

# Potensiale for verdiskaping langs den planlagte bybanetrasèen til Åsane

September 2022



# Disclaimer

Denne rapporten er utarbeidet for Bergen Næringsråd i samsvar med oppdrag i samsvar med vårt engasjementsbrev.

Våre vurderinger bygger på informasjon som har fremkommet i intervjuer og arbeidsmøter med ansatte i Bergen Næringsråd, Bergen kommune og andre aktører som Bergen Næringsråd har henvist til i forbindelse med prosjektet. PricewaterhouseCoopers (PwC) har ikke foretatt noen selvstendig verifisering av informasjonen som har fremkommet, og vi innestår ikke for at den er fullstendig, korrekt og presis.

Bergen Næringsråd har rett til å benytte informasjonen i denne rapporten i sin virksomhet, i samsvar med forretningsvilkårene som er vedlagt vårt engasjementsbrev. Rapporten og/eller informasjon fra rapporten skal ikke benyttes for andre formål eller distribueres til andre uten skriftlig samtykke fra PwC. PwC påtar seg ikke noe ansvar for tap som er lidt av Bergen Næringsråd eller andre som følge av at vår rapport eller utkast til rapport er distribuert, gjengitt eller på annen måte benyttet i strid med disse bestemmelsene eller engasjementsbrevet.

PwC beholder opphavsrett og alle andre immaterielle rettigheter til rapporten samt ideer, konsepter, modeller, informasjon og know-how som er utviklet i forbindelse med vårt arbeid. Enhver handling som gjennomføres på bakgrunn av vår rapport foretas på eget ansvar.

# INNHOOLD

1	Sammendrag og konklusjon
2	Bakgrunn og formål
3	Kommuneplanens arealdel og overordnede mål
4	Historie   Utbygging av bybane til Flesland og Fyllingsdalen
5	Bybane til Åsane   Status, trasé og mulige kvalitative ringvirkninger
6	Bybane til Åsane   Potensiale for bolig- og næringsutbygging
7	Konklusjon   Verdiskapingspotensiale ved en bybane til Åsane
8	Kilder
9	Vedlegg

# 1. Sammendrag og konklusjon





# Sammendrag

I 2000 vedtok Bystyret i Bergen å bygge bybane fra Bergen sentrum til Bergen lufthavn Flesland. Gjennom 20 år med planlegging, bygging og drift av Bybanen opplever mange at Bergen fått et moderne og driftssikkert kollektivtilbud som har gitt byens innbyggere et forutsigbart og komfortabelt transportmiddel.

Passasjertallene har økt med en gjennomsnittlig årlig vekst på rundt 20 %, med unntak av årene i pandemien. Passasjerene har returnert etter gjenåpningen av samfunnet og Bybanen er et av de få kollektivtilbudene i Norge som har hatt passasjervekst sammenlignet med tiden før pandemien.

Kommuneplanens arealdel legger til rette for investeringer opp mot 63 milliarder kroner langs bybanetraséen, men dette beløpet må sees i et mer langsiktig perspektiv. Basert på erfaringer fra byggetrinn 1-4 er det grunnlag for å anslå at det frem mot 2040, det vil si rundt 15 år etter bystyrets vedtak, vil investeres for mellom 20-30 milliarder kroner i bolig og næringseiendom langs bybanetraséen til Åsane. Verdiskapingen er langt større på lengre sikt. Forventet areal for bolig- og næringsutvikling langs bybanetraseén gir grunnlag for å anta et langsiktig investeringspotensial på mellom 45 og 50 milliarder kroner som følge av Bybanen.

Lærdom fra tidligere utbygging danner grunnlag for å antyde at utbygging langs bybanetraséen til Åsane vil starte tidligere sammenlignet med tidligere utbygginger. Utbyggernes erfaringer tilsier at de vil intensivere planarbeid og starte utbygging av bolig og næringseiendom umiddelbart etter et eventuelt vedtak i bystyret om bygging av bybane til Åsane. En viktig årsak til dette er at Kommuneplanens arealdel, inkludert reguleringsplaner for Bybanen, legger til rette for dette. Bybanen og Kommuneplanens arealdel blir på mange måter en symbiose som utgjør et kraftig virkemiddel for å gjøre Bergen til en mer moderne, miljøvennlig og attraktiv by. Bybanen gir forutsigbarhet for byutviklingen da den fungerer som et strukturerende element i arealplanleggingen. I sum innebærer dette at det er grunn til å anta at utbygging langs bybanetraséen til Åsane vil skje raskere enn mot Flesland.

Med bybane vil reisetiden fra Torget til Åsane terminal være 17 minutter - også i rushtiden. Samtidig blir kollektivtilbudet innad i Åsane styrket. For eksempel blir det mulig å reise mellom Tertnes og Åsane sentrum hvert 4. - 6. minutt. I tillegg vil rutetilbudet endres slik man blant annet øker frekvensen på busser som frakter passasjerer til bybanestasjoner.

Dersom Bybanen ikke bygges til Åsane er vår vurdering at Åsane vil gå glipp av mange av gevinstene som bydelene med bybane har opplevd. Bybanen til Åsane, i kombinasjon med Kommuneplanens arealdel, vil legge til rette for en transformasjon av områder og byrom langs traseen tilsvarende det man har sett på ulike områder mot Flesland. Uten bybane vil Åsane henge etter utviklingen sammenlignet med bydeler som har bybane, og attraktiviteten for bolig og næringsutvikling vil kunne være lavere. Dette argumentet forsterkes av at man på lengre sikt vil kunne ha baneforbindelse mellom sentrum og alle de syv bydelssentrene i KPA.

# Sammendrag

Bybanen setter også rammer for det øvrige kollektivtilbudet i byen. Bybanen frigjør kapasitet i veinettet i og utenfor sentrum, og gjør bedre plass til for eksempel bussene. Dette åpner muligheter for et mer målrettet kollektivtilbud for bydeler både med og uten bybane. En konsekvens av utbygging av bybanetrasèer er at det idag er et større busstilbud for byens innbyggere enn det var ved åpningen av Bybanen i 2010. Dersom busser skulle erstattet Bybanen ville det oppstått en uholdbar trafikksituasjon i Bergen med svært lange køer.

Bybanen i Bergen har flere samfunnsmessige effekter. Det er grunnlag for å anta at Bybanen har positiv virkning på miljøet. Både forbi transportsmiddelet i seg selv er miljøvennlig, men også fordi Bybanen har bidratt til å redusere bilbruken i Bergen. Dette blant annet fordi Bybanen i større grad kan konkurrere med bilen, samt at Bybanen bidrar til økt fortetting og mindre transportsbehov i hverdagen. Bybanen, sammen med Kommuneplanens arealdel, bidrar også sammen til transformasjon av byområder gjennom opprustning av holdeplasser og forbedring av byrom, for eksempel på Kronstad. Utover dette skjer det for tiden en stor ombygging og opprusting av området rundt Mindemyren. Et resultat av dette er at over 60 % (i 2016, sannsynligvis høyere i 2022) av byens arbeidsplasser ligger innenfor Bybanens nedslagsfelt.

Utbygging av bolig- og næringseiendom har vært viktige drivere for samfunnsmessige virkninger langs bybanetraséen til Flesland. Fra og med 2007 til og med første kvartal 2018 ble det bygget ut for omlag 33 milliarder kroner målt i dagens kroneverdi. Arealmessig utgjør dette rundt 1 million kvadratmeter i bolig og næringsbygg. Dette er investeringer som dels ville skjedd uavhengig av Bybanen. Imidlertid hevder utbyggerne at Bybanen var en vesentlig faktor for at de besluttet å gjennomføre investeringene. Utbyggerne argumenterer blant annet med at Bybanen har bidratt til planmessig tilrettelegging for utbygging av bolig og næringsbygg. Samtidig pekes det på at Bybanen legger til rette for høy utnyttelsesgrad, herunder høyere politisk aksept for å bygge tettere og høyere. Når man lykkes med å oppnå koordinert utbygging har aktørene opplevd stor gevinst. I tillegg legges det vekt på at Bybanen har en trasé som går langs områder med stort passasjergrunnlag, og kan ha gjort attraktive bolig- og næringsområder mer attraktive.

Erfaringer fra utbyggingen av bybane til Flesland og Fyllingsdalen viser at potensialet for investeringer langs Bybanen til Åsane, gitt vedtak om utbygging, er avhengig av flere faktorer. Kommuneplanens arealdel, sammen med utbygging av Bybanen, legger til rette for at det kan investeres 1,9 millioner kvadratmeter i bolig og næringsbygg. Konjunkturedringer og uventede hendelser vil kunne påvirke utbyggingstakten. Det er grunn til å anta at deler av investeringene vil skje uavhengig av bybaneutbyggingen. Statistisk sentralbyrå legger til grunn en befolkningsvekst på ca 10 % i Bergen de neste 20 årene. Dette vil medføre et naturlig behov for flere boliger - også i Sandviken og Åsane. Videre antyder utbyggere at områder mellom sentrum og Sandviken sykehus allerede er så attraktive at planlagte investeringer vil skje uansett.

## 2. Bakgrunn og formål





# Bakgrunn

Høsten 2021 vedtok Bystyret ny bybanetrasé mellom Bergen sentrum og Åsane, og i byggeplanene er det lagt til grunn at bybane til Åsane skal åpnes i 2031.

Erfaringen fra utbyggingen fra Bergen sentrum til Bergen lufthavn Flesland er at Bybanen har gitt store ringvirkninger for samfunnet, både i form av ny boligbygging og arbeidsplasser i Bergen. I tillegg har Bybanen blitt ryggraden i kollektivnettverket i Bergen.

Ny bybanetrasé fra Bergen sentrum til Åsane har vært tema for politisk debatt over lang tid, og høsten 2021 gikk sittende byråd av som en konsekvens av at bystyret ikke ville gå inn for anbefalt trasé over Bryggen. Det er ikke unaturlig å tenke seg at bybane kan bli gjenstand for ny politisk debatt - og uavhengig av hvordan man stiller seg til trasévalg kan dette skape usikkerhet for investorer og andre aktører som er klar til å delta i byutviklingen.

Bergen Næringsråd opplever økt interesse fra sine medlemmer om hvilke muligheter bybane representerer for næringslivet i Bergen. Bergen Næringsråd ønsker derfor å kartlegge omfanget av planlagte private og offentlige investeringer i sammenheng med utbyggingen som blir realisert over en periode på totalt 20 år, samt ringvirkningene investeringene har for boliger og arbeidsplasser i regionen.

. I tillegg ønsker Bergen Næringsråd en analyse av hvilken effekt disse investeringene vil ha for byen og regionen, med et spesielt fokus på nye boliger og arbeidsplasser.

Etter en konkurranse ble PwC engasjert for å gjennomføre kartleggingen.





# Formål

Formålet med rapporten er å kartlegge potensialet for verdiskaping langs den planlagte bybanetraséen til Åsane over en 20 års periode. Hovedoppgaven er å kartlegge potensialet for investeringer i bolig- og næringsutvikling langs trasèen, men rapporten diskuterer også viktige ringvirkninger og positive samfunnsmessige effekter av bybaneutbyggingen. Hva kan Åsane bydel gå glipp av dersom bybanetrasèen ikke bygges?

Innholdet er utarbeidet etter arbeidsmøter med aktører som Bergen kommune, Vestland fylkeskommune, samt lokale og nasjonale bolig- og næringsutviklere. Rapporten trekker på lærdom fra tidligere utbygginger av Bybanen, samt relevante og viktige plan- og strategidokumenter fra Bergen kommune.



# Metode

Metodisk har vi i PwC tilnærmet oss oppdraget ved å se på historien - hva har man oppnådd og lært ved tidligere utbygginger? Ved å se til historien har vi statistikk og samfunnsmessige effekter å se til.

Videre har vi sett på et maksimum- og minimumpotensial for bolig- og næringsutvikling langs den framtidige traséen til Åsane, beregnet av Bergen kommune. For å isolere effekten av Bybanen har vi vurdert ulike faktorer som påvirker hvor stort potensialet bak selve bybaneutbyggingen vil bli.

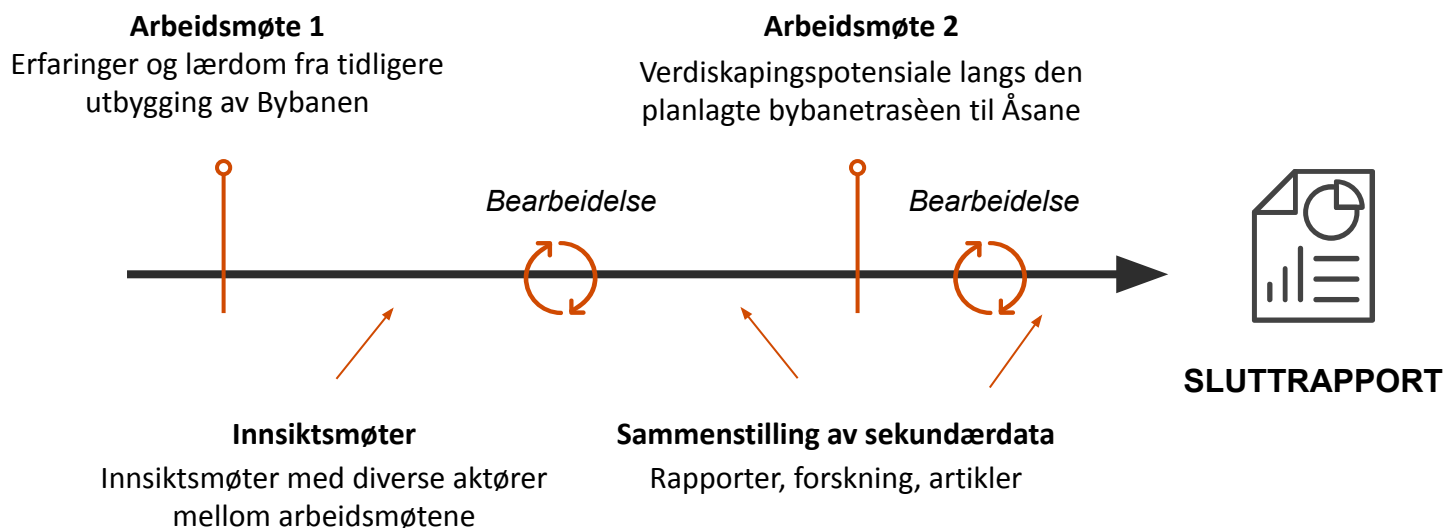
PwC har hentet informasjon via offentlig tilgjengelige kilder, forskning og intervjuer. Videre har dialog med investorer og andre aktører som ønsker å delta i byutviklingen vært en viktig del av oppdraget. PwC har fasilitert tre arbeidsmøter med deltakelse fra Bergen kommune, Vestland fylkeskommune, utbyggere med erfaring fra bygging av boliger og næringsbygg langs dagens bybanetrasé og potensielle utbyggere langs traséen til og i Åsane.

I første arbeidsmøte ble erfaringer og lærdom fra tidligere byggetrinn kartlagt. I andre arbeidsmøte diskuterte vi verdiskapingspotensiale og mulighetsrom langs den planlagte banetraséen til Åsane. I tredje arbeidsmøtet forankret vi våre funn med deltakere fra tidligere arbeidsmøter.

På denne måten har vi sikret både kvalitativ og kvantitativ innsikt.

## Avgrensninger

PwCs rapport er basert på informasjon fremkommet i møter og fra offentlig tilgjengelig informasjon. PwC har ikke gjort en selvstendig verifikasjon av data som er benyttet i rapporten.



Figur 1: Illustrasjon av metode



### 3. Kommuneplanens arealdel og overordnede mål





# Kommuneplanens arealdel (2018)

## Bergen kommune vil sørge for bolig- og næringsfortetting og redusere biltrafikken

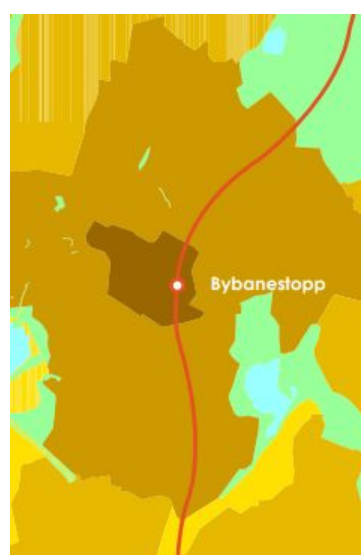
Kommuneplanens arealdel (KPA) angir hovedtrekkene i kommunes arealdisponering og rammer for hvilke nye tiltak som kan iverksettes over en planperiode. Planen angir også hvilke hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene. KPA bygger på Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) og er et virkemiddel for å sikre at arealbruken i kommunen bidrar til å nå målene som er vedtatt i samfunnsdelen. Gjeldende KPA ble vedtatt 19.juni 2019<sup>1</sup>.

I følge KPS<sup>2</sup> skal Bergen vokse bærekraftig og ivareta klima- og miljøhensyn. Det skal videre satses på bærekraftig transport, hvor man blant annet har definert mål om å redusere personbiltrafikken med 20 % innen 2030 (sett opp mot 2013). Reduksjonen skal tas unna med mer gange, sykkel og kollektivbruk. KPA legger til rette for måloppnåelse ved kompakt byutvikling, med et nettverk av definerte senterområder. Senterområdene skal utvikles som mindre gåbyer med høy tetthet og kvalitet. Fortettingsstrategien skal redusere behov for transport og bilbruk ved at innbyggere har de fleste av hverdagens målpunkt innen gangavstand (ca. 600m) fra egen bolig<sup>1</sup>.

Areal skal prioriteres til gående, sykkel og kollektivtransport - i den rekkefølgen. Det skal legges til rette for sosiale møteplasser, trivsel, grøntområder og en by med særpreg. Så vel som redusert transportbehov skal dette styrke folkehelsen<sup>1</sup>.

## Bybanen er et sentralt og strukturerende virkemiddel for byfortetting i tråd med KPA

Bybaneutbyggingen er integrert i dagens KPA da kollektivsystemet ligger til grunn for arealplanens definerte senterstruktur. Bybanens funksjon som ryggrad i kollektivsystemet gjør utbygging av Bybanenettverket til et sentralt og strukturerende virkemiddel for ønsket byfortetting<sup>1</sup>. I figuren under ser man hvordan kollektivknutepunkt ligger til grunn for de ulike byggesonene KPA.



- Sentrumskjerne<sup>1</sup>**  
Hjertet i stedet – der service og handel er plassert og innbyggerne møtes. Lavere krav til uteareal og parkering - høy tetthet aksepteres.
- Byfortettingssone<sup>1</sup>**  
Store arealer - gangavstand til sentrumskjernen. Størrelsen definert ut fra rimelig gangavstand til sentrumskjernen eller kollektivknutepunktet. For lokalsentrene betyr det 600m, og for bydelssentrene 1 km. Arealbruk og bystruktur varierer fra næring, boliger i kvartaler, lavblokker, rekkehus og eneboliger. Makshøyde etter stedsanalyse
- Ytre fortettingssone<sup>1</sup>**  
Sykkellavstand til sentrumskjernen og brukbar kollektivdekning. Hensynet til eksisterende boliger skal veie tyngre i den ytre fortettingssonen
- Øvrig byggesone<sup>1</sup>**  
Ikke ønskelig med vesentlig ny boligbygging. Det kan tillates enkeltbygg i form av eneboliger og tomannsboliger, samt utvidelse av eksisterende.

