

## Notat

Fra: Sivilingeniør Helge Hopen AS  
Til: Skanska Eiendomsutvikling AS v/Kenneth Mikkelsen  
Dato: 20.8.2021, revidert 11.8.2022 og 29.8.2024  
Tema: Trafikknotat 1 Fondveggen Nesttun. Helhetlig parkeringsvurdering.

---

## Bakgrunn

Det er startet opp reguleringsarbeid for Fondveggen Nesttun, gnr.43, bnr. 1072, Østre Nesttunvegen. Forslagsstiller er Skanska Eiendomsutvikling AS.

Formålet med planen er å tilrettelegge for boligbebyggelse.

I referat fra oppstartsmøte 28.4.2021 ber Plan- og bygningsetaten i Bergen kommune om at det utarbeides en helhetlig vurdering av parkeringssituasjonen for Nesttun som grunnlag for vurdering av alternative tilkomst- og mobilitetsløsninger for planområdet:

Sitat fra møterefateratet:

- *Det skal utarbeides en helhetlig vurdering av parkeringssituasjonen for Nesttun tidlig i planprosessen. Vurderingen skal legges til grunn for valg av løsning for parkering.*
- *Det skal utarbeides en analyse som vurderer ulike alternativer for adkomst tidlig i planprosessen, herunder mobilitet og gjennomføring. Må vurderes i sammenheng med parkering. Adkomst over grønnstruktur kan ikke tillates.*

I foreliggende notat er det foretatt en helhetlig vurdering av parkeringssituasjonen for Nesttun i tråd med bestillingens første kulepunkt.

Parkeringsvurderingen leder til en anbefalt strategi for videre arbeid med analyser av mobilitet og alternative parkerings- og tilkomstløsninger til planområdet.

Notatet er utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen på oppdrag for Skanska Eiendomsutvikling AS.

## Grunnlag

Grunnlaget for parkeringsvurderingen er:

- Overordnede transport- og byutviklingsplaner (NTP, kommuneplan for Bergen mv.)
- Gjeldende reguleringsplan for Nesttun sentrum
- Kunnskapsgrunnlag til strategi for innfartsparkering (Vestland fylkeskommune, 2021)
- Registreringer og målinger av dagens parkeringstilbud og bruk/belegg av p-plassene

## **Mål**

### **Overordnede transport- og byutviklingsmål**

En helhetlig parkeringsstrategi for Nesttun vil bygge på overordnede transport- og byutviklingsmål for Bergen. Nasjonale mål og rammer for transportutvikling vil være styrende for valg av strategier og tiltak, i særlig grad nullvekstmålet for personbiltransporten. Vestland fylkeskommune arbeider med å utvikle en strategi for innfartsparkering som også vil være en viktig del av rammeverket for framtidige parkeringsløsninger på Nesttun.

#### Nullvekstmålet i Nasjonal transportplan og Byvekstavtalen for Bergensområdet

Nullvekstmålet for personbiltransporten er forankret i Nasjonal transportplan og Byvekstavtalen for Bergensområdet som ble inngått i 2019. Nullvekstmålet er styrende for arbeidet med Miljøloftet i Bergen. Nullvekstmålet innebærer at personbiltransporten utenom næringstrafikk og gjennomgangstrafikk, ikke skal øke. Veksten i transportbehovet skal dekkes med kollektiv, sykkel og gange. Dette skal sikres primært gjennom en omfattende satsing på å tilrettelegge for økt kollektivtransport, sykkel og gange, men også gjennom å gi begrensinger for bilbruk i sentrale områder (bompenger, parkeringsavgifter, parkeringsbestemmelser etc.).

#### Kommuneplanen for Bergen (KPA) om bystruktur

Det skal legges opp til en kompakt bystruktur med bymessig utforming i gangavstand rundt senterområdene. Målet er en arealpolitikk som bidrar til at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

#### KPA om parkering

Kommuneplanen gir grunnlag for en restriktiv parkeringspolitikk, særlig rundt sentrale byområder og knutepunkter i kollektivsystemet. Utformingen av parkeringsplasser og tilkomsten til disse skal gjøres med omtanke for omgivelsene uten store arealbeslag.

#### Sykelstrategi for Bergen 2019-30:

Målet er at det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen. Det skal være enkelt å velge sykkelen i hverdagen, til jobb, skole/studie og på fritiden. Det er en målsetting å øke sykkelandelen til 10% innen 2030.

#### Gåstrategi for Bergen 2019-2030:

Målet er at Bergen skal være en tilgjengelig og bærekraftig by som kan leves i og utforskes til fots. Hovedmålet er at en i 2030 skal ha oppnådd en gangandel på 30 prosent og at det skal være trygt og attraktivt å ferdes til fots.

### **Mål for innfartsparkering**

I kunnskapsgrunnlaget for fylkeskommunens arbeid med å utvikle en overordnet strategi for innfartsparkering, er det foreslått følgende målformuleringer:

- være et tilbud til reisende med begrenset kollektivtilbud ved bostedet
- redusere antall bilturer inn til sentrum, særlig i rushtiden når kø, luftforurensning og støy mest utfordrende
- bidra til at flest mulig reiser til fots, på sykkel eller med kollektivtransport til byttepunktet/innfartsparkeringen

- prioritere innfartsparkering for sykkel i de tettest bebygde områdene og i områder der det tilrettelegges for sykling
- ikke fortrenge framtidig by- og tettstedsutvikling.

