ein 20 meter lang viadukt og ei kort forskjering (10 m) før tunnelen. (Veghøgde der tunnelen startar er 52 moh). Det skal bli gang-/sykkelveg i eigen viadukt frå brua og mot fjellsida. Gang-/sykkelvegen er planlagd sprengt inn på ei hylle i fjellsida, over Tjoflottunnelen, og ned på Tjoflotvegen etter om lag 170 m. Langs Tjoflotvegen vert gang-/sykkelvegen liggande på ein 2-3 m høg natursteinmur på eit strekkje på ca 60 meter (Henta frå: Statens vegvesen, utkast til reguleringsplan for Hardangerbrua og tilførselsvegar).

Brimnes ferjekai

Eigar: Statens vegvesen.

Fasilitetar i dag: Venterom og toalett. Oppstillingsplassar for bilar.

Ligg om lag 3 km frå Bu langs riksveg 7 i retning Eidfjord.

Bruravik ferjekai

Eigar: Statens vegvesen.

Fasilitetar i dag: Venterom og toalett. Oppstillingsplassar for bilar.

Ligg om lag 4 km frå Vallaviktunnelen langs riksveg 572 i retning Ulvik.

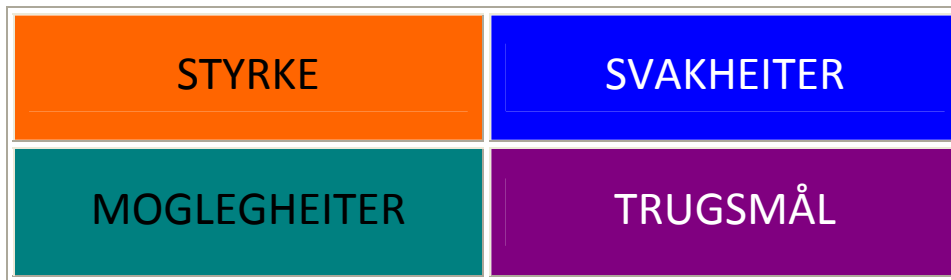
1.5 Fagleg tilnærming

1.5.1 Styrker, svakheiter, moglegheiter og trugsmål

Moglegheitsanalysen tek utgangspunkt i dei fire tilhøva som inngår i ein såkalla "SWOT"-analyse¹; styrke, svakheiter, moglegheiter og trugsmål. Dei fire tilhøva dannar grunnlaget for analysen, men med vekt på moglegheiter.

Hardangerbrua gjev nye moglegheiter knytt til arealbruk i områda Bu, Brimnes, Bruravik og Vallavik, men utgjer samstundes òg eit trugsmål mot dei fire kommunane – ei bru gjer det som kjent lettare å reise begge vegar, dvs også ut av ein kommune. Det er anten dei einskilde kommunane kvar for seg - eller saman, sin sterke og svake sider som avgjer kva positive moglegheiter - eller trugsmål, som vil manifestere seg etter at brusambandet vert opna.

¹ "SWOT" står for Strength, Weakness, Opportunity og Threats



Kva moglegheiter eit nytt infrastrukturtiltak (som nytt brusamband) vil gje eit område, må sjåast i forhold til kva grunnlag den geografiske eininga har til å dra nytte av det nye tiltaket. Viktige tilhøve i denne samanheng vil vere:

- Eksisterande næringsstruktur: type næringar og korleis dei er fordelte
- Demografisk struktur: alderfordeling, fødselsoverskot, tilflytting
- Humankapital: regionens evne til å dra nytte av eksisterande moglegheiter
- Naturgjevne tilhøve: topografi, natur

I kva grad regionen/kommune har eit livskraftig næringsliv og ein sunn demografisk samansetning, saman med tilstrekkelege menneskelege og naturgjevne ressursar, avgjer fordelinga mellom styrkefaktorar og svakheitsfaktorar. Eit område dominert av styrkefaktorar har større sjanse til å dra nytte av potensielle moglegheiter enn eit område dominert av svakheitsfaktorar.

1.5.2 Direkte og indirekte verknader

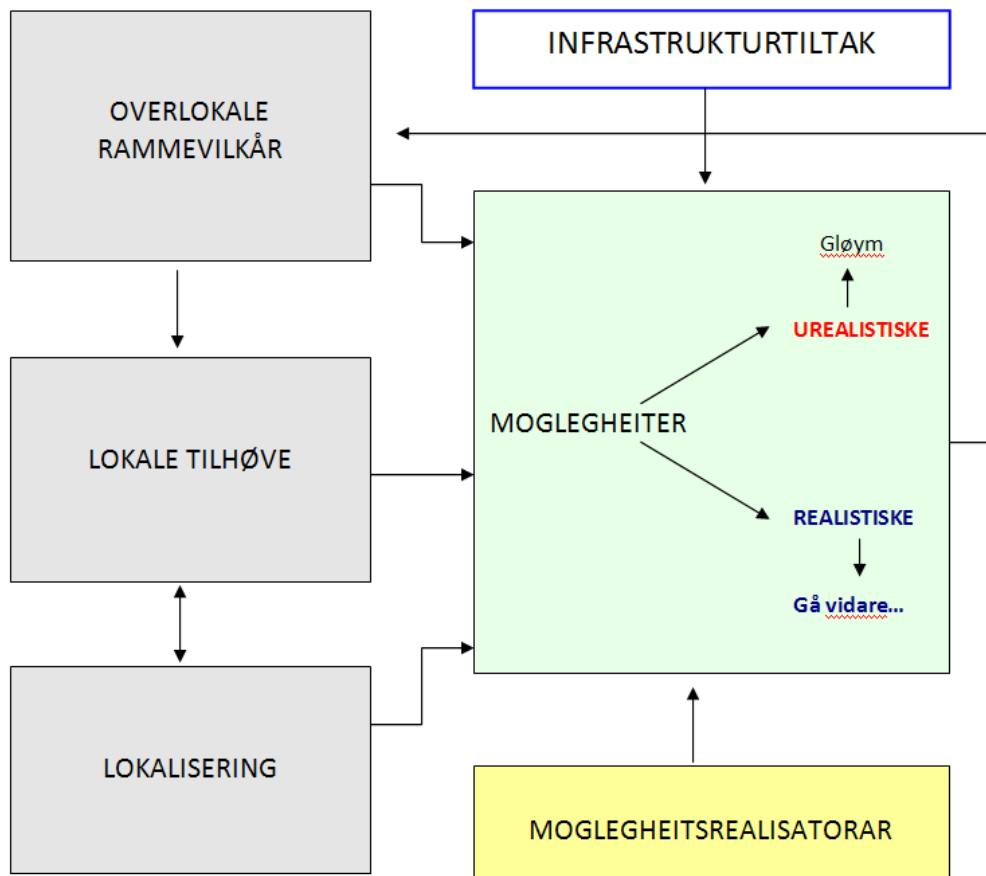
Verknader av samferdselstiltak som Hardangerbrua kan bli sortert etter om dei er:

- direkte relatert til brua, eller
- indirekte relatert til brua

Direkte verknader vil t.d. vere konkrete nyetableringar på Buplatået som følgje av ny status som trafikknutepunkt eller næringsetablering på fergekaia på Brimnes som følgje av at denne blir fristilt som følgje av brua. Indirekte verknader vil komme i form av t.d. betre tilgjenge og kortare reisetid vil gje grunnlag for ein utvida bu- og arbeidsmarknad. Det er tiltak/aktivitetar som er direkte relatert til brua som vi i hovudsak har vore opptatt av i analysen. Det er likevel slik at direkte og indirekte tiltak av eit brusamband i realiteten ofte vil vere knytt saman, t.d. kan indirekte tiltak føre til folketalsvekst som i sin tur kan føre til etablering av tiltak ved Hardangerbrua.

1.5.3 Analysemodell

Det er samspelet mellom lokale tilhøve (som humankapital, pengekapital og næringsstruktur), overlokale tilhøve (som nasjonale retningslinjer og økonomiske konjunkturar) og beliggenheit (kvar området ligg i høve til omverda, regionale tilhøve) som saman med type infrastrukturtiltak, legg vilkåra for realisering av moglegheiter. Dette er søkt illustrert i figur 1.5. Det vert ei meir utdjupande drøfting av dei tilhøva som inngår i figur 1.5 i kapittel 3.



Figur 1.5 Skjematisk analysemodell

1.6 Datainnsamling

Kunnskapsgrunnlaget for moglegheitsanalysen er basert på offentlig tilgjengelege dokument (plandokument, konsekvensutgreiingar, statistikk), samtalar med eit mindre utval nøkkelinformantar, samt eigen kjennskap til området. Statistikkgrunnlaget er henta frå Statistisk sentralbyrå og Hordaland fylkeskommune, medan plangrunnlaget er i hovudsak funne gjennom heimesidene til kommunane Ullensvang, Eidfjord, Ulvik og Granvin, og Statens vegvesen. Ein viktig informasjonskanal har vore lokalavisene og dei oppslaga dei har hatt om Hardangerbrua og dei moglege verknader ho vil få for regionen og samhandlinga i regionen.

2 GRUNNLAGET

2.1 Dagens ressursgrunnlag er viktig

Dette kapitlet gir ei kort omtale av ressursgrunnlaget i regionen; kva som finst av menneskelege ressursar (demografi og humankapital), næringsliv og regional samhandling. Bakgrunnen for denne presentasjonen er at det er stoda i dag med omsyn til menneskelige ressursar, demografisk struktur, næringsliv, infrastruktur og tradisjonar som vil utgjere sjølve føresetnaden for kva moglegheiter regionen er i stand til å utvikle frå ein latent situasjon til ein konkret situasjon – med andre ord evna til å omdanne potensielle moglegheiter til konkrete tiltak.

2.2 Reisetider

Det er venta ei gjennomsnittleg innsparing på 22 minutt (overfartstid og ventetid) ved at bru erstattar ferje. Reisetida aust-vest over riksveg 7 vil følgeleg bli korta ned med om lag 20 minutt. Med utgangspunkt at det tar i underkant av 2 minutt å køyre over den vel 1300 meter lange brua i 80 km i timen, vil ingen av kommunesentra ligge lenger unna brua enn om lag 15 minutters køyring. Granvin ligg nærast med om lag 10 minutt, medan det mellom Kinsarvik og Bu vil vere om lag 14 minutts køyring. Til Voss vil det ta om lag 30 minutt frå Bu, dvs vesentleg kortare reisetid enn i dag (som gjerne inkluderar venting på ferja).