Illustrasjon: Kommuneplanens arealdel (2019)

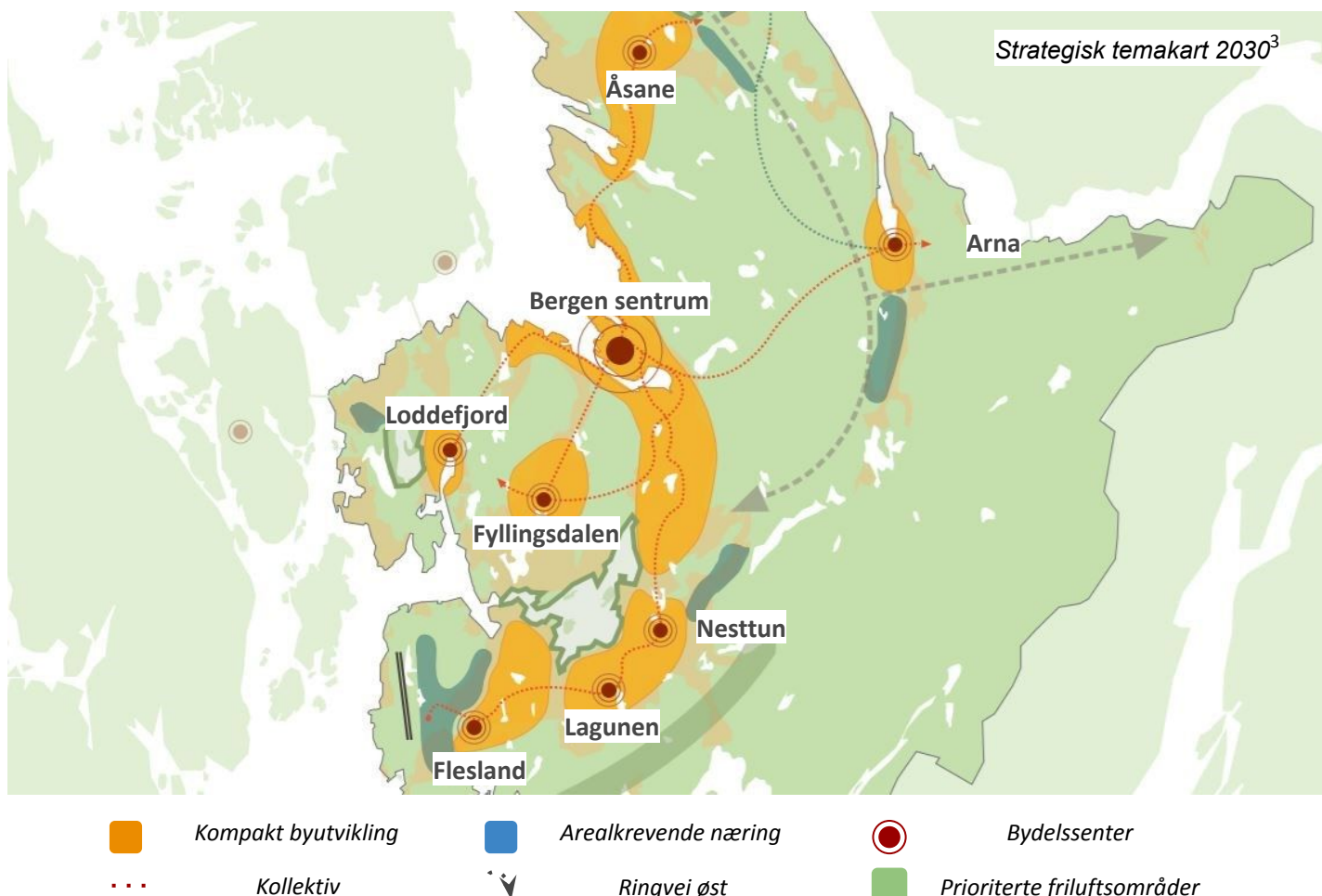
# Kommuneplanen vektlegger fortetting og koordinert utbygging av kollektivnettverket

## KPA har definert syv bydelssentre hvor det ønskes fortetting og byutvikling

Som beskrevet ovenfor ligger KPA til grunn for at utbygging av boliger og næringsbygg hovedsakelig skjer rundt strategiske bydelssentre. Planen har definert syv bydelssentrene, som er knyttet sammen med stamlinjer i kollektivtilbudet.

Per i dag er det bybaneforbindelse mellom Bergen sentrum og bydelssentrene sør mot Flesland, samt togforbindelse mellom Bergen sentrum og Arna sentrum. Høsten 2022 åpnes bybanetraséen mot Fyllingsdalen. Våren 2023 tas endelig beslutning om utbygging av bybane til Åsane. I tillegg er det gjort utredningsarbeid for å styrke kollektivforbindelsen mot byfortettingssonen på Laksevåg og bydelssenteret i Loddefjord, og bybane via indre Laksevåg er et aktuelt alternativ. Frem mot 2030 vil man derfor kunne få baneforbindelse mellom Bergen sentrum og alle de 7 bydelssentrene. Dette er i tråd med strategisk temakart 2031<sup>3</sup>.

Ved å planlegge bolig- og næringsutbygging parallelt med utbygging av kollektivnettverket intensiverer de effekten av hverandre. Bybaneutbyggingen fungerer som et strukturerende element i byutviklingen og tilbyr unik stabilitet og forutsigbarhet.



# Bybanen har flere samfunnsmessige virkninger

Bybaneutbyggingen i Bergen skal ikke bare hjelpe passasjerene med transport fra A til B - den skal også gi andre samfunnsmessige effekter. Utvikling av kollektivtilbudet er blant annet et viktig virkemiddel i Bergen kommune sitt bidrag til oppnåelse av FNs bærekraftsmål<sup>4</sup>. Utover dette skal Bybanen bidra til å oppnå nasjonale, regionale og lokale målsetninger om klimanøytralitet, attraktive byrom, høy livskvalitet og god helse<sup>1</sup>. Utbyggingen stiller krav til estetikk og tilpasning i landskapet, og at det bygges ut gang- og sykkelveier langs hele trasèen. Bybanen fungerer som en byutviklingsmotor.

## Hvorfor trenger vi Bybanen?



## Arbeidet forankres og koordineres mot annet planarbeid for å sikre måloppnåelse



Figur 2: Sammenhengen mellom overordnede mål, plan og strategi



## 4. Historie

- *Utbygging av bybane til Flesland og Fyllingsdalen*



# Transportsystemet i Bergen har siden 60-tallet vært tilpasset bilen

## Bergen har en lang historie av ulike kollektivtransporttilbud som strekker seg tilbake til 1800-tallet

Trikken ble satt i drift og fraktet innbyggerne rundt i sentrum<sup>7</sup>

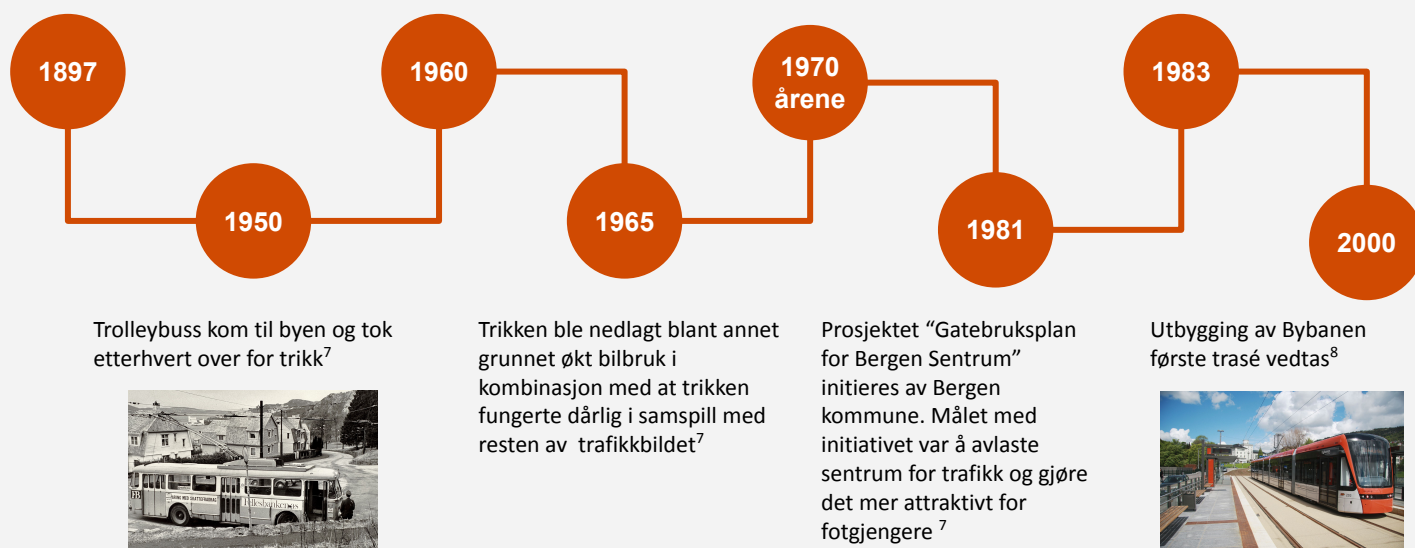


Rasjonering av biler til privat bruk ble opphevet. Bilbruken økte drastisk på kort tid<sup>7</sup>



Økt biltrafikk på 70-tallet førte til at byens innbyggere fikk mer mobilitet, men på veiene oppsto det store trafikale problemer. Belastningen på vegnettet førte til at man måtte tenke nytt og skinnbane ble diskutert som en ny løsning<sup>7</sup>

Brundtlandskommisjonen introduserer begrepet "bærekraftig utvikling" og miljøperspektivet får økt fokus i debatten om fremtidens kollektivtilbud i Bergen<sup>7</sup>



Figur 3: Historisk utvikling i kollektivtransporttilbud i Bergen

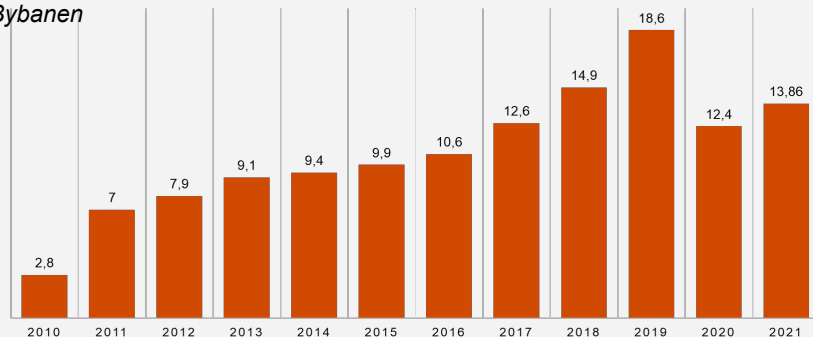
## Bybanen er "ryggmargen" i kollektivtilbudet i Bergen

Bybanen er et skinnegående transportmiddel som i stor grad kjører adskilt fra annen trafikk, og er ansett som en reell konkurrent til bilen. Formålet med Bybanen er at det skal være et tilgjengelig, forutsigbart og komfortabelt transportmiddel som skal frakte folk i byens sentrum, men også mellom og innenfor bydelene. For å dekke bebyggelse og næringsliv har Bybanen mange holdeplasser. I sentrum er det cirka 500 meter mellom stoppene og disse øker opp mot en kilometer i distriktene.

## Bybanen har vært en suksesshistorie

Bybanen ble tatt i bruk i 2010 og har siden da blitt en stor suksess i kollektivnettverket i Bergen. Passasjertallene har økt jevnlig med en gjennomsnittlig årlig vekst på rundt 20%<sup>9</sup>. I dag er det omlag 65 000 personer som tar linje 1 mellom Bergen sentrum og Flesland på en vanlig ukedag.

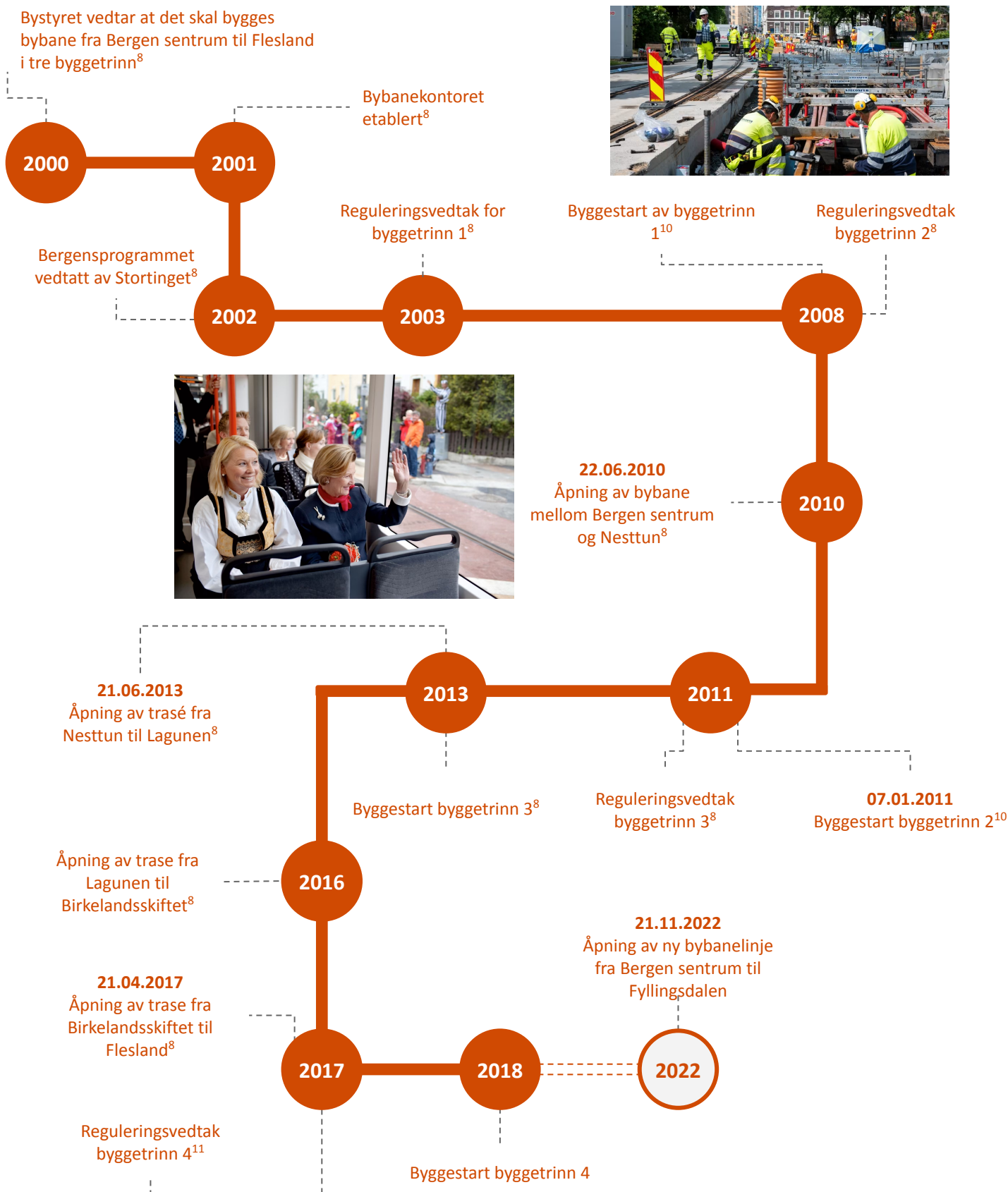
Utvikling i årlig antall påstigninger (i millioner) på Bybanen



Kilde: tall fra Bybanen AS<sup>9</sup>

Graf 1: Utvikling i årlig antall påstigninger (i millioner) på Bybanen

# Bybanen har blitt ryggraden i kollektivnettverket



Figur 4: Planlegging og utvikling av bybane i Bergen år 2000-2022



# Bybanen har vært et løft for byutviklingen i Bergen

I 2000 vedtok bystyret i Bergen at det skulle bygges bybane fra Bergen sentrum til Flesland i tre trinn. I 2010 åpnet Dronning Sonja Bybanens første trinn. Gjennom 20 år med planlegging, bygging og drift av Bybanen har Bergen fått et moderne og driftssikkerhet kollektivtilbud som har gitt byens innbyggere et forutsigbart og komfortabelt transporttilbud. Passasjertallene har økt jevnlig med årlig vekst på ca 20 %, med unntak av pandemien. Bybanen er et av få transportmidler innen kollektivtrafikken som har hatt vekst etter pandemien<sup>12</sup>.