### **Mål for boligparkering**

KPA 2018 gir rammene for parkeringsdekning og parkeringsløsninger for nye boligutbygginger gjennom bestemmelser og krav til parkering. Generelt er det ønskelig å begrense parkeringsdekningen i sentrale byområder der kollektiv- og gang/sykkeltilgjengeligheten er god.

Samtidig er Bergen kommune opptatt av at parkeringsdekningen må stå i forhold til behovet/etterspørselen, slik at eventuelle begrensninger i parkeringsdekningen ikke gir utslag i form av uønsket gateparkering/fremmedparkering i nærområdet.

### **Mål for parkering i gjeldende reguleringsplan for Nesttun sentrum (2005)**

Planen har følgende målformuleringer omkring parkering:

- Det skal sikres en tilstrekkelig parkeringsdekning for nærings - og boligvirksomheten i Nesttun sentrum.
- Det skal også tilrettelegges for park & ride anlegg for bybanen.
- Framtidige parkeringsløsninger på Nesttun må baseres på parkering under bakken, i bebyggelsens underetasjer eller i parkeringshus. Overflateparkering bør kun benyttes unntaksvis.
- Parkeringsbehovet skal vurderes samlet for hele Nesttun, og parkeringsløsninger skal samordnes der det ligger til rette for det.
- Parkeringsløsningene må tilfredsstille behovet for både boligparkering, korttidsparkering og langtidsparkering.

Planen åpner for utbygging av inntil 1.600 nye parkeringsplasser i forbindelse med utbygging av Fondveggen.

## Virkemidler

Virkemidlene som myndighetene har for å styre parkeringssituasjonen er:

- Parkeringsbestemmelser i plan
- Parkeringsregulering på offentlig gategrunn
- Bygging av offentlige p-tilbud
- Intensivordninger for parkeringskostnader (avgifter, oblat, frikjøpsordninger etc.)
- Tilrettelegge for sambruk

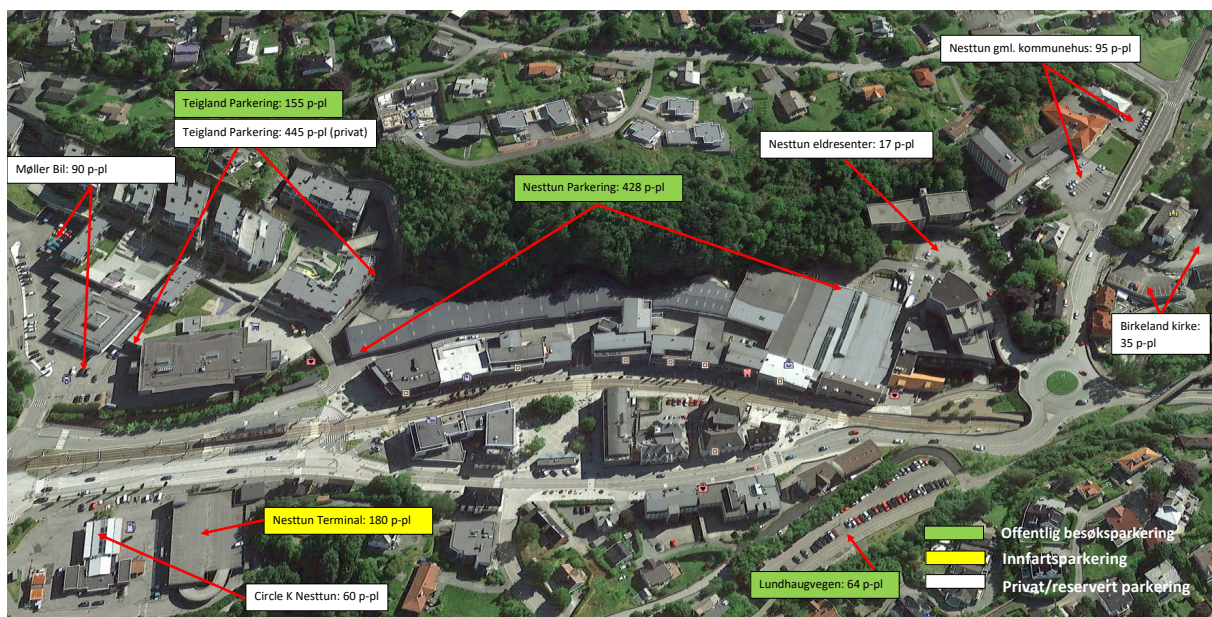
TØI har i rapport 1493/2016 vurdert virkemiddelapparatet for offentlige myndigheter i parkeringspolitikken, herunder mulighetene for sambruk.