- Bu - Voss: ca 30 min
- Bu – Granvin: 10 min (10 km)
- Bu - Ulvik: ca 15 min (11 km)
- Bu – Eidfjord: ca 13 min
- Bu – Kinsarvik: ca 14 min (17 km)
- Bu – Lofthus: ca 25 min (29 km)
- Bu - Odda: ca 50 min (51,5 km)

2.3 Interkommunalt samarbeid

Det eksisterar i dag vel 30 interkommunale samarbeidsavtalar mellom alle fire kommunar eller nokre av dei fire. Desse kan grovt delast inn i statlige organ, fylkeskommunale organ og interkommunale selskap/"organ"/råd. Felles for dei fleste av desse samarbeidsavtalane synest å vere at dei er meir "papirsamarbeidstiltak" av typen ulike råd, enn praktiske samarbeidstiltak som gjev økonomiske og rasjonelle samarbeidsvinstar. Det eksisterar i dag lite formalisert samarbeid mellom kommunane, og næringspolitisk samarbeid synest å vere fråverande. Kvar kommune har sitt eige utviklingskontor, som det tilsynelatande er liten kommunikasjon mellom.

2.4 Næringsstruktur

Næringsstrukturen i dei fire kommunane er noko ulik. Dei viktigaste næringane er fruktdyrking (Ullensvang), reiseliv (Ullensvang og Eidfjord), skogbruk og trebearbeiding (Granvin), hagebruk (Ulvik) og offentleg forvaltning (Eidfjord og Ulvik). Det er lite industri i regionen og lite privat tenesteyting med unntak av reiseliv - som for det meste er knytt til overnattingsverksemd med relativt få årsverk. Det er ingen store verksemdar i regionen, men det er høvesvis mange mindre handverksverksemdar og verksemdar knytt til reiseliv. Sjølv om reiseliv er ein høvesvis stor næring i regionen, så er det ikkje så mange årsverk knytt til næringa. Det er serleg Ullensvang og Eidfjord som har mange reiselivsverksemdar, men Ulvik har også høvesvis mange.

Tabell 2.1 Sysselsette med arbeidsstad i kommunen fordelt på næring 2007. Prosent.

Kjelde: SSB

	Ullensvang	Eidfjord	Granvin	Ulvik	Noreg
Primærnæring	14	3	10	16	3
Sekundær	21	19	33	15	21
Tertiær	64	76	57	68	76
Dominerande næringar	Fruktdyrking Reiseliv	Offentleg forvaltning Reiseliv	Skogbruk Trebearbeiding	Offentleg forvaltning Hagebruk	

Det finst over 100 registrerte offentlege og private verksemdar både i Eidfjord og Ulvik, og talet er truleg om lag like høgt i Ullensvang. I Granvin er talet truleg lågare. Langt dei fleste av desse verksemdene er små med ingen eller under 10 tilsette. Det er ein høvesvis stor del knytt til primær-næringane, reiseliv og privat tenesteyting (små einmannsfirma).

2.5 Befolkning

2.5.1 På veg mot positiv folketalsutvikling?

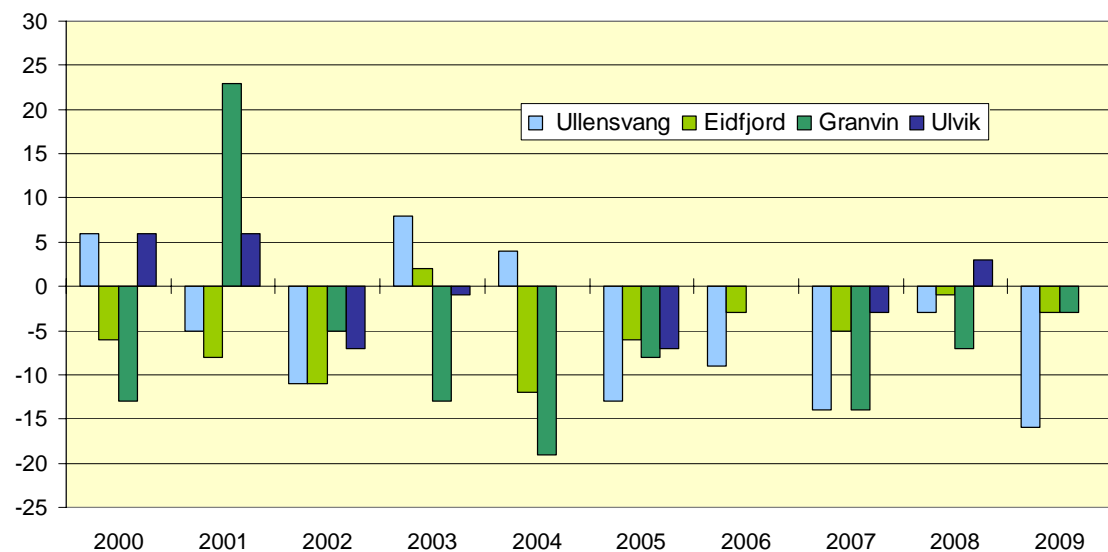
Ved årsskiftet 2009/2010 var det registrert 6416 personar i dei fire kommunane Ullensvang, Eidfjord, Ulvik og Granvin, det er 75 fleire enn ved førre årsskifte. Sjølv om det har vore ein forsiktig auke i folketalet det siste året, viser statistikken at dei fire kommunane samla har mista nærare 450 personar dei siste 10 åra. Folketilveksten siste året skyldast innflytting (ein vesentleg del skyldast innvandring).

Tabell 2.2 Folketalsutvikling 2000-2010. Kjelde: SSB statistikkbanken

pr 1. januar						2000-2010		2009-2010
	2000	2007	2008	2009	2010	Differanse	%-vis endring	%-vis endring
Ullensvang	3562	3416	3415	3351	3382	-180	-5	0,9
Eidfjord	1037	915	933	945	958	-79	-7,6	1,4
Ulvik	1222	1137	1107	1095	1129	-93	-7,6	3,1
Granvin	1044	977	964	950	947	-97	-9,3	-0,3
I alt	6865	6445	6419	6341	6416	-449	-6,5	1,3

2.5.2 Det blir fødd for få

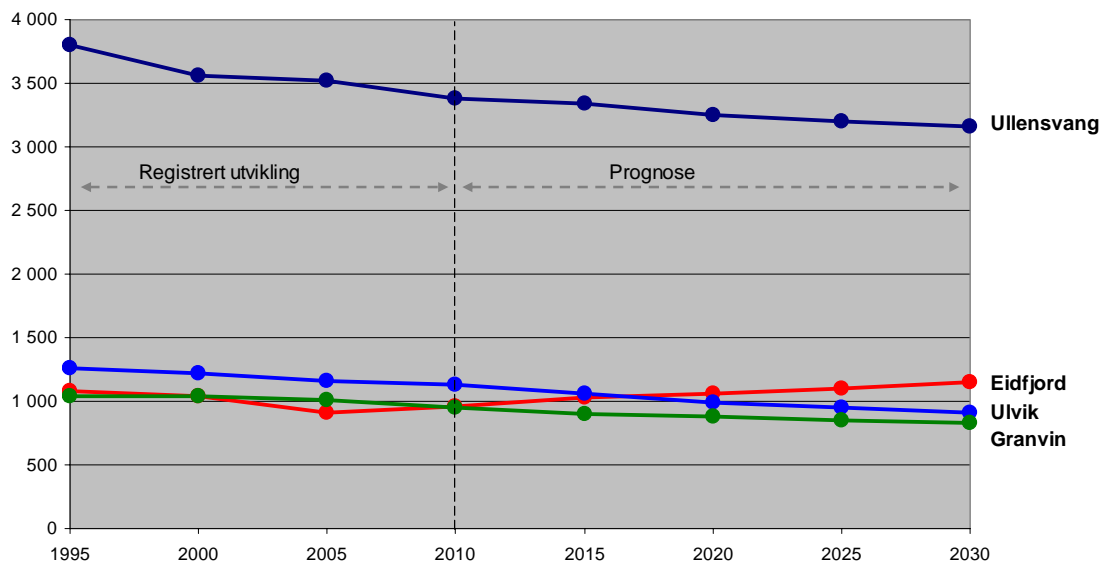
Samtlege fire kommunar slit med negativt fødselsoverskot (jf fig. 2.2), noko som er uheldig på lang sikt. Ein situasjon kor det blir fødd færre enn som dør, er ein klar indikasjon på ein sårbar demografisk struktur. Innflytting kan betre den demografiske situasjonen dersom innflyttarane får barn og blir verande i regionen.



Figur 2.1 Fødselsoverskot 2000-2009. Kjelde: SSB

2.5.3 Negativ folketalsutvikling også i åra som kjem?

I følge Statistisk sentralbyrå sine framskrivingar (middelsalternativet MMMM) vil Ulvik, Granvin og Ullensvang få ein negativ folketalsutvikling, medan Eidfjord vil vekse i folketal². Ullensvang, som i dag har 3 382 innbyggjarar, er venta å ha 217 færre innbyggjarar i 2030 enn i dag (3 165). Dersom tilflyttinga til regionen held fram som i åra som kjem (jf kap 2.3.1) vil folketalsutvikla bli betre enn vist i figur 2.2, dersom netto tilflytting er positiv og det blir fødselsoverskot i kommunane.



Figur 2.2 Folketalsframskriving (alt.MMM) for Ullensvang, Eidfjord, Ulvik og Granvin. Kjelde: SSB

Tabell 2.3 Folketal i Indre Hardanger, registrerte utvikling til 2010 og prognose fram til 2030, etter SSB MMMM-prognose.

	1990	2000	2010	2020	2030
Ullensvang	3 988	3 562	3 382	3 246	3 165
Eidfjord	1 070	1 037	958	1 062	1 151
Ulvik	1 239	1 222	1 129	991	910
Granvin	1 036	1 044	947	876	833

² Framskrivinga er basert på registrert (2009) og forventa fruktbarheits tal, innanlands flytting (2005-2009) og forventa nettoinnvandring. Den positive tilflyttinga 2009-2010 inngår såleis ikkje i framskrivinga.

2.5.4 Pendlingsmønster

Alle fire kommunar har netto utpendling, dvs det er fleire arbeidsreiser ut av kommunen enn inn til kommunen. Netto utpendling er ein indikator på at det er underdekning av arbeidsplassar i kommunen. Dei fleste i regionen har likevel arbeidsplassen sin i regionen, og då i første rekke i nabokommunane. Arbeidsreisene mellom kommunane er i dag i hovudsak delt mellom nord og sør for Eidfjorden. Sysselsette i Granvin og Ulvik har ein felles bu- og arbeidsmarknad saman med Voss, og sysselsette i Eidfjord og Ullensvang har eit tilsvarande bu- og arbeidsmarknad saman med Odda. Det er ikkje mykje arbeidspendling over Eidfjorden i dag.

Tabell 2.4 Arbeidspendling i Indre Hardanger. Kjelde: SSB statistikkbanken 2009.