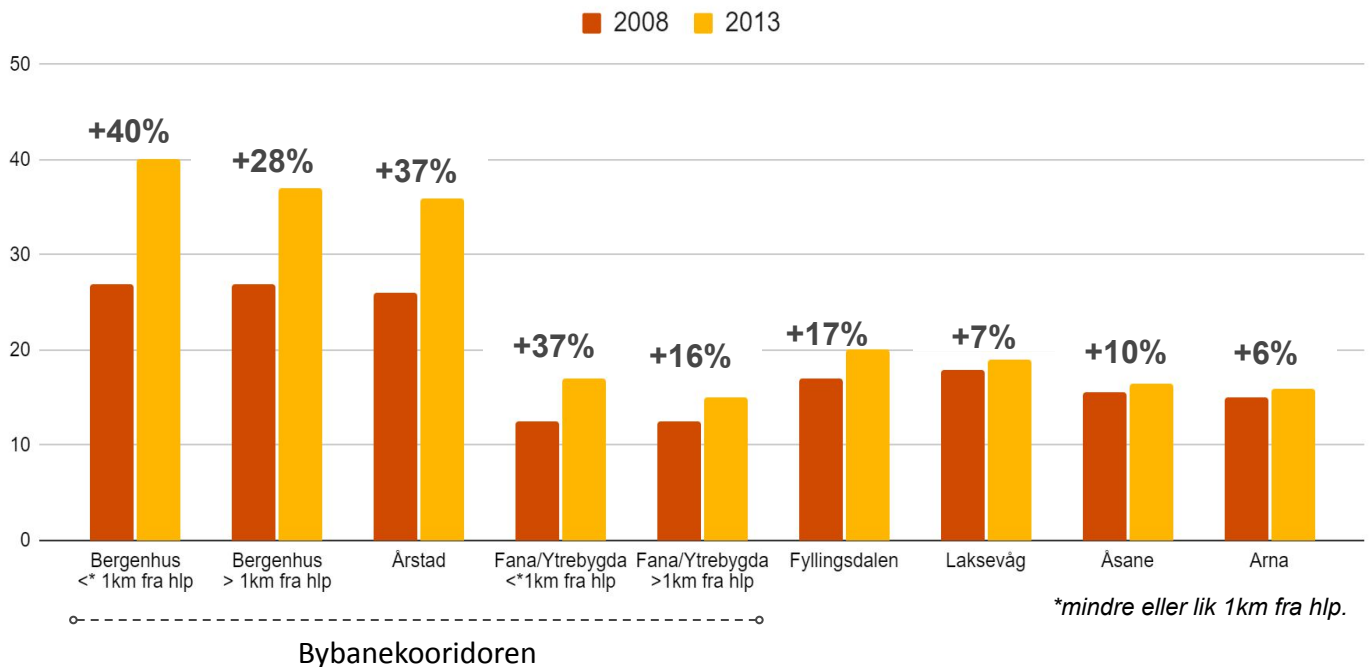
## Utvalgte samfunnsmessige virkninger av Bybanen:

- Det er nærliggende å tro at bybane er en sterk påvirkningsfaktor for den kraftige befolkningsveksten på 13,5 % de siste 10 årene i bydelene Fana, Årstad og Ytrebygda (se tabell 6, side 29)
- Bybane reduserer bilbruken, og legger til rette (sammen med KPA) for transformasjon og oppgradering av Bergen
- I 2018 var over 60 % av byens arbeidsplasser lokalisert i nærhet til Bybanen. Når linje 2 til Fyllingsdalen åpner blir andelen enda større
- Frem til 2018 ble det investert ca. 1 mill kvadratmeter i bolig og næringsbygg. Mange utbyggere hevder at bybane har vært en viktig faktor i beslutningen om å investere
- Legger til rette for høy utnyttelsesgrad, herunder aksept for å bygge høyere og tettere slik at man oppnår koordinert utbygging



# TØI har vist at Bybanen bidro til å redusere bilbruken allerede de første årene

## Kollektivandel i prosent av motoriserte reiser fra 2008 - 2013<sup>13</sup>



Graf 2: Kollektivandel i prosent av motoriserte reiser fra 2008 - 2013

## Kollektivandelen mot motoriserte reiser økte fra 2008 - 2013<sup>13</sup>

Bosatte innenfor 1 km fra bybane

38%

Totalt i Bergenhus, Årstad og Fana/Ytrebygda

32%

Gjennomsnitt Åsane, Fyllingsdalen, Laksevåg, og Arna

10%

## Reduksjon i Biltrafikken

Totalt i Bergen

-9,1%

Tabell 1: Kollektivandelen mot motoriserte reiser økte fra 2008 - 2013

## Viktige konklusjoner fra Transportøkonomisk institutt<sup>13</sup>



Kollektivøkningen skyldes hovedsakelig Bybanen



Effekten av bybane er større enn effekten av et modernisert bussnettverk og effekten av økte bomsatser (kr. 15 - 25)



Bybanen har bidratt til en mer kollektivbasert byutvikling. 60 % av byens arbeidsplasser ligger innenfor Bybanens nedslagsfelt.

# Biltrafikken langs trasèen har fortsatt å synke, og kollektivtrafikken holder seg på et høyt nivå

Til tross for den kraftige befolkningsutviklingen i Årstad, Fana og Ytrebygda etter 2010 er biltrafikken redusert, og kollektivbruken økt. Bydelene i Bergen sør er de eneste bydelene i Bergen som er "i nærheten" av å nå målene om reduksjon i biltrafikken med 20 % innen 2030, men det er også her fremdeles en vei å gå. Denne utviklingen må også sees i sammenheng med andre faktorer, for eksempel økt bruk av hjemmekontor.

Basert på data fra Statens Vegvesen<sup>14</sup> har vi sett på utviklingen i antall bompasseringer på utvalgte trafikkregistreringspunkter mot Bergen sør. Samlet sett viser utviklingen en markant nedgang i antall passeringer. Antall passasjerer er også samlet sett lavere i 2022 enn i normalåret 2019.

## Passeringer på 5 utvalgte trafikkregistreringspunkt mot Flesland 2010, 2019 og 2022 (januar - juli)

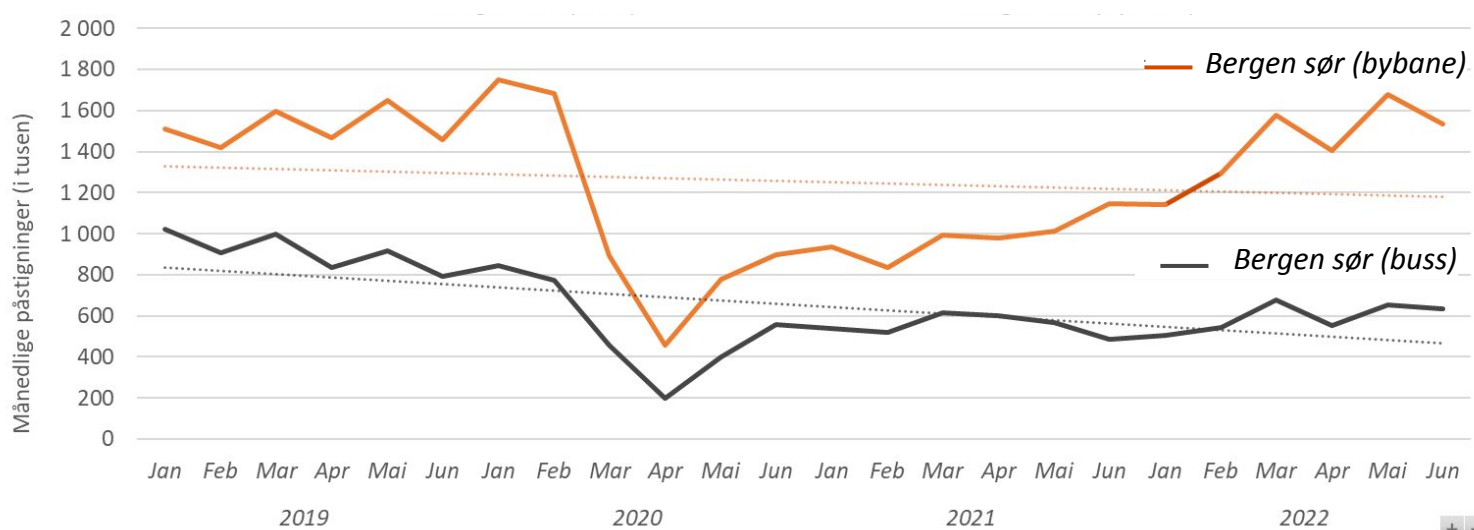
Bomstasjon	2010	2016	2019	2022	2010-2016	2010-2019	2019-2022
Fjøsanger v/bomst.	866 475	829 023	775 108	759 867	-4%	-11%	-2%
Håvardstun	559 698	547 074	517 202	484 846	-2%	-8%	-6%
Nesttuntunnelen	377 868	406 782	397 030	413 249	8%	5%	4%
Skjoldskiftet nord	591 432	585 588	611 297	610 281	-1%	3%	0%
Sørås/Sentrum	515 187	440 916	359 318	330 530	-14%	-30%	-8%
Danmarks plass v/lade.			886 134	807 021			-9%
	2 910 660	2 809 383	3 546 089	3 405 794	-3%	-8%	-4%

Kilde: Trafikkdata, Statens vegvesen<sup>14</sup>

Tabell 2: Månedsdøgntrafikk (ÅDT) på utvalgte trafikkregistreringspunkter mot Flesland 2010, 2016, 2019 og 2020 (januar - juli)

Til tross for antakelser om vedvarende redusert bruk av kollektivtransport etter koronapandemien, var Bybanen i mai 2022 det første kollektivmiddelet i Norge som hadde passasjertall som var på tilnærmet samme nivå som normalåret 2019<sup>15, 16</sup>. At veksten i passasjerer øker raskere sammenlignet med buss etter pandemien kan indikere attraktiviteten til Bybanen.

## Utvikling i antall månedlige påstigninger på buss og bane mot i bydel sør 2019 - 2022 (januar - juni)



Graf 3: Utvikling i antall månedlige påstigninger på buss og bane mot i bydel sør 2019 - 2022 (januar - juni)

Kilde: Tall mottatt fra Skyss<sup>12</sup>



# Bybanen har styrket reisetilbudet og blitt stamlinje mellom sentrum og Bergen sør

I det følgende vil vi presentere resultater utbyggingen av Bybanen har hatt for innbyggerne i Bergen, og for byen som helhet. Bybanen har blitt en viktig del av bybildet gjennom å være ryggraden i byens kollektivnettverk. Samtidig har banen bidratt til å gjøre områder mer attraktive, modernisering, opprustning av byrom og til å peke ut en retning for utviklingen fremover.

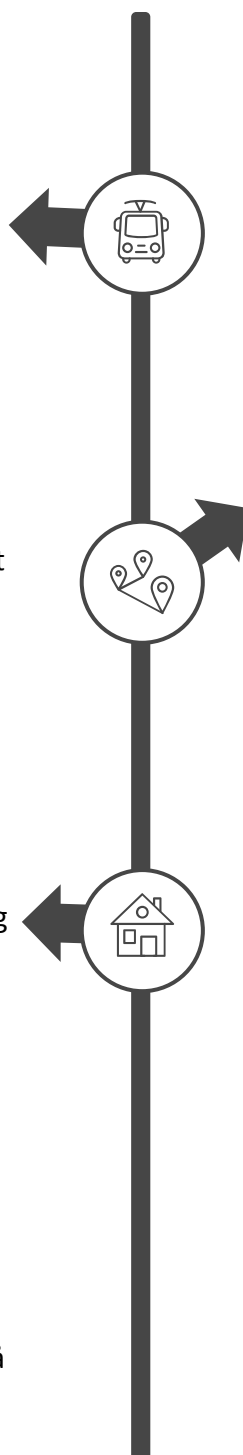
## Knytter Bergen sammen

Skinnegående og fast infrastruktur kobler sammen områder permanent. Med bybaneforbindelse har flere områder blitt knyttet nærmere sentrum. Bybanen har skapt forbindelser mellom viktige områder, og koblet på sentrale institusjoner som Høgskulen på Vestlandet og Haukeland universitetssykehus. Den permanente koblingen mellom byens flyplass og sentrumskjernen har også vært svært attraktivt.

Videre utbygging av bybane vil styrke denne effekten. Frem mot 2030 vil man kunne få et banesystem mellom Bergen sentrum og alle de 7 bydelssentrene vist ved illustrasjon av Strategisk temakart på side 13. Et slikt kollektivsystem knytter byutviklingsområdene sammen med Bergen sentrum<sup>1</sup>.

## Boligfortetting langs knutepunkt

Permanent trasé på skinner mot Flesland, og snart Fyllingsdalen, har vist seg å kanskje være Bybanens sterkeste fordel. Bybanen evner å strukturere byutviklingen, og oppfattes som en mer permanent investering i transportinfrastruktur og kollektivtilbud enn andre alternativer. Erfaring viser at holdeplassene ofte blir attraktive områder både for næringsvirksomheter og som bosted. Bybane er dermed et viktig virkemiddel for å oppnå byfortetting<sup>17</sup>.



## Økt kollektivbruk og endret reisemønster

Det er et viktig politisk mål å redusere biltrafikken<sup>1</sup>. Bybanen er ansett som en reell konkurrent til bilen, da transportmiddelet er fast, forutsigbart og uavhengig av øvrig transportsystem<sup>17</sup>. Bybanen avlaster bussystemet, og åpner opp for mer fleksibel bruk av buss. Med avganger hvert 4. minutt kan bybane erstatte hele 90 busser<sup>9</sup>. Dette åpner for å utvikle mindre kollektivnettverk rundt Bybanens holdeplasser, hvor passasjerene mates inn på Bybanen for videre transport<sup>18</sup>. Dette er gode eksempler på ved holdeplassen på Lagunen terminal og Birkelandsskiftet. Parallell utbygging av gang- og sykkelveier tilrettelegger også for å oppnå målet om flere syklist og gående<sup>2</sup>. Videre har Bybanen åpnet opp for at passasjerer i større grad reiser i motsatt retning av sentrum - for eksempel til Nesttun for å spise lunsj, eller til Lagunen for å gå på kino.



Bybanen har blant annet vært sentral for økt aktivitet ved Lagunen<sup>8</sup>

# Bybanen har gjort Bergen mer attraktiv for innbyggere og turister

## Opprustning av byrom og -miljø

Ved utbygging av bybanetraseèn har det vært fokus på å gjøre holdeplasser og strekninger langs traséen attraktive, enhetlige og estetisk godt integrert i bymiljøet (Bybanen Utbygging, 2011). Bybanen var blant annet en sterk bidragsyter for at Bergen fikk Statens Bymiljøpris i 2013, og prosjektet i seg selv fikk tildelt flere priser samme år. Ved utdelingene fremheves Bybanens fokus på design og integrering i bymiljøet<sup>9</sup>.

Et godt eksempel på opprustning av byrom og miljø ser man på Kronstad. Holdeplassen er utviklet til å bli et sentralt og estetisk knutepunkt.



Illustrasjon: Bybanen AS

## Moderniserer kollektivtilbudet

Bybanen utgjør kollektivtilbudets faste infrastruktur. Dette innebærer at det gir en forutsigbarhet for alle parter. Ikke minst for trafikantene som vet at tilbudet vil vedvare og i liten grad være utsatt for endringer i rutetilbud og trase. Dette er i tråd med transportøkonomisk empiri, som viser at passasjerene ønsker stabile, tydelige og permanente kollektivløsninger. Bybanen har også tilrettelagt for å replanlegge byens busstilbud. Dette åpnet for et mer målrettet kollektivtilbud for bydeler som ikke har et bybanetilbud.

## Forutsigbarhet for byutvikling

Ved å investere tungt i den faste infrastrukturen Bybanen utgjør sender Bergen kommune tydelige signaler for langsiktig satsing, og hvor man lenge kan regne med høy kvalitet i kollektivtilbudet<sup>17</sup>. På lag med Kommuneplanens arealdel strukturerer Bybanen byutviklingen og byfortettingen. KPA<sup>1</sup> definerer hvor det skal bygges boliger, næringsbygg og møtesteder. Bybanens permanente karakter øker forutsigbarheten ved at traséen som legges vanskelig kan endres. Bybanen holder området relevant i lang tid. Utbyggerne opplever investeringer langs bybanetraseèn som mer forutsigbare.

## Bærekraftig byutvikling

Bybanen er i seg selv et viktig klimatiltak og bidrar til en bærekraftig utvikling av Bergen. Bybanen bidrar til bærekraftig byutvikling ved bruk av ren, fornybar energi, reduksjon i utslipp av svevestøv og klimagasser, vedlikehold av materiell for for å sikre effektiv ressursbruk, effektiv arealutnyttelse. Utover dette legger Bybanen til rette for at flere reisende velger å kollektivtransport.



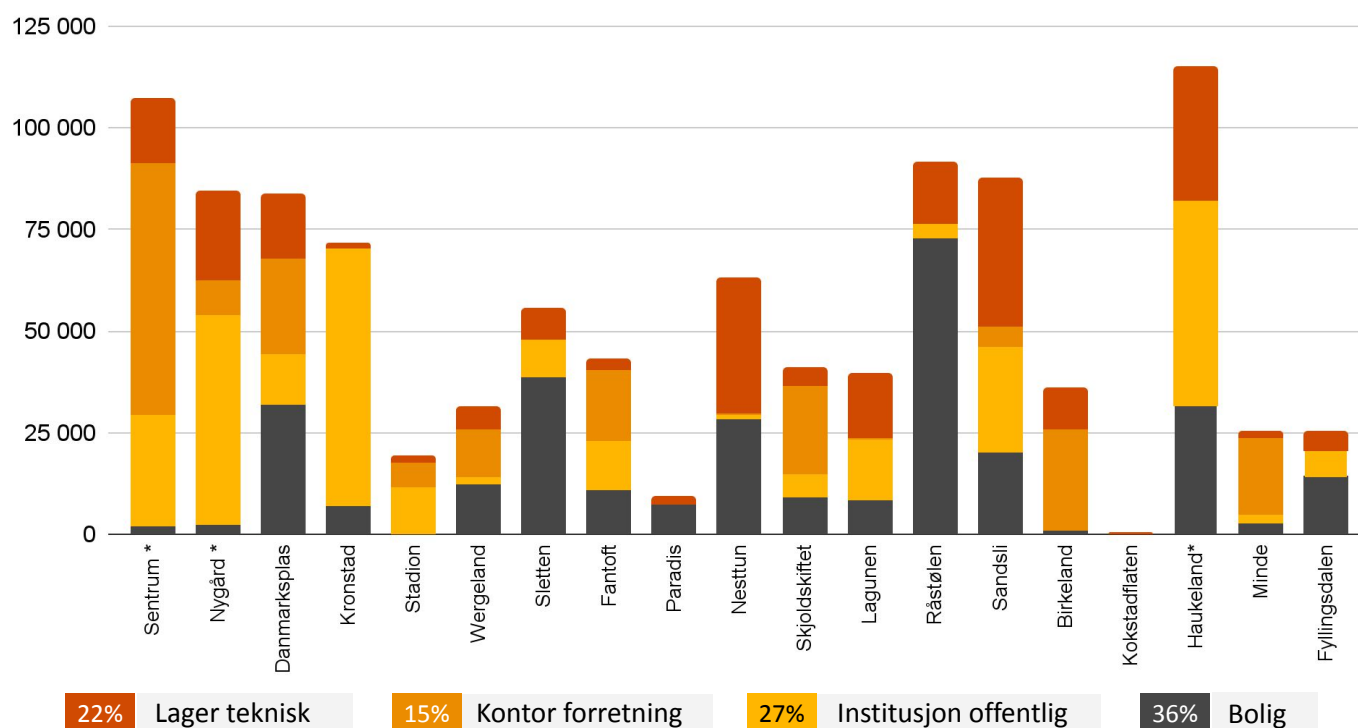
Illustrasjon: Bybanen utbygging

# Langs bybanetrasèen har det blitt investert betydelige beløp

Bybanen har tilrettelagt for utbygging av boliger og næringsbygg, og bidratt til ønsket byfortetting. Statistikk for perioden 2007 - Q1 2018 viser at det ble bygd ut ca 1 million kvadratmeter bolig- og næringsbygg i perioden. Data fra Byggesak over antall årlige igangsettelsestillatelser for boliger nær Bybanen viser at utviklingen var relativt treg i starten. Dette skyldtes sannsynligvis usikkerhet og manglende erfaring med Bybanen. Etterhvert som flere byggetrinn ble fullført økte boligbyggingen mer markant. Suksessen ble gradvis demonstrert. I 2017 ble det gitt i underkant av 900 igangsettingstillatelse for boliger langs bybanetrasèen<sup>19</sup>, sammenlignet med ca 50 i 2007.

Til sammen er det bygget ut for cirka 33 mrd kroner i bolig- og næringsbygg for perioden 2007 - 2018<sup>19</sup>.