Kommunens muligheter ligger først å fremst i å stille krav i forbindelse med etablering av nye parkeringsplasser knyttet til arealutviklingen. Kommunen kan etter plan- og bygningslovens §§ 11-8 og 11-9 sette krav om at parkeringstilbudet for ulike formål vurderes samlet når det skal bygges nye bygg eller når parkering for flere formål samles i ett anlegg. Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer. For eksempel ved at kommunen reduserer kravet til antallet plasser som skal etableres fordi parkeringsplassene kan benyttes til flere formål og plassene i liten grad benyttes på samme tidspunkt. Kommunen kan også fremme sambruk ved å stimulere til at parkering organiseres i større P-anlegg.

Når det gjelder mulighetene for sambruk av allerede eksisterende parkeringsplasser er det begrenset hva offentlige myndigheter kan gjøre for å fremme økt sambruk. Dette vil i utgangspunktet måtte løses gjennom privatrettslige avtaler.

## Dagens parkeringstilbud på Nesttun

### Oversiktskart



Figur 1. Oversiktskart – dagens parkeringstilbud Nesttun.

Når det gjelder de 64 p-plassene ved Lundhaugvegen, inngår eiendommen i pågående planarbeid for sykkelstamveg (*Fana gnr. 41 bnr. 1255 mfl. E39 Sykkelstamveg, delstrekning 3 Nesttun-Fjøsanger PlanID 62880000*). Det er ikke intensjonen at det skal være parkering her i de planene som er under utarbeiding. Disse p-plassene regnes derfor ikke med i antall framtidige, offentlig tilgjengelige besøkparkeringsplasser.

Når det gjelder de 180 innfartsparkeringsplassene, regnes heller ikke disse med i framtidig tilbud av innfartsparkering. Anlegget ble bygget i forbindelse med utbygging av bybanen til Nesttun, og er forutsatt å være midlertidig innfartsparkering.

### **Offentlig tilgjengelig besøkparkering**

I framtidig situasjon kan det regnes med ca. 580 offentlig tilgjengelige besøkparkeringsplasser i Nesttun sentrum. Dette er avgiftsbelagte, parkeringsplasser i de private p-anleggene Nesttun Parkering og Teigland parkering.

### **Innfartsparkering**

Parkeringshuset på Nesttun som drives av Skyss, har en kapasitet på 180 parkeringsplasser, men er forutsatt å være midlertidig slik at disse plassene regnes heller ikke med i forventet framtidig parkeringstilbud.

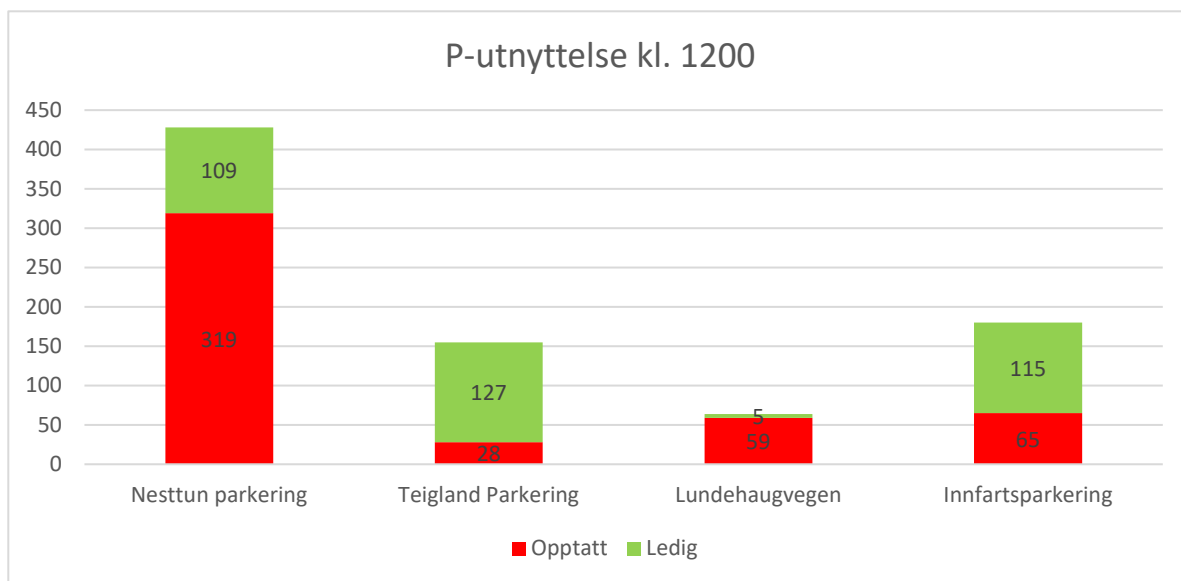
### **Annen parkering**

Det er en rekke mindre parkeringsområder og andre parkeringstilbud som er private/reserverte for bruker av funksjoner som butikker, bensinstasjoner, kirke, eldresenter og ulike næringsvirksomheter. Det er ikke gått nærmere inn på analyse omkring disse. Boligparkering til eksisterende boliger er heller ikke nærmere vurdert.