BUSTAD-KOMMUNE	ARBEIDSKOMMUNE					
	Odda	Ullensvang	Eidfjord	Ulvik	Granvin	Voss
Odda	3061	59	0	1	0	3
Ullensvang	362	1175	13	9	8	22
Eidfjord	27	46	366	3	4	17
Ulvik	2	12	4	382	14	55
Granvin	3	7	3	11	276	105
Voss	7	16	4	26	29	5900

2.5.5 Lågt utdanningsnivå

Utdanningsnivået i dei fire kommunane ligg under snittet både i Hordaland og Noreg (jf tab.2.5). Utdanningsnivå reflekterer næringsstrukturen i ein regionen, men seier samstundes noko om regionens potensiale til omstilling og til å nyttiggjere seg dei moglegheiter som dukkar opp.

Tabell 2.5 Andel av befolkninga 16 år eller eldre med høgare utdanning

Andel av befolkninga 16 år eller eldre med høgare utdanning					
Ullensvang	Eidfjord	Ulvik	Granvin	Hordaland	Noreg
18,9	17,2	21	17,7	26,5	23,7

3 MOGLEGHEITER SOM FØLGJE AV HARDANGERBRUA

3.1 Innleiing

Dette kapitlet vil, med utgangspunkt i kapitel 2, presentere og drøfte eit utval tiltak som kan vere moglege å realisere i kvart av dei fire områda. Det er i utgangspunktet ei rekkje tiltak det kan vere ønskjeleg å etablere i desse områda, ut frå kva visjon og tru ein har av verknader av Hardangerbrua. Vi har lagt eit perspektiv til grunn som er relativt nøkternt, og som er basert på ein fagleg vurdering av kva som synest å vere mogeleg og realistisk. Dette er gjort uavhengig av lokale visjonar eller forhåpningar. Det grunnleggande perspektivet som ligg til grunn for analysen, er at dei lokale føresetnadane i stor grad set rammene for kva som er mogleg, realistisk og ønskjeleg i regionen. Generelt kan ein sei at mykje er mogleg, men ikkje alt er realistisk å få til eller ønskjeleg ut frå lokalpolitiske målsetjingar. Gjennomgangen i dette kapitlet vil fokusere på tiltak (funksjonar) som er moglege, og som kan vere realistiske få setje i verk.

3.2 Endringar i samferdselsinfrastrukturen gjev nye rammevilkår

Endringar i samferdselsinfrastrukturen vil som regel opne opp for nye moglegheiter i eit geografisk område. Ein overgang frå ferje til ferjefritt samband er i så fall ei typisk hending som normalt vil føre til auka samhandling mellom geografiske område og såleis utgjere eit potensial for både næringsutvikling og befolkningsvekst. Men ikkje nødvendigvis sidan lokale og regionale forhold alltid vil utgjere vesentlege faktorar med omsyn til korleis utviklinga vil bli. Den kanskje mest opplagde følgjen av Hardangerbrua er at den bind ytterligare saman dei fire kommunane Ullensvang, Eidfjord, Granvin og Ulvik og med det gjev nye moglegheiter for både busetting og næringsutvikling. Hardangerbrua gjev grunnlag for auka samhandling mellom kommunane, samstundes som det oppstår to nye trafikk-knutepunkt og to tidlegare ferjeleie vert frigjorde til anna bruk. Brua vil også føre til noko nyskapt trafikk (trafikk som oppstår som følgje av brua) med det dette fører til av trafikkstraumar gjennom området.

3.3 Den lokale handlingskompetansen og rammevilkåra er viktig

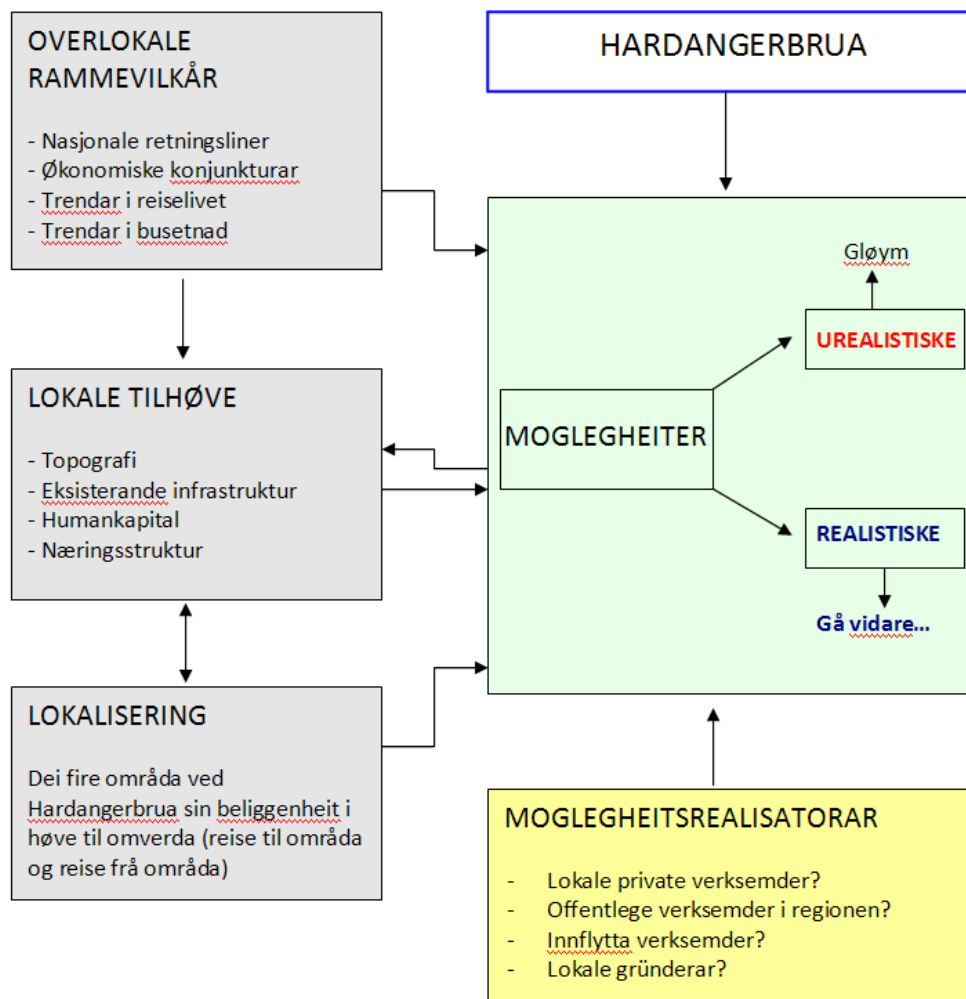
Dei moglegheiter som Hardangerbrua gjev for dei fire områda må sjåast i samanheng med den evna og dei behov ein lokalt har for å realisere moglegheitane. Det er snakk om kva ein har av ressursar og behov; ressursar er grunnlaget for å handle, medan behovet genererar vilje til gjennomføring. Ein skal heller ikkje gløyme at tilhøve regionen ikkje har kontroll over, som næringskonjunkturar og generelle økonomiske

Moglegheitsstudie for fire område ved Hardangerbrua

konjunkturar og trendar i reiselivet, også vil ha innverknad på om dei moglegheiter som Hardangerbrua gjev kan realiserast.

Moglegheiter kan vanskeleg realiserast utan at det finst eit lokalt grunnlag for det. Det er her snakk om å omsette moglegheiter til handling, og her vil den lokale *handlingskompetansen* vere avgjerande. Den lokale handlingskompetansen (som vist i kap.2 og i figur 3.1 under) er sett saman av dei ressursar som finst i kommunane i form av humankapital (utdanning, kunnskap, relasjonar), infrastruktur, ressursgrunnlag, næringar, erfaringar, tradisjonar, osb.. Sidan geografi ikkje er likegyldig med omsyn til moglegheitene til å setje i verk tiltak, vil beliggenheita til dei aktuelle områda sjølvsagt også spele ein viktig rolle.

Det er i dette skjeringsfeltet vi vil drøfte moglegheiter Hardangerbrua kan gje for dei fire aktuelle områda ved brua.



Figur 3.1 Tilhøve som verkar inn på realisering av moglegheiter

3.4 Hardangerbrua gjev moglegheiter - og umoglegheiter

Det nye brusambandet bind dei fire kommunane tettare saman, men det har også eit potensiale til medverknad til regional forskyving av eksisterande senterstruktur, næringslokalisering og busetnad. Val av aktivitet/funksjon i dei fire områda kan gje innverknad på utviklinga elles i dei fire kommunane. Det ligg i den samanheng ei klar føring i mandatet for mogelegheitsanalysen at dei tiltak som vert føreslegne ikkje skal medverke til å skiple eksisterande senter- og tettstadstruktur, eller eksisterande kommunestruktur. I dette ligg også at konkrete tiltak (i tydinga funksjonar eller tenester som vert føreslegne lagt til dei fire områda) ikkje skal kome i eit tevlings-tilhøve til eksisterande verksemd i noverande tettstader eller kommunesentra.

Ut frå eit slikt resonnement vil det ikkje vere aktuelt å lokalisere funksjonar til dei fire områda som kan kome til å skiple den regionale balansen i ei retning det ikkje er politisk semje om, eller som kan føre til at næringsliv eller tenestetilbod som i dag er lokalisert i t.d. eit kommunesenter flytter verksemda si til t.d. det nye trafikk-knutepunktet Bu. Aktuelle funksjonar eller tenestetilbod som vert foreslått til områda vil såleis anten vere nye tiltak (i tydinga tiltak som i dag ikkje finst i regionen) eller omfordeling av eksisterande verksemd som det ikkje vil vere vesentlig konfliktfylt om dei vert omlokalisert. Vi tenker her primært på potensielle felleskommunale offentlige tenestetilbod eller funksjonar som med fordel kan samlokaliseras, men også verksemdar med behov for meir areal eller t.d. tilgang til sjø kan være aktuelle.

3.5 Hardangerbrua gjev grunnlag for ny samhandling

Hardangerbrua betrar sambandet mellom kommunane i Indre Hardanger, men gjer samstundes reisetida til Voss monaleg kortare for innbyggjarane i Eidfjord og Ullensvang. Dette er eit moment som kan få verknad på sikt for samhandling og tenesteorganisering i Indre Hardanger. Det mest nærliggande er kan hende organiseringa av helseføretaka; i dag høyrer Eidfjord og Ullensvang inn under Helse Fonna med sjukehuset i Haugesund som hovudsjukehus og Odda sjukehus som "nærjsjukehus". I kritiske høve vert dei sjuke sendt til Haugesund; ei reise på om lag 20 mil frå Eidfjord. Til Odda er det sju mil frå Eidfjord og til Voss vil det bli fem mil med bru og vegtiltak i samband med Vossapakka. Frå Voss til Bergen og Haukeland universitets-sjukehus er det om lag 11 mil. Hardangerbrua vil gjere det meir funksjonelt for busette i Eidfjord og delar av Ullensvang å sokne til sjukehuset på Voss i staden for til Odda. Dette dømet illustrerer at Hardangerbrua kan vere med å skiple eksisterande samhandlingsrutinar og tenesteorganisering i deler av Indre Hardanger, noko som på sikt kan vise seg å få verknad for t.d. kva funksjonar som bør ligge i det framtidige trafikkknutepunktet Bu. Det fell utanfor mandatet for denne utgreiinga å drøfte eventuelle følgjer av at Eidfjord heller vil tilhøyre Helse Bergen enn Helse Fonna (det er også krefter i Odda som ønskjer det same, om enn av dels andre årsaker), men vi ser det som viktig å peike på at Hardangerbrua på sikt kan føre til fleire organisasjonsmessige – og identitetsmessige – endringar i distriktet som kan få følgjer

for bruken av dei fire områda som denne utgreiinga omfattar.