## Investeringer langs Bybanens holdeplasser fra 2007 til 2018, fordelt på type bygg (kvm)<sup>19</sup>



Graf 4: Investeringer langs Bybanens holdeplasser fra 2007 til 2018, fordelt på type bygg (kvm)

## Det er investert store summer i eiendomsutvikling langs byggetrinn 1 - 4<sup>19</sup>



Tabell 3: Det er investert store summer i eiendomsutvikling langs byggetrinn 1 - 4

Tall i millioner

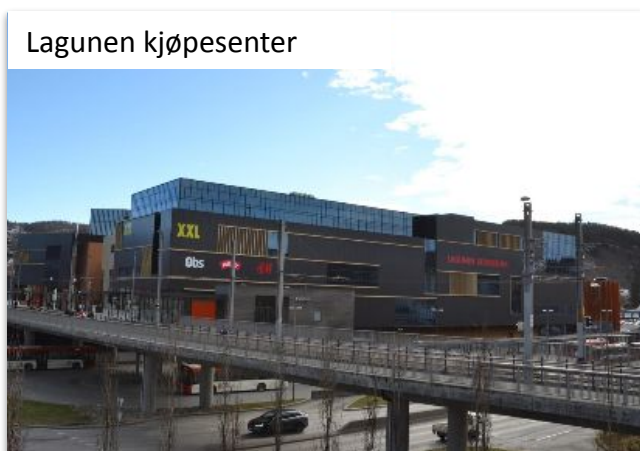


# Både offentlige myndigheter og private utbyggere har lært fra byggetrinn 1-4

Planlegging, regulering og bygging av Bybanen har foregått siden 2000. Utbyggingen i forbindelse med de første byggetrinnene har gitt erfaringer. Erfaringene er blant annet hensyntatt i overgangen fra KPA 2010<sup>20</sup> til KPA 2018<sup>1</sup> som ble vedtatt i 2019.

## Lite koordinert og gjennomtenkt utbygging - kan løses av krav og reguleringer

Ifølge utbyggerne bærer en god del av utbyggingsprosjektene langs bybanetrasèen preg av at "alt" har vært tillatt. Man har ønsket kraftig utbygging, og tillatt en utnyttelsesgrad opp mot 200 - 350 %. Noen utbyggere hevder at en del reguleringsplaner har ikke hatt tilstrekkelige krav om arkitektur og grøntområder. Et annet typisk problem som er kommet frem i arbeidsmøtene er kort avstand mellom boligblokker, og at dette ikke tilfredsstiller behov for privatliv. Her trekkes utbygging langs bybanestoppet på Råstølen frem som et eksempel.



Lagunen kjøpesenter

Illustrasjon: Kyte Næringsmegling



Nye leiligheter Rådalen

Illustrasjon: Kyte Næringsmegling

KPA 2018<sup>21</sup> stiller sterkere krav til estetikk og arkitektonisk tilpasning i landskapet og områder enn KPA 2015<sup>20</sup>. Man skal for eksempel tilpasse byggehøyde i større grad til omgivelser og terreng. Kommunen vil bruke stedsanalyser som et konkret tiltak for å oppnå dette.

## Fordelingseffekter - fall/reduert vekst på eiendom mer enn 600m fra bybane

En eiendom nær bybane viser seg å øke attraktiviteten. Det er flere av utbyggerne vi har snakket med som opplever at det også er vanskeligere å selge/leie ut næringseiendom lokalisert utenfor den "gyldne grensen" på 600 m fra bybane. Selv om fortetting rundt kollektivknutepunkt er en ønsket strategi kan strategien medføre at noen områder ikke får ta del i samme veksten som andre områder. Økte boligpriser kan også medføre at man ikke oppnår mangfoldet av innbyggere man ønsker langs trasèen. Utbredelse av mikromobilitet og gode minikollektivnettverk rundt knutepunkt kan ifølge aktører vi har snakket være med på å redusere denne problematikken.

# Lærdom fra tidligere byggetrinn vil komme utbyggingen mot Åsane til gode

## Lite grøntområder kan reguleres ved å justere utnyttelsesgraden

Tett utbygging og manglende grøntområder har dukket opp som en mindre positiv effekt av bybaneutbyggingen til Flesland. Endringen knyttet til uteoppholdsareal i KPA 2010 til KPA 2018 kan være en respons på denne utfordringen. KPA 2010<sup>20</sup> stilte minimumskrav til uteoppholdsareal og fellesareal per boenhet, men i KPA 2018<sup>21</sup> økte man kravene. I tillegg stilles det i KPA 2018 krav til hvor mye av uteoppholdsarealet som ligger på bakkeplan. I byfortettingssonene stilles det i dag for eksempel krav til hele 40 kvadratmeter uteoppholdsareal per boenhet, hvor maks 50 % kan legges på altan/tak, og minimum 50 % skal utformes som fellesareal eller offentlig tilgjengelig areal. Slik sikrer man at utbyggerne bidrar med utbygging av mer grøntområder i de ulike sonene, og at man gjør de ulike sonene attraktive for barnefamilier.



Illustrasjon: Bybanen utbygging

## Lite mangfold i boliger kan løses av offentlige reguleringer

Manglende mangfold i utbygde boliger er trukket frem som en utfordring, og at dette også reduserer mangfoldet i bosatte. Høy akseptert utnyttelsesgrad har sendt incentiver om å bygge mange mindre leiligheter for å oppnå høy lønnsomhet. Det er derfor områder med færre rekkehus og eneboliger. Strengere krav til mer uteoppholdsområder i KPA 2018<sup>21</sup> kan være med på å redusere denne problematikken.



# 5. Bybane til Åsane

- *Status, trasè og mulige kvalitative ringvirkninger*











# Bybane til Åsane - hovedalternativ trasè og politisk behandling av reguleringsarbeidet

## Fra Torget til Åsane på 17 minutter<sup>5</sup>

Trasèen som ble vedtatt som hovedalternativet i reguleringsplanen i bystyret 15.12.2021 vil strekke seg fra Kaigaten i Bergen sentrum til Vågsbotn like forbi Åsane sentrum, og passere 14 holdeplasser på veien. Trasèen er illustrert på neste side. Strekningen vil bli 12,7 km lang og er estimert til å ta 24 minutter fra endestasjon til endestasjon. Totalt vil turen inkludere 5,5 km i tunnel. I tillegg vil det tilrettelegges for en sammenhengende sykkelvei på 13 km langs hele trasèen.

	<b>Avstand</b> 5,5 km i tunnel	<b>12,7 km</b>		<b>Kaigaten - Vågsbotn</b> 24 min <i>Reisetid</i>
	<b>Holdeplasser</b>	<b>14 stk</b>		<b>Torget - Åsane</b> 17 min
	<b>Sykeltrasè</b> Kaigaten - Vågsbotn	<b>13 km</b>		<b>Kostnad<sup>36</sup></b> 14,6 mrd

Tabell 4: Fakta om bybanetraseen til Åsane

## Kort oppsummering om politisk behandling<sup>5</sup>

- 09.05.2018 vedtok byrådet i Bergen oppstart av reguleringsplanarbeid for bybane til Åsane, forlengelse av Fløyfjellstunnelen og hovedsykkelrute fra sentrum til Åsane.
- 12.03.2020 vedtok byrådet å bestille oppstart av utredning for tunnelløsning mellom sentrum og Sandviken. Utredningen ble lagt frem for politisk behandling høsten 2021.
- 15.12.2021 behandlet bystyret saken om trasèalternativ i sentrum, og vedtok at dagløsningen for bybane gjennom sentrum fortsatt skulle ligge til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet. Reguleringsplanforslaget skal ferdigstilles høsten 2022 og vil da bli sendt på høring. Endelig behandling av reguleringsplanforslaget skjer våren 2023.

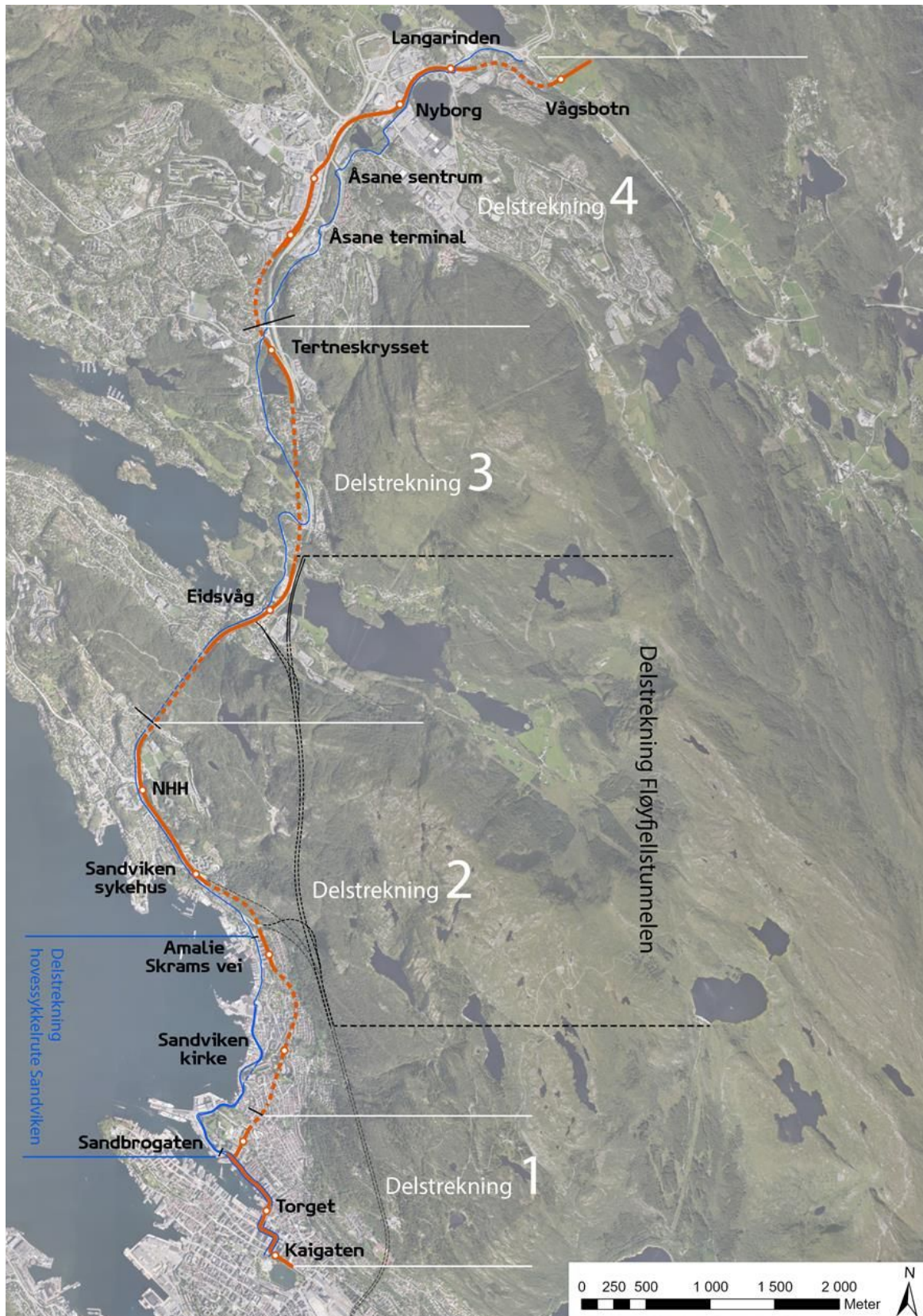
<b>Mai 2018</b>	Oppstart reguleringsarbeid	<b>Høst 2022</b>	Oppstart reguleringsarbeid
<b>Des 2021</b>	Vedtak om at dagløsning gjennom sentrum skal ligge til grunn for videre reguleringsarbeid	<b>Vår 2023</b>	Endelig vedtak reguleringsplan
		<b>2031</b>	Estimert ferdigstilling av trasè

Tabell 5: Status i reguleringsarbeidet og politisk forhandling

## Utbygging av Bybanen forutsetter omlegging av E39 og forlengelse av Fløyfjellstunnelen

Hovedalternativet i reguleringsplanen ligger langs dagens E39 i Sandviken. For at Bergen skal ha et vegsystem som opprettholde akseptabel sårbarhet og samfunnsikkerhet er det helt nødvendig at E39 legges om og at Fløyfjellstunnelen forlenges mot Eidsvåg. Derfor er endelig vedtak om utbygging av bybane til Åsane avhengig av at omlegging av E39 også vedtas<sup>22</sup>.

# Hovedalternativet i reguleringsplanen og forlengelse av Fløyfjellstunellen



Illustrasjon: Miljøløftet

# En bybane kan bidra til å jevne ut forskjellene i byutviklingen mellom Åsane og bydelene i sør

Åsane er bosted for ca 42 000 mennesker. Det utgjør om lag én femtedel av befolkningen i Bergen kommune<sup>23</sup>. Av tabellen under kan vi se at relativt til bydelene i sør har Åsane hatt vesentlig lavere vekst i befolkning og antall arbeidsplasser fra 2010 - 2022 (og 2016). I Tall for byutvikling<sup>24</sup> av Bergen kommune pekes det på at det er nærliggende å tro at forskjellene skyldes etablering av bybane mot Flesland.

Utviklingen mellom Bergen sør og Bergen nord tydeliggjør behovet for utjevning, og kan være et signal på at en også må bygge bybane mot Åsane. Utviklingen indikerer også et enormt potensiale for byutvikling mot Åsane - og den korte reisetiden mellom Åsane og Bergen sentrum gjør det ikke mindre.

## Nærings- og befolkningsstatistikk per bydel (Avrundet til nærmeste 1.000)\* -

Se vedlegg 1 for info om øvrige bydeler

		Trasè til Flesland			Trasè til Åsane
Bydel (Ca. reisetid fra sentrum)		Fana (13 - 31 min med bybane)	Årstad (8-12 min med bybane)	Ytrebygda (30-44 min med bybane)	Åsane (potensielt 17 min med bybane)
Befolkningsutvikling	Befolkning i dag	44 000	43 000	30 000	42 000
	Befolkning i 2016 (6 år etter åpning av Bybanen)	42 000	41 000	28 000	41 000
	Befolkning 2010 (Før åpning av Bybanen)	38 000	37 000	25 000	39 000
	Befolkningsvekst 2010 - 2016 (etter åpning av Bybanen)	+ 11 %	+ 11 %	+ 12 %	+ 5 %
	Samlet befolkning i bydelene med bybanetrasè 2016	<b>111 000 (+11%)</b>			<b>42 000</b>
	Samlet befolkning i bydelene med bybanetrasè 2010	100 000			39 000 (28% av bydelene langs trasèen til Flesland)
Næringsutvikling	Ansatte 2016 <sup>25</sup>   i % av bosatte (6 år etter åpning av Bybanen)	16 000   38 %	22 000   53 %	20 000   71 %	13 000   32 %
	Ansatte 2010 <sup>13</sup>   i % av bosatte (Før åpning av Bybanen)	11 000   28 %	12 000   32 %	14 000   56 %	10 000   25 %
	Vekst i antall arbeidsplasser 2010 -2016	+45%	+83%	+42%	+30%

Kilde: Statistisk sentralbyrå<sup>26</sup> og Transportsøkonomisk institutt<sup>27</sup>

Tabell 6: Nærings- og befolkningsstatistikk og -utvikling Bergen sør og Bergen nord

\*Det finnes ikke mer oppdatert data på antall ansatte splittet på bydelene. Vi har derfor valgt å sammenligne alle tall mot siste oppdatering i 2016. Sterk befolkningsvekst 2016 - 2022 gir likevel et bilde om at bydelene i sør fortsatt vokser kraftig etter 2016.



# Tilgjengelig data indikerer at det er relativt mange kollektivreisende i Åsane bydel

Også mot Åsane begynner antall påstigninger å nærme seg nivået fra 2019. Utviklingen i antall påstigninger følger samme trend som utviklingen i antall påstigninger i Bergen sør. Antall påstigninger er lavere enn summen av påstigninger på buss og bane i søndre bydeler, men også passasjergrunlaget i Åsane er lavere. Vi mangler data på utviklingen i påstigninger fra før 2019. Transportsøkonomisk institutt sin rapport fra 2013<sup>13</sup> (graf 2, side 19) viste økning i andel kollektivreisende mot motoriserte reiser på 10% i Åsane. At antall kollektive påstigninger holder seg ganske stabilt mot Åsane mellom 2019 og 2022, sett bort fra koronaåret 2020, indikerer gjerne at dagens kollektivsystem mot Åsane er attraktivt. Vi forutsetter derfor videre at antall kollektivreisende har vært økende også mot Åsane.

## Tilgjengelig statistikk som illustreret vekst i antall kollektivreisende mot Åsane

2010 - 2013<sup>13</sup>

+ 10%

(økning i andel kollektivreisende mot motoriserte)

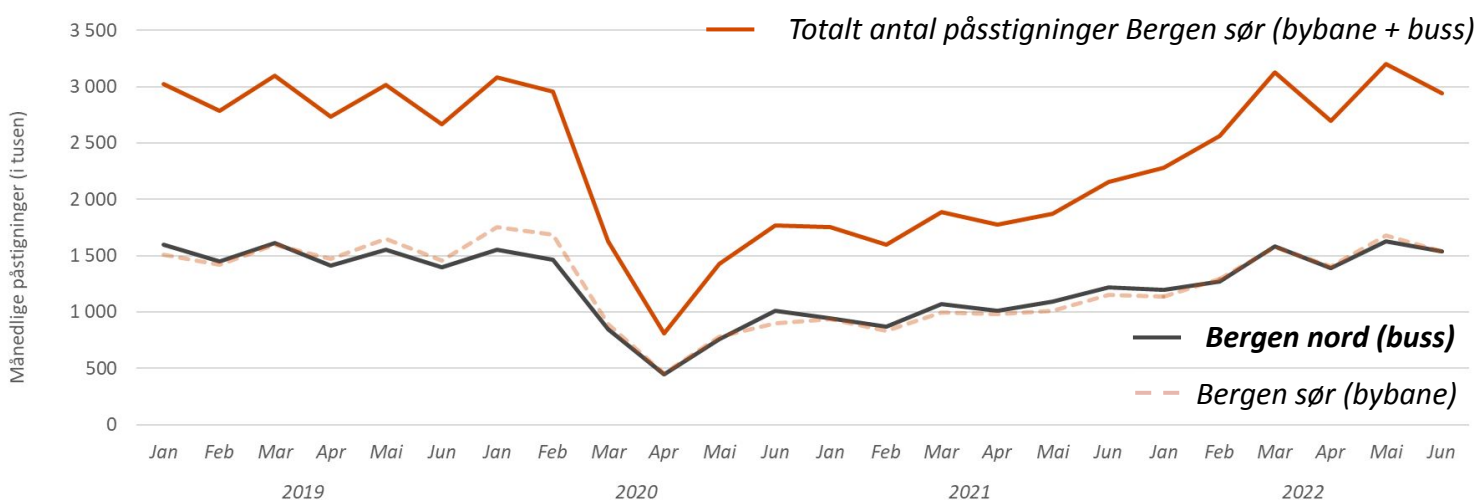
2019 - 2022<sup>12</sup>

ca 0%

(Antall påstigninger er allerede nesten tilbake på 2019)

Tabell 7: Oversikt over mulig vekst i antall kollektivreisende mot Åsane

## Utvikling i antall månedlige påstigninger på buss mot Bergen nord 2019 - 2022 (januar - juni)\*



Graf 5: Utvikling i antall månedlige påstigninger på buss mot Bergen nord 2019 - 2022 (januar - juni)\*

Kilde: Tall mottatt fra Skysst<sup>12</sup>

## Bybanen kunne alene transportert alle dagens kollektivreisende mot Åsane

Av grafen over kan vi se at antall påstigninger på Bybanen følger antall påstigninger på alle busser mot Åsane ganske nøyaktig. Dette er med på å demonstrere den store kapasiteten Bybanen har, og at utbygging av Bybanen til Åsane kunne frigjort mye kapasitet i vegnettet. Dette vil ha spesielt verdi i rushtid, da E39 er ekstra belastet. Siden utbygging av Bybanen skjer parallelt med styrking av bussnettverket åpnes det muligheter for mer treffsikker kollektivtrafikk, som treffer bredt.

\*Om påstigningen startet i fyllingsdalen på en linje som går til Åsane registreres påstigningen på Åsane.

# Statistikk tyder på at Åsane har langt igjen å gå for å redusere biltrafikken iht. målsettinger

Til tross for vesentlig lavere befolkningsvekst sammenlignet med bydelene i Bergen sør, samt våre antagelser om at antall kollektivreisende øker (sett bort fra det unormale året i 2020), har biltrafikken økt betraktelig i korridoren mot nord siden 2010. Dette vitner om økende trafikkmengde generelt. Veksten i biltrafikken blir enda mer markant når vi sammenligner den med reduksjonen i antall passeringer på de utvalgte trafikkregistreringspunktene mot Flesland. Se tabell 2, side 20. Vi ser en samlet reduksjon på -3% fra 2010 til 2016, -8 % fra 2010 - 2019 og -4% fra 2019 -2022. Forskjellen i trafikkvekst mellom Åsane bydel og bydelene i Bergen sør kan indikere Bybanens attraktivitet som transportmiddel.

## Månedsdøgntrafikk (ÅDT) på utvalgte trafikkregistreringspunkter 2010, 2016, 2019 og 2020 (januar - juli)

Bomstasjon	2010	2016	2019	2022	2010-2016	2010-2019	2019 -2022
Amalie/Fløyfjellet	33 414	49 804	58 250	57 309	49%	74%	-2%
Amalie/Sandviken	55 613	154 646	135 282	135 357	178%	143%	0%
Eidsvåg tunnelen	938 538	987 222	994 579	970 719	5%	6%	-2%
Munkebotntunnelen	75 754	111 142	97 481		47%	29%	
Vågsbotn	516 459	659 127	690 577	684 690	28%	34%	-1%
Åsamyrane	267 900	309 483	298 865	312 207	16%	12%	4%
	1 887 678	2 271 424	2 275 034	2 160 282	54%	50%	0%

Kilde: Trafikkdata Statens vegvesen<sup>14</sup>

Tabell 8: Månedsdøgntrafikk (ÅDT) på utvalgte trafikkregistreringspunkter til Åsane 2010, 2016, 2019 og 2020 (januar - juli)

## Det er grunn til å anta at den kraftige økningen i biltrafikken skyldes økt pendling inn og ut av bydelen

Selv om andre faktorer spiller inn er det grunn til å anta at den kraftige veksten i biltrafikken delvis skyldes økt pendling ut av byen, og gjerne mot andre bydeler som Bergen sentrum, Årstad, Fana og Ytrebygda. Dette basert på den vesentlige økningen i antall arbeidsplasser fra 2010 - 2016 (se tabell 6, side 29).

Ifølge Statens vegvesen sin byutredning for Bergen<sup>25</sup> hadde Åsane i 2016 et stort underskudd på arbeidsplasser relativt til bosatte i bydelen. Ytrebygda hadde derimot et markant overskudd. Ubalanse mellom bydelene når det kommer til antall ansatte relativt til antall bosatte kan føre til at bydeler med stort underskudd i arbeidsplasser må pendle mye. Dette strider i mot Bergen kommunes mål om å redusere biltrafikken og innbyggernes transportbehov. Det er rimelig å anta at dette bidrar til å styrke behovet for å bygge ut bybanetrasè også til Åsane bydel.

## Utbygging av bybane til Åsane styrker også fremkommeligheten internt i Åsane

Økningen på trafikkregistreringspunktet på Åsamyrane kan bidra til å gi et bilde av den høye bilbruken også internt i bydelen. Med utbygging av bybane til Åsane vil kollektivtilbudet innad i bydelen styrkes, og trafikkmengden på mindre strekker internt kan reduseres. For eksempel blir det mulig å reise mellom fra Tertens til Åsane sentrum, og mellom Åsane sentrum og Åsane terminal hvert 4. - 6. minutt. Bybanen mot Flesland har allerede bidratt mye til dette i Bergen sentrum. Den mest trafikkerte strekningen på bybanetrasèen er mellom Byparken og Nonneseter. At busstilbudet styrkes parallelt med utbygging av Bybanen åpner opp for god koordinering mellom buss og bybane. Bybanen kan frakte passasjerer til bussknutepunkt og motsatt. Slik vil man skape et solid totaltilbud som dekker bredt.

# En bybane til og i Åsane vil gi et fremtidsrettet kollektivtilbud



## Passasjerene ønsker stabile, tydelige og permanente kollektivløsninger<sup>17</sup>

Et fleksibelt kollektivsystem kan være ønskelig for operatører, men trafikantene selv ønsker et tydelig, stabilt og permanent kollektivsystem som man kan stole på, også i framtiden. De foretrekker bane foran buss selv om bussen tar dem til samme sted, med lik reisetid. Man kommer med sikkerhet dit man skal, når man skal.



## Bybane er en positiv identitet for byen<sup>17</sup>

Erfaringer fra bybanesystemer viser at trafikantene setter mer pris på bybane sammenlignet med et forbedret bussystem. Mange opplever at Bybanens image oppfordrer til bruk av offentlig transport - og at bilister står for en god del av økningen i kollektivtrafikken ved introduksjon av bybane. Erfaringer viser også at Bybanen bidrar positivt til den sosiale dimensjonen, byens attraktivitet og kvalitet.



## Bybanens høye tidsforutsigbarhet trumfer eventuelle ekspressbussers hastighet<sup>17</sup>

Bybanen tilbyr høy forutsigbarhet i forhold til reisetid - en av de viktigste faktorene kollektivtilbudet. Undersøkelser av tidsverdi viser at ventetid er to til tre ganger viktigere enn selve reisetiden [38].



## Bybanen sikrer gjennomgående kvalitet i utbyggingen og aksept for større endringer<sup>17</sup>

En bybane krever gjennomgående kvalitet i trafikkavviklingen, der man i et buss-system for eksempel kan lempe på kravene til trasè i områder hvor det er kostbart eller konfliktfullt å sikre full framkommelighet. Samtidig vil en bybanes permanente karakter i bystrukturen skape større aksept for tyngre investeringer og inngrep i bygningsmiljø ved å sikre gode langsiktige løsninger.



## Bybanen har større kapasitet enn miljøvennlige og stillegående busser<sup>17</sup>

Bybanen kan frakte mellom inntil 11.000 passasjerer i timen time i hver reisevei. Store busser på egne trasèer, og med prioritet i vegsystemet kan delvis nå opp mot lik kapasitet, men med langt høyere forurensing og støynivå.



## Bybanens eksklusivitet i trafikksystemet gir unik pålitelighet<sup>17</sup>

Bybaner bygges for å få køfri trafikkavvikling. Sammen med høyfrekvente rutetider i rushperiodene gir dette god passasjerflyt. Bybanen kan for eksempel operere under ugunstig vær- og kjøreforhold som påvirker veitrafikken. Med et skinnegående system oppnås eksklusivitet i transportnettverket.



## Bybane har høyere sikkerhet enn en buss<sup>17</sup>

Skinnebaserte systemer er, og oppleves av passasjerer som, tryggere enn bussbaserte systemer. Det er strenge sikkerhetsregimer knyttet til design og drift av bybaner. Segregerte traseer med prioritet i kryss og ved trafikkreguleringer reduserer risiko for ulykker.



## En bybane til Åsane opprettholder konkurransedyktighet mot andre bydelers<sup>17</sup>

Bybanen vil utgjøre ryggraden i den kollektive nærtrafikken i Bergensområdet, i et avstemt og koordinert samspill med buss, jernbane og hurtigbåt. Hva vil det gjøre med bydelen Åsane om det skulle bli Bergens eneste bydel/bysentrum uten baneforbindelse?

\* Konsekvensutredningen bygger dette på ulike forskningskilder og empiri



# Bybanens kapasitet vil frigjøre kapasitet i vegnettet

Den høye kapasiteten er en av Bybanens styrker. Dersom man skulle fraktet tilsvarende mange passasjerer med buss på strekningen ville vegnettet ifølge Bergen kommune bli overbelastet, og busser ville stått i sammenhengende kø fra Åsane til Bergen sentrum. Kapasiteten åpner for å transportere svært mange passasjerer på strekningen mellom Åsane og Bergen sentrum, men også internt i bydelen. Sistnevnte skal ikke undervurderes i en bydel som er svært avhengig av bilbruk for å bevege seg mellom gjøremål internt i Åsane.

Dette åpner muligheten for å bruke bussystemet på en mer fleksibel og målrettet måte. Utbygging av bybane ville styrket det totale kollektivtilbudet i Åsane.



Gjennomsnittlig reisende per dag mot Bergen nord siden juli 2021<sup>28</sup>

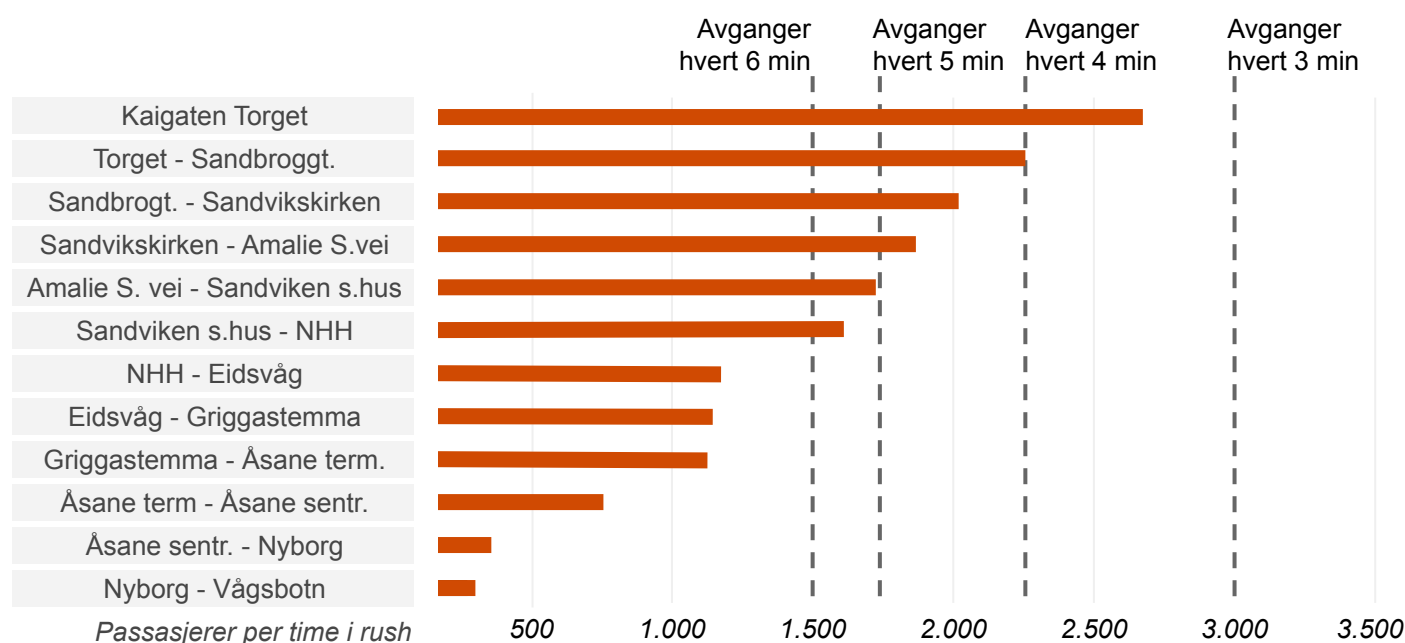
ca 45.000

Prognose for antall reisende på Åsane-linjen 2040<sup>28</sup>

Ca. 60 000

## Bergen kommune legger til grunn at de fleste reiser vil være sentrumsnære<sup>28</sup>

Av figuren under kan man se at en bybane til Åsane med avgang hvert tredje minutt vil kunne ta unna 3000 passasjerer i timen. Dette kan frigjøre mye kapasitet i vegnettet, og gi reisende høy forutsigbarhet selv i rushtiden. Bybanetrasèen åpner også opp for enkle og pålitelige mini-reiser i selve Åsane, og kan være en viktig bidragsyter for å redusere bilbruken internt i bydelen. En slik endring vil bli viktig dersom Bergen kommunes store transformasjonsplaner realiseres i Åsane<sup>30</sup>. Det er heller ikke utenkelig at det vil bli relativt mange reisende på hele strekningen fra Bergen sentrum til Åsane. Ved utbyggingen til Flesland tenkte en også at passasjertallet ville være høyest nært sentrum. Holdeplassen på Flesland viste seg derimot å bli en av holdeplassene med mest på- og avstigninger. Forutsigbarheten i reisetid har trumfet raske flybusser.



Graf 6: Antall passasjerer per time i rush mot Sandviken og Åsane

Kilde: Tall fra Bergen kommune<sup>28</sup>

# Samfunnsmessige virkninger

## Økt tilgjengelighet til eksisterende bygningsmasse

Når tilgjengeligheten øker skapes større og bedre tilbud, som for eksempel service, handel, kulturarrangementer og mer byliv i gatene. I sentrum og Sandviken vil bedre tilgjengelighet med Bybanen føre til ny og mer intensiv bruk av bygningsmassen slik som i Vågsbunnen i Bergen sentrum og ved sjøfronten i Sandviken<sup>17</sup>.

## Økt verdi på øvrige bybanetrasèer

Bybanens linjer inngår som en del av stamnettverket i Bergen, og sikrer at reisende har hyppige avganger og god kapasitet på kollektivtransport som betjener de viktigste ferdselsårene, samt gode muligheter for bytte av transportmiddel.



Illustrasjon: Kommuneplanens arealdel 2018

## Penere byrom

Ved å bygge bybane vil byrom få et estetisk løft. Langs banen forventes blant annet en transformasjon av Åsane sentrum og flere boliger i blå-grønne byrom.



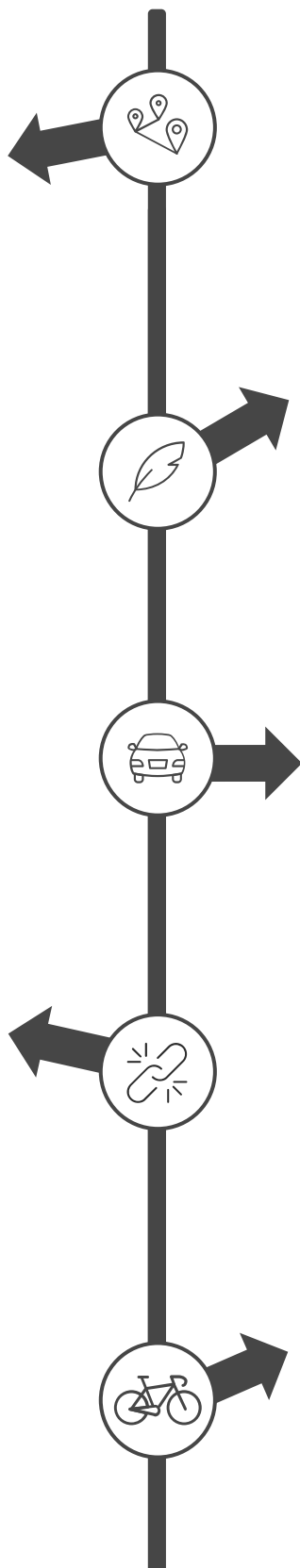
Illustrasjon: Miljøløftet

## Redusert biltrafikk

Bybanen frigjør kapasitet i busstrasèer både i og utenfor sentrum. Dette gir mulighet for å justere kollektivtilbudet med hyppigere avganger fra områder utenfor Bybanens nedslagsfelt og inn til bybanestopp. Empiri viser at hyppighet og forutsigbarhet er viktig for å få flere til å benytte kollektivtransport.

## Sammenhengende gang- og sykkelvei fra Åsane til Bergen sentrum

I tillegg til bybane vil det bygges en ny sykkelvei fra Bergen sentrum til Åsane. Sykkelveien vil for det meste gå i parallell med bybanetrasèen, med enkelte unntak.

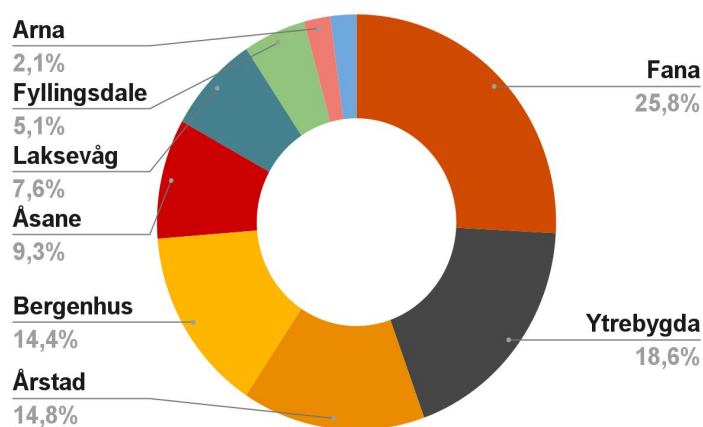


# Bergen kommune registrerer økt interesse for utbygging i langs bybanetrasèen

## Planaktivitet i Åsane bydel er relativt lav<sup>19</sup>

Figuren til høyre viser Plan- og bygningsetatens detaljreguleringer i prosess fordelt på bydel. Dette er planer/prosjekter hvor arbeidet med planene er startet opp og pågår. Det er viktig å nevne at de ulike bydelene har stor variasjon i areal og folketall (se vedlegg 2), og at det er naturlig at planaktiviteten grunnet dette er forskjellig.

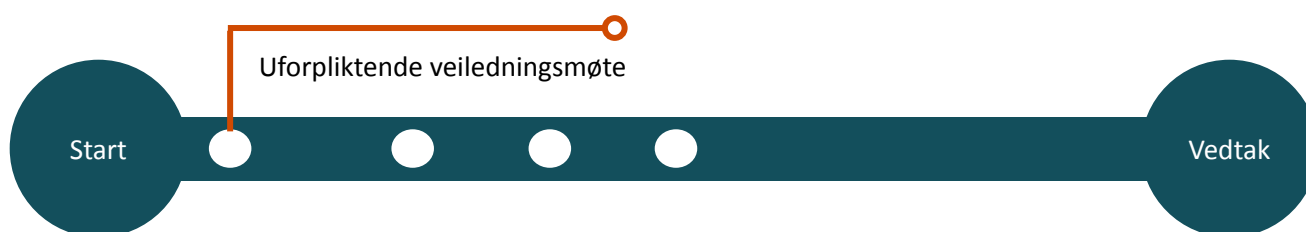
Det er definitivt størst planaktivitet i bydelen i Bergen sør. Dette kan indikere den kraftige effekten av Bybanen. Selv om bybane til Fyllingsdalen snart åpnes er planaktiviteten i denne bydelen lav. Dette skyldes sannsynligvis at det bare er ett bybanestopp i bydelen, samt at utbyggingspotensiale er mer begrenset. Den største planaktiviteten langs bybanetrasèen til Fyllingsdalen er knyttet til Mindemyren. Denne aktiviteten blir registrert på Årstad bydel. Her er det rimelig å anta at den markante økningen i planaktivitet skyldes utbygging av trase 4 til Fyllingsdalen. Vi vil senere vise at utbyggere uttrykker at Åsane er interessant for investeringer. Til tross for dette, samt at bydelen er relativt stor i inbyggertall, er planaktiviteten i bydelen fremdeles lav. Dette blir enda tydeligere når man sammenligner Åsane med bydeler som har bybane. Samtidig utgjør planaktiviteten i Sandviken en liten del av planene i Bergenhus. Aktører antar at planaktiviteten vil øke betraktelig ved et eventuelt vedtak om utbygging.



Graf 7: Planaktivitet i Bergens bydeler (oppdatert 30.april 2022)<sup>19</sup>

## Omfanget av veiledningsmøter knyttet til potensielle planer i Åsane bydel er økende<sup>19</sup>

Dersom private aktører ønsker å diskutere og drøfte egne planforslag inviterer Bergen kommune til uforpliktende veiledningsmøter. Her kan de drøfte, justere og få råd knyttet til sine planer. I følge Plan- og bygningsetaten er antall veiledningsmøter for prosjekter og planer i Åsane bydel økende. Dette kan være en potensiell indikator på kommende planaktivitet, samt et tidlig signal om at den fremtidige bybanetrasèen vil øke attraktiviteten for investeringer i Åsane bydel. Bergen kommune har satt av egne områdekoordinatører for områdene Sandviken, Eidsvåg og Åsane.



Figur 5: Forenklet planprosess i Bergen kommune



# Basert på erfaring fra tidligere utbygginger fremstår utbygging mot Åsane som attraktivt

## Vi tror at utbygging av Bybanen til Åsane vil skje raskere sammenlignet med utbyggingen til Flesland

Suksessen og verdien av Bybanen er allerede demonstrert mot Flesland. I tillegg har aktører lært av selve utbyggingsprosessen og koordineringsarbeidet. På bakgrunn av dette er det grunn til å anta at en utbygging til Åsane vil skje fortere enn utbyggingstakten man så mot Flesland. Aktører vi har pratet med mener at planaktiviteten sannsynligvis er kunstig lav, og at vedtak om utbygging av Bybanen til Åsane vil øke planaktiviteten i bydelen drastisk.

## Utbygging av Bybanen til Flesland har trolig fungert som et demonstrasjonsprosjekt for videre utbygginger

Ved utbygging av linje 1 mot Flesland hadde man ikke erfaringer og lærdom å se tilbake på - man visste ikke hvor verdifull Bybanen faktisk kom til å bli. Det kan tenkes at etterhvert som bybane demonstrerte sin suksess, og blant annet sprenget prognosene for passasjertrafikk<sup>17</sup>, førte dette til at utbyggerne kom etter. Ifølge boligutviklingsstatistikken i (tabell 6, side 29) skjedde den største utbyggingenaktiviteten så sent som 3-5 år etter at Bybanen var åpnet. Ifølge Bergen kommune ble det forløst mye mer verdi etter at skinnerasèen faktisk var lagt.

## Sentrale aktører har lært

Utbygging av bybane krever kompleks koordinering og prosjektledelse. Vi oppfatter en felles vilje til koordinering og samarbeid mellom Bergen kommune, utbyggere og tredjepartsaktører.

### Bergen kommune og tredjepartsaktører er bedre forberedt

Bergen kommune har lært mye fra utbyggingen av bybane til Flesland. Det er flere eksempler på hvordan kommunen har endret KPA 2010 til KPA 2018 for å justere kriterier/retningslinjer som fungerte mindre godt. I bystyrets vedtak<sup>31</sup> for KPA 2018 kan man for eksempel lese at den gjennomførte høyhusutredningen, som skulle fastsette rammene for hvor det kunne/ikke kunne bygges høyere og tettere, ikke ble implementert i KPA 2010. En respons på behovet for slike rammer var stedsanalyser som ble introdusert i KPA 2018. Stedsanalysene fungerer som grunnlag for vurdering av byggehøyde i ulike områder, for å sikre tilpasning. Utover egen lærdom oppfatter Bergen kommune at også tredjepartsaktører som Bergen vann og Eviny nå er mye bedre forberedt til å tilrettelegge med nødvendig infrastruktur.

### Private utbyggere har erkjent verdien av Bybanen

Videre oppfatter vi at utbyggere vi har snakket med er utålmodige på et endelig vedtak. Interessen er stor, men det samme er usikkerheten. Den politiske debatten om bybane i Bergen synes å påføre aktører ytterligere usikkerhet. Utbyggerne uttrykker at eiendommers nærhet til Bybanen er en svært viktig faktor ved valg av investeringsobjekt. Samtidig påpekes det at en bybane til Åsane vil bli viktig for bydelens fremtid.

T. Hågensen-Drønen  
(Axe eiendom AS)

“ En av de viktigste effektene av bybaneutbygging til Åsane er at den vil knytte bydelen tettere sammen med Bergen sentrum og øvrige bydeler<sup>32</sup> ”

# Eiendomsutvikleren Profier bekrefter at områdene langs bybanetrasèen er attraktive

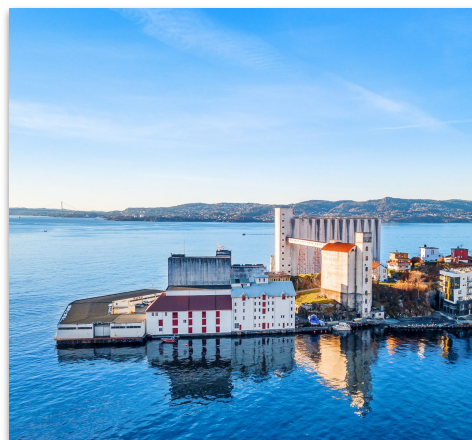
Profier<sup>33</sup> vurderer Åsane og Eidsvåg som interessante områder for fremtidige investeringer. Dette begrunnes med fremtidig bybane i kombinasjon med kommunens satsing og arealplaner. I dag har Profier tre pågående prosjekter i Sandviken. Prosjektleder Gunnar Wiederstrøm sier at Bybanen ikke var avgjørende for kjøp av tomtene, fordi tomter i Sandviken uansett vil være attraktive. Han påpeker likevel at de anså at det fremtidige bybanetilbudet ville øke attraktiviteten enda mer. Selv om Profier vurderer dagens kollektivtilbud rundt tomtene som sterkt - både til sentrum, flyplassen og nordover - mener prosjektleder Wiederstrøm at Bybanen vil tilby reisende i korridoren mot nord unike kvaliteter. Transportmiddelet er driftsikkert, stødig og til å stole på, uansett om det er rushtider eller trafikktrøbbel i Fløyfjellstunnelen.

## Det er et tydelig behov for å frigjøre kapasitet på vegnettet i Sandviken

Veien mellom Eidsvåg og Bergen sentrum er tidvis svært belastet.

Dette begrenser hva Profier kan gjøre med en av tomtene som de eier på Hegreneset.

Adgang til tomten krever passering gjennom det belastede veikrysset på E39 nedenfor Sandviken sykehus. Statens Vegvesen ønsker ikke å øke trafikkmengden i krysset ytterligere og har derfor satt en øvre ÅDT\*-grense for krysset på 630. Maksimal utbyggingskapasitet på Hegreneset-tomten ville uten ÅDT-grensen vært på 600 boenheter, men ÅDT-grensen begrenser dette til 300 boenheter. Boliger utover dette ville ifølge Vegvesenet medført for mye inn- og utkjøring av det trafikkerte veikrysset.



Illustrasjon: Profier AS

Omlagning av E39 vil gjøre om dagens trasè til lokalvei og redusere belastningen i det aktuelle krysset. I følge Wiederstrøm vil utbygging av Bybanen, sammen med omlagning av E39, derfor gi reguleringstillatelse for utbygging av ytterligere 300 boliger på Hegreneset-tomten. Dette forutsetter at et slikt utbyggingsnivå blir vedtatt i reguleringsplanen.

## KPA og utbygging av Bybanen bidrar til å endre utbyggernes kriterier ved tomtevalg

Wiederstrøm aner et skifte i utbyggernes fokus - byggeprosjekter legger mindre til rette for at beboere og ansatte har egen bil, og nærhet til et sterkt kollektivnettverk er viktigere enn før. Reisevaner endres til fordel for gange, sykkel og kollektiv. Dette øker attraktiviteten til tomter med sterkt kollektivtilbud. Det er rimelig å anta at Bergen kommunes arealpolitikk, samt parallell utbygging av bybane og kollektivnettverket, har bidratt til dette. I tillegg nevner Wiederstrøm at den sosiale infrastrukturen (for eksempel skoler og barnehager) bygges tett på kollektivnettverket. Alle disse elementene er avgjørende for utbyggernes investeringer. På spørsmål om hva som generelt er avgjørende når Profier leter etter nye tomter nevner Wiederstrøm bybanetrasèen som en viktig faktor.

G. Wiederstrøm (Profier AS)

Bybanen, og kvaliteten på kollektivtilbudet, er en svært viktig faktor når vi vurderer hvilke prosjekter vi skal investere i<sup>33</sup>

\* ÅDT er en gjennomsnittlig daglig trafikkmengde som passerer et punkt på en vei (i begge retninger), og danner grunnlag for hvordan Vegvesenet klassifiserer veg i et vegnormalsystem.

# 6. Bybane til Åsane

- *Potensiale for bolig- og næringsutvikling*





# Kommuneplanens arealdel sikrer at byen får en helhetlig plan for utviklingsarbeidet

Verdiskapingen i form av boligutbygging og utvikling av flere arbeidsplasser kommer ikke som et resultat av Bybanen alene. Forlengelse av Fløyfjellstunnelen flytter mye av biltrafikken bort fra Sandviken og gjør det mulig å bygge bybane i deler av dagens trasé på E39. Vi har allerede argumentert for Bybanens effekt og rolle som rygggrad i kollektivnettverket, og som strukturerende element i byutviklingen. Utbygging av ny sykkelvei gir mulighet for rask og trygg sykling i egen trasé fra Åsane til Bergen sentrum. Kommuneplanens arealdel sikrer strategi og retning for byutviklingen og sørger for at arealplanleggingen legger opp til fortetting rundt definerte bydelssentre<sup>5</sup>.

## Ikke Bybanen alene

Som en pakkeløsning skal utbygging av bybanetraséen, sykkelveien og omlegging av E39 styrke effekten av KPA og sørge for høy utnyttelse av det uutnyttede potensialet for bolig- og næringsutvikling mot Åsane

Redusere biltrafikk

Øke attraktiviteten til Åsane bydel

Flere gående, syklende og kollektivreisende

Bedre folkehelse

## Bybanetraséen

Strukturerer og akselererer - fungerer som et kraftig og permanent symbol på Bergen kommunes satsing



Figur 6: Samspillet mellom KPA og Bybanen, samt de andre avhengighetene

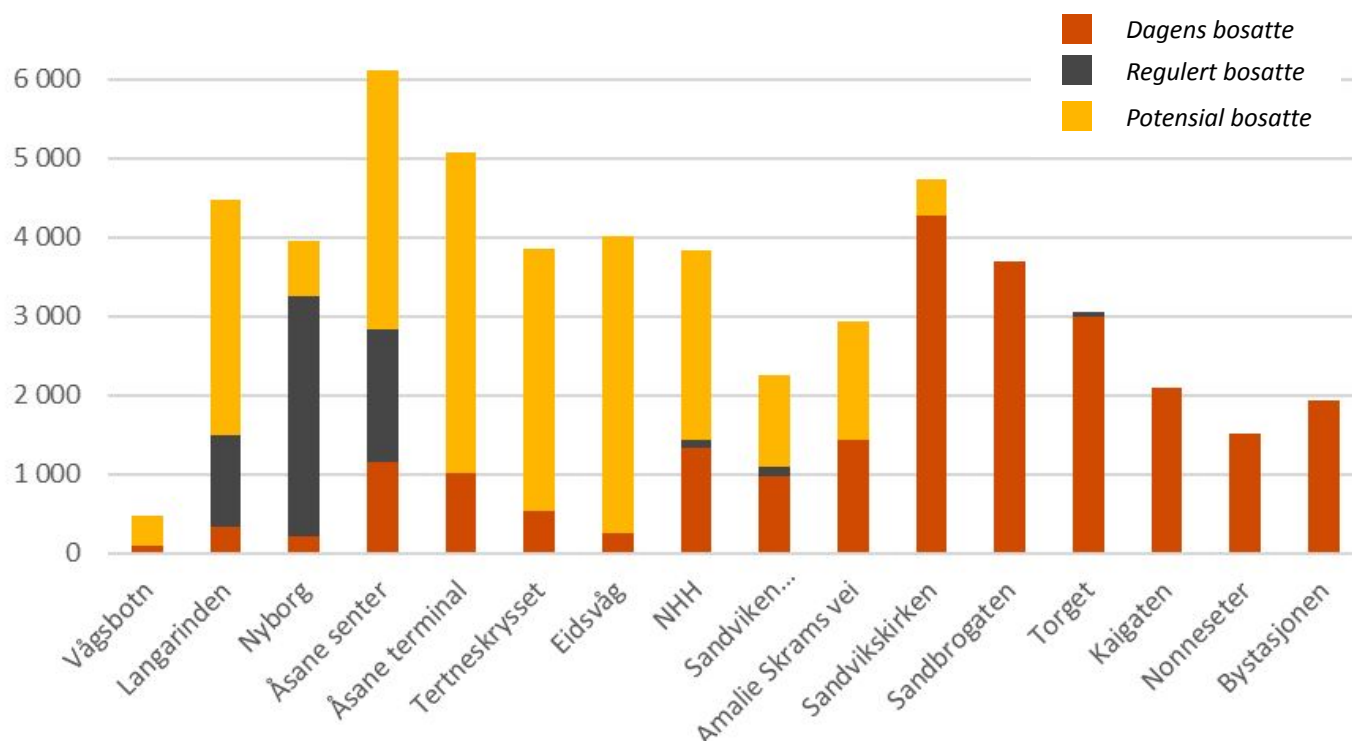
# Ved bedre arealutnyttelse er det potensiale for å doble antall bosatte langs traséen

Ifølge Bergen kommunes beregninger er det stort potensiale for å øke antall bosatte i Åsane. Tabell 6, side 29 viser at befolkningsutviklingen i Åsane bydel har vært vesentlig lavere enn i Årstad, Fana og Ytrebygda de siste 10 årene. Den kraftige befolkningsveksten i bydelene langs Bybanen indikerer at bybaneutbygging til Åsane vil medføre stor befolkningsvekst og høyere realisering av bydelens fulle potensiale.

Ved beregning av potensiale for antall bosatte i Sandviken og Åsane legger Bergen kommune KPA<sup>1</sup> til grunn. Det mye areal som ikke er utnyttet langs den planlagte bybanetraséen til Åsane. Det er også potensiale i eksisterende bygningsmasse, hvor det ikke er bygget like mye som reguleringsplanen tillater.

Diagrammet nedenfor viser dagens antall bosatte ved de ulike holdeplassene, samt hvor det er potensiale for å øke antall bosatte. "Regulert bosatte" betyr potensiale på areal hvor det er godkjente reguleringsplaner for boligformål (per 2020) - altså areal som er "litt mer klargjort" for ny boligbygging. Totalt utgjør dette et teoretisk maksimumspotensiale for bosatte i Åsane.

## Det er et vesentlig større om- og utbyggingspotensiale nord for NHH<sup>28</sup>



Graf 8: Teoretisk maksimumspotensiale for bosatte innenfor 600 m fra holdeplassene i Sandviken og Åsane



2 personer  
per bolig



100 kvm  
per bolig

# Potensialet inkluderer også en økning i arbeidsplasser på rundt 17 %

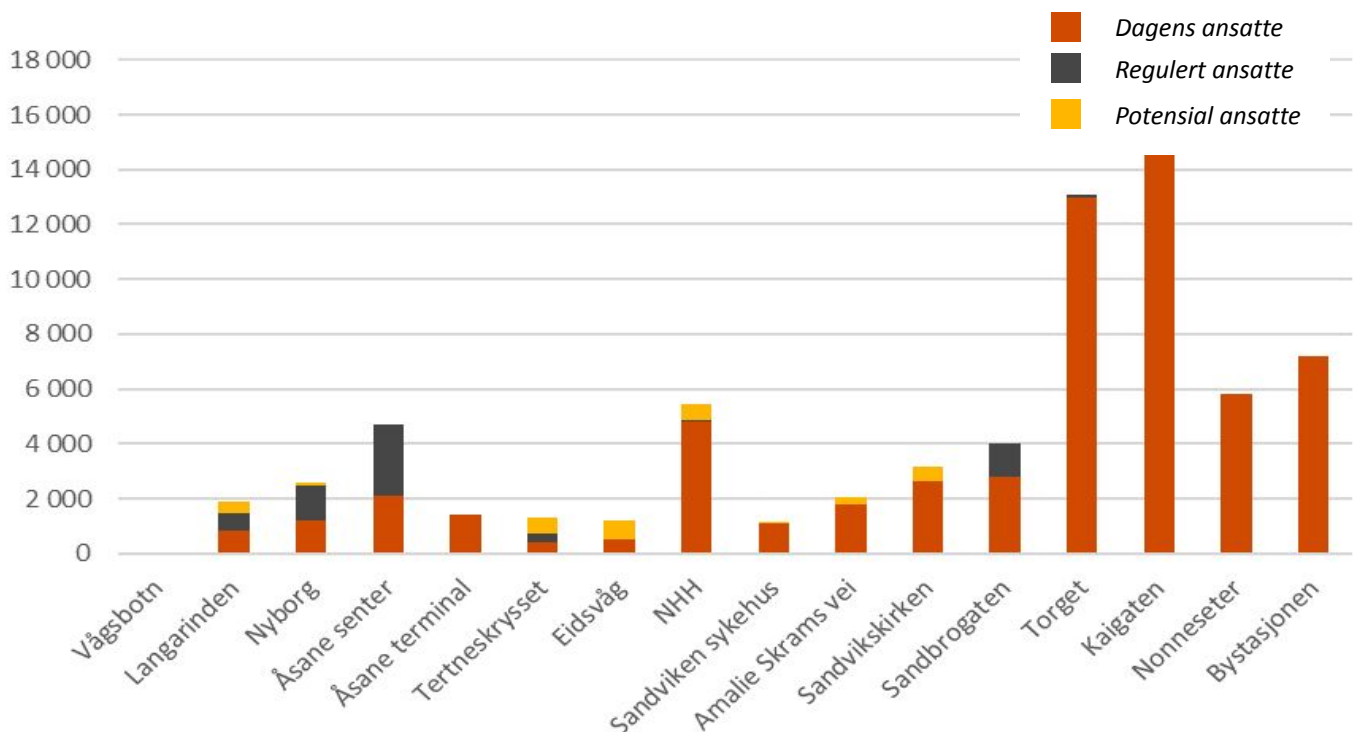
Relativt til antall bosatte i Åsane i 2016 var antall arbeidsplasser i bydelen underrepresentert, sammenlignet med bydeler hvor det går bybane (tabell 6, side 29). Dette fører med seg mye pendling ut og inn av bydelen. En Bybane tiltrekker seg arbeidsplasser. Det viser utviklingen i hvor virksomheter etablerer seg etter utbygging av bybane til Flestrand. Nærhet til Bybanens holdeplasser har blitt et kvalitativt fortrinn for virksomheter<sup>34</sup>.

Ved å bygge bybane til Åsane vil man gi pendlere et kollektivtilbud med høy kapasitet. Bybanens pålitelighet og punktlighet tilbyr pendlerne et transportalternativ som man kan stole på og planlegge etter. Dette er attraktivt for både arbeidstakere og næringslivet.

Diagrammet under viser dagens antall ansatte i Åsane, samt potensiale for økning i antall ansatte. Se side 40 for definisjon av "regulert ansatt". Til sammen utgjør diagrammet et teoretisk maksimumspotensiale for antall ansatte.



## Det er størst potensiale for flere arbeidsplasser ved Åsane senter, Nyborg, og nord for Sandbrogaten<sup>28</sup>



Graf 9: Teoretisk maksimumspotensiale for ansatte innenfor 600 m fra holdeplassene i Sandviken og Åsane (studenter på NHH er medregnet som ansatt)





35 kvm  
per ansatt



# Langs bybanetraséen er det mye areal tilgjengelig for bolig- og næringsutvikling

Bergen kommune har estimert et grovt maksimumspotensiale for økt antall arbeidsplasser og bosatte langs bybanetraséen til Åsane. Metodisk har Bergen kommune tatt utgangspunkt i Kommuneplanens arealdel (2018) og lagt inn ulik tetthet og fordeling av bolig og næring i henhold til denne. Videre legger Bergen kommune til grunn at arealbehovet per ansatt er 35 kvm. Modellen forutsetter at hver boenhet har et areal på 100 kvm, og at det bor 2 personer per bolig<sup>28</sup>. Forutsetningene bak modellen gjør at det teoretiske maksimumspotensialet er usikkert. For å sikre et godt sammenligningsgrunnlag mot faktiske investeringstall til Flesland har vi splittet opp tilgjengelig næringsareal med samme forholdstall. Se graf 4, side 23.

**Det er potensiale for å bosette 30.000 flere innbyggere og skape 9000 flere arbeidsplasser langs traséen**

	 Innbyggere	 Ansatte	Forutsetninger fra Bergen kommune
Totalt potensiale (innenfor 600 m fra traséen)	51.000	58.000	
Dagens situasjon (innenfor 600 m fra traséen)	20.000	48.000	
Uutnyttet arealpotensiale (innenfor 600 m fra traséen)	31.000	10.000	
Estimert areal per person	50 kvm	35 kvm	

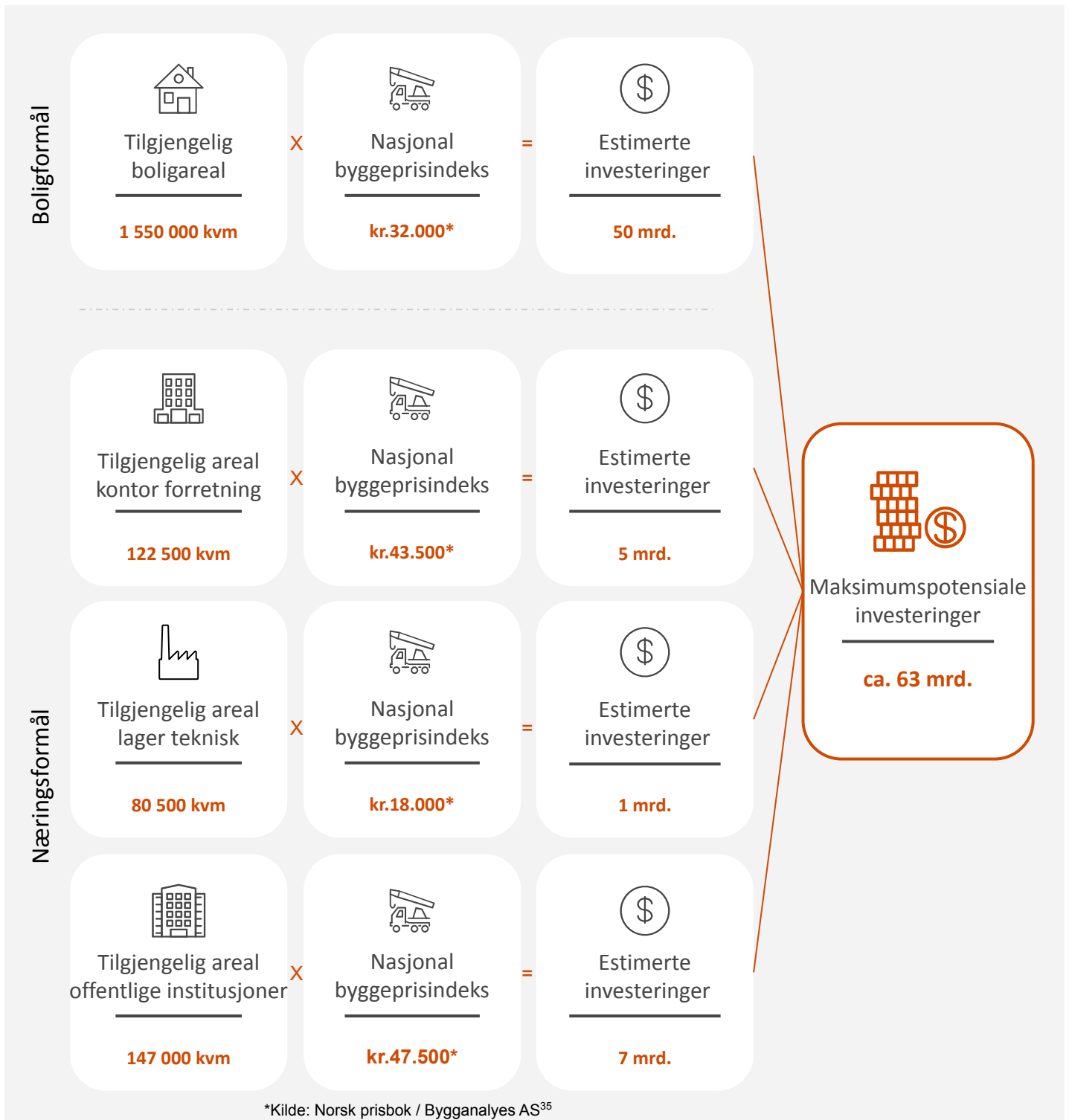


Satser hentet fra erfaring for fordeling til Flesland (graf 4, side 23)

Figur 7: Teoretisk maksimumspotensiale for areal i Sandviken og Åsane

# Investeringspotensiale er høyt dersom alt tilgjengelig areal utnyttes

Inndelingen er basert på den faktiske fordelingen av ulike typer investeringer langs bybanetrasèen til Flesland i perioden 2007 - 2018 (se graf 4, side 23). For å estimere investeringskostnaden har vi innhentet tall på byggekostnader for de ulike typene av bygg fra Bygganalyse.



Figur 8: Beregning av maksimalt investeringspotensiale i Sandviken og Åsane

# Ikke all fremtidig utbygging vil skyldes Bybanen alene

Byutvikling skjer naturlig nok også uavhengig av Bybanen - befolkningen vokser og både boligområder og arbeidsmarkedet utvikler seg. I tillegg vil områder som allerede er regulert til eiendom utvikles.

Det er utfordrende å estimere Bybanens effekt på investeringer i bolig- og næringsutvikling, nettopp fordi det er flere faktorer som påvirker investeringsbehovet. Det er derfor interessant å forsøke å isolere effekten av Bybanen på investeringene knyttet til utbygging av bolig og næringseiendom.

I tabellen nedenfor er det forsøkt å lage noen forutsetninger i estimeringen av investeringspotensialet. Det er ikke mulig å komme frem til ett enkelt tall, og det er derfor mer hensiktsmessig å lage et intervaller. Det er derfor lagt til grunn et "høyt" og "lavt" scenario, og for hvert scenario er det pekt på noen faktorer som vi tror kan påvirke behovet for investeringer.

Påvirkningsfaktor	Hvordan påvirkes potensialet	Høyt scenario	Lavt scenario
Naturlig befolkningsvekst	Ekskluderer dette da denne veksten skjer uavhengig av bybaneutbygging Scenario lav: 8% vekst mot 2040 Scenario høy: 12 % vekst mot 2040	- 120 000 m <sup>2</sup>	-160 000 m <sup>2</sup>
Allerede regulerte områder for bolig <sup>28</sup>	Regulert areal til bolig Scenario lav: 20 % av regulert område blir realisert uten bybaneutbygging Scenario høy: 50 % av regulert område blir realisert uten bybaneutbygging	-60 000 m <sup>2</sup> <sup>28</sup>	-150 000 m <sup>2</sup> <sup>28</sup>
Allerede regulerte områder for næring <sup>28</sup>	Regulert areal til næringsareal Scenario lav: 10 % av regulert område blir realisert uten bybaneutbygging Scenario høy: 30 % av regulert område blir realisert uten bybaneutbygging	-20 000 m <sup>2</sup>	- 70 000 m <sup>2</sup>
Områder som er attraktive uansett	Ekskluderer potensiale ved holdeplassen i Kaigaten til og med Sandviken sykehus. Dette da områdene allerede er så attraktive, at det vil bygges der uansett.	-190 000 m <sup>2</sup>	-190 000 m <sup>2</sup>
Sum		- 390 000 m <sup>2</sup>	- 570 000 m <sup>2</sup>

Tabell 9: Andre faktorer som påvirker verdiskapingspotensialet mot Åsane



# Verdiskapingspotensiale som kan utløses av utbygging av bybane til Åsane

Det er usikkerhet knyttet til verdiskapingspotensialet, og det kan derfor være hensiktsmessig å uttrykke potensialet innenfor et intervall. Basert på reguleringsplaner og byggekostnadsindeks har vi et maksimalt potensiale for verdiskaping. I modellen nedenfor har vi forsøkt å illustrere hvordan investeringsnivået påvirkes ved å variere påvirkningsfaktorene samtidig som Bybanens effekt på investeringsnivå holdes konstant.



Figur 9: Scenario høyt VS lavt for hvor stort verdiskapingspotensialet er for Bybanen til Åsane

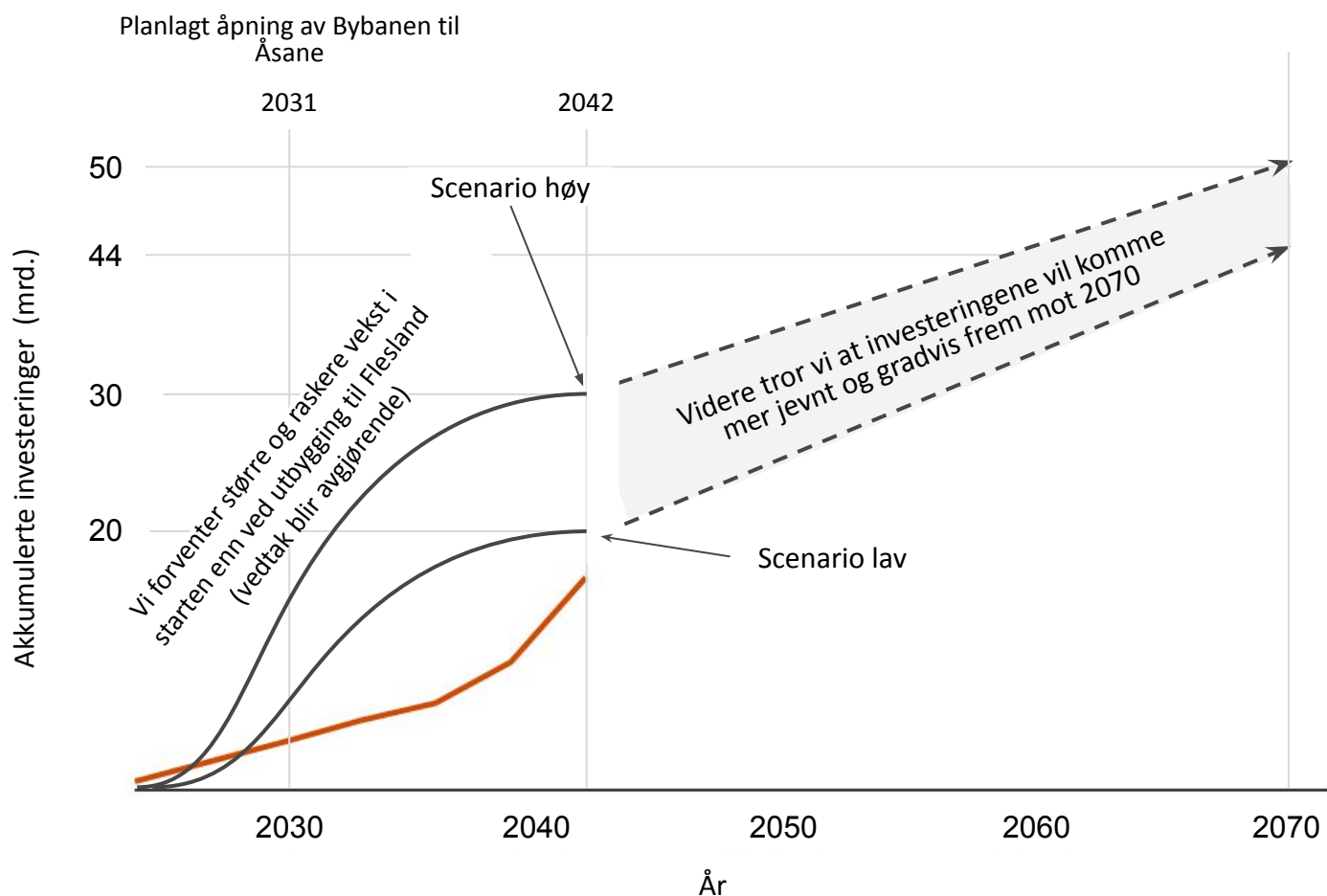
Da Bybanen til Flesland ble bygget var det i følge aktører vi har intervjuet fremdeles stor usikkerhet blant investorer om hvorvidt bybane faktisk kom til å bli en suksess, og noen var også usikre på om banen i det hele tatt ville bli bygget. I dag har Bybanen demonstrert sin verdi. Nå venter investorene på bybane - og ikke omvendt. Tilbakemeldinger fra utbyggere tilsier at iverksettelse av prosjekter bare mangler vedtak om utbygging av bybane til Åsane. Det er altså tydelige tegn på at Bybanen øker investeringsviljen. Aktører som for eksempel Bergen Vann og Eviny er også mye mer proaktive for å tilrettelegge infrastruktur. Det forventes derfor en raskere investeringskurve sammenlignet med tidligere byggetrinn.

Imidlertid er det vanskelig, eller opp mot umulig, innenfor oppdragets rammer, å estimere hvor mye det vil investeres i bolig og næringsbygg langs den fremtidige trasèen. Kommuneplanens arealdel legger til rette for investeringer lit over 60 milliarder kroner. Som beskrevet over, er det det grunnlag for å anta at det reelle investeringspotensiale er mellom 45 og 50 mrd kroner. Dette investeringsvolumet må sees i et mer langsiktig perspektiv. Imidlertid er det med grunnlag i erfaringer fra tidligere bybaneutbygging mulig å anslå at det frem mot 2040, dvs. rundt 15 år etter bystyrets vedtak, vil investeres for mellom 20-30 milliarder kroner i bolig og næringseiendom langs bybanetrasèen til Åsane.

# Vi tror investeringene vil være kraftige i starten, for så å flate mer ut

Utbyggingen av boliger og næringsbygg langs linje 1 gikk som beskrevet ovenfor sakte i starten. Etterhvert som utbyggerne og planmyndighetene tok lærdom økte investeringsvolumet. Vår vurdering er at utbyggingen langs Bybanen vil ha en annen utviklingstakt. Det er grunn til å anta utbygging langs bybanetrasèen til Åsane vil starte tidligere sammenlignet med tidligere utbygginger. Utbyggernes erfaringer tilsier at de vil starte utbyggingen av bolig og næringseiendom umiddelbart etter et eventuelt vedtak i bystyret om bygging av bybane til Åsane. En viktig årsak til dette er at Kommuneplanens arealdel, inkludert reguleringsplaner for Bybanen, legger til rette for dette.

Figuren under illustrer to mulige utviklingsbaner basert på beskrivelsen i siden over. Den *røde* utviklingsbanen er laget for å illustrere hvordan veksten til Åsane kunne blitt dersom bybane til Åsane ble bygget først. Vi har brukt faktiske akkumulerte investeringstall til Flestrand\* og justert for størrelse på Åsane bydel (28%) vs. Årstad/Fana/Ytrebygda i 2010 (som totalt er mye større).



Graf 10: Illustrasjon av utviklingen i investeringer frem mot 2040 og videre mot 2070

\*Investeringssummen er regnet ut fra totalt antall kvm investert i bolig og næring langs trasèen til Flestrand (2007 - 2018) multiplisert med byggeprisindex (se graf 4, side 23). Se videre vedlegg 1 for metode bak beregningen av utvikling i årlige investeringer.

# 7. Konklusjon

- *Verdiskapingspotensiale  
av en bybane til Åsane*





# Bybanen vil akselerere byutviklingen mot og i Åsane

Dersom det ikke blir bygget bybane til Åsane er vår vurdering at Åsane vil gå glipp av mange av de samfunnsmessige virkningene som andre bydeler i Bergen har realisert. Bybane til Åsane, i kombinasjon med kommuneplanens arealdel, vil legge til rette for en transformasjon av områder og byrom langs traseen tilsvarende den man har sett for eksempel mot Flesland.

Uten bybane til Åsane vil attraktiviteten for bolig og næringsutvikling ikke holde tritt med utviklingen sammenlignet med andre bydeler som har fått bybane. Dette poengteres ettertrykkelig av representanter fra utbyggere som påpeker at de tilpasser seg at boligkjøpere får endrede reisevaner med større prioritering av gange, sykkel og kollektiv. Konsekvensen er at det i byggeprosjekter legges mindre til rette for at beboere og ansatte har egen bil. Forutsetningene for oppgraderinger av eksisterende byrom vil bli svekket.

Bybanen til Åsane planlegges med avganger hvert fjerde minutt. Til sammen utgjør dette en kapasitet som tilsvarer 90 busser hver time i rushtrafikk. Dette er busser som frigjør kapasitet på vegnettet. Med sammenhengende sykkelvei fra Åsane til Bergen sentrum får man en trygg og rask trasé som gjør det mulig å sykle fra Åsane til Bergen sentrum på under 30 minutter. Økt bruk av sykkel gir både miljøgevinster og folkehelsegevinster.

Bybanen, Kommuneplanens arealdel, omlegging av E39 med en forlenget Fløyfjellstunnel og sammenhengende sykkelvei vil til sammen legge til rette for investeringer i bolig og næring i størrelsesorden 44-50 milliarder kroner. Det vil ikke være slik at investeringene uteblir dersom det ikke bygges bybane. Imidlertid viser erfaringene fra allerede utbygde traséer at Bybanen har en sterk påvirkning på investeringsviljen til utbyggerne. Uten bybane er det derfor grunnlag for å anta at utviklingen av områdene langs traseen til og i Åsane vil gå saktere.

# 7. Kilder



# Kilder

- 1 Bergen kommune. (2018, revidert jun 2019 iht. bystyrevedtak). Kommuneplanens arealdel (KPA): Planbeskrivelse - <https://plnstorageibyz5.blob.core.windows.net/bergen4601/65270000/Dokumenter/Planbeskrivelse.pdf?sv=2021-08-06&se=2022-09-02T06%3A46%3A06Z&sr=b&sp=r&sig=a07QTURiip20FQWhRgMRi1LzlcH76y0THhySC2824Vs%3D>
- 2 Bergen kommune. (juni 2015). Bergen 2030: Kommuneplanens samfunnsdel (KPS).
- 3 Bergen kommune. (aug 2016). Strategisk temakart Bergen 2030. <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/bksak/2016253419-6256455/Byradets-forslag-til-strategisk-temakart-Bergen-2030-version-august-2016>
- 4 Bybanen.no (2022). Bærekraft. Lest 31. aug 2022, fra <https://www.Bybanen.no/vi-er-Bybanen/sikkerhet-miljo-og-klima/>
- 5 Miljøloftet. (2022). Bakgrunn vedtak og fremdrift. Lest 31. aug 2022, fra <https://miljoloftet.no/Bybanen-til-asane2/Bybanen-til-asane/>
- 6 Miljøloftet (2019). Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Bestland fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. <https://www.miljoloftet.no/globalassets/byvekstavtalen/2019-2029/byvekstavtale-for-bergensområdet-2019-2029.pdf>
- 7 Flatmark, D. F. (2011). Gikk alt på skinner? <https://bora.uib.no/bora-xmlui/bitstream/handle/1956/5999/91833276.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- 8 Bergen kommune(jun, 2022), Svanes, Mette pva Bergen kommune: Bybanen og byutviklingen i Bergen (en suksesshistorie). Lest 31. aug 2022
- 9 Bybanen AS (jun, 2022). Schmincke, Jimmy pva Bybanen AS: Bybanen AS og Åsanebanen. Lest 31.aug 2022.
- 10 Bybanen utbygging. (2011), Byggestart 3. januar 2011. Lest 31.08.2022, fra <https://web.archive.org/web/20120423134710/http://www.hordaland.no/Bybanen-utbygging/Utbygging/Byggetrinn-2-Nesttun-Lagunen/Om-byggetrinn-2/>
- 11 Bybanen utbygging (2017). Reguleringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen vedtatt. Lest 31.08.2022, fra <https://www.hordaland.no/nb-NO/Bybanen-utbygging/artikkelarkiv/reguleringsplan-til-fyllingsdalen-vedtattny-side/>
- 12 Skyss (aug 2022). Passasjerpåstigningstall 2019 - 2022 Bergen nord, Bergen sør (bane/buss).
- 13 Transportsløykøkonomisk institutt. (2010). Bybanen i Bergen: Førundersøkelse av arbeidspending og reisevaner. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=15834>
- 14 Statens vegvesen (aug, 2022), Trafikkdata: Bergen. <https://www.vegvesen.no/trafikkdata/start/kart?lat=60.38521229925867&lon=5.318790141438814&registrationFrequencies=&trafficType=vehicle&zoom=13#trpids=31998V805616>
- 15 NHO Transport. (feb 2021). Vil covid-19 pandemien gi langsiktig nedgang i kollektivtrafikken? <https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/rapporter/effekten-av-korona-i-kollektivtransporten-web.pdf>



# Kilder

- 16 *KS (apr 2021). Pandemiens langsiktige konsekvenser.*  
<https://www.asplanviak.no/prosjekter/pandemiens-langsiktige-konsekvenser/>
- 17 Miljøloftet (Feb, 2013). Konsekvensutredning Bybanen, Bergen sentrum - Åsane.  
<https://miljoloftet.no/globalassets/Bybanen-til-asane/konsekvensutredning/konsekvensutredning-Bybanen-bergen-sentrum---asane-februar-2013.pdf>
- 18 Bergensmagasinet (2016). Imponert over Bybanen. Lest 31. aug 2022, fra  
<https://bergensmagasinet.no/aktuelt/Bybanen/>
- 19 Bergen kommune (jun, 2022), Wanvik, Tarje pva Bergen kommune: Byutvikling og investeringer langs Bybanen. Lest 31. aug 2022.
- 20 Bergen kommune. (2010, revidert apr 2013 iht. vedttak i miljøverndepartementet). Kommuneplanens arealdel (KPA): Bestemmelser.  
<https://plnstorageibyz5.blob.core.windows.net/bergen4601/60910000/Dokumenter/b60910000.pdf?sv=2021-08-06&se=2022-09-02T06%3A42%3A32Z&sr=b&sp=r&sig=rUXhyWKVn%2B%2FL7dyF1jNOR8GI9Iw5OsQicwzDEE4P5zY%3D>
- 21 Bergen kommune. (2018, revidert jun 2019 iht. bystyrevedtak). Kommuneplanens arealdel (KPA): Bestemmelser.  
<https://plnstorageibyz5.blob.core.windows.net/bergen4601/65270000/Dokumenter/b65270000.pdf?sv=2021-08-06&se=2022-09-02T06%3A40%3A28Z&sr=b&sp=r&sig=lZyGz98zT%2FSP02DI4eRKKcHoVpOg9ehUZCJg8ChISrY%3D>
- 22 *Statens Vegvesen. (mai 2022). E39 Fløyfjellstunellen. Lest 31.08.2022, fra*  
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39floyfjellstunellen/>
- 23 Bergen kommune (2022). Befolkning i Bergen kommune. Lest 31.08.2022, fra  
<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/fakta-om-bergen/befolkning/folketall-per-1-januar-2022>
- 24 Bergen kommune (2022), Tall om byutvikling (Motatt Aslaug Aalen). Motatt og lest 31.08.2022
- 25 Statens vegvesen. (des 2017). Byutredning for Bergen.
- 26 Statistisk sentralbyrå (2022), 10826: Befolkning per 1.1, etter statistikkvariabel, region og år. Lest 31.aug 2022.  
[www.ssb.no](http://www.ssb.no)
- 27 Transportsøkonomisk Institutt (2016), Bybanen i Bergen: en positiv faktor for areal- og transportsutviklingen i byen?.
- 28 Bergen kommune(jun, 2022), Mathiesen, Solveig pva Miljøloftet: Bybanen til Åsane, byutviklingspotensiale. Lest 31. aug 2022
- 29 Hordaland fylkeskommune (2014). Kollektivmeldinga 2014.  
[https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/rapportar-og-statistikk/andre-rapportar---pdf/kollektivmeldinga2014\\_150dpi\\_2.pdf](https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/rapportar-og-statistikk/andre-rapportar---pdf/kollektivmeldinga2014_150dpi_2.pdf)
- 30 Miljøloftet (aug 2020). Bybanen til Åsane - BT 5. Reguleringsplan og teknisk forprosjekt - Tilleggsutredning til konsekvensutredning.  
[https://miljoloftet.no/globalassets/Bybanen-til-asane/dokumenter/dokumenter-skissefasen/fagnotat-tilleggsutredning-tilleggsutredning-ku-asane-sentrum-nyborg-kryssing-av-e39\\_20200826.pdf](https://miljoloftet.no/globalassets/Bybanen-til-asane/dokumenter/dokumenter-skissefasen/fagnotat-tilleggsutredning-tilleggsutredning-ku-asane-sentrum-nyborg-kryssing-av-e39_20200826.pdf)

# Kilder

- 31 Bergen kommune. (jun 2019). Kommuneplanens arealdel (KPA): bystyrets vedtak.  
<https://plnstoraggeibyz5.blob.core.windows.net/bergen4601/65270000/Dokumenter/v65270000.pdf?sv=2021-08-06&se=2022-09-02T08%3A31%3A50Z&sr=b&sp=r&sig=f7Lj9dFAzjXm%2BMVTZtIM9umGDPY37vxgpr8lXuiOGJ8%3D>
- 32 Axer Eiendom AS (aug 2022). Telefonsamtale med Torstein Hågnen-Drønen ang. bybaneutbygging til Åsane. 31.08.2022
- 33 Profier AS (aug 2022). Telefonsamtale med Gunnar Wiederstrøm ang. bybaneutbygging til Åsane.
- 34 Miljøloftet. (2018). Fortetting lang Bybanen. Lest 31.08.2022, fra <https://miljoloftet.no/detteerMiljoloftet/fortetting-langs-Bybanen/>
- 35 Bygganalyse. (aug 2022). Mottatt oversikt over gjennomsnittlige byggepriser.
- 36 Bergen Kommune (2022) Oppdatert kostnadsoverslag for bybane, hovedsykkelrute og forlenget Fløyfjellstunell til Åsane er klart. Lest 02.09.2022, fra <https://www.bergen.kommune.no/hvaskjer/bymiljo/oppdatert-kostnadsanslag-for-bybane-hovedsykkelrute-og-forlenget-floyfjellstunell-til-asane-er-klart>

# Figurer

Figur	Side	Navn
Figur 1	10	Illustrasjon av metode
Figur 2	14	Sammenhengen mellom overordnede mål, plan og strategi
Figur 3	16	Historisk utvikling i kollektivtransportstilbud i Bergen
Figur 4	17	Planlegging og utbygging av bybane i Bergen år 2000 - 2022
Figur 5	35	*Forenklet planprosess i Bergen kommune
Figur 6	39	Samspillet mellom KPA og Bybanen, samt de andre avhengighetene
Figur 7	42	Teoretisk maksimumspotensiale for areal i Sandviken og Åsane
Figur 8	43	Beregning av maksimalt investeringspotensiale i Sandviken og Åsane
Figur 9	45	Scenario høy VS lavt for hvor stort verdiskapingspotensialet er for Bybanen til Åsane



# Tabeller

Tabell	Side	Navn
Tabell 1	19	Kollektivandelen mot motoriserte reiser økte fra 2008 - 2013
Tabell 2	20	Månedsdøgntrafikk (ÅDT) på utvalgte trafikkregistreringspunkter mot Flesland 2010, 2016, 2019 og 2020 (januar - juli)
Tabell 3	23	Det er investert store summer i eiendomsutvikling langs byggetrinn 1 - 4
Tabell 4	27	Fakta om bybanetraseèn til Åsane
Tabell 5	27	Status i reguleringsarbeidet og politisk behandling
Tabell 6	29	Nærings- og befolkningsstatistik og -utvikling Bergen sør og Bergen nord
Tabell 7	30	Oversikt over mulig vekst i antall kollektivreisende mot Åsane
Tabell 8	31	Månedsdøgntrafikk (ÅDT) på utvalgte trafikkregistreringspunkter til Åsane 2010, 2016, 2019 og 2020 (januar - juli)
Tabell 9	44	Andre faktorer som påvirker verdiskapingspotensialet mot Åsane

# Grafer

Tabell	Side	Navn
Graf 1	16	Utvikling i årlig antall påstigninger (i millioner) på Bybanen
Graf 2	19	Kollektivandel i prosent av motoriserte reiser fra 2008 - 2013
Graf 3	20	Utvikling i antall månedlige påstigninger på buss og bane mot i bydel sør 2019 - 2022 (januar - juni)
Graf 4	23	Investeringer langs Bybanens holdeplasser fra 2007 til 2018, fordelt på type bygg (kvm)
Graf 5	30	Utvikling i antall månedlige påstigninger på buss mot Bergen nord 2019-2022 (januar - juni)
Graf 6	33	Antall passasjerer per time i rush mot Sandviken og Åsane
Graf 7	35	Planaktivitet i Bergens bydeler (oppdatert 30.april 2022)
Graf 8	40	Teoretisk maksimumspotensiale for bosatte innenfor 600 m fra holdeplassene i Sandviken og Åsane
Graf 9	41	Teoretisk maksimumspotensiale for ansatte innenfor 600 m fra holdeplassene i Sandviken og Åsane (inkl studenter på NHH)
Graf 10	46	Illustrasjon av utviklingen i investeringer frem mot 2040, og videre til 2070

# 7. Vedlegg





# Vedlegg 1

## Befolkning og arbeidsplasser

### Utvikling i antall ansatte og bosatte i de ulike bydelene 2010 - 2016 (bosatte 2022)

		Trasè til Flesland			Trasè til Åsane
Bydel		Fana (16 - 40 min med bybane)	Årstad (8-15 min med bybane)	Ytrebygda (40-45 min med bybane)	Åsane (potensielt 17 min med bybane)
Befolkningsutvikling	Befolkning i dag	44 000	43 000	30 000	42 000
	Befolkning i 2016 (6 år etter åpning av Bybanen)	42 000	41 000	28 000	41 000
	Befolkning 2010 (Før åpning av Bybanen)	38 000	37 000	25 000	39 000
	Befolkningsvekst 2010 - 2016 (etter åpning av Bybanen)	+ 11 %	+ 11 %	+ 12%	+ 5 %
Næringsutvikling	Ansatte 2016 <sup>25</sup>   i % av bosatte (6 år etter åpning av Bybanen)	16 000   38 %	22 000   53 %	20 000   71 %	13 000   31%
	Ansatte 2010 <sup>13</sup>   i % av bosatte (før åpning av Bybanen)	11 000   28 %	12 000   32 %	14 000   56 %	10 000   25%
	Vekst i antall arbeidsplasser 2010 -2016	+45%	+83%	+42%	+30%

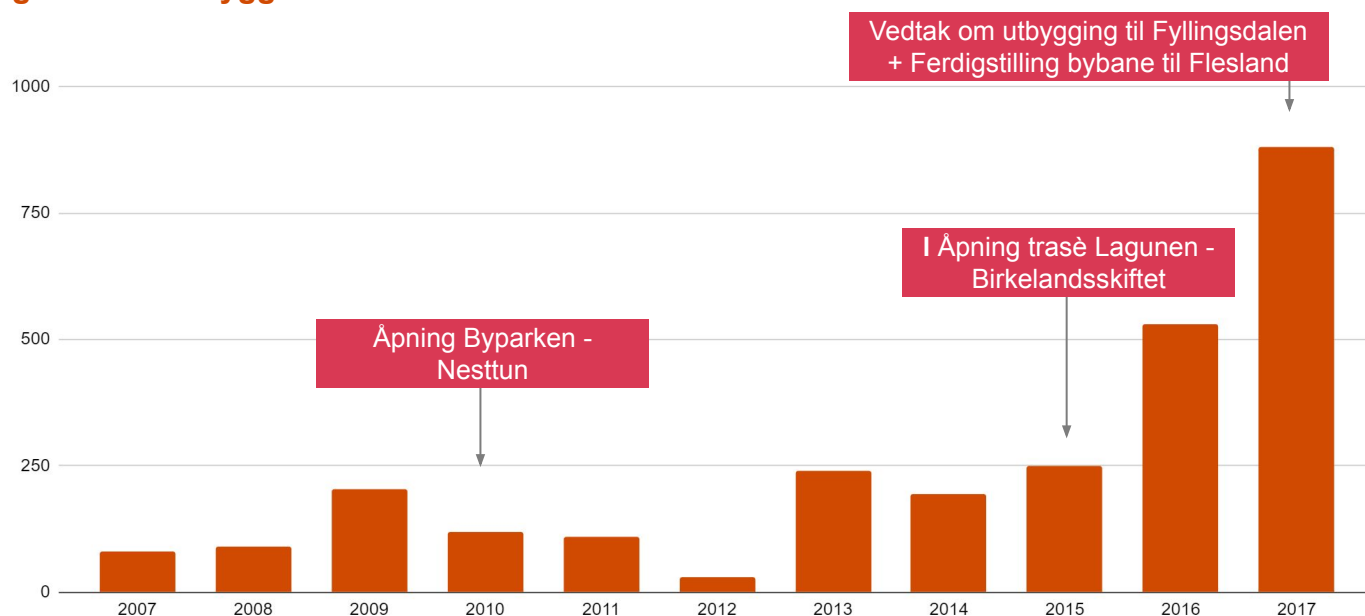
Brukes i kapittel 4

		Bergenhus	Fyllingsdalen	Arna	Laksevåg
Befolkning i da					
Befolkningsutvikling	Befolkning i 2016 (6 år etter åpning av Bybanen)	42 000	29 000	14 000	40 000
	Befolkning 2010 (Før åpning av Bybanen)	38 000	29 000	13 000	38 000
	Befolkningsvekst 2010 - 2016 (etter åpning av Bybanen)	+ 10 %	0	+ 8%	+ 5%
Næringsutvikling	Ansatte 2016 <sup>25</sup>   i % av bosatte (6 år etter åpning av Bybanen)	69 000   164 %	10 000   34 %	3 500   28 %	8 000   20 %
	Ansatte 2010 <sup>13</sup>   i % av bosatte (før åpning av Bybanen)	45 000   118 %	8 000   28 %	3 000   23 %	8 000   21 %
	Vekst i antall arbeidsplasser 2010 -2016	+ 21 %	+ 25%	+ 16%	0

# Vedlegg 2

## Utvikling i antall årlige igangsettelsestillatelser nær Bybanen til Flesland

Utvikling i antall årlige igangsettelsestillatelser for bolig nær Bybanen 2007-Q1 2018 registrert hos Byggesak<sup>19</sup>



\*800 studenthybler er unntatt fra statistikken

Kilde: Bergen kommune<sup>19</sup>/ Byggesak<sup>19</sup>

### Hvordan har vi brukt modellen?

Den årlige utviklingen ble vist av Bergen kommune for å indikere utviklingen i investeringer langs bybanetrasèen til Åsane. Vi har brukt denne videre i vårt arbeid med for å grovt estimere utviklingen i øvrige investeringer langs Bybanen til Flesland. Dette for å danne oss et bilde av utviklingen, og når den virkelig skjøt fart.

Samtidig har vi brukt den for å gi et grovt bilde av hvordan utviklingen i årlige investeringer ville vært til Åsane om det var mot Åsane en bygde ut først. Vi justerte den totale investeringssummen etter forskjellen i befolkningsgrunnlag i Åsane vs. totalt for Fana, Årstad og Ytrebygda i 2010.

Befolkningsgrunnlaget i Åsane i 2010 var 28% av de fire bydelene (Åsane, Fana, Årstad og Ytrebygda) til sammen. Se tabell 6, side 29.

År	Andel av årlige igangsettelsestillatelser av boligeiendom 2007 - Q1 2018 (ca)
2007	2,20%
2008	2,93%
2009	7,69%
2010	4,95%
2011	4,76%
2012	0,92%
2013	8,79%
2014	6,96%
2015	9,16%
2016	19,78%
2017	(Q1) 31,87%