

# Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Vedtatt av kommunestyret 14.06.2023

– et godt sted å leve









# Innhold

Forord.....	4
<b>Del 1 Parkeringsstrategi .....</b>	<b>5</b>
1.1 Innledning.....	6
1.2 Rammebetingelser for kommunens parkeringspolitikk .....	7
1.3 Organisering av kommunens parkeringstilbud .....	7
1.4 Parkeringsstrategien i den løpende parkeringsforvaltningen.....	9
1.5 Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes om lag uendret.....	10
1.6 Parkeringstiltak som særlig påvirker arbeidsreiser .....	10
1.7 Parkering i Drammen sentrum .....	11
1.8 Parkering i Mjøndalen sentrum .....	14
1.9 Parkering i Svelvik sentrum .....	15
1.10 Parkering for forflytningshemmede .....	15
1.11 Parkering for elbiler og hydrogenbiler .....	15
1.12 Bildeling .....	16
1.13 Varelevering .....	17
1.14 Bobilparkering.....	17
1.15 Parkering for turbusser .....	17
1.16 Parkering for sykler .....	18
1.17 Parkering for mikromobilitet.....	18
1.18 Boligsone- og beboerparkering.....	19
1.19 Skiltmyndighet og parkeringsreguleringer.....	21
1.20 Forvaltningen av inntektene fra kommunens parkeringstilbud .....	22
1.21 Parkering og kommuneplanens arealdel.....	22
<b>Del 2 Parkeringsnorm .....</b>	<b>23</b>
2.1 Soner for parkeringskrav .....	24
2.2 Krav til antall parkeringsplasser.....	26
2.3 Krav til lokalisering og kvalitet for parkeringsplassene .....	29
2.4 Unntak fra parkeringskrav .....	32
<b>Referanser .....</b>	<b>33</b>



# Forord

## Dette dokumentet har to deler:

- A. **Parkeringsstrategi.** Strategien beskriver hvordan Drammen kommune ønsker å bruke regulering av parkering til å videreutvikle kommunen. I strategien presenteres de parkeringspolitiske målene, hovedgrep i virkemiddelbruken og begrunnelsene for dem. Detaljene i parkeringspolitikken utformes løpende.
- B. **Parkeringsnorm.** Normen gir konkrete bestemmelser og retningslinjer om parkering ved nybygging og omregulering.

## Dette dokumentet erstatter:

- Tidligere Nedre Eiker kommunes krav til parkering i Kommuneplanens arealdel 2015-2026, vedtatt 07.10.2015, mindre endring vedtatt 28.06.2019
- Tidligere Nedre Eiker kommunes krav til parkering i Områderegulering for Mjøndalen sentrum, vedtatt 19.06.2019
- Tidligere Drammen kommunes Parkeringsstrategi med parkeringsveileder, vedtatt 18.12.2018
- Tidligere Svelvik kommunes krav til parkering i Kommuneplanens arealdel 2015-2027, planbestemmelser og retningslinjer, vedtatt 07.09.2015, mindre endring vedtatt 11.04.2019

## Kommunestyret fattet i sitt møte 14.06.2023 følgende vedtak:

1. Parkeringsstrategi med parkeringsnorm, datert 10.05.2023, vedtas.
2. Ny parkeringsstrategi og parkeringsnorm gjelder fra og med 01.07.2023.
3. Ordinær takst for parkeringsbevis i boligsone og sone med beboerparkering for elbiler og hydrogenbiler gjelder fra 01.01.2024.
4. Drammen kommune starter et arbeid for å tilrettelegge bedre for mobilitetspunkt, inkludert bildelingsløsninger. Det skal samles inn kunnskap og samarbeides med eksterne aktører, både mobilitetstilbydere og utbyggere. Arbeidet skal være koordinert med Net Zero Cities-prosjektet.



# Del 1 Parkeringsstrategi





# 1. Del 1: Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategiens mål og føringer er uthevet med ramme. Tekst med hvit bakgrunn forklarer og begrunner målene og føringene.

## 1.1 Innledning

Parkeringsstrategien er en beskrivelse på overordnet nivå av hvordan Drammen kommune ønsker å benytte parkering som virkemiddel for å bygge opp om mål for areal- og transportutviklingen.

Kommuneplanens samfunnsdel 2021-2040, vedtatt av kommunestyret 13.12.2021, har som et av sine hovedmål at «Drammen skal bli Norges grønneste kommune – et sirkulært og klimarobust lavutslippssamfunn der det er naturlig å velge miljøvennlig». Et av delmålene under dette hovedmålet er at «Drammen skal redusere klimagassutslippene.» Blant strategiene for å oppnå dette inngår blant annet at kommunen «Legger til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport og ikke økt privatbiltransport.»

Flere kommunale planer og strategier skal virke sammen med parkeringsstrategi med parkeringsnorm for å nå målene i kommuneplanens samfunnsdel:

- **Sykkelplan** for Drammen, vedtatt av kommunestyret 28.09.2021, slår fast at Drammen skal være Norges beste sykkelkommune. Planen angir satsingsområder som må til for å nå denne politisk vedtatte visjonen.
- **Klimastrategi** for Drammen, vedtatt av kommunestyret 28.03.2023, har som hovedmål at Drammen skal redusere klimagassutslippene med 55 % innenfor kommunens grenser innen 2030 (sammenlignet med 2009-nivå), og at Drammen innen 2030 skal bli en foregangskommune på sirkulær økonomi. Mobilitet er et av satsingsområdene.
- **Strategi og handlingsplan** for fossilfrie drivstoff 2023-2026, som sluttbehandles av kommunestyret i juni 2023, skal legge til rette for at det skal være enkelt å bruke fossilfrie drivstoff i både person- og næringstransport i Drammen kommune.

Samarbeidet Buskerudbyen, der Drammen er med, er ett av byområdene som omfattes av nullvekstmålet for persontransport med bil, satt blant annet i Nasjonal Transportplan 2022-2033. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, ikke med bil. Oppnåelse av nullvekstmålet er blant annet en forutsetning for å få byvekstavgift med staten.

Parkeringsstrategien balanserer behovet for å begrense biltrafikken med hensynet til å sikre befolkningens mobilitet.

I parkeringsstrategien angis prinsipper for utviklingen av gateparkering, flateparkering og parkering i kommunens parkeringshus, herunder prinsipper for prising og vilkår på kommunens parkeringsplasser.

Strategien bestemmer ikke detaljerte satser og vilkår, men gir overordnede føringer for disse.

Dette dokumentets del 2 inneholder bestemmelser og krav knyttet til parkering ved nybygg og omregulering (parkeringsnormer). Disse bestemmelsene er fastsatt i tråd med prinsippene og formålene i parkeringsstrategien og plan- og bygningsloven.



## 1.2 Rammebetingelser for kommunens parkeringspolitikk

Kommunen kan utforme sin egen parkeringspolitikk, men står ikke helt fritt. En rekke lover, forskrifter og regler gir stramme rammebetingelser for hvordan parkering skal utøves. Viktige rammebetingelser er gitt i:

- Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)
- Forskrift om offentlig parkeringsgebyr
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Forskrift om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften)
- Forskrift om brukerfinansiering av Parkeringsklagenemnda
- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklýssignaler og anvisninger (skiltforskriften)
- Forskrift om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften)
- Lov om tjenestevirksomhet (tjenesteloven)
- Konkurranseregler i norsk lovgivning og i EØS-avtalen

## 1.3 Organisering av kommunens parkeringstilbud



Drammen kommune organiserer sitt parkeringstilbud i to enheter. Parkering på kommunens enerettsområde ivaretas i kommunens basisorganisasjon. Kommunens parkeringstilbud utenfor det kommunale enerettsområdet ivaretas av det kommunalt heleide selskapet Dpark AS.

Parkeringsstrategien skal legges til grunn for kommunens parkeringstilbud både innenfor og utenfor det kommunale enerettsområdet.

Parkeringsforskriften skiller mellom parkering på offentlig ferdselsåre, som kommunen har enerett på å tilby, og parkering kommunen tilbyr i et marked i konkurranse med private parkeringstilbydere. Bakgrunnen for dette er tjenesteloven og EØS-avtalen, som skiller mellom «ikke-økonomisk aktivitet» og «økonomisk aktivitet».

For å etterleve parkeringsforskriften, tjenesteloven og EØS-avtalen, er Drammen kommunes parkeringstilbud organisert i to enheter. Den «ikke-økonomiske aktiviteten» er plassert i kommunens basisorganisasjon som Virksomhet Parkering, mens den «økonomiske aktiviteten» er lagt til det kommunalt heleide selskapet Dpark AS.

### 1.3.1 Parkeringstilbud innenfor kommunens enerettsområde

Kommunen har enerett på å tilby vilkårsparkering på offentlig ferdselsåre. I henhold til tjenesteloven og EØS-avtalen er dette ikke «økonomisk aktivitet». I Drammen kommune er forvaltningen av denne delen av kommunens parkeringstilbud lagt i kommunens basisorganisasjon til Virksomhet Parkering.

Virksomhet Parkering er den operative parkeringsmyndigheten til Drammen kommune og innehar fagkompetanse innen parkeringstjenester, parkeringsreguleringer og parkeringsteknologi. Virksomheten ivaretar også myndigheten kommunen har fått delegert fra Vegdirektoratet til å kontrollere og håndheve Vegtrafikklovens bestemmelser, herunder trafikkreglene § 17 (som omhandler stans og parkering), forskrift om offentlig parkeringsgebyr, parkeringsforskriften, skiltforskriften og forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Virksomhet Parkering ivaretar videre kommunens delegerte skiltmyndighet for parkeringsregulerende skilt på kommunale veier i Drammen kommune (nærmere omtalt i kapittel 1.19).



## 8 | Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Parkering langs offentlig ferdselsåre er skiltet med hvit P på blå bakgrunn. Vilkårsregulering av parkeringen kan dreie seg om hvor lenge man kan parkere, når på døgnet parkeringsreguleringene gjelder, reservasjon av parkeringsplasser (for eksempel for forflytningshemmede) og krav om bruk av parkeringsskive. Det kan også dreie seg om betaling for å parkere. Parkering mot avgift langs gatene i Drammen sentrum, på Tinghustomta og på den kommunale parkeringsplassen ved Drammen vgs. inngår i det kommunale enerettsområdet.