3.6 Omfordeling eller nyskaping?

Når ein skal vurdere mogelege tiltak i dei fire områda - to etterbruksområde og to nye trafikk-knutepunkt, melder to viktige spørsmål seg:

1. *Skal ein satse på omfordeling eller nyskaping?*
2. *Kva slag aktivitet/funksjon ønskjer ein i dei fire områda?*

Det første spørsmålet er prinsipielt viktig og dreier seg i kva grad ein bør satse på omfordeling av funksjonar eller tenestilbod frå sine noverande lokaliseringar til eitt av dei aktuelle områda. I praksis vil dette innebere at verksemder som i dag ligg ein annan stad i ein av dei fire kommunane, flyttar verksemda si til eitt av dei fire aktuelle områda – eller deler av verksemda. Dette vil i prinsippet kunne gjelde både private og offentlege verksemder eller tenester.

Ei omfordeling/utflytting av eksisterande verksemder til dei fire områda vil truleg kome i konflikt med kommunale målsetjingar eller intensjonar om å styrke eksisterande senterstruktur, og vil såleis ikkje vere ønskeleg i nokre av dei fire kommunane. Løysinga på dette dilemmaet vil vere å satse på nyskaping i dei fire områda; etablering av tiltak som i dag ikkje finst i distriktet eller som ikkje vil tevla med eksisterande tiltak. Det andre spørsmålet handlar om kva slag tiltak som bør kome til dei fire områda. Dette spørsmålet heng i stor grad saman med spørsmålet om omfordeling eller nyskaping, men går konkret på kva slag tiltak som det kan vere realistisk å etablere på dei fire områda. I kapittel 2 vert det vist at regionen er dominert av tradisjonelle næringar knytt til det lokale ressursgrunnlaget eller av offentleg sysselsetting, ugunstig demografisk utvikling og eit lågt utdanningsnivå. Dette set grenser for kva moglegheiter regionen har til å etablere nye verksemder på Bu, Brimnes, Bruravik og Vallavik.

3.7 Konkretisering av moglegheiter

3.7.1 Bu – eit sentralt plassert vegkryss



Figur 4.1 Buplatået. Eksisterande vegar er teikna inn. Foto: <http://fonna kart.no/>

Fleire moglegheiter

Det kan i utgangspunktet tenkjast fleire slag tiltak plassert på Bu som følgje av Hardangerbrua. Som omtalt ovanfor er det likevel ikkje likegyldig kva tiltak som vert lokaliserte til Bu; dei må vere mogelege å få til, dei må vere realistiske og dei må ikkje kome i konflikt med kommunale eller regionale målsettingar, heller ikkje skiple eksisterande senterstrukturar. Ein bør også vere varsam med å etablere tiltak som på ein eller annan måte kan medverke til å skape overkapasitet innan ein næring som på sikt fører til dårleg lønsemd eller fører til ein uheldig konkurransesituasjon.

Vi tek eit generelt atterhald om at vi ikkje har full oversikt over kva som i dag finst av interesser og planar for Bu (både Ullensvang og Eidfjord).

Vi ser for oss følgjande tiltakskategoriar for mogleg framtidig utvikling av Bu:

- Framhald av dagens bruk, inkl. tiltak fremja i reguleringsplan for Hardangerbrua med tilførselsveggar (dvs ingen nye tiltak)
- Reiselivstiltak: Informasjonstavle med informasjon om Hardangerbrua og regionen, campingplass med utleige av enkle hytter
- Interkommunal næringshage: Samlokalisering av kunnskapsverksemdar i regionen
- Interkommunal fellesfunksjon: Etablering av felles alamsentral for Granvin, Ulvik, Ullensvang og Eidfjord.
- Fritidsbustadar/hytter: Utlegging av areal til bygging av fritidsbustadar
- Bustadbygging: Utlegging av areal til bustadbygging

Tiltak 0: Framhald av dagens bruk

Ein mogleg utvikling er at dagens situasjon held fram, med unntak av dei tiltak som er skissert i reguleringsplan for Hardangerbru med tilførselsveggar (ref.). Dette er eit alternativ der Statens vegvesen står for kostnader med den planlagde rasteplassen og snuplass/haldeplass for buss, og som ikkje krev tilrettelegging på kostnad av Ullensvang eller Eidfjord. Dette er å rekne som ei minimumsløysing for området.

Tiltak 1: Reiselivstiltak*Hardangerportalen*

Indre Hardanger er ein stor reiselivsdestinasjon med mange tilreisande kvar sommar, og Hardangerbrua fører til at Bu får ein meir sentral geografisk plassering enn i dag. Eit aktuelt tiltak vil som følgje av dette vere å etablere ei informasjonstavle i området ved den plangde rasteplassen og Bu folkemuseum. Denne tavla kan med fordel byggast etter mønster av infortavlene langs dei Nasjonale turistvegane – enkelt og med spanande tilrettelagt informasjon.

Ei informasjonstavle/informasjonsbu kan kombinerast med ein velkomstportal til Hardanger ("Hardangerportalen"?) som ønskjer reisande på riksveg 7 og riksveg 13 velkomne til Hardanger.

Campingplass med utleige av enkle hytter

I dei mest hektiske reiselivsmånadene juli og august er det stort press på overnattings-tilbod (noko det ikkje er resten av året). Det finst i dag fleire hotell og pensonat i distriktet (Lofthus, Kinsarvik (?), i Eidfjord og i Ulvik). Det finst også fleire stader med utleiehytter i distriktet (t.d. i Vallavik, Ringøy og Eidfjord), samt fleire campingplassar (Lofthus, Kinsarvik, Ringøy, Bu, Eidfjord, Ulvik). Felles for samtlege overnattingstilbod er at dei stort sett har fullt belegg i sommarmånadene.

Det synest serleg å vere behov for fleire rimelege overnattingstilbod som camping og enkle utleiehytter på campingsplassar. Bu vil vere ein høveleg stad for ein ny større campingplass med utleiehytter, eventuelt som ein utviding av eksisterande campingplass (Bakken camping). Vi strekar under at det ikkje er foretatt behovsanalyse for overnattingstilbod i samband med denne utgreiinga, og at lokalisering av ny campingplass på Bu må vurderast i høve til eksisterande campingplassar på Bu og på Ringøy (to stk., kor den eine også driv med hytteutleige). Drift av campingplass er avgrensa til sommarsesongen, men det er mogleg hytteutleige kan strekke seg over ein større del av året. Ein campingplass kan med fordel lokaliserast saman med informasjonstavle og nær Bu folkemuseum.

Enkelt serveringstilbod

Hardangerbrua fører til at Bu vert eit nytt trafikknutepunkt i regionen. Det kan i den samanheng tenkjast etablert eit tilbod om matsservering retta i første rekke mot reisande på riksveg 7 og riksveg 13, samt til gjester på campingplassar og hytter i området.

Realitetsvurdering:

Eit kombinert reiselivstiltak med camping, hytteutleige og informasjonstavle på Bu synest å vere både mogeleg og realistisk. Tiltaket vil truleg også vere lite kontroversielt eller vere i vesentleg konflikt med andre interesser. Tiltaket må avvegast i høve til eksisterande tilbod. Matsservering vil utgjere eit risikoføretak med usikkert kundegrunnlag. Av dei skisserte tiltaka vil etablering av ei enkel og spanande informasjonstavle vere det enklaste tiltaket å etablere, samtidig som det også vil vere det tiltaket som krev minst investeringar.

Informasjonsportal/-tavle, gjerne i kombinasjon med ein velkomstportal til regionen, vil vere realistisk å etablere. Dette vil i så fall vere eit ikkje-kommersielt tiltak som ikkje vil krevje vesentlege investeringar og som det ikkje vil vere knytt arealbrukskonflikt til dersom tiltaket blir etablert t.d. på den planlagde rasteplassen ved Bu folkemuseum.

Det synest å vere behov for enkel overnatting i regionen i turistsesongen. Det eksisterar i dag fleire campingplassar og verksemder med hytteutleige i regionen, mellom annan på Ringøy og Bu. Vi har ikkje vurdert marknadspotensialet for ein ny (og større?) campingplass med hytter på Bu, men etter kva vi forstår så er det marknadsgrunnlag for det i dag. Eit alternativ til å etablere ein ny campingplass er sjølvstendig å utvide den eksisterande, men her må ein også ta omsyn til kor eigna området er for dette. Det er i utgangspunktet fleire stader på Buplatået som kan tenkjast å leggast ut til ny campingplass.

Det er generelt eit risikoføretak å drive med serveringstilbod utanom større tettstader og langs sterkt trafikkerte vegstrekningar der mange reisande stoggar. Kundegrunnlaget for eit serveringstilbod på Bu vil vere reisande på riksveg 7 og riksveg 13, samt turistar som ferierar i området. Reisande på riksveg 13 kjem ikkje i direkte kontakt med Buplatået (der ein serveringsstad eventuelt bør lokaliserast) og vil følgjeleg i liten grad truleg nytte seg av eit slikt tilbod. Dette heng saman med at reisande på riksveg 13 må svinge av frå vegen i rundkøyringa i tunnelen og inn på riksveg 7 i retning Eidfjord – og køyre til eit tilbod dei ikkje ser. Eit sjølvstendig serveringstilbod på Bu vil truleg ikkje få stort nok kundegrunnlag til å drive på sjølvstendig basis, men kan eventuelt kombinerast med camping og hytteutleige. Vi er usikre på om det bør satsast på eit slikt tilbod uavhengig av det som vil kome på ein eventuell campingplass.

Tiltak 2: Interkommunal næringshage*Eigna næringsareal + strategisk plassering*

Bu kan tilby eigna areal for næringsføremål, samstundes som området også vil få ein strategisk plassering i regionen med om lag 30 minutt til Voss, og om lag 45 minutt til Odda. Kommunesentra i dei fire kommunane kan nåast på mellom 9 og 15 minutt.