## ***Vurdering av tilbud og etterspørsel***

### **Måling av bruk/belegg**

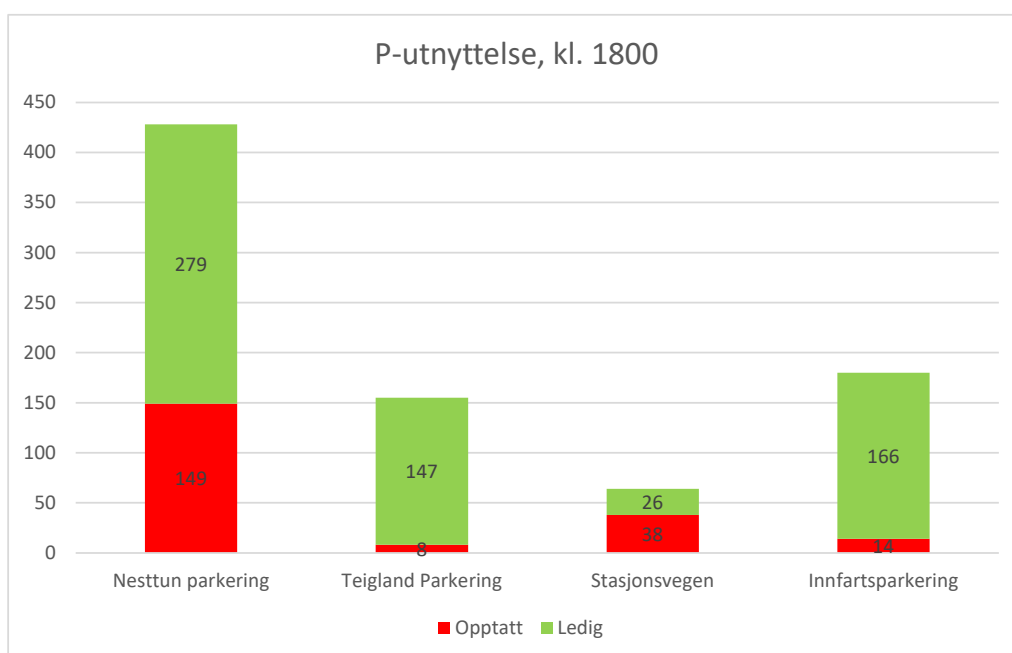
Det er gjort en enkel registrering av belegg på de offentlig tilgjengelige parkeringstilbudene i Nesttun sentrum pr. juni 2021. Registreringene ble utført på to hverdager kl. 1200 og 1800. Resultatene viser snitt belegg på de to dagene.



**Figur 2. Belegg på offentlig tilgjengelig parkering i Nesttun sentrum, formiddag kl. 1200.**

Målingen viser et relativt høyt belegg i Nesttun Parkering (ca. 75%) på dagtid, mens belegget i Teigland parkering er lavt (ca. 18%). Overflateparkeringen ved Lundehaugvegen er i praksis fullt utnyttet på dagtid. Snitt belegg for besøksparkeringen er målt til 63%.

Belegget på innfartsparkeringen var relativt lavt (ca. 36%), men dette må vurderes i lys av reisevanemønsteret i dagens situasjon med korona.



**Figur 3. Belegg på offentlig tilgjengelig parkering i Nesttun sentrum, ettermiddag kl. 1800.**

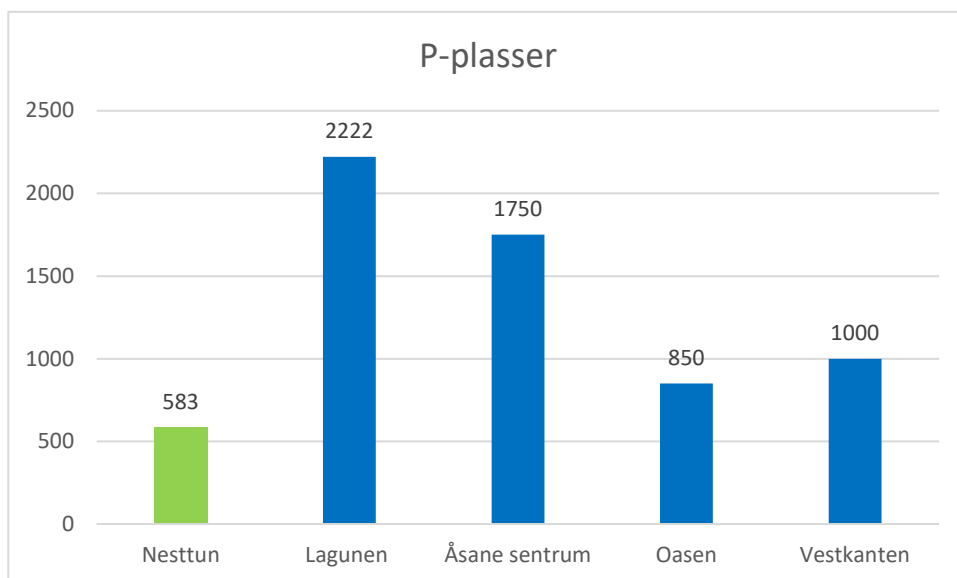
Målingen viser et belegg på ca. 35% i Nesttun Parkering på ettermiddagstid. På dette tidspunktet er det 2 timers gratis parkering i anlegget. Belegget i Teigland parkering ble målt til ca. 5% på ettermiddagstid. Snitt belegg for besøksparkeringen er målt til 30%.

Belegget på innfartsparkeringen var på ca. 8%, og indikerer at anlegget brukes for det meste til arbeidsparkering på dagtid.

## Tilbud og etterspørsel

### Besøksparkering

Nesttun sentrum vil i framtiden ha et tilbud på ca. 580 besøksparkeringsplasser. Sammenligner vi med øvrige bydelssentre i Bergen, viser tallene følgende tilbud:



**Figur 4. Antall tilgjengelige besøksparkeringsplasser i bydelssentre i Bergen.**

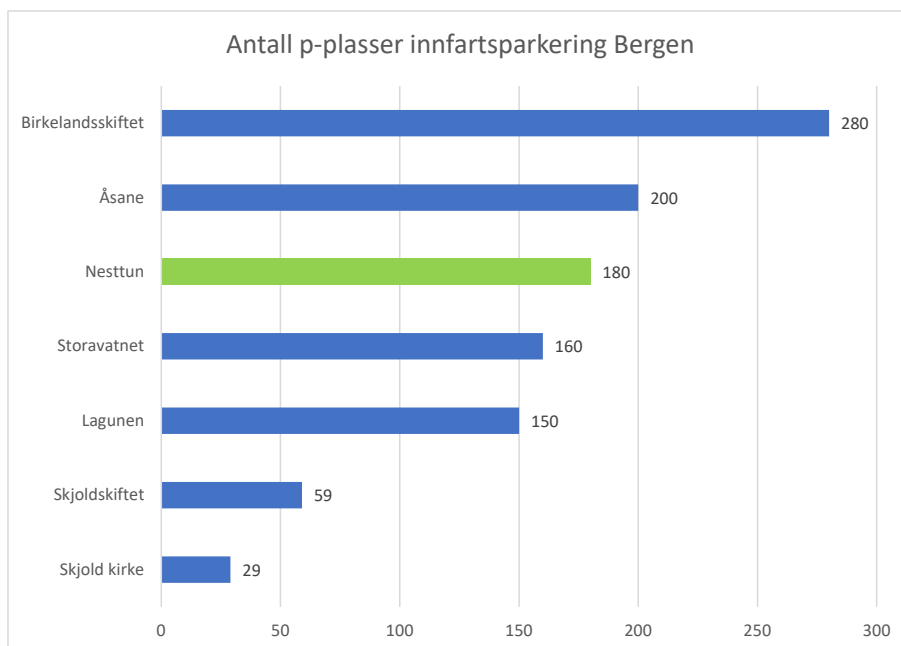
Nesttun sentrum har et mindre kjøpesenter, men har i tillegg et bredt utvalg av andre butikker, servicetilbud, servering, tjenesteyting og offentlige funksjoner. I mange av de øvrige bydelssentrene er det vesentlig flere butikker, men færre virksomheter innen tjenesteyting, service og offentlige instanser.

Målingene av bruk/belegg av tilgjengelige besøksparkeringsplasser indikerer noe overkapasitet i forhold til etterspørsel. På formiddagstid er det målt en utnyttelse av tilgjengelig kapasitet på ca. 63%, og på ettermiddagstid ca. 30%.

### Innfartsparkering

Det er i alt ca. 1060 tilgjengelige innfartsparkeringsplasser innenfor Bergen kommune tilknyttet buss og Bybanen. Nesttun sentrum har 180 p-plasser, dvs. ca. 17% av tilbudet innenfor kommunegrensen, men disse er altså midlertidige.

Innfartsparkering for tog (Arna) og innfartsparkering utenfor Bergen kommune er ikke tatt med i oversikten.



**Figur 5. Dagens tilbud av innfartsparkering innenfor Bergen kommune (kilde: Skyss). Det understrekes at tilbudet på Nesttun er midlertidig.**

Oversikten viser at 2/3 av tilbudet ligger innenfor søndre bydeler (Fana/Ytrebygda).

Når det gjelder etterspørselen etter innfartsparkering er det utført en enkeltmåling i juni 2021 som viser et relativt lavt belegg, men denne kan ikke tillegges vekt på grunn av dagens situasjon med redusert kollektivbruk pga. korona.

Vestland fylkeskommune har fått utført noen enkelttelling av belegg på innfartsparkeringen på Nesttun i perioden 2014-2018, og disse målingene indikerer et gjennomsnittlig belegg på ca. 83%.

Målingen indikerer at tilbudet har relativt høy etterspørsel, men at det synes å være tilstrekkelig kapasitet med dagens tilbud.

## ***Vurdering av Nesttun som lokalisering for innfartsparkering***

I Vestland fylkeskommune sitt kunnskapsgrunnlag for innfartsparkering er definisjonen av innfartsparkering formulert som følger:

*«Innfartsparkering er parkeringsplasser for biler og/eller sykler ved en stasjon eller holdeplass, slik at man kan kjøre bil eller sykle til stasjonen eller holdeplassen og reise videre med kollektivtransport.»*

Hensikten med innfartsparkering er å øke influensområdet til kollektivtilbudet, og på den måten bidra til at de som bor utenfor gangavstand fra kollektivtilbudet også skal kunne reise kollektivt. Vanligvis rettes innfartsparkering mot arbeidsreiser til sentrale deler av et byområde, men innfartsparkering blir også benyttet for andre reiser.

Innfartsparkering kan gjøre det mer attraktivt å benytte kollektivtransport på deler av reisen framfor å kjøre bil hele veien, og er dermed ett av flere tiltak som skal bidra til å økt



kollektivandel og redusert bilandel, i tråd med nullvekstmålet for personbiltransporten. Når flere innfartsparkerer, reduseres trafikkmengden inn til sentrum av byområdene, og dermed reduseres også fremkommelighets- og miljøutfordringene ved biltransport.

Målsettingene med innfartsparkering er formulert slik:

- Være et tilbud til reisende med begrenset kollektivtilbud ved bostedet.
- Redusere antall bilturer inn til sentrum, særlig i rushtiden når kø, luftforurensning og støy er mest utfordrende.
- Flest mulig skal reise til fots, på sykkel eller med kollektivtransport til byttepunktet/innfartsparkeringen.
- Prioritere innfartsparkering for sykkel i de tettest bebygde områdene og i områder der det tilrettelegges for sykling.
- Innfartsparkering skal ikke fortrenge framtidig by- og tettstedsutvikling.

Primær målgruppe for innfartsparkering er arbeidsreiser mot Bergen sentrum. Brukerne av innfartsparkering er beboere i ytre områder som har begrenset kollektivtilbud.

Når det gjelder lokalisering av anlegg for innfartsparkering er der beskrevet hvilke kriterier som underbygger en god lokalisering. Kunnskapsgrunnlaget inneholder ikke vurderinger av konkrete lokaliseringalternativer, men er et godt utgangspunkt for en vurdering av om Nesttun er egnet for lokalisering av innfartsparkering.

På grunnlag av kriteriene som ligger i kunnskapsgrunnlaget er det her foretatt en enkel vurdering av Nesttun som lokaliseringssted for innfartsparkering. Egnetheten er illustrert gjennom en grov vurdering på en skala fra 1-6, der 6 poeng indikerer svært god egnethet som lokaliseringssted for innfartsparkering, og 1 indikerer svært lite egnethet.

Kriterier (Vestland fylkeskommune)	Vurdering av Nesttun som lokalisering	Egnethet (1-6)
Lengst mulig utenfor sentrumsområder / lokale bysentre	Nesttun er lokalt bydelssenter	1
Bil og sykkel eneste tilbringertransport til P-anlegg	Nesttun har et bredt tilbud av tilkomstmuligheter til kollektivterminalen fra omegn med buss, sykkel og gange	1
Lav arealverdi	Nesttun er sentrums- og fortetningsområde i Bergen med høy arealverdi	1
Tilknyttet godt kollektivtilbud	Kollektivtilbudet fra Nesttun terminal mot sentrum er svært godt	5
Effektiv løsning for bytte/overgang fra P til kollektiv	Eksisterende P-anlegg ligger tett på kollektivterminalen, men innebærer kryssing av Nesttunvegen. (Et eventuelt nytt tilbud i fjell ved Fondveggen innebærer lengre gangavstand til terminalen)	4 (3)
Bilister må spare bompengekostnader	Nesttun sentrum ligger innenfor ytre bomring, de fleste bilister har allerede passert ytre bomring, og timeregel innebærer at neste bompasering er gratis (utenom rush). Eneste områder som får bompengeeffekt av IP Nesttun er nærområder rundt Nesttun og Osvegen mot Kalandseid/Søfteland (se fig. 6) som har god kollektivdekning til Nesttun.	2

Snitt uttelling med likeverdig vektning av kriteriene er 2,3 av en maksimal uttelling på 6,0.

Kriteriene synliggjør at Nesttun er lite egnet som lokaliseringssted for innfartsparkering. Det eneste kriteriet det Nesttun kommer godt ut er at kollektivtilbudet er godt. Som insitament for å redusere biltrafikk i retning sentrum og stimulere til å bruke buss, sykkel og gange til kollektivterminal som viktige hovedmål med innfartsparkering, kommer Nesttun dårlig ut.

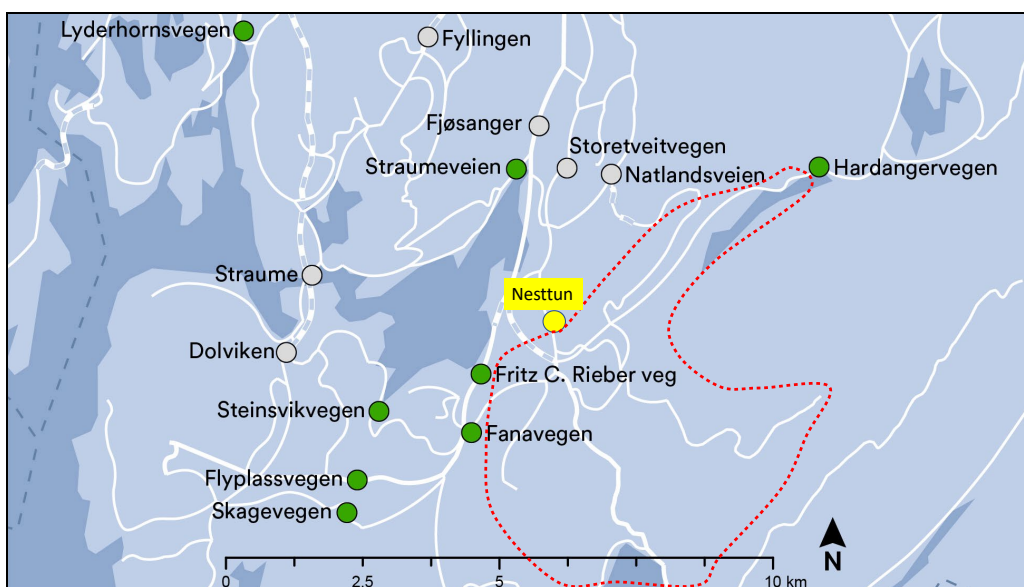
I kunnskapsgrunnlaget er det beskrevet ulike utfordringer med innfartsparkering som også underbygger at Nesttun sentrum er svært problematisk som lokaliseringssted for innfartsparkering:

Utfordringer	Vurdering av Nesttun som lokalisering
Lettere å velge bil til holdeplass	Innfartsparkering vil svekke grunnlaget for lokale matebusser og gang/sykkelforbindelser til Nesttun.
Tar opp verdifullt areal	Bruk av arealer (bygg) i Nesttun sentrum til parkering, fortrenger alternativ bruk med høy verdi
Høye kostnader med å etablere IP	Bygging av eventuelle nye plasser til innfartsparkering i fjell ved Fondveggen Nesttun innebærer høye byggekostnader og store arealmessige inngrep.

I Bergen kan kombinasjonen av bompenger og innfartsparkering være et svært viktig insitament til å kunne redusere biltrafikken mot sentrum. For å oppnå en slik effekt må de bilreisene oppnå en økonomisk gevinst av å sette fra seg bilen og gå over på kollektivtransport. Dette oppnås ved å ha innfartsparkering utenfor ytre bomring.

Nesttun ligger innenfor ytre bomring, og vil kun ha bompengefri tilkomst fra Nærområdene rundt Nesttun og Osvegen mot Søfteland. Når ny E39 legges via Rådal (med bompengebelastning), vil det fra Osvegen kun være de lokale områdene ved Vallaheiene/Kalandseid som vi ha bompengefri tilkomst.

Alle disse områdene har alternative tilkomstmuligheter til Nesttun terminal med enten buss, sykkel eller gange. Tilrettelegging for bilbasert transport til innfartsparkering ved kollektivterminalen på Nesttun fra disse områdene er med dette i konflikt med målsettingene for innfartsparkering.



Figur 6. Illustrasjon av hvilke områder som vil ha bompengefri tilkomst til innfartsparkering på Nesttun.

### Konklusjon

Med basis i kunnskapsgrunnlaget for innfartsparkering er det gjort en helhetlig vurdering av Nesttun sentrum som lokalisering for innfartsparkering. Vurderingen viser med tydelighet at Nesttun kommer dårlig ut på de fleste kriteriene for egnet lokalisering for innfartsparkering. Videre utbygging av nye tilbud av innfartsparkering på Nesttun vil være i konflikt med målene for innfartsparkering, og i liten grad bidra til å oppnå redusert biltrafikk til Bergen sentrum. Nye innfartsparkeringsplasser vil være kostbare og fortrenge arealer med høy verdi i et attraktivt sentrums- og fortettingsområde.

På dette grunnlag vurderes det som lite aktuelt å planlegge for en samordnet utbygging av nye parkeringsplasser til innfartsparkering som del av parkeringsløsningen for Fondveggen Nesttun. Det vurderes som mer sannsynlig at det vil komme en diskusjon omkring framtidig bruk av eksisterende parkeringsanlegg på Nesttun. Spørsmålet vil her være om tilbudet skal opprettholdes videre, eller om det kan være aktuelt med en nedbygging av kapasiteten og alternativ utnyttelse av arealene.

## **Samlet vurdering**

Det er i dette notatet gjort en helhetlig vurdering av parkeringssituasjonen i Nesttun sentrum basert på registreringer, vurdering av tilbud/etterspørsel og kunnskapsgrunnlaget for innfartsparkering utarbeidet av Vestland fylkeskommune.

Hovedmomentene i vurderingen kan oppsummeres som følger:

- Nesttun sentrum vil i framtiden ha et tilbud på ca. 580 besøkparkeringsplasser. Tilbudet er vesentlig lavere enn i andre bydelssentre, men Nesttun har også vesentlig færre butikker/handelstilbud enn de øvrige bydelssentrene.
- Målinger av bruk/belegg indikerer at det er noe overkapasitet i forhold til etterspørselen av besøkparkering, særlig på ettermiddags/kveldstid. Dette indikerer et potensiale for økt utnyttelse/sambruk av tilgjengelig parkeringskapasitet.
- Nesttun sentrum er lite egnet som lokalisering for innfartsparkering. En eventuell videre utbygging av nye tilbudt til innfartsparkering på Nesttun vil være i konflikt med målene for innfartsparkering og i liten grad bidra til å oppnå redusert biltrafikk til Bergen sentrum. Nye innfartsparkeringsplasser vil være kostbare og fortrenge arealer med høy verdi i et attraktivt sentrums- og fortettingsområde.

På dette grunnlag anbefales følgende strategier for å løse nye parkeringsbehov i Nesttun sentrum:

- Begrense investeringer og arealbeslag til nye parkeringsplasser, prioritere å søke etter løsninger basert på økt sambruk/utnyttelse av eksisterende parkeringsplasser.
- Ingen økning av tilbudet av innfartsparkeringsplasser i Nesttun sentrum. Eventuelt vurdere nedbygging av eksisterende kapasitet / alternativ arealutnyttelse av bygg.

## **Parkeringsstrategi for Fondveggen Nesttun**

Parkeringsvurderingen underbygger at det ikke anbefales planlegging av samordnet utbygging av nye p-plasser til boliger ved Fondveggen og innfartsparkering.

Parkeringsbehovet for Fondveggen Nesttun vurderes på denne bakgrunn uavhengig av problemstillinger knyttet til innfartsparkering.

Analysen understøtter videre at det vil være mest hensiktsmessig å unngå bygging av store, kostbare og arealkrevende nye p-anlegg, dvs. prioritere mulighetene for kjøp/leie/sambruk av eksisterende p-plasser.

Som følge av at tilgjengelig parkeringstilbud i området ved Fondveggen er privat eid, vil kjøp/leie/sambruk av eksisterende parkeringstilbud være basert på privatrettslige avtaler.

Avhengig av hvilke muligheter for private avtales som kan inngås, vil det også kunne bli aktuelt med en kombinasjon av leie/kjøp/sambruk av eksisterende plasser med en avgrenset utbygging av nye p-plasser. En slik kombinasjon kan være hensiktsmessig ved at dette vil gi mulighet for å spre parkeringen. Dette vil være fordelaktig, blant annet ved at man unngår stor punktbelastning på enkelte tilkomstveier. En spredning av tilbudet vil også kunne gi bedre funksjonalitet/betjening av planområdet.

Det anbefales å prioritere parkeringsmuligheter med god tilkomst fra hovedveinettet og lavest mulige trafikale og miljømessige konflikter langs tilførselsveien til p-plassene:

- Parkeringstilbud med tilkomst fra rundkjøringen ved Hardangervegen i sør, ned til et eventuelt avgrenset parkeringstilbud under ny bebyggelse i Fondveggen, og/eller eventuell leie/sambruk av eksisterende p-plasser i Nesttun parkering, vil ha en gunstig tilkomstløsning miljømessig og trafikalt.
- Tilkomst til parkering via lyskrysset Nesttunvegen/Sandalsvegen vil ha større trafikale begrensninger. Videre tilkomst fra dette krysset bør i størst mulig grad gå direkte mot P-anlegg, og ikke belaste tilkomstveien gjennom Nesttun terminal.
- Tilkomst til eiendommen via Midttunvegen vil være mulig, men kan utløse krav til kryssutbedring, tilbud til gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak. Videre analyser av dette vil inngå i vurderingen av alternative parkeringsløsninger for Fondveggen Nesttun. Her kan det blant annet bli aktuelt å vurdere tak på antall parkeringsplasser, og avklare terskler for når ulike avbøtende tiltak i Midttunvegen og i kryss med Hardangervegen, utløses.

Samlet vurdert anbefales det følgende strategi i arbeidet med å utrede parkeringsløsning for Fondveggen Nesttun:

1. Forhandle om avtale om kjøp/leie av eksisterende p-plasser (Teigland, Nesttun Parkering)
2. Vurdere mulighetene for en begrenset parkering under bygg i sør med tilkomst fra rundkjøring ved Hardangervegen.
3. Vurdere mulighetene for parkering ved boligområdet via Midttunvegen
4. Samlet vurdering av kombinasjonsmuligheter, avhengig av resultat fra punkt 1.

Uavhengig av løsninger for parkering til Fondveggen, kan det være aktuelt å vurdere å bygge om /erstatte eksisterende p-plasser i anlegg hvis dette kan utløse arealmessige/miljømessige gevinster. Eksempel på dette kan være å åpne opp nye gangakser/grønne korridorer gjennom eksisterende p-anlegg ved påbygg som erstatter tapte parkeringsplasser.

Videre utredningsarbeid og avklaringer rundt disse fire trinnene gjennomføres som del av analysen av tilkomstalternativer og mobilitet (kulepunkt 2 i møtereferat oppstartsmøte). Det vil bli utarbeidet et eget notat som oppsummerer analysen av mobilitet og alternative tilkomst- og parkeringsløsninger for Fondveggen Nesttun.