### 1.3.2 Kommunalt parkeringstilbud i konkurranse med private aktører

Kommunens parkeringstilbud utenfor enerettsområdet utøves i konkurranse med private aktører, og er i henhold til tjenesteloven og EØS-avtalen «økonomisk aktivitet», og må skilles fra den «ikke-økonomiske aktiviteten» på kommunens enerettsområde.

I Drammen kommune ivaretas denne delen av kommunens parkeringstilbud av aksjeselskapet Dpark AS, som er 100 % eid av kommunen. Dpark AS er etablert som et kommunalt utvidet egenregiselskap og leier parkeringshus og parkeringsområder fra Drammen Eiendom KF, og administrative tjenester og parkeringstjenester fra Virksomhet Parkering, til markedsmessige betingelser.

I praksis har Dpark AS ansvaret for drift av kommunens parkeringsplasser ved Marienlyst og Drammensbadet, samt på Waagaardsløkka (ved sykehuset), i tillegg til de tre kommunale parkeringshusene Grev Wedel, Thams gate og Blichs gate. Alle disse parkeringstilbudene har parkeringsavgift. Kommunens parkeringsplasser utenfor det kommunale enerettsområdet er skiltet med sort P på hvit bakgrunn, tilsvarende som parkeringstilbud som tilbys fra private aktører.

Dpark AS har også driftsavtale med kommunale virksomheter som har behov for parkeringsregulering tilknyttet virksomhetene.

Dpark AS ble opprettet som følge av vedtak i bystyret i tidligere Drammen kommune 05.04.2016. Bakgrunnen var en endring i parkeringsforskriften som da var under utarbeidelse.

Dpark AS er underlagt aksjeloven og ledes av et styre.



Figur 1 og 2 Parkeringsplasser på kommunalt enerettsområde langs offentlig vei er skiltet med hvit P på blå bakgrunn. Parkeringsplasser utenfor det kommunale enerettsområdet er skiltet med sort P på hvit bakgrunn



## 1.4 Parkeringsstrategien i den løpende parkeringsforvaltningen

Parkeringsstrategien gir de overordnede målene og hovedgrepene i parkeringspolitikken. Den løpende parkeringsforvaltningen skal skje innenfor disse rammene. Parkeringstilbudet kan justeres for å sikre at det fungerer i tråd med intensjonene i parkeringsstrategien. Større endringer av prissystem eller prinsipper for parkeringsregulering skal behandles politisk.



### Endringer i følgende forhold krever politisk behandling:

- Innføring eller avvikling av avgiftsparkering (eksempelvis innføring av avgiftsparkering i Mjøndalen sentrum og/eller Svelvik sentrum)
- større endring av takster og tider innen kommunens enerettsområde
- Endring i soner for beboerparkering og boligsoneparkering
- Endring i parkeringsnormer



### Innenfor det kommunale enerettsområdet kan følgende gjøres uten politisk behandling:

- Justeringer av skiltreguleringer for å bidra til måloppnåelse, innenfor rammen av parkeringsstrategien
- Fastsette ulike satser på ulike områder/gater dersom dette er nødvendig for å oppnå målsetningene i parkeringsstrategien

Med dagens organisering er det Virksomhet Parkering som har ansvaret for disse oppgavene.

Den delen av kommunens parkeringstilbud som ivaretas av Dpark AS drives i konkurranse med private parkeringstilbydere. Dpark AS skal innenfor føringene i parkeringsstrategien operere som en markedsaktør.

I Dpark AS er styret det øverste organet.



### For den delen av kommunens parkeringstilbud som Dpark AS forvalter, kan styret for Dpark AS:

- Vedta satser og innkrevningstider i kommunens parkeringshus og på flateparkeringer, med formål om å utnytte hvert parkeringshus og hver parkeringsplass best mulig innenfor parkeringsstrategiens rammer
- Sette/endre maksimalsatser for dag, helg og langtidsleie i parkeringshusene ut fra markedssituasjonen
- På linje med private tilbydere av parkeringsplasser vurdere, og eventuelt innføre, betaling for parkering også på søndager



## 1.5 Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes om lag uendret



Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser i sentrumsområdene i Drammen kommune holdes om lag uendret. Dette skal imidlertid ikke være til hinder for prioritering av gående, syklende, kollektivtransport og deleordninger, som generelt skal prioriteres foran parkering av privatbiler. Før kantsteinsplasser fjernes, skal det gjøres en helhetlig vurdering av konsekvensene.

Der et moderat antall parkeringsplasser etter nærmere vurdering fjernes for å legge til rette for gående, syklende, kollektivtransport eller bildelingsordninger, er det ikke krav om at det skal kompenseres for bortfallet av parkeringsplasser.

Kommuneplanens samfunnsdel har som strategi at det skal legges til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport, og ikke økt bruk av privatbil. Videre er det en strategi i samfunnsdelen at man skal fortette arealene i sentrumsområdene, langs kollektivåre og ved knutepunkter. Disse strategiene vil bidra til å begrense etterspørselen etter parkering. Samtidig er bilen et viktig transportmiddel for mange. Disse hensynene må balanseres mot hverandre.

Parkeringsstrategien legger til grunn at samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser i kommunens sentrumsområder holdes om lag på dagens nivå framover, selv om innbyggertallet øker. Dette begrunnes dels i at en viss begrensning i parkeringsmulighetene vil bidra til at andelen av reisene som gjøres med bil går ned, noe som er nødvendig for å oppfylle nullvekstmålet for personbiltrafikk samtidig som befolkningen vokser. Videre begrunnes det med at begrensning av biltrafikk vil gi bedre by- og nærmiljøer i form av mindre støy og bedre luftkvalitet.

At antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes på om lag samme nivå skal ikke være til hinder for prioritering av gående, syklende, kollektivtransport og deleordninger. Generelt skal disse formålene prioriteres foran parkering for privatbiler. Samtidig må man ta med i betraktningen at ved fjerning av kantsteinsparkeringsplasser gjør man det også vanskeligere for varelevering, budbiler, taxinæringen, forflytningshemmede og andre innbyggere som er avhengige av å parkere nær målpunktet sitt. Fjerning av kantsteinsparkeringsplasser kan også påvirke trafikksikkerheten og fremkommeligheten fordi varelevering og stopp da kan måtte gjennomføres på en slik måte at kjørefelt, fortau eller sykkelfelt helt eller delvis sperres. Det må derfor ligge til grunn en helhetlig vurdering før kantsteinsplasser fjernes.

Der et begrenset antall parkeringsplasser etter nærmere vurdering eksempelvis fjernes for å legge til rette for syklende, eller reserveres for bildelingsordninger, er det ikke krav om at det skal kompenseres for bortfallet av parkeringsplasser.

## 1.6 Parkeringstiltak som særlig påvirker arbeidsreiser



Som hovedregel skal Drammen kommune sette inn tiltak som gjør det mindre attraktivt å benytte bil til jobb, mens kommunen vil være mer forsiktig med å sette inn tiltak mot handle- og fritidsreiser.

Strategien har flere begrunnelser. Reiser til og fra arbeid foretas i stor grad i rushtiden, da veisystemet er mest belastet, mens handle- og fritidsreiser fordeler seg mer utover døgnet. Gevinstene i form av mindre kø ved å redusere arbeidsreiser er derfor større enn gevinsten ved å redusere handle- og fritidsreiser. Kollektivtilbudet er også best i rushtiden, noe som gir større mulighet for å velge et annet reisemiddel enn bil.

Biler som brukes til jobb står ofte parkert hele arbeidsdagen, noe som bidrar til lite sirkulasjon på parkeringsplassene. Biler som benyttes til handle- og fritidsreiser står som regel parkert et kort tidsrom. Hver parkeringsplass som benyttes til slike reiser gir således nytte for flere personer enn plasser som benyttes til arbeidsreiser.

Erfaringsmessig endres handle- og fritidsreisene lettere enn arbeidsreisene dersom det blir vanskeligere å bruke privatbil. De handlende kan velge å handle et annet sted dersom tilgjengeligheten med bil blir for vanskelig.



Å endre arbeidssted er en mye større beslutning enn å bytte handlested. Kommunen vil derfor være mer forsiktig med å iverksette parkeringstiltak mot handlereiser, fordi man ikke ønsker å innføre parkeringsbegrensninger som går utover handelen i kommunens ulike sentra.

Samtidig kan redusert antall biler gjøre sentrumsområder mer attraktive for opphold og handel. Å omprioritere gateareal fra bilparkering til arealer for gående og syklende kan derfor være tiltak som gjør sentrum mer attraktivt og øker byliv og handel.

## 1.7 Parkering i Drammen sentrum



Pris og tidsbegrensning skal brukes for å sikre tilgjengelighet for korttidsparkering langs gatene i Drammen sentrum. Sentrumsgatene skal i minst mulig grad preges av langtidsparkerte biler.

Avgiftstiden for gateparkering i Drammen sentrum er kl. 8-20 på hverdager og kl. 9-18 på lørdager.

Prisen for å parkere i de kommunale parkeringshusene skal være tydelig lavere enn prisen for gateparkering i samme område for å bidra til å gjøre parkeringshusene mer attraktive enn gateparkering for de som skal stå parkert i flere timer.

For å forhindre urimelig høye parkeringsavgifter for de som har behov for å stå parkert i Drammen sentrum en hel dag, skal det være en maksimalpris per døgn i de kommunale parkeringshusene. Maksimalprisen settes likevel så høyt at det i liten grad vil være attraktivt å benytte slike plasser til daglig arbeidsparkering.

I de kommunale parkeringshusene prioriteres allment tilgjengelige parkeringsplasser foran utleie av plasser over lengre tidsrom. Det skal i normalsituasjonen være mulig å finne ledig korttidsparkeringsplass i de kommunale parkeringshusene.

Det skal som hovedregel ikke tilbys gratis bilparkering på kommunale parkeringsplasser i Drammen sentrum. Dette gjelder ikke parkering for forflytningshemmede, som skal tilbys gratis. Annen særskilt parkering kan tilbys gratis. Det kreves ordinær avgift for parkering av elbiler og hydrogenbiler.