Ein næringshage er fleire verksemder (ofte kunnskapsbaserte) under same tak. Eit slikt fellesskap skal gjere det lettare å samarbeide, dele erfaringar og medverke til eigen og andre si kompetanseheving og utvikling. Føremålet er å skape framtidssretta og konkurransedyktige verksemder i distrikta.

Buplatået er truleg godt eigna til lokalisering av ein interkommunal næringshage, både av di området ligg sentralt til i høve til samtlege fire kommunar, og av di området også ligg ein kort køyretid unna to regionsentra, Voss og Odda. Det er i dag ingen tilsvarande funksjon i regionen som kan tilby fagleg miljø og kompetanse, samstundes som regionen treng større og livskraftige næringsmiljø. Det er ein lite utvikla gründerkultur i Hardanger, noko som ein næringshage vil ha eit potensial til å utvikle.

Sidan Bu Næringshage vil liggje sentralt i regionen med relativt kort reiseavstand frå kommunesentra i Ulvik, Granvin, Ullensvang og Eidfjord vil det også gjere det mogleg å nytte bygningen til møter og tilstellingar for private og lag/organisasjonar i samtlege kommunar, og ikkje minst for felleskommunale tilstellingar. Vi vil difor rå til at Bu Næringshage også vert ein møteplass for arrangement i regionen - etter arbeidstid ved at private og lag kan leige møteplass i lokalet. Ein slik sambruksfunksjon vil medverke til å gjere næringshagen til ein sentral og kjent lokalitet i regionen.

Ein interkommunal næringshage med samlokalisering av verksemder kan gje både stordriftsfordelar og kan føre til synergieffektar, og kan såleis vise seg å vere ein god investering på sikt. Det er likevel verdt å nemne at ikkje alle næringsparkar - og hagar har vist seg å vere liv laga. Dette gjer at ein på den eine sida må stille strenge kvalitetskrav til administrasjon og leigetakarar, samstundes som ein gjer ein nøktern vurdering av fordelar og ulemper, trugslar og moglegheiter ei slik etablering vil føre med seg.

Ein avgjerande føresetnad for at det skal kome næringsetablering ein stad, er at det finst ledig attraktivt næringsareal eller lokale. To andre og minst like viktig føresetnader gjeld *marknad* (kvar ligg kundegrunnlaget?) og *kompetanse* (finn ein kompetent arbeidskraft innan rimeleg reisetid?). For lokale verksemder som vurderar omlokalisering vil spørsmåla om marknad og kompetanse truleg ikkje vere problematisk; ei lokalisering til Bu og samlokalisering med andre kunnskapsverksemder vil truleg kunne gje betre tilgjenge til både marknad og kompetanse. Bøyggen her kan vere at lokalisering på Bu vil føre til noko lengre arbeidsreise for arbeidstakarar.

Realitetsvurdering:

Ein næringshage på Bu synest å vere både mogeleg og realistisk. Tiltaket vil truleg også vere lite kontroversielt eller vere i vesentleg konflikt med andre interesser. Tiltaket har potensial utover funksjonen som felleslokale for verksemder, i første rekke i form av utleige av forsamlingslokale og moglegheiter for videokonferanse.

Tiltak 3: Interkommunale fellesfunksjonar

Bu kan vere ein mogeleg lokalitet for etablering av eit bygg som kan huse felles offentlege funksjonar på alle forvaltningsnivå for Granvin, Ulvik, Ullensvang og Eidfjord, samstundes som det også kan innehalde areal som kan nyttast til konsertar og større idrettsarrangement (fleirbrukshall). Det er lagt inn ein føresetnad om at

Moglegheitsstudie for fire område ved Hardangerbrua

offentlege tenestetilbod som blir lokaliserte til Bu, ikkje må føre til dårlegare tenestetilbod (som vesentleg dårlegare tilgjenge eller omfang) eller svekke kommunanes sin beredskap ovanfor innbyggerane og lokalsamfunna.

Med dette utgangspunktet ser vi føre oss følgjande moglegheiter:

- Interkommunalt senter for uttrykkingskøyretøy (blålysetatane)
- Interkommunalt fleirbrukshus for konsertar, idrettsarrangement, organisasjonar og ulike offentlege funksjonar (kontor)

Argumenta for å lokalisere funksjonar som omfattar Granvin, Ulvik, Ullensvang og Eidfjord til Bu er i hovudsak følgjande:

- Økonomisk gunstig grunna stordriftsfordelar
- Sentral plassering i regionen
- Synergieffektar gjennom større fagmiljø

Vidare:

- Det er i dag ikkje lokalisert ambulanseneste i regionen. Dei næraste er Voss, Odda og Utne (ny) og Ålvik. Ei lokalisering av ambulansenesta til Bu vil vere i samsvar med nasjonale krav om responstid (ambulansen vil kunne nå befolkingskonsentrasjonar innan 25 min.), samstundes som det vil styrkje den generelle beredskapen i regionen. Ambulansenesta er administrert av Hordaland fylkeskommune, og vert forvalta i høve til "Plan for ambulansenesta i Hordaland" som legg premissar for kvar det skal lokalisert ambulansar i fylket.
- Det er i dag brannvernberedskap i samtlige fire kommunar. Beredskapen vil truleg ikkje bli vesentleg svekka ved samlokalisering på Bu, mellom anna av di ein kan ha døgnbemanna vaktssentral (t.d. saman med ambulanseneste).
- Det er i dag felles lensmannskontor for Eidfjord og Ullensvang i Kinsarvik, og Granvin og Ulvik i Ulvik. Det er usikkert om beredskapen blir styrka ved samlokalisering.
- Lokalisering av ein interkommunal sambrukshall på Bu kan huse ei rekkje ulike interkommunale/regionale offentlege funksjonar og tenester, samt hall til bruk for idretts- og kulturarrangement (infrastrukturtilbod).
- Tiltaket vil vere økonomisk gunstig for kommunane.

Eit interkommunalt fellesbygg på Bu vil liggje sentralt i regionen og kan medverke til styrkja regionalt samhald, samstundes som det kan vise seg å vere fornuftig både med tanke på styrking av faglige miljø og på den kommunale utgiftssida.

Realitetsvurdering

Ei samlokalisering av uttrykkingsetatane synest å vere både mogeleg og realistisk på sikt, men er ikkje opp til kommunane å avgjere. Tiltaket vil styrkje beredskapen i regionen, men unntak av lensmannstenesta. Eit interkommunalt fleirbrukshus bør også vere mogeleg å etablere i området, men vil truleg vere konfliktfylt i høve til eksisterande tilbod i dei respektive kommunane.

Tiltak 4: Bustadbygging*Eigna areal og sentral plassering i regionen*

Bu er godt eigna for bustadutbygging, samstundes som området vil kome til å ligge ved eit trafikknutepunkt når Hardangerbrua står ferdig. Bu vil også ligge sentralt med tanke på arbeidsreiser til andre kommunar i området. Det er eigna areal både på Ullensvangsida og Eidfjordsida for bustadutbygging. I Eidfjord er det i kommuneplanens arealdel (2001-2012) sett av 10 nye bustadar i tillegg til 5 eksisterande i området.

Ikkje trong for storstilt utbygging i dag

Det er i dag ikkje behov for storstilt bustadutbygging i regionen. Bu kan likevel tilby attraktive tomter for utbygging i mindre skala, kanskje i første rekke for dei som arbeidar eller ønskjer å arbeide på Voss eller i Odda, men bu i regionen.

Mål i gjeldande kommuneplan (2001-2012) for bustadbygging:

- Oppretthalda folketalet.
- Prioritere utvikling og styrking av tettstaden Eidfjord.
- Det skal tilretteleggjast for auka busetnad/fortetting i sentrumsnære område.

Realitetsvurdering

Bustadutbygging på Bu vert ikkje vurdert å vere ein aktuell mogeleigheit som følgje av Hardangerbrua. Dette heng i første rekke saman med at slikt tiltak vil stri mot mål i gjeldande kommuneplan for Eidfjord som seier at "tettstaden Eidfjord" skal utviklast og styrkast, og at det skal leggjast til rette for auka busetad/fortetting i sentrumsnære område.

Utlekking av bustadtomter/bustadbygging på Bu kan sjølvstøtt kome uavhengig av Hardangerbrua.

Tiltak 5: Fritidsbustader**Realitetsvurdering**

Hardangerbrua kan gjere Bu til eit meir attraktivt område for fritidsbustader, sjølv utan direkte tilgang til sjø. Det er i første rekke beligenheita ved eit framtidig trafikknutepunkt, eigna areal og nær sjø som vil gjere Buplatået attraktivt som hytteområde. Det er ingen hindringar i kommuneplanen for at slik utbygging kan skje berre ho skjer innan dei retningslinjer og føresegner som planen gjev.

Det finst i dag eit regulert hyttefelt i Ullensvangdelen (gnr 129, bnr 1).

Tabell 3.1 Vurderingsmatrise for Bu

AKTUELLE TILTAK BU	ARGUMENT FOR	ARGUMENT MOT	REALISME-VURDERING	ER TILTAKET KONFLIKTFYLT?
1 Info.portal: "Porten til Hardanger". Campingplass med utleige av rimelege hytter + enkel servering	-Stort informasjonsbehov -Kunde grunnlag -Egna areal -Beliggenheit	Eksisterande campingplass på Ringøy og Bu. Hytteutleige på Bu, Ringøy og Vallavik. Usikkert kunde grunnlag for servering	Mogleg/realistisk. Infotavle er eit særst realistisk tiltak. Det bør foretas marknadsanalyse ang. campingplass.	Truleg ikkje. Kan oppstå konflikt med eksisterande campingsplassar og hytteutleige. Må vurderast i høve til eksisterande camping og hytteutleige.
2 Interkommunal næringshage	- Bu ligg sentralt i ABS-regionen. -Regional utvikling. Medverke til auka kompetanse og konkurransekraft	Kan trekke verksemdar ut frå eksisterande lokalitetar.	Mogleg / realistisk.	Truleg ikkje.
3 Fleirbrukshall Interkommunal fellesfunksjon: - brann - ambulanse - ikkje-publikumsretta funksjonar	Sentralt lokalisert i høve til dei fire kommunane Stordriftsfordelar gjev innsparingar Større miljø gjev auka kompetanse	Tiltaket kan svekke lokal beredskap og tenestar ovanfor publikum Uheldig utflytting av funksjonar og tenester som bør finnast i kommunesentra	Mogleg /usikkert. Tiltaket vil kunne tene alle fire kommunar. Fleirbrukshall vil kunne nyttast av brukarar i alle dei fire kommunane.	Truleg. Tiltaket må vegast opp mot ulempa med ikkje å ha slike tenester og tilbod lokalt. Sentralisering av uttrykkingstenester kan svekke den lokale beredskapen.
4 Bustadfelt	Eigna areal for bustadbygging. Sentralt i ABS-regionen.	Området ligg langt unna kommunesentra og tenestetilbod. Tiltaket vil føre til eit uheldig utbyggingsmønster.	Mogleg/uønska? Bu er objektivt sett truleg eit godt område for bustader.	Ja. Tiltaket kan på sikt skipe eksisterande senterstruktur.
5 Fritidsbustader (hytter)	Eigna areal. Nær sjø. Lett tilgjenge.	- Arealbrukskonflikt?	Mogleg. Området vil truleg vere godt eigna for bygging av fritidsbustader.	Truleg ikkje. Utbygging kan skje innan ramme som kommuneplanens arealdel set for fritidsbustadar.

3.8 Brimnes ferjeleie - ved sjø og riksveg

3.8.1 Eigenskapar

Oppstillingsplassen har fire rekker som strekk seg over om lag 200 meter parallelt med riksveg 7. I tillegg er det eit mindre kaiareal med venterom og toalett ved ferjeleiet. Omådet ligg utsett til for vér og vind.

3.8.2 Lite erfaring med etterbruk av ferjeleier

Det er lite empiri på gjenbruk av ferjeleier. Søk på Internett har ikkje gitt positivt resultat og vi har ikkje kome over annan skriftleg dokumentasjon på kva som har skjedd med nedlagte ferjeleier. Generelt vil det vere eit skilje mellom ferjeleier som ligg i eit område med anna aktivitet (t.d. eit mindre kommunesenter) og ferjeleier som ligg for seg sjølv og berre har aktivitet relatert til ferjedrift (t.d. toalett, kiosk). Ferjeleier som ligg i område med anna aktivitet vil lettare bli transformert til annan bruk enn ferjeleier som ligg i områder utan anna aktivitet. Brimnes og Bruravik ferjeleier høyrer til den siste kategorien.



Figur 3.1 Brimnes ferjekai. Foto: Kåre Eitrheim

3.8.3 Avgrensa med moglege tiltak

Det er i utgangspunktet sterkt avgrensa kva aktivitetar/tiltak som det er mogeleg og realistisk å lokalisere til eit nedlagt ferjeleie langs ein trafikkert riksveg, og som ligg langt frå næraste tettstad. Den mest opplagde etterbruken kan delast inn i to kategoriar/tiltak:

- aktivitetar knytt opp mot trafikken langs riksveg 7, eller som er
- aktivitetar som har trong for tilgang til sjø og kai

3.8.4 Overnattingstilbod

Til den første kategorien kan både overnattingstilbod for bobilar og kvileparkering for nyttetransport tenkjast. Det bør vere toalett med dusjmoglegheiter på staden, samt bord og benker, og informasjonstavle over vegar, og kva som finst av tilbod og attraksjonar i området. Bobil-overnattingstilbod kan med fordel kombinerast med andre reiselivstiltak, t.d. fjordcruise (hovudhamn eller stoppestad) og/eller båtutleige. Overnattingstilbod for bobilturistar kan vere ein mogeleg etterbruk av ferjeleiet. I turistsesongen er det mange bobilturistar i regionen, og det er truleg ein marknad for lokalitetar kor desse kan nattparkere bilane. Det finst bobilparkering andre stader i regionen, og kundegrunnlaget for ei slik parkering til er ikkje vurdert. Det krevst relativt lite tilrettelegging for denne type bruk.

Ferjekaiområdet ligg godt til rette for overnattingstilbod for nyttetraffikk, men kundegrunnlaget kan vere noko usikkert. Dette skyldast at det er høvesvis lite langtransport med tunge køyretøy over Hardangervidda, i alle fall vinterstid.

3.8.5 Sjønære aktivitetar

Den andre kategorien omfattar i første rekkje mindre verksemder som har trong for tilgang til sjø. Dette kan vere lokale verksemder som ønskjer seg ny og betre lokalisering, eller det kan vere verksemder som i dag ikkje har tilhald i regionen, men som ønskjer å lokalisere seg der.

Dei konkrete tiltaka er vist i tabell 3.2 under. Tabellen viser også kort argument for og imot tiltaket, ei vurdering av realismen i tiltaket, og om tiltaket synest å vere konfliktfylt i høve til andre interesser, kommunale målsettingar eller offentlege retningslinjer (lokale, regionale eller nasjonale).

3.8.6 Ein strategisk arealreserve

Brimnes ferjekai utgjer ein viktig arealreserve for Eidfjord kommune. Slik vi vurderar situasjonen bør kommunen såleis ikkje forhaste seg med å nyttegjere seg arealet, men i staden la det inngå i ein langsiktig nærings- og arealbruksstrategi for kommunen. I påvente av at den rette interessenten skal dukke opp, bør ein legge til rette for *reversibel arealbruk*. Eit døme på eit reversibelt tiltak som kan lokalisere seg til området

Moglegheitsstudie for fire område ved Hardangerbrua

er service- og overnattingsstad for bobilturistar og tungtransportsjåførar. Dette er eit tiltak som er relativt lett å etablere og utan store kostnader, og som kan avviklast på kort varsel. Deler av infrastrukturen ligg alt på staden (venterom, toalett og kiosk), og areala er veileigna som parkeringsareal. Eit overnattingstilbod for bobilturistar kan lett kombinerast med utleige av båt eller anløp av fjordcruisebåtar.

Tabell 3.2 viser moglege tiltak for Brimnes ferjekai, samt dei viktigaste argumenta for og i mot tiltaka. Det er også gitt ein kort vurdering av realismen i tiltaka og ei vurdering av grad av konflikt knytt til tiltaket.

Tabell 3.2 Vurderingsmatrise for Brimnes ferjekai

BRIMNES FERJEKAI				
AKTUELLE TILTAK	ARGUMENT FOR	ARGUMENT MOT	REALISME-VURDERING	ER TILTAKET KONFLIKTFYLT?
Næringsverksemd med behov for tilgang til sjø	Godt eigna lokalitet. Kan få nyetablering.	Kan føre til visuell forureining.	Mogeleg. Kan være vanskelig å finne verksemdar som vil etablere seg.	Truleg ikkje. Det vert føresetta at miljøkrav og nasjonale og kommunale krav vert teke omsyn til.
Kvileparkering for nyttetransport	Godt eigna lokalitet.	Usikkert kundegrunnlag. Forholdsvis lite langtransport på rv7 i området. Usikkert behov	Mogeleg. Tiltaket er nyttig og viktig.	Nei
Minicruise på fjorden	Godt eigna lokalitet.	Kan komme i konkurranseforhold til Eidfjord. Usikkert kundegrunnlag.	Mogeleg. Usikkert kundegrunnlag.	Usikkert. Tiltaket kan kome i konflikt med reiselivstilbod andre stader i regionen.
Bobilovernatting med tenestetilbod	Godt eigna lokalitet.	Kan kome i konflikt med eksisterande tilbod	Mogeleg. Området ligg godt til rette for ein slik funksjon. Bør kombinerast med ulike servicetilbod.	Truleg ikkje.

3.9 Bruravik ferjeleie - eit sidespor?

Bruravik ferjeleie ligg på riksveg 7 og riksveg 13, ca 4 km frå Vallaviktunnelen i retning Ulvik. Dette er ei strekning som i dag har høvesvis mykje gjennomgangstrafikk, men som etter bruopninga vil miste det meste av trafikkgrunnlaget. Det er høvesvis lite trafikk på riksveg 572 mellom Bruravik og Ulvik utanom turistsesongen.



Figur 3.2 Bruravik ferjeleie. Foto: S.Ulvund

Bruravik er eit typisk ferjeleie utan andre funksjonar enn ferjerelaterte (jf vurderinga av Brimnes), og som såleis er sårbar med tanke på etterbruk. Som for Brimnes kan det vere mogeleg med transport- og hamnerelaterte aktivitetar/tiltak. Kundegrunnlaget for overnattingstilbod for både bobilar og nyttetransport synest å vere langt mindre i Bruravik enn i Brimnes, sjølv om ferjeleiet i seg sjølv truleg er godt eigna for føremåla. Det er vanskeleg å peike på konkrete verksemder som det i dag kan tenkjast lokalisert til området. Området utgjer likevel ein viktig og strategisk arealreserve for Ulvik kommune. Dette tilseier at ein ikkje bør forhaste seg med utbygging.

Tabell 3.3 Vurderingstabell for Bruravik ferjekai

BRURAVIK FERJEKAI				
AKTUELLE TILTAK	ARGUMENT FOR	ARGUMENT MOT	REALISME-VURDERING	ER TILTAKET KONFLIKTFYLT?
Næringsverksemd med behov for tilgang til sjø	Godt eigna lokalitet.	Behov og marknadsgrunnlag.	Mogeleg. Eit realistisk tiltak om det melder seg interessenter.	Nei. Det vert føresett at miljøkrav og nasjonale og kommunale krav vert teke omsyn til.
Bobilovernatting med tenestetilbod	Godt eigna lokalitet	Usikkert kundegrunnlag.	Mogeleg.	Truleg ikkje.

3.10 Vallavik - hytter og sjø

Hardangerbrua kjem i land like vest for Vallaviktunet, eit gardstun eit stykke oppi den bratte fjordlia. Nede ved sjøen er det kai med molo og ei samling bygningar (utleiehytter, bustad, naust, uthus). Riksveg 13 vil gå rett frå bru og inn i tunnel over den eksisterande Djønnotunnelen, det er berre ein 20 meter lang viadukt og ei kort forskjering (10 m) før tunnelen.

Tilgjenge for reisande frå nord på riksveg 13 og riksveg 7 vil bli om lag som i dag. Trafikken i retning Vallavik frå sør over brua blir fordelt til Granvin og Ulvik i ein rundkøyring i den eksisterande Vallaviktunnelen. Hardangerbrua går direkte inn i tunnelarm frå Hardangerbrua som går over den eksisterande Djønnotunnelen. Tabell 3.4 viser moglege tiltak for Vallavik, samt dei viktigaste argumenta for og i mot tiltaka. Det er også gitt ein kort vurdering av realismen i tiltaka og ei vurdering av grad av konflikt knytt til tiltaket.

Tabell 3.4 Vurderingstabell for Vallavik

VALLAVIK				
AKTUELLE TILTAK	ARGUMENT FOR	ARGUMENT MOT	REALISME-VURDERING	ER TILTAKET KONFLIKTFYLT?
Hytteutleige	Etablert næring på staden. Eigna lokalitet med kai.	Overkapasitet?	Mogeleg. Ei forsvarleg vidare utbygging av næringa synest realistisk.	Nei. Ei vidare utbygging synest lite konfliktfylt i dag.
Båtutleige	Godt eigna lokalitet med eigen kai.	Ingen	Mogeleg. Tiltaket kan sjåast i samheng med hytteutleige.	Nei.

Det synest å vere avgrensa med moglegheiter for Vallavik som direkte følgje av Hardangerbrua. Noko betre tilgjenge gjør det lettare å kome frå sør (rv7 og rv13), medan tilgjenge for reisande frå nordsida vil bli om lag som i dag. Det er i dag hytteutleige i området, samt utleige av båtar. Vi foreslår at det også i framtida blir satsa på utleige av hytter og båt i området, ikkje minst av di det alt finst kompetanse og infrastruktur i Vallavik. Det er vanskeleg å sjå kva nye moglegheiter Hardangerbrua vil kunne gje for Vallavik, utan ei viss betring i tilgjenge frå sør. Grenda sitt største potensial er kaia med molo, og røynsle med utleige av hytter. Vi har ikkje vurdert marknadsgrunnlaget for hytteutleige og båtutleige, men vi vil tru at det er stor etterspurnad etter slike tilbod i sommarmånadene.

3.11 Mykje er mogeleg, noko er realistisk og mykje kan vere konfliktfylt

Ei høveleg oppsummering av kapitel 3 kan vere følgjande: *Mykje synest mogleg, ikkje alt synest like realistisk å få gjennomført og mange av tiltaka vil på ein eller annan måte kan kome til å bli konfliktfylte.*

Ikkje alle tiltak er uproblematiske

Vi har søkt å unngå tiltak som vil skiple eksisterande senterstruktur eller som på ein eller annan måte kan skiple tilhøvet mellom dei fire kommunane. Konfliktpotensialet vil truleg meir knytte seg til arealbruksinteresser og til lokalisering av viktige funksjonar. Konflikt eller usemje om lokalisering av tiltak er noko som høyrer med i prosessen fram mot vedtak, og er slik sett ikkje noko særskilt for denne saka. Vi vurderar såleis ikkje dei føreslegne tiltaka til å vere vesentleg konfliktfylte i regionen, med eit mogleg unntak av landbruksinteresser på Bu. For Bu sitt vedkommande kan det vise seg at usemje mellom kommunane om felleslokalisering av funksjonar i området kan utgjere ei hindring for etablering, men også uvilje i dei einskilde kommunane om å "flagge ut" sentrale funksjonar som brannvern og politi kan vise seg å utgjere ei hindring mot å setje i verk tiltaka.

Bu størst potensial

Av dei fire områda som inngår i mogelegheitsanalysen er *Bu* det området som har størst potensial for vidare utvikling, men som ein konsekvens av at dette er Bu også det området med størst grad av konflikt knytt til seg. Området er relativt flatt og har større område med fulldyrka og overflatedyrka areal. Dette gjer det eigna til så vel landbruk som til utbygging.



Figur 3.3 Område ved Bu. Foto: Kåre Eitrheim

For Bu er styrken utan tvil området si sentrale plassering som knutepunkt og med areal godt eigna for utbygging. Dette er udelt positivt for interkommunale fellestiltak som alarmsentral og næringshage, men vil også vere det for reiselivstiltak av typen campingplass/hytteutleige. Svakheita til området er at det ikkje vil ligge langs vegen for reisande på riksveg 13 mellom Odda og Granvin. Dei reisande på riksveg 13 må svinge av i rundkøyringa i tunnelen under Buplatået om dei vil opp til sjølve plataet. Dette kan vere uheldig med omsyn til å etablere funksjonar som skal betene reisande.

Vurderingsmatrise for Bu	
<p>STYRKE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Knutepunkt - Sentralt i regionen - Eigna areal 	<p>SVAKHEITER</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manglande direkte kontakt med brua for reisande på rv13 - Buplatået eit sidespor for reisande på rv13
<p>MOGLEGHEITER</p> <ul style="list-style-type: none"> -Interkommunale fellestiltak: Alarmsentral og næringshage -Reislivstiltak: Hardangerporten med camping og info.senter 	<p>TRUGSMÅL</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manglande lokal eller regional vilje til iverksetjing av tiltak - Arealbrukskonfliktar - Lokaliseringskonfliktar

Dei to ferjeleiene utgjer ei potensial, men...

Dei *to ferjeleiene* utgjer eit klart potensial som arealreserve med si lokalisering ved sjø og riksveg. Moglegheitene - og med det føresetnadene for å utnytte moglegheitane, for dei to ferjeleiene er imidlertid ikkje like; brua vil føre til meir trafikk langs riksveg 7 mellom Bu og Eidfjord, men vil ta bort det aller meste av trafikkgrunlaget til Bruravik. Dei reint materielle føresetnadane er likevel om lag dei same; dei har begge høvesvis mykje flatt areal og ei kai til rådvelde.

Vurderingsmatrise for Bruravik ferjekai	
<p>STYRKE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flatt areal - Tilgang til sjø (kai) 	<p>SVAKHEITER</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sesongavhengig - Dårleg kundegrunnlag -Usentralt?
<p>MOGLEGHEITER</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lokal verksemd som treng tilgang til sjø - Sjøbasert reiselivstilbod 	<p>TRUGSMÅL</p> <ul style="list-style-type: none"> - Liten lokal interesse -Dårleg kundegrunnlag

Vurderingsmatrise for Brimnes ferjekai	
STYRKE - Flatt areal - Like ved riksveg - Tilgang til sjø (kai)	SVAKHEITER - Sesongavhengig - Vérutsatt
MOGLEGHEITER - Overnattingstilbod med serviceanlegg for bobilturistar og nyttetraffikk	TRUGSMÅL - Byggeforbod nær rv - Lita lokal interesse - Lite tungtransport på strekninga

Vallavik Que Vadis?

Vallavik er på mange måtar eit eige lite samfunn som ikkje får sine moglegheiter så mykje direkte påverka av Hardangerbrua. Brua gir ferjefritt tilgjenge til Vallavik frå sør, men gir ikkje lettare tilgang til Vallavik for dei reisande. Hardangerbrua vil såleis ikkje gje Vallavik direkte verknader av det auka tilgjenge som brua elles gjev, og skaper med andre ord ingen nye moglegheiter.

Vurderingsmatrise for Vallavik	
STYRKE - Tilgang til sjø (kai) - Reiselivsrynsle	SVAKHEITER - Sesongavhengig - Hardangerbrua skaper ingen vesentlege nye moglegheiter
MOGLEGHEITER - Halde fram som i dag med utleige av fritidshus	TRUGSMÅL - Sviktande kundegrnlag

4 GJENNOMFØRING AV UTVALDE TILTAK

4.1 Interkommunale fellesfunksjonar og informasjonstavle

4.1.1 Bu det mest aktuelle området

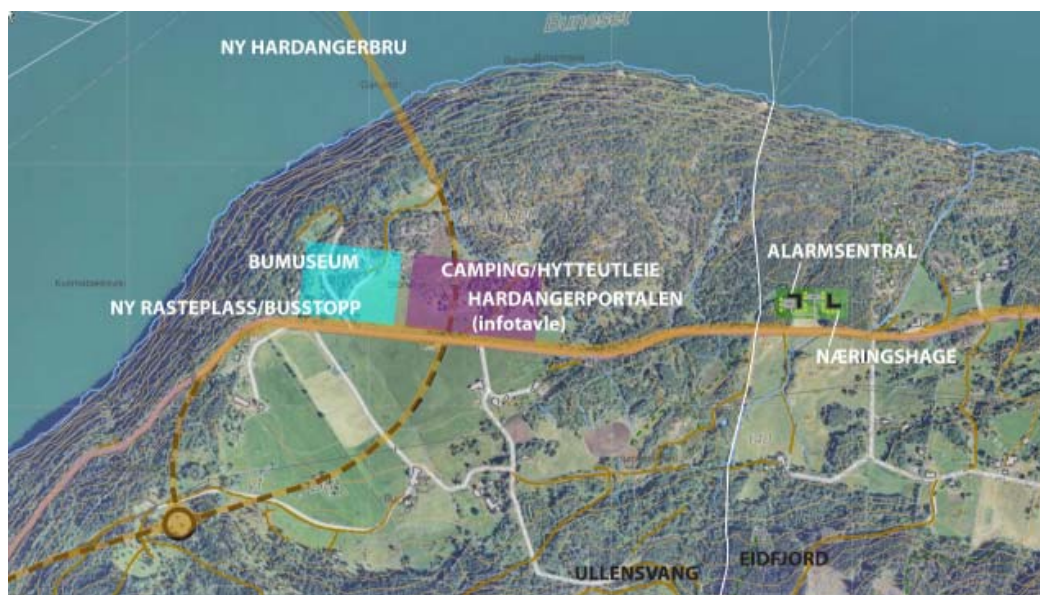
Gjennomgangen i kapittel 3 har vist at det i første rekke er Bu som står fram som det området ved Hardangerbrua som i dag har størst potensiale som "moglegheitsområde". Vi vil av den grunn konsentrere oss om dette området med omsyn til lokalisering, planlegging og investeringar.

I kapittel 3.7.1 vart det lansert følgjande moglege tiltak for Bu:

- Reiselivstiltak: Informasjonstavle med informasjon om Hardangerbrua og regionen, campingplass med utleige av enkle hytter
- Interkommunal næringshage: Samlokalisering av kunnskapsverksemder
- Felles alarmsentral for Granvin, Ulvik, Ullensvang og Eidfjord.
- Fritidsbustadar/hytter: Utlegging av areal til bygging av fritidsbustadar
- Bustadbygging: Utlegging av areal til bustadbygging

4.1.2 Næringshage, alarmsentral og informasjonstavle

Bu si sentrale plassering etter etablering av Hardangerbrua tilseier at området har eit stort potensiale som lokalisering for tiltak som omfattar meir enn ein kommune. Med dette som utgangspunkt, vil Bu vere ein eigna lokalisering for både *ein interkommunal næringshage* og *ein interkommunal alarmsentral* (interkommunal fellesfunksjon). Dei to tiltaka kan med fordel lokaliserast i same område for å spare inngrep og redusere kostnader til infrastruktur.



Figur 4.1 Lokalisering av moglege tiltak på Bu. Foto: Fonnakart

I tillegg til interkommunale tiltak, føreslår vi at det blir satt opp ei informasjonstavle på området like ved Bu museum og den planlagde rasteplassen. Informasjonstavla skal informere dei reisande om både Hardangerbrua og om regionen (indre deler av Hardanger). Området vil truleg også vere godt eigna for etablering av ein moderne campingsplass, gjerne med serveringsfasilitetar, toalett og dusj for reisande.

Dei andre tiltaka som er omtala i kapittel 3 og i punkta ovanfor, vil ikkje bli vidare drøfta og konkretisert. Vi ser det likevel vel som mogleg og realistisk med utbygging av både fritidshus (private hytter) og bustader i mindre omfang. Primært bør areala på Bu nyttast til interkommunale fellesfunksjonar og reiselivsverksemd.

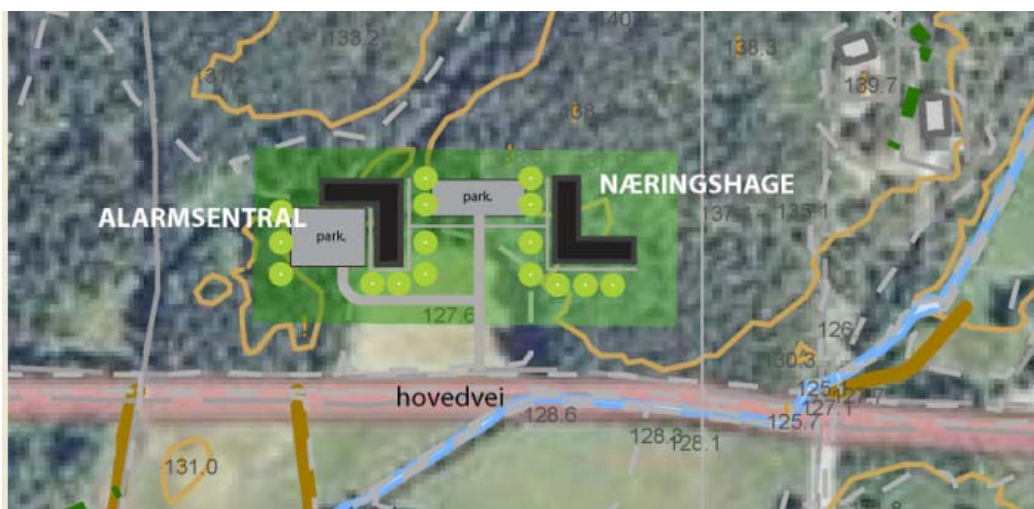
4.2 Bu Næringshage og interkommunal alarmsentral

4.2.1 Samlokalisering

Vi foreslår at Bu Næringshage og den interkommunale alarmsentralen blir samlokaliserte. Ei samlokalisering vil spare tekniske inngrep og vere gunstig med tanke på investeringsbehov.

Det føreslegne arealet ligg i Eidfjord kommune, gnr 1, bruk nr 4 , like nord for riksveg 7. Arealet er lett skogkledt og noko kuppert, men har også eit mindre areal med "inneklemt" jordbruksareal. Området er valt med tanke på å ta minst mogleg av dyrka eller dyrkbar jord, samstundes som det skal ligge nær riksveg 7. Det blir felles parkeringsplass for Bu Næringshage og den interkommunale alarmsentralen.

Lokalisering av tiltaka er omtrentleg og skissemessig, og det er ikkje teke omsyn til eventuelle reguleringsplanar for områda.



Figur 4.2 Alarmsentral og Bu Næringshage. Skisse av utforming og plassering.

4.2.2 Bu Næringshage

600 m²

Bu Næringshage er tenkt plassert i Eidfjord, like ved grensa til Ullensvang, på gårdnummer 1, bruk nr 4. Området ligg like ved rv13, på nordsida (sjøsida) og består av småkuppert terreng med

Bu Næringshage er eit 600 m² stort bygg på ein etasje med 10 kontorplassar og felleslokale, inkludert møterom tilrettelagt for videokonferanse. Bygget kan utvidast i høgda, og nokre rom (inkludert fellesrom) er tenkt å vere fleksible (inndeling). Bygget bør ligge i parkliknande omgjevnader som er tilpassa flora og topografi i området.

4.2.3 Interkommunal alarmsentral

Den interkommunale alarmsentralen vil ha same form og storleik (600m²) som Bu Næringshage (jf figur 4.2), men bygningen vil ha omvendt plassering i terrenget. Bygget vil ha garasjeplass for tre utrykkingskøyretøy, felles trimrom, fellesrom og kontorplass for seks personar. Området kring bygget bør opparbeidast i fellesskap med opparbeidinga av næringshagen.

4.2.4 Planarbeid

Tiltaket krev avklaring av arealbruksinteresser og korleis det samsvarar med eventuelle arealplanar for området. Det er viktig at potensielle konflikhtar omkring arealbruk blir avklart på eit tidlig tidspunkt. Dette vert gjort gjennom den ordinære rulleringa av kommuneplanen.

Etter kommuneplanprosessen må det, om det vert gjeve aksept for tiltaket, bli utarbeida *detaljplan* for tiltaket.

4.2.5 Investeringskostnader

Det vert teke utgangspunkt i prosjektkostnad på 30 000 kr/m².

Kvart bygg er på 600 m² over 1 etasje. Dette gir eit estimert kostnadsoverslag på 18 mill. kr pr bygg. For begge bygg blir kostnaden rundt rekna 36 mill. kr.

Opparbeiding av utandørs areal er estimert til 7,6 mill.kroner (vedlegg 1). Dette omfattar begge tiltaka, inkludert parkeringsareal (60 plassar ved næringshagen og oppstillingsplass med parkering ved alarmsentralen).

Tabell 4.1 Oppsummeringstabell for fellesfunksjonar

TILTAK	Framlegg til plassering	Omfang	Planarbeid
1) Bu næringshage Investering: 18 mill.kr Opparbeiding tomt: 3,8 mill.kr (1/2 tomt)	Eidfjord kommune. Gnr/bnr: 1 / 4 ? Tomt på nordsida av rv7 på grensa til Ullensvang. Samlokalisert med Interkommunal utrykkingsentral.	- 10 kontorlokale - 2 video-konferanserom/ møterom - 1 felles pauserom med kjøkken-fasilitetar - toalett og garderobe	Tiltaket må inngå i den kommande rulleringa av kommuneplanen. Kartlegging av konflikhtar og interesser, og gjennomføring av prosess etter plan-og bygningslova. Utarbeiding av detaljplan for tiltaket (saman med tiltak 2).
2) Alarmsentral Investering: 18 mill.kr Opparbeiding tomt: 3,8 mill.kr (1/2 tomt)	Eidfjord kommune. Gnr/bnr: 1 / 4 ? Tomt på nordsida av rv7 på grensa til Ullensvang. Samlokalisert med Bu næringspark.	Garasjeplass for: 2 brannbilar, 1 eller 2 ambulansar og 1 politibil. Tre kontor, felles treningsrom og dusj, felles kantine/ pauserom, og felles toalett.	Same planarbeid som for tiltak 1.

4.2.6 Informasjonstavle

Ei informasjonstavle bør være utforma slik at ho fenger merksemd og må ha ein lett synleg plassering. Tavla kan t.d. utformast etter mønster frå tilsvarende tavler langs Nasjonale turisvegar. Ei informasjonstavle kan med fordel samlokaliserast med ein ny campingplass i området, gjerne også med moglegheiter for servering i turistsesongen. Området med informasjonstavle og reiselivsverksemder kan kallast *Hardangerporten*.



Figur 4.3. Informasjonstavle langs Sognefjellsvegen. Foto: Pelle Engesæter

Informasjonstavla vil kunne innarbeidast i den planlagde rasteplassen, og vil såleis berre trenge ei byggemelding. Dersom det vert vurdert å byggje campingsplass på området ved Bu museum, må dette gjennom den ordinære kommunale planprosessen. Eventuelle arealbrukskonflikhtar og interesser knytt til tiltaket må avklarast gjennom kommuneplanprosessen og det bør truleg utarbeidast ein eigen detaljplan for tiltaket. Før tiltaket vert vurdert i plansamanheng, bør det utarbeidast ein behovsanalyse der

Mølegheitsstudie for fire område ved Hardangerbrua

samla overnattingskapasitet inngår, med spesielt vekt på behovet for ein ny campingplass i regionen. Det finst alt ein mindre campingplass på Bu. Tilhøvet til denne bør avklarast. Det finst også campingplassar på Lofthus, i Kinsarvik og i Eidfjord, samt fleire stader med utleige av hytter.

Tabell 4.2 Oppsummeringstabell for informasjonstavle


TILTAK	Framlegg til plassering	Omfang	Planarbeid
<p>3) Informasjonstavle for Hardangerbrua og regionen. Evt. campingsplass og enkel servering i same område.</p>	<p>Nabo mot aust til Bu folkemuseum og rasteplass/buss-haldeplass. Nordsida av rv7.</p> <p>Informasjonstavla bør plasserast på rasteplassen som Statens vegvesen har planlagd i samband med Hardangerbrua.</p>	<p>Omfanget er usikkert. Tiltaket består av informasjonstavle etter mønster frå Nasjonale turis-vegar, campingplass med enkel servering og utleige av enkle hytter (vinterisolerte).</p>	<p>Ei informasjonstavle vil kunne inngå som eit naturleg element i den planlagde rasteplassen, og vil såleis berre krevje ei byggeomelding.</p> <p>Ein campingplass med kiosk/matservering vil krevje planprosess som skissert for Bu Næringshage.</p>

Vedlegg 1

Kalkyle (1.side) for utandørs tiltak i samband med tomt for Bu Næringshage og interkommunal alarmsentral på bu. Kalkyla er eit førebels anslag.

ISY Calcius Expert
 Prosjektbok
 Versjon 5.1.3

Norconsult AS
 Raymond Tuv
 11.11.2010
 (17:54)



Eidfjord_Utendørs_normal

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Utdøring	200 614	34,6	4,8%					
2	Bygging	0	0,0	0,0%					
3	VVS	0	0,0	0,0%					
4	Elektr	0	0,0	0,0%					
5	Tee og akkordstøring	0	0,0	0,0%					
6	Andre installasjonar	0	0,0	0,0%					
7	Luknings	200 614	34,6	4,8%					
8	Generelle kostnader	4 132 287	691,6	95,2%					
9	Sosiale kostnader	4 338 902	716,5	100,0%					
10	Spesielle kostnader	1 006 122	166,5	23,0%					
RMA		5 895 024	701,8	135,0%					
		1 473 795	175,4	24,0%					
		7 368 780	877,2	100,0%					
		204 791	25,1	3,6%					
		7 603 511	912,3	170,0%					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Utdøring	200 614	34,6	4,8%					
2	Bygging	0	0,0	0,0%					
3	VVS	0	0,0	0,0%					
4	Elektr	0	0,0	0,0%					
5	Tee og akkordstøring	0	0,0	0,0%					
6	Andre installasjonar	0	0,0	0,0%					
7	Luknings	200 614	34,6	4,8%					
8	Generelle kostnader	4 132 287	691,6	95,2%					
9	Sosiale kostnader	4 338 902	716,5	100,0%					
10	Spesielle kostnader	1 006 122	166,5	23,0%					
RMA		5 895 024	701,8	135,0%					
		1 473 795	175,4	24,0%					
		7 368 780	877,2	100,0%					
		204 791	25,1	3,6%					
		7 603 511	912,3	170,0%					

Kode	Beskrivelse	Prosjekt	Enh
UMA	Uvendig mark	8 400	m2
BYA	Bebyggd areal	1 200	m2