Kantsteinsplassene (gateparkering) er det mest verdifulle parkeringsarealet. Disse plassene bør derfor reserveres til de som trenger god tilgjengelighet mest. Dette kan være personer som skal gjøre korte ærend eller hente store/tunge varer, eller som har redusert bevegelse. For slik korttidsparkering er det viktigere at det er mulig å finne en parkeringsplass enn at prisen er lav. Pris og tidsbegrensning skal derfor brukes for å sikre god tilgjengelighet for korttidsparkering langs gatene i Drammen sentrum. Sentrumsgatene bør i minst mulig grad preges av langtidsparkerte biler.

I Drammen kommune er det kun i og nær Drammen sentrum det er avgiftsparkering, og det er i Drammen sentrum kommunen har parkeringshus. Her brukes derfor pris og tidsbegrensning for å prioritere tilgjengelighet og korttidsparkering langs gatene, mens prisene i de kommunale parkeringshusene skal bidra til å gjøre dem mer attraktive enn gateparkering dersom man skal stå parkert i flere timer.

Standard maksimaltid for kantsteinparkering i indre avgiftssone i Drammen sentrum er 3 timer. Kort maksimaltid gjør det lite aktuelt å benytte gateparkering gjennom en hel arbeidsdag for personer som arbeider i Drammen sentrum. Dette er et virkemiddel for å få flere av de som har mulighet til å benytte kollektivtransport, sykle eller gå til arbeid i Drammen sentrum.

God tilgjengelighet til gateparkering er en fordel for personer med parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Denne gruppen har særlig behov for å kunne parkere nær målpunktet sitt, men er avhengige av at det er mulig å finne ledig plass. De som har parkeringstillatelse for forflytningshemmede, kan parkere gratis på ordinære kantsteinsplasser, og kan stå det dobbelte av angitt parkeringstid (når tidsbegrensningen er 30 minutter eller mer), jf. parkeringsforskriften § 64.

Hovedregelen er at det ikke skal tilbys gratis bilparkering på kommunale parkeringsplasser i Drammen sentrum. Parkering på eller langs offentlig vei skal som utgangspunkt være tilgjengelig for allmennheten. Kommunen kan likevel utstede tillatelse til parkering for bestemte motorvogner og grupper eller personer med behov for særskilt parkeringsadgang på kommunale vilkårparkeringsplasser. Skiltmyndigheten avgjør om, og i hvilket omfang, slike parkeringsplasser skal opprettes.



## 12 | Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Noen har behov for å stå parkert lenge i sentrum. For å forhindre urimelig høye parkeringsutgifter for personer som har behov for å parkere i Drammen sentrum en hel dag, skal det være en maksimalpris per døgn i de tre kommunale parkeringshusene Thams gate, Grev Wedel og Blichs gate. Maksimalprisen settes likevel så høyt at det i liten grad vil være attraktivt å benytte slike plasser til daglig arbeidsparkering.

Når korttidsplasser skal prioriteres foran langtidsutleide plasser i de kommunale parkeringshusene, betyr det at antall avtaler knyttet til langtidsleie og prisen for langtidsleie må reguleres slik at det blir tilstrekkelig antall korttidsplasser.

Bystyret i tidligere Drammen kommune vedtok 30.10.2018 at det skal være gratis å parkere i de kommunale parkeringshusene mandag-fredag kl. 16-24, lørdag fra kl. 12 og hele søndag. Formålet med ordningen var å gjøre sentrum attraktivt på kveldstid og i helgene. Parkeringshusene driftes av Dpark AS. Dpark AS skal i utgangspunktet driftes etter markedsmessige betingelser. Når de markedsmessige betingelsene bortfaller gjennom politiske vedtak, betales det derfor kompensasjon til Dpark AS. Kommunen har derfor siden bystyrevedtaket i 2018 årlig kompensert parkeringshusdriften for bortfall av leieinntekter for å tilby gratis parkering på kveldstid, lørdager og søndager. I 2022 var kompensasjonen på ca. 1,4 millioner kr.

I forbindelse med førstegangsbehandling av parkeringsstrategi med parkeringsnorm 29.11.2022 vedtok formannskapet at ordningen med gratis parkering i de kommunale parkeringshusene i Drammen sentrum hverdager etter kl. 16, lørdag etter kl. 12 og hele søndag, skal fortsette.

Styret i Dpark AS fastsetter innkrevningstiden på parkeringsplassene Dpark AS driver, det vil si de kommunale parkeringshusene og flateparkeringene (unntatt Tinghustomta og kommunens plass ved Drammen videregående skole), jf. kapittel 1.4.

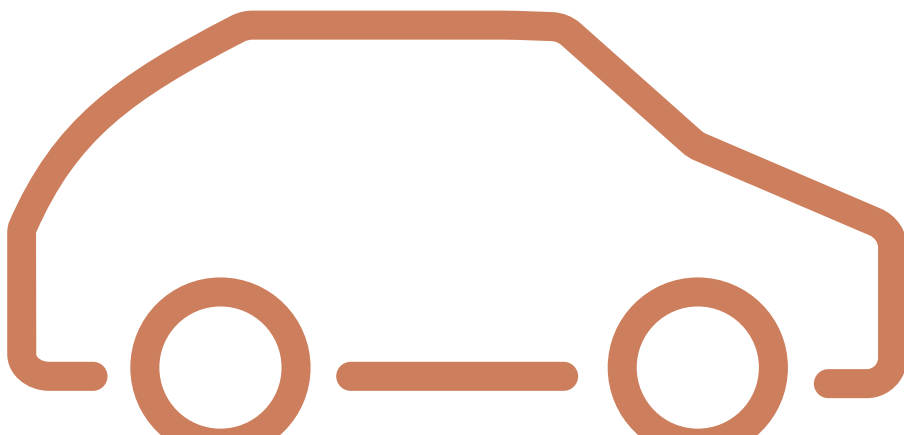
Tabellen nedenfor oppsummerer innkrevningstidene i Drammen sentrum ved innføring av denne parkeringsstrategien.

### Tider på døgnet med innkreving av parkeringsavgift i Drammen sentrum

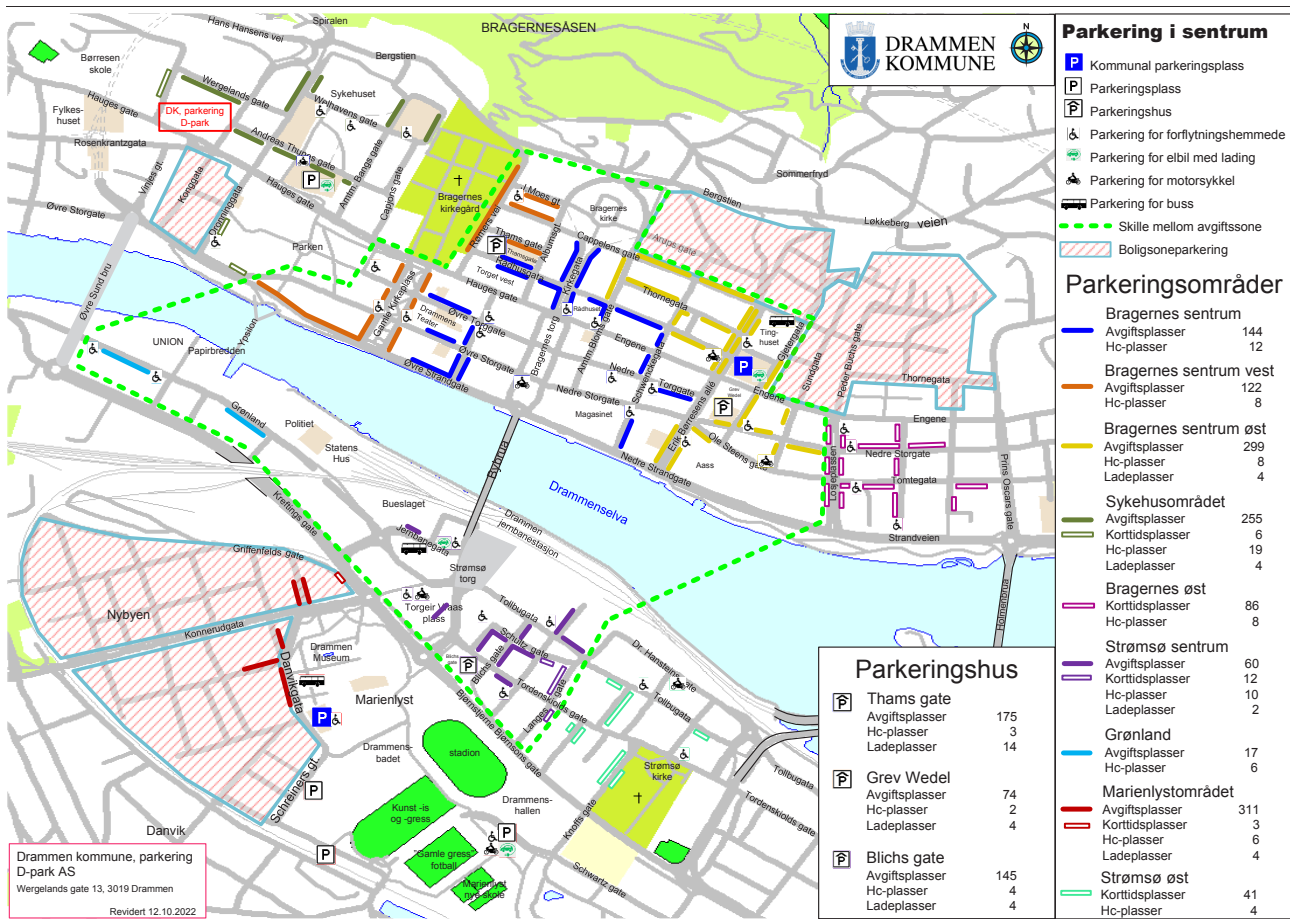
	Ukedag		
	Mandag-fredag	Lørdag	Søndag
Kantsteinsparkering og flateparkering på kommunalt enerettsområde	Kl. 08-20	Kl. 09-18	Ingen avgift
Kommunale parkeringshus og flateparkeringer driftet av Dpark AS	Fastsettes av styret i Dpark AS		

Tabell 1: Tider på døgnet med innkreving av parkeringsavgift i Drammen sentrum

Kartet på neste side viser de kommunale parkeringsplassene i Drammen sentrum.







Figur 3: Kart over kommunale parkeringsplasser i Drammen sentrum. Indre avgiftssone avgrenset med stiplet grønn strek. (Kart: Drammen kommune, Virksomhet Parkering, 2022.)

Tabellen nedenfor viser tidsregulering og priser for parkering på kommunalt enerettsområde i Drammen sentrum i 2023. Normalt vil prisene bli regulert årlig gjennom behandlingen av gebyrregulativet i kommunens handlings- og økonomiplan.

### Tidsbegrensning og priser for parkering på kommunalt enerettsområde i Drammen sentrum i 2023

Indre avgiftssone	
Maksimal parkeringstid kantsteinsplasser, timer	3
Maksimal parkeringstid, Tinghustomta, timer	5
Pris, kr/time	47
Ytre avgiftssone	
Maksimal parkeringstid kantsteinsplasser, timer	3/5
Pris, kr/time	31
Parkeringsavgift elbil og hydrogenbil	
Kantsteinsparkering, Tinghustomta og kommunal parkering ved Drammen vgs.	Ordinær takst

Tabell 2: Tidsbegrensning og priser for parkering på kommunalt enerettsområde i Drammen sentrum i 2023

## 14 | Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Tabellen nedenfor viser takster og tidsbegrensninger på plassene drevet av Dpark AS i 2023.

### Tidsbegrensning og priser på parkeringsplasser som drives av Dpark AS i 2023

Ytre avgiftssone	
Maksimal parkeringstid Marienlyst/Drammensbadet, Waagaardsløkka	5
Pris, kr/time	31
Kommunale parkeringshus	
Maksimal parkeringstid	Ingen
Pris, kr/time (felles for alle kommunale p-hus)	31
Maksimalpris, kr/døgn (felles for alle kommunale p-hus)	180
Parkeringsavgift elbil og hydrogenbil	
Flateparkering og kommunale parkeringshus	Ordinær takst

Tabell 3: Tidsbegrensning og priser på parkeringsplasser som drives av Dpark AS i 2023

## 1.8 Parkering i Mjøndalen sentrum



Alle kommunale parkeringsplasser i Mjøndalen sentrum skal vilkårsreguleres. Det er gratis å parkere på kommunale parkeringsplasser i Mjøndalen sentrum.

I Mjøndalen sentrum er det gratis å parkere, men det er tidsbegrensning på 1 og 2 timer for kantsteinsparkering alle dager unntatt søndag. Tabellen nedenfor angir tider med tidsbegrensning.

### Tider på døgnet med tidsbegrensning for parkering i Mjøndalen sentrum

	Ukedag		
	Mandag–fredag	Lørdag	Søndag
Kantsteinsplasser	Kl. 08–17	Kl. 08–15	Ingen tidsbegrensning

Tabell 4: Tider på døgnet med tidsbegrensning for parkering i Mjøndalen sentrum

I Mjøndalen sentrum benyttes parkeringsskive, der tidspunkt for ankomst til parkeringsplassen angis. Parkeringsskive kan fås gratis av Drammen kommune (Virksomhet Parkering) og i forretninger i Mjøndalen sentrum, eller kjøpes i bilrekvisitaforretninger. Har man ikke parkeringsskive tilgjengelig, kan man skrive ankomsttidspunktet på en lapp som legges i bilens frontrute.

Dersom presset på parkeringsplasser i Mjøndalen øker over tid, kan det være aktuelt å innføre parkeringsavgift for å motivere de som har mulighet til å velge andre transportmidler enn bil. En eventuell innføring av parkeringsavgift i Mjøndalen skal behandles politisk.

I dag er det kommunalt eide parkeringsområder i Mjøndalen sentrum, ved Samfunnshuset og ved Wildenveys plass, som er uregulerte. For å gi et mer enhetlig kommunalt parkeringstilbud i Mjøndalen sentrum, skal det settes i gang arbeid med å vilkårsregulere disse plassene (med vilkårsregulering menes at det settes vilkår for bruk av parkeringsplassene, eksempelvis tidsbegrensning). Parkeringsområdet ved Wildenveys plass skal vilkårsreguleres med hensyn til handel og service i Mjøndalen sentrum, mens parkeringsområdet ved Samfunnshuset skal vilkårsreguleres slik at parkering for besøkende til Samfunnshuset prioriteres.



## 1.9 Parkering i Svelvik sentrum



Det er gratis å parkere på kommunale parkeringsplasser i Svelvik sentrum.

I Svelvik sentrum er det gratis å parkere, men tidsbegrensning på noen plasser. (Det benyttes ikke parkeringsskive i Svelvik.)

Dersom presset på parkeringsplasser i Svelvik sentrum øker over tid, kan det være aktuelt å innføre tiltak for at bilene ikke skal stå parkert så lenge og at de som har mulighet motiveres til å bruke andre transportmidler enn bil. Et aktuelt tiltak kan være tidsbegrensning på noen flere parkeringsplasser enn i dag. En eventuell innføring av avgiftsparkering i Svelvik sentrum skal behandles politisk.

## 1.10 Parkering for forflytningshemmede



Drammen kommune skal tilby parkering for forflytningshemmede i henhold til gjeldende lover og forskrifter.

For å tydeliggjøre kravene i forbindelse med plan- og byggesaker, har Drammen kommunes parkeringsnorm tallfestede krav til antall parkeringsplasser som skal reserveres for forflytningshemmede.

Parkeringen for forflytningshemmede er regulert i parkeringsforskriften. Tildeling av parkeringstillatelse er regulert i egen forskrift, Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Drammen kommune må følge de normer og krav som til enhver tid er forskriftsbestemt.

I gjeldende parkeringsforskrift (med ikrafttredelse 01.01.2018) § 61 står det at det skal «avsettes et tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass.» For å gjøre dette kravet mer konkret både for utbyggere og i forbindelse med behandling av plan- og byggesaker i kommunen, har Drammen kommune satt tallfestede krav til antall plasser som skal reserveres til forflytningshemmede, avhengig av parkeringsanleggets størrelse. Dessuten er det et minstekrav om én parkeringsplass for forflytningshemmede selv om vanlige avrundingsregler tilsier at antallet avrundes ned til null. Kravene fremgår av parkeringsnormen (del 2 av dette dokumentet).

## 1.11 Parkering for elbiler og hydrogenbiler



Det skal betales ordinær avgift for parkering av elbiler og hydrogenbiler i Drammen kommune.

Det skal betales ordinær avgift for parkeringstillatelse for elbiler og hydrogenbiler i boligsone og sone med beboerparkering.

Parkeringsstrategien skal bidra til miljøvennlig omlegging av transport i Drammen. Klimautslippene skal ned, og bruken av privatbil skal ikke øke. Innfasing av elbiler har skjedd langt raskere enn man trodde da statlig virkemiddelbruk med avgiftsfritak for elbiler ble vedtatt. Elbiler gir ikke CO<sub>2</sub>-utslipp ved bruk, og bidrar dermed til å få ned CO<sub>2</sub>-utslippene. Samtidig bidrar elbiler like mye til veislitasje og svevestøv, og skaper like mye kø og beslaglegger like mye parkeringsareal som fossildrevne biler.

Tidligere Drammen kommune hadde halv pris for kantsteinsparkering av elbiler, samt for parkering på Tinghustomta og den kommunale parkeringsplassen ved Drammen videregående skole. Kommunale parkeringshus, parkeringsplassene på Marienlyst/Drammensbadet og Waagaardsløkka (ved sykehuset)

hadde full pris for elbiler. Bakgrunnen for dette var at regjeringen i 2018 sendte et lovforslag til Stortinget om at elbiler og hydrogenbiler ikke skal betale mer enn 50 prosent av ordinær takst der kommunen har enerett på å drive parkering (på offentlig ferdselsåre). Lovendringen ble imidlertid ikke fulgt opp i parkeringsforskriften, og dermed ikke gjort gjeldende. Et stort antall norske kommuner tar derfor full parkeringsavgift for elbiler. I regjeringens forslag til statsbudsjett for 2023 legges det opp til at kommunene selv kan fastsette pris på parkering for elbiler.

Ordningen fra tidligere Drammen er fram til og med våren 2023 videreført i den nye kommunen. Elbiler er nå helt dominerende i nybilsalget. Videre øker bilholdet, blant annet som følge av de gunstige elbilordningene. I Drammen sentrum er det en strategi at parkering i parkeringshus skal prises lavere enn kantsteinsparkering langs gatene, for å få flere til å benytte parkeringshusene. Denne strategien svekkes når elbiler betaler halv takst for kantsteinsparkering, men full takst i parkeringshusene. Elbilene tar opp en betydelig del av kantsteinsparkeringsplassene. Det fører til dårligere tilgjengelighet i Drammen sentrum. Tilretteleggingen for bruk av privat elbil gjør det krevende å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Med bakgrunn i dette avsluttes ordningen med halv pris for parkering av elbiler, og ordinær takst innføres. Dette gjelder også avgift for parkeringstillatelse for elbiler og hydrogenbiler i boligsone og sone med beboerparkering.

Kommunestyret vedtok 16.06.2020, i forbindelse med sak om 1. tertial 2020, at det skulle legges opp til innkreving av avgift for lading av elbiler. Denne praksisen står ved lag.

### 1.12 Bildeling



Drammen kommune skal ha en positiv holdning til å tilrettelegge for delebilordninger.

Bidlingsordninger gis prioritet ved utleie av parkeringsplasser i de kommunale parkeringshusene og på de kommunale parkeringsplassene. Prioriteringen kan både dreie seg om antall biloppstillingsplasser og hvor disse er lokalisert på de aktuelle parkeringsplassene og i parkeringshusene. Bidlingsordningene betaler markedspris for parkeringsplasser som leies der parkeringsdriften er markedsbasert.

Kommunen skal også ha en positiv holdning til at det tilrettelegges for lading av elektriske delebiler, men økonomiske vurderinger skal legges til grunn, og kommunen skal ikke subsidiere ladetilbudet.

For at en bidlingsordning skal kunne søke Drammen kommune om reserverte parkeringsplasser, stilles følgende krav:

- Foretaket må gjennom eie eller leie disponere kjøretøy som utelukkende benyttes til bildeling
- Kjøretøyene må være registrert i Det sentrale motorvognregisteret, og foretaket må ta ansvar for at kjøretøyene er i forskriftsmessig stand
- Bidlingsordningen må være åpen for alle og markedsføres mot et bredt publikum

Drammen kommune ønsker å legge til rette for nye forretningsmodeller og driftsmåter innenfor bildeling. Bildeling er arealbesparende fordi flere kan benytte samme bil, slik at behovet for private biler som står parkert reduseres. Bildeling er også et godt klimatiltak fordi bildeling gjør at det blir behov for færre kjøretøyer, slik at klimagassutslippene knyttet til kjøretøyproduksjonen blir mindre. Gjeldende lover og forskrifter må legges til grunn ved tilretteleggingen.

Drammen kommune skal ha en positiv holdning til å tilrettelegge for reserverte plasser for delebiler. Det skal betales parkeringsavgift eller langtidsleie for slike plasser. Kommunen skal også ha en positiv holdning til at det tilrettelegges for lading av elektriske delebiler, men økonomiske vurderinger skal legges til grunn, og kommunen skal ikke subsidiere ladetilbudet. Det kan bli behov for å utarbeide en lokal forskrift for delebileordninger.

Dpark AS har fullmakt til å leie ut parkeringsplasser forbeholdt bidlingsordninger i de kommunale parkeringshusene og på de kommunale parkeringsplassene Dpark AS drifter. Bidlingsordninger gis prioritering ved utleie av plasser. Prioriteringen kan både dreie seg om antall biloppstillingsplasser og hvor disse er lokalisert på de aktuelle parkeringsplassene og i parkeringshusene. Det legges til grunn at bidlingsordningene betaler markedspris for plasser som leies der parkeringsdriften er markedsbasert.

Bidlingsordninger finnes i ulike varianter. For å tydeliggjøre hvilke bidlingsordninger som kan søke kommunen om reserverte parkeringsplasser, er det stilt krav.



## 1.13 Varelevering



Det skal tilrettelegges for et tilstrekkelig antall plasser for varelevering på ulike steder i kommunens sentrumsområder.

Smidig varelevering er viktig for handelsvirksomheter i sentrumsområdene. Det skal tilrettelegges for et tilstrekkelig antall plasser for varelevering på ulike steder i kommunens sentrumsområder. Tilretteleggingen kan være tidsbegrenset, eksempelvis som kombinasjonsregulering (varelevering til bestemte tider, korttidsparkering til andre tider for å ivareta kunders behov for av- og pålessing). Plassering av slike plasser bestemmes av kommunen ved Virksomhet Parkering, etter kontakt med de næringsdrivende i området. Der det vurderes å fjerne kantsteinsparkeringsplasser, eksempelvis for å legge til rette for sykkeltraseer, skal hensynet til varelevering inngå i vurderingen.

## 1.14 Bobilparkering



Drammen kommune skal ikke opprette og drive et tilbud til bobilturister i kommunal regi. Dersom en annen aktør ønsker å legge til rette for bobilparkering, skal kommunen møte et slikt initiativ på en positiv måte.

Drammen kommune har ingen bobilparkering i kommunal regi.

Tilbudet til bobiler er de private campingplassene i kommunen:

- Drammen camping, ca. 4,5 km fra Drammen sentrum
- Homannsberget camping, ca. 1 km fra Svelvik sentrum

Bobilbrukere har pekt på at en bobilparkering nær Drammen sentrum vil kunne tiltrekke turister og gi økonomisk aktivitet og byliv i sommermånedene. Potensialet for å trekke flere turister til Drammen sentrum dersom man tilbyr sentrumsnær bobilparkering er imidlertid usikkert. Kommunen har ikke noen gjestehavn der man kunne ha utvidet tilbudet til også å omfatte bobiler. Opprettelse av et tilbud til bobiler i kommunal regi ville medført både investerings- og driftskostnader for kommunen. Bobilparkering vil på den andre siden også gi inntekter gjennom at brukerne betaler for plassen. Netto virkning for kommunens økonomi er ikke kjent, men sannsynligvis vil det innebære en netto utgift.

Ut fra dagens situasjon er det ikke grunnlag for at Drammen kommune oppretter og driver et tilbud til bobilturister.

Dersom en annen aktør ønsker å legge til rette for bobilparkering, skal kommunen møte et slikt initiativ på en positiv måte.

## 1.15 Parkering for turbusser



Drammen kommune skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turbuss.

Drammen kommune ønsker at kommunen skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turbuss. Det er særlig i Drammen sentrum det kan være utfordrende å finne parkering til turbusser. I dag er det parkeringsplasser for denne typen busser ved Tinghuset, ved Drammens museum og i Jernbanegata. Kartet i figur 3 viser plasseringen. Ved behov vil kommunen vurdere ytterligere tilrettelegging for turbusser i tillegg til tilbudet som finnes i dag.

## 1.16 Parkering for sykler



Drammen kommune skal legge til rette for sikker og attraktiv sykkelparkering.

Areal for sykkelformål skal prioriteres og vil kunne gå på bekostning av areal som brukes til bilparkering.

Drammen kommune har mål om en sterk økning i andelen som sykler. Det krever flere sykkelruter, sykkelfelt, sykkelveier og sykkelparkeringsplasser. I tillegg til tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser, er det viktig at sykkelparkeringen fremstår som attraktiv.

Areal for sykkelformål skal prioriteres og vil kunne gå på bekostning av gateareal eller annet areal som brukes til bilparkering. Se også kapittel 1.5.

Det stilles egne krav til sykkelparkering ved nybygg og omregulering, jf. kapittel 2.2.5 og 2.3.7 i del 2 av dette dokumentet (parkeringsnormen).

Behovet for allment tilgjengelige sykkelparkeringsplasser på offentlig grunn ved ulike målpunkt i kommunen vurderes løpende. Det kan vurderes om gateareal som benyttes til parkering av biler skal benyttes til sykkelparkering. Utformingen av plassene tilpasses stedlige forhold.

Mulighetene for å legge til rette for tyverisikker parkering som gjør det attraktivt å benytte dyrere sykler, deriblant elsykler, til ærend, skal vurderes. Det skal også vurderes om det kan tilbys lademulighet for elsykler i tilknytning til parkeringen.

## 1.17 Parkering for mikromobilitet



Drammen kommune skal ha en positiv holdning til mikromobilitet, og særlig til deleløsninger.

Samtidig skal kommunen arbeide for at brukerne av det offentlige rom påføres minst mulig ulemper knyttet til bruk av mikromobilitet.

Kommunens arbeid med mikromobilitet skal ha som mål å redusere bruken av privatbil.

De senere årene har nye mikromobilitetstilbud, særlig elsparkesykler, hatt en eksplosiv vekst. Erfaringene viser at utviklingen kan skje svært fort. Den største utfordringen knyttet til delt mikromobilitet (elsparkesykler) har vært parkeringen.

Kommunens mål med hensyn til mikromobilitet kan blant annet nås gjennom følgende virkemidler:

- Samtidig som kommunen bidrar til å legge til rette for mikromobilitet og deleløsninger, skal kommunen arbeide for at brukerne av det offentlige rom påføres minst mulig ulemper. Dette kan blant annet innebære å sette av egne parkeringsarealer til mikromobilitet, men også regulering av parkering og gebyrileggelse ved feilparkering
- Kommunen skal etterstrebe god dialog med aktører, andre kommuner, forskningsmiljøer med mer for å bidra til at innbyggerne gis et best mulig mikromobilitetstilbud og parkeringsatferden blir så god som mulig



## 1.18 Boligsone- og beboerparkering



Boligsoneparkering og beboerparkering i Drammen kommune har to formål:

- Legge til rette for at de som bor i sonen og ikke har tilgang til parkering på egen grunn, har større mulighet til å finne parkering nær boligen
- Redusere antallet gratis parkeringsplasser for å oppmuntre til bruk av andre transportmåter enn privatbil.

Parkeringsbevis i en boligsone eller i et område med beboerparkering gir adgang til å parkere i sonen, men innebærer ikke reservert eller garantert parkeringsplass.

Det skal settes i gang en prosess med medvirkning for å finne mest hensiktsmessige parkeringsregulering i områdene Bragernes vest, Bragernes øst, Skogliveien og Strømsø øst, slik disse fremgår av kart (figur 4).

«Forskrift om boligsoneparkering» fra 2010 og «Forskrift om beboerparkering» fra 2012 skal gjennomgå og revideres ved behov.

Drammen kommune har boligsoneparkering og beboerparkering i noen områder i og nær Drammen sentrum. De to ordningene har litt ulike kjennetegn:

### **Boligsoneparkering:**

- Beboere og næringsdrivende som skal parkere i sonen må ha parkeringstillatelse
- Besøkende til beboere i sonen må ha besøkskort
- Det er ikke anledning til å parkere i sonen uten parkeringstillatelse eller besøkskort
- Boligsone egner seg god for større sammenhengende områder som domineres av boligbebyggelse

### **Beboerparkering:**

- Kombinerer vilkårsarkering for allmennheten med parkering for beboere
- Beboere med gyldig parkeringstillatelse kan benytte parkeringsplassene uten å følge skiltede vilkår om avgift og makstid
- Alle andre som skal parkere i området må følge skiltede vilkår (avgift og tidsbegrensning)
- Ordningen gjør det mulig å ivareta beboernes interesser samtidig som avgiftsbelagte korttidsplasser ivaretar sentrumsfunksjoner
- Med beboerparkering regulerer man gatestrekninger i stedet for større soner. Ordningen er spesielt egnet i boligområder med et større innslag av sentrumsfunksjoner

Boligsoneparkering og beboerparkering har to formål. Det ene formålet er å legge til rette for at de som bor inne i sonen og ikke har tilstrekkelig tilgang på parkering på egen grunn, og dermed er henvist til gateparkering, har større mulighet til å finne parkering nær boligen. Det andre formålet er å redusere antallet gratis parkeringsplasser, og derigjennom oppmuntre til bruk av andre transportmåter enn privatbil.

Parkeringsbevis i en boligsone eller i et område med beboerparkering gir adgang til å parkere i sonen, men innebærer ikke reservert eller garantert parkeringsplass.

Der det er krav om at parkering skal dekkes på egen grunn, har beboere og deres besøkende ikke krav på parkeringstillatelse i boligsone eller sone med beboerparkering. Dette vil gjelde alle boliger der parkeringsløsningen er godkjent gjennom byggesak eller plan som er vedtatt etter at den nye parkeringsnormen (del 2 i dette dokumentet) trer i kraft, samt boliger der det i eldre reguleringsplan er bestemmelser om at all parkering skal dekkes på egen grunn, jf. parkeringsnormen (del 2 i dette dokumentet), § 15-17.

## 20 | Parkeringsstrategi med parkeringsnorm

Parkeringstillatelser tildeles etter skriftlig søknad og i henhold til vilkår i de til enhver tid gjeldende forskrifter, henholdsvis Forskrift om boligsoneparkering for Drammen kommune og Forskrift om beboerparkering for Drammen kommune.

Parkeringstillatelse i boligsoner/beboersone gir utenom virketiden for sonereguleringen ikke særskilt rett til parkering i sonen fremfor kjøretøy uten en slik tillatelse.

Prisene for å parkere i boligsoner eller sone med beboerparkering fastsettes av kommunestyret i handlings- og økonomiplanen. I 2023 er prisene som det fremgår av tabellen under.

### Takster for parkering i boligsoner og område med beboerparkering i 2023

Kategori	Tidsperiode			
	Per år	Per måned	Per uke	Per dag
<b>Parkeringstillatelse for beboere</b>				
1. bil	3600,-	300,-	-	-
2. bil	4260,-	355,-	-	-
3. bil	4920,-	410,-	-	-
<b>Midlertidig parkeringstillatelse for beboere</b>	-	-	330,-	85,-
<b>Parkeringstillatelse for næringsdrivende</b>	-	820,-	-	-

Tabell 5 Takster for parkering i boligsoner og område med beboerparkering i 2023

Det skal betales ordinær takst for elbiler og hydrogenbiler, jf. kapittel 1.11.

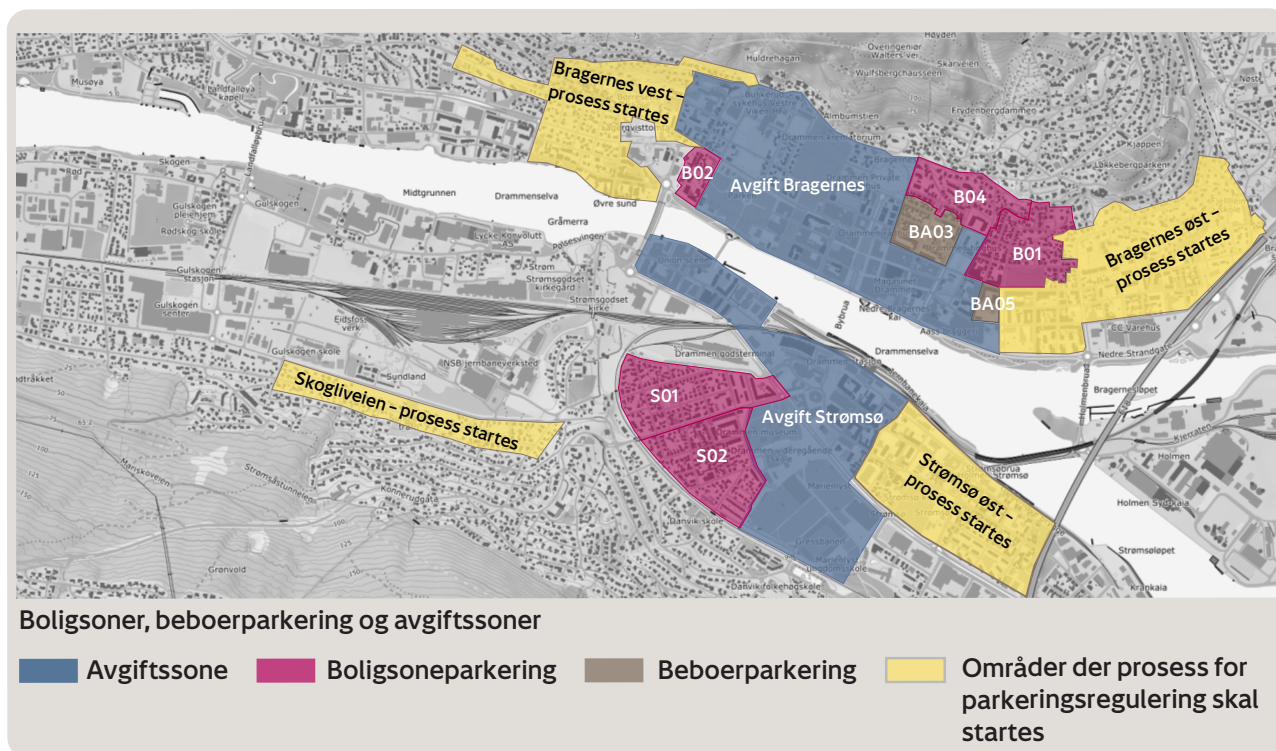
I parkeringsstrategien for tidligere Drammen kommune vedtatt 18.12.2018 ble det angitt et vurderingsområde på Strømsø der det skulle vurderes boligsoner, beboerparkering eller annen parkeringsregulering for å begrense/hindre fremmedparkering. Til møtet i bystyret i tidligere Drammen kommune 21.05.2019 ble det fremmet en interpellasjon om utvidelse av boligsoneparkering i Drammen. I interpellasjonen er det omtalt flere områder både på Strømsø og Bragernes der boligsoneparkering bør vurderes. Bystyret vedtok at saken skulle oversendes Nye Drammen. I tillegg har det kommet enkelte innbyggerinnspill med ønske om boligsoner/beboersone.

Med bakgrunn i dette er det gjort en faglig vurdering av hvor det er mest aktuelt med ny parkeringsregulering for å begrense/hindre fremmedparkering. Et viktig grunnlag i vurderingen har vært en undersøkelse der parkerte biler ble registrert og registreringsnummeret koblet opp mot kjøretøyregisteret for å undersøke om kjøretøyet hadde lokal tilknytning eller ikke.

I områdene som er merket gule på kartet nedenfor skal det settes i gang en prosess der beboere og næringsliv skal gis mulighet til å medvirke for å finne mest hensiktsmessige parkeringsregulering. Disse områdene er:

- Bragernes vest: I dette området skal parkeringsreguleringen samordnes med planene for fremtidig bruk av dagens sykehusområde
- Bragernes øst: Det forventes at presset på parkeringsplasser i området vil øke som følge av byggingen av nytt sykehus og helsepark på Brakerøya
- Skogliveien: Presset på parkering i området har økt de siste årene som følge av økt aktivitet på Sundland
- Strømsø øst: Et område med blanding av boliger og næring der kommunen over tid har fått mange henvendelser om at det er krevende for beboere å finne parkering





Figur 4 Dagens (2023) soner for avgiftsparkering, boligsone og beboerparkering, samt områder der prosess for parkeringsregulering som reduserer/hindrer fremmedparkering skal startes

Boligsone og beboerparkering medfører både fordeler og ulemper, og disse vil påvirke beboere, besøkende og næringsdrivende på ulik måte. I prosessene som settes i gang, skal derfor både boligsone, sone med beboerparkering og annen parkeringsregulering vurderes som virkemiddel, og man skal etterstrebe løsninger som i størst mulig grad ivaretar hensynene til de ulike gruppene. Medvirkning vil være et viktig element i prosessene.

Gjeldende «Forskrift om boligsoneparkering» er fra 2010 og gjeldende «Forskrift om beboerparkering» er fra 2012 og vedtatt i tidligere Drammen kommune. Med prosessene som skal settes i gang i fire nye områder kan det bli utvidelse av boligsone-/beboerparkeringsordningen. I anledning dette skal de to forskriftene gjennomgås og revideres ved behov. En revisjonsprosess vil innebære at forskriftene behandles politisk i den nye kommunen.

## 1.19 Skiltmyndighet og parkeringsreguleringer



Drammen kommune skal ha enhetlige parkeringsreguleringer og skiltingen av parkeringsreguleringen i kommunen skal være samordnet. Forskjeller i behovet for parkeringsløsninger tilsier at løsningene skal være stedstilpasset.

Drammen kommune har skiltmyndighet for parkeringsregulerende skilt i kommunen. Riktige reguleringer og korrekt skiltoppsett er en forutsetning for at parkeringsreguleringene kan håndheves.

Tidligere Drammen kommune hadde parkeringsmyndighet, og det har gjennom en rekke år vært arbeidet målrettet med å få utarbeidet og satt opp hensiktsmessige parkeringsreguleringer i det sentrale Drammen. Tidligere Nedre Eiker kommune og tidligere Svelvik kommune hadde ikke parkeringsmyndighet og ikke egne parkeringsfaglige enheter. Det er behov for en omfattende gjennomgang av parkeringsvedtak, skiltoppsett og eventuelt nye reguleringer for å få enhetlig parkeringsregulering og skilting i nåværende kommune. Arbeidet pågår løpende med de ressurser som står til rådighet, og innebærer også samarbeid med Statens vegvesen, som har skiltmyndighet for fylkesveiene.

Arbeidet med enhetlige reguleringer og samordning av parkeringsregulerende skilt i kommunen skal videreføres. Forskjeller i behovet for parkeringsreguleringer tilsier at løsningene skal være stedstilpasset. Parkeringsreguleringene skal skje med grunnlag i parkeringsfaglige vurderinger og gjeldende lover, forskrifter og retningslinjer.

### 1.20 Forvaltningen av inntektene fra kommunens parkeringstilbud



Drammen kommune kan vedta føringer for forvaltningen av inntektene fra kommunens parkeringstilbud, etter utredning av ulike modeller for forvaltning.

Som ledd i kommunens årlige budsjettbehandling legges det til grunn anslag på forventede inntekter fra kommunens parkeringstilbud. Inntektsoverskuddet føres på denne måten inn i kommunekassen og den generelle kommuneøkonomien.

Inntektene fra Dpark AS kommer i form av eierutbytte for kommunen som eeneier. Størrelsen på utbyttet fastsettes av generalforsamlingen i Dpark AS. Dpark AS genererer betydelige leieinntekter til Drammen Eiendom KF gjennom leie av parkeringshus og parkeringsområder.

Kommunen kan vedta føringer for forvaltningen av inntektene fra kommunens parkeringstilbud, etter utredning av ulike modeller for forvaltning.

### 1.21 Parkering og kommuneplanens arealdel



Ved endringer i kommuneplanens arealdel må det vurderes om det er behov for justeringer av parkeringsstrategien og parkeringsnormen.

Det kan bli behov for å revidere parkeringsstrategien med parkeringsnorm før kommuneplanens arealdel revideres. Ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm må da på høring og offentlig ettersyn og vedtas av kommunestyret.

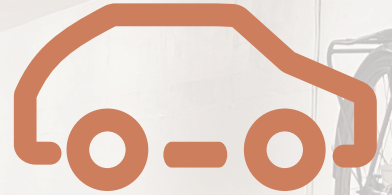
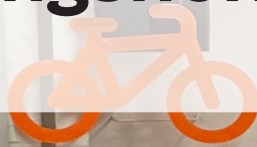
Parkering er et viktig virkemiddel for å oppnå ønsket arealbruk i Drammen. Denne parkeringsstrategien med parkeringsnorm er derfor samordnet med kommuneplanens arealdel og hjemles i arealdelens bestemmelser.

Ved endringer i kommuneplanens arealdel må det vurderes om det er behov for justeringer av parkeringsstrategien og parkeringsnormen.

Utviklingen innenfor transport og parkering går raskt, både med hensyn på teknologi, føringer og mål. Det kan derfor bli behov for å revidere parkeringsstrategien med parkeringsnorm før kommuneplanens arealdel revideres. Ny parkeringsstrategi med parkeringsnorm må da på høring og offentlig ettersyn og vedtas av kommunestyret.



# Del 2 Parkeringsnorm





## 2. Del 2: Parkeringsnorm

Bestemmelser i parkeringsnormen er markert med paragrafnummerering. Tekst med hvit bakgrunn er supplerende forklaring og veiledning.

### 2.1 Soner for parkeringskrav

Det er definert krav til parkering for bil og sykkel for ulike utbyggingsformål i tre parkeringssoner.

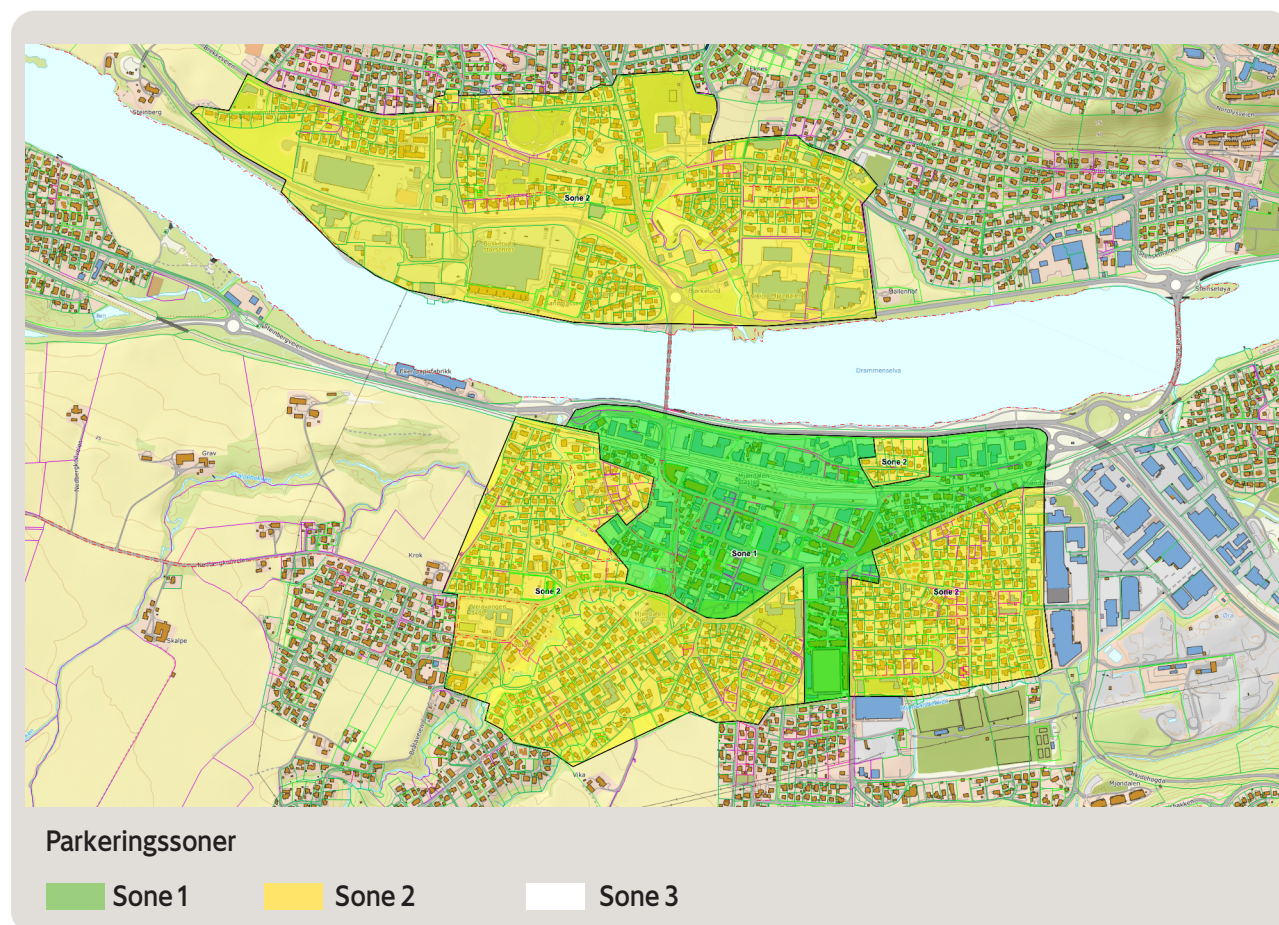
Sone 1 omfatter de mest sentrale sentrumsområdene og sentrumsnære områder, områder som ligger i gangavstand til sentrum og/eller et kollektivknutepunkt. Dette inkluderer Mjøndalen sentrum, Gulsbogen nær jernbanestasjonen, Drammen sentrum og Brakerøya.

Sone 2 omfatter områder som ligger noe lengre fra sentrum eller kollektivknutepunkt enn områdene i sone 1, men fortsatt i sykkelavstand til sentrum, togstasjon eller et godt kollektivtilbud. I denne sonen inngår de mest sentrale delene av Krokstadelva, områder nær Mjøndalen sentrum, nær Gulsbogen stasjon, nær Drammen sentrum og nær Brakerøya stasjon, samt Konnerud sentrum og Svelvik sentrum. Svelvik sentrum er lagt i denne sonen fordi det er et mindre sentrumsområde med begrenset kollektivtilbud, der det ikke vurderes rimelig å ha de laveste parkeringskravene. Konnerud sentrum er lagt i denne sonen fordi kollektivdekningen er god.

Sone 3 omfatter resten av kommunen.

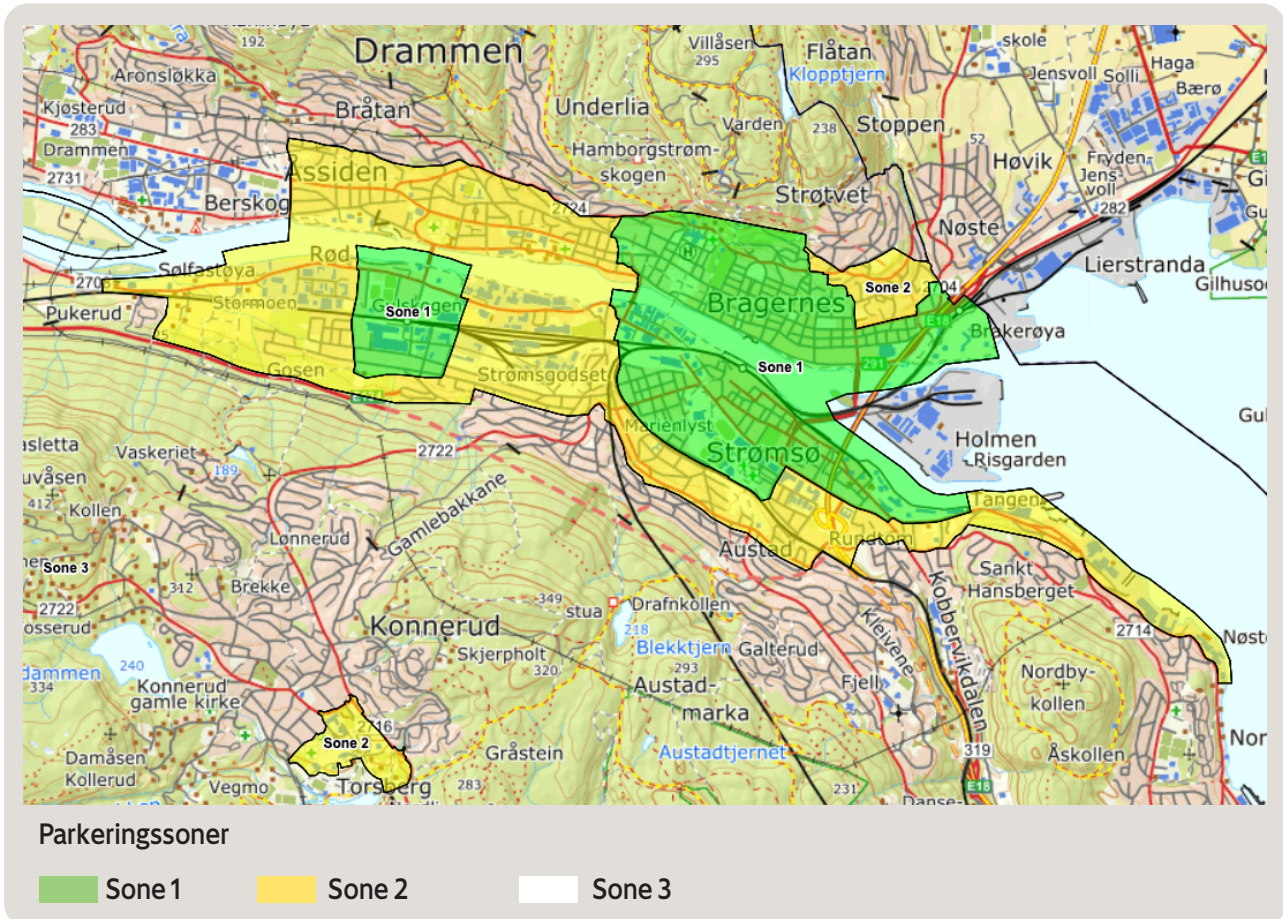
**§1** Drammen kommune har tre soner med tilhørende parkeringskrav. Sone 1 og 2 er angitt på kartene nedenfor. Sone 3 omfatter resten av kommunen.

Kartene er også tilgjengelige i karttjenesten på kommunens nettside.

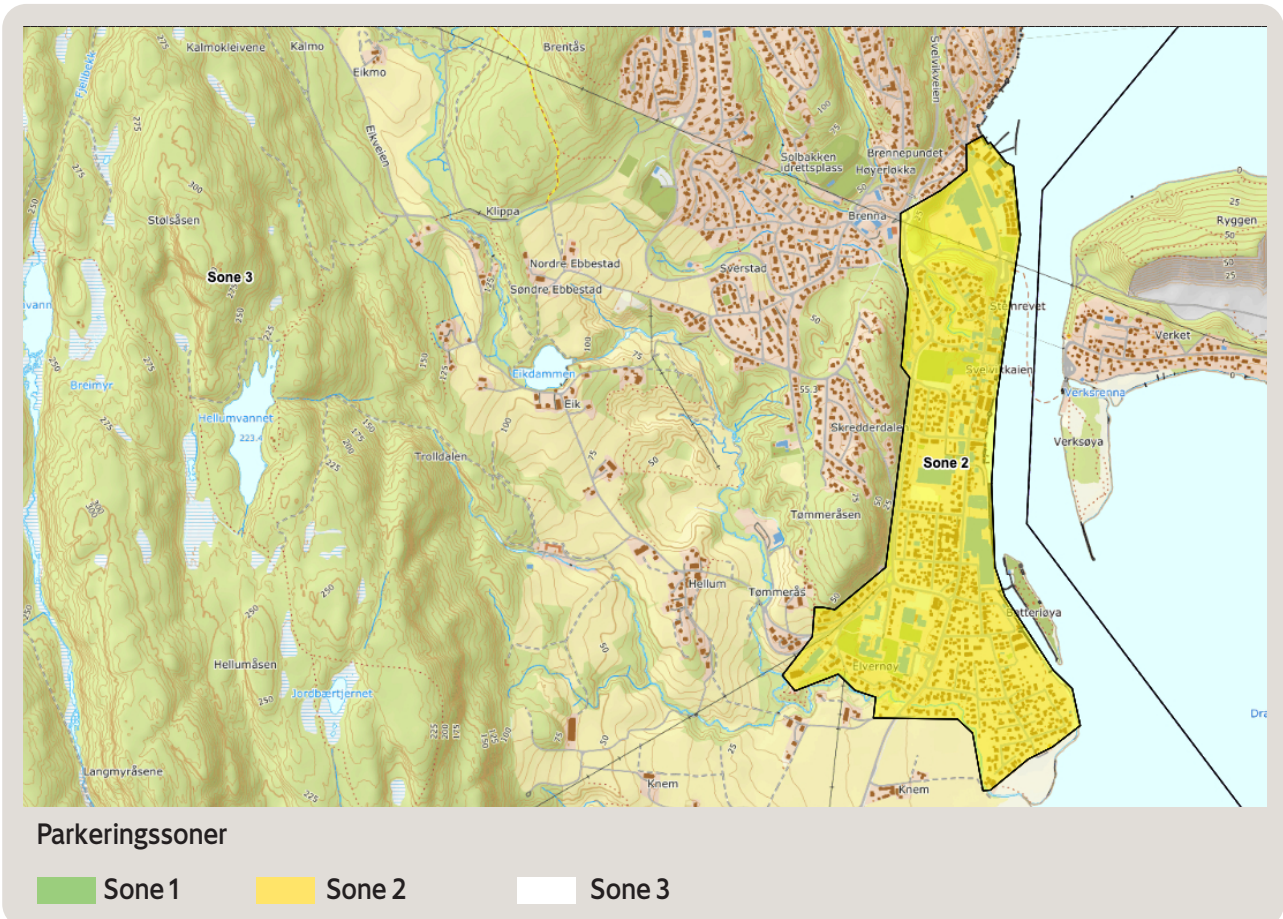


Figur 5 Parkeringssoner i Mjøndalen og Krokstadelva





Figur 6 Parkeringssoner på Gulslogen, i og nær Drammen sentrum, på Brakerøya og på Konnerud



Figur 7 Parkeringszone i Svelvik sentrum

## 2.2 Krav til antall parkeringsplasser

**§ 2** Vanlige avrundingsregler skal benyttes ved beregning av antall parkeringsplasser.

Dette vil eksempelvis bety at 2,4 skal avrundes ned til 2, mens 2,5 skal avrundes opp til 3.

### 2.2.1 Krav til antall parkeringsplasser for bil

**§ 3** For utregning av parkeringskravet ved boligbygging i sone 1 og 2 kan tiltakshaver velge å bruke boenhet eller 70 m<sup>2</sup> BRA (bruksareal) som grunnlag, men det er ikke mulig å kombinere ulike beregningsgrunnlag i samme prosjekt. For bolig regnes BRA som summen av bruksareal for alle boenhetene.

**§ 4** I sone 3 benyttes boenhet som beregningsgrunnlag for bolig.

For beregning av bruksareal (BRA) vises til den til enhver tid gjeldende veiledning for Grad av utnyttning<sup>1</sup>.

En boenhet inneholder alle nødvendige hovedfunksjoner som oppholdsrom, soveplass, kjøkken og bad, og har egen inngang. Egen inngang kan være direkte fra det fri eller via felles rom for kommunikasjon, som vindfang eller trapperom. En boenhet kan ha intern forbindelse til øvrige boenheter. Definisjonen gjelder både for nybygg og eksisterende bygg. En boenhet kan enten være hovedboenhet eller sekundærboenhet.

#### Eksempler på boenhet:

- Enebolig
- Flermannsbolig består av flere boenheter. En tomannsbolig vil eksempelvis utgjøre to boenheter
- Utleiedel/hybel som tilfredsstillter kravene til boenhet beskrevet ovenfor
- Leilighet

#### § 5 Parkeringskrav for bil:

Arealformål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall parkeringsplasser for bil		
		Sone 1	Sone 2	Sone 3
Bolig	I sone 1 og 2 boenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA I sone 3 boenhet	Min 0,2 Maks 0,6	Min 0,5	Min 2 for første boenhet, deretter min 1 for hver neste boenhet
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 0,5	Maks 0,7	Maks 1,0
Forretning/ kjøpesenter	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Min 0,5 Maks 2,0	Min 1,0 Maks 3,0
Offentlig og privat tjenesteyting	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Maks 2,0	Min 1,0 Maks 3,0
Servering	100 m <sup>2</sup> BRA	Maks 1,0	Maks 2,0	Min 1,0 Maks 3,0

**§ 6** For formål som ikke er særskilt nevnt i § 5, skal det utøves skjønn. Forslagsstiller må gi et begrunnet anslag over behovet for antall parkeringsplasser. Antall ansatte/kunder/brukere kan i noen tilfeller være et mer hensiktsmessig beregningsgrunnlag enn areal.

<sup>1</sup> Gjeldende veileder for grad av utnyttning, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/boby/grad\\_av\\_utnyttning.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/boby/grad_av_utnyttning.pdf).



**§ 7a** Ved døgnkontinuerlig drift/skiftordninger for ansatte kan antall parkeringsplasser reduseres. Anslag for behov for antall parkeringsplasser skal begrunnes.

**§ 7b** Ved tilrettelegging for bildelingsordning/mobilitetspunkt kan kommunen redusere minimumskravene til antall parkeringsplasser for bil med inntil 25 %. Det må ligge til grunn en mobilitetsanalyse som viser hvordan bildeling/mobilitetspunkt kan bidra til å redusere behovet for privatbil. Opplegg for å sikre drift av bildelingsordningen/mobilitetspunktet over tid skal vektlegges i vurderingen av et eventuelt redusert minimumskrav.

**§ 8** Ved tvil kan plan- og bygningsmyndighetene fastsette antall årsverk som er vanlig/rimelig for tilsvarende virksomhet.

## 2.2.2 Krav til antall parkeringsplasser for bil for forflytningshemmede

**§ 9** Det skal settes av parkeringsplasser for bil for forflytningshemmede etter følgende regler:

- Minimum 5 prosent av plassene i parkeringsanlegg inntil 200 plasser
- Minimum 2 prosent av plassene i parkeringsanlegg med over 200 plasser

Prosentandelen skal regnes av antallet parkeringsplasser som bygges.

Vanlige avrundingsregler benyttes. For parkeringsanlegg med færre enn 10 plasser, skal det imidlertid alltid være minst én parkeringsplass tilrettelagt for forflytningshemmede.

Kravet om minst én parkeringsplass tilrettelagt for forflytningshemmede er satt for å sikre at det er et tilbud til de som trenger en slik plass selv om antallet parkeringsplasser er så lavt at prosentberegningen ville resultert i avrundning ned til null.

## 2.2.3 Frikjøpsordning

Frikjøp er en ordning som innebærer at utbygger kan oppfylle minimumskrav til parkering ved bolig ved å betale et gitt beløp til kommunen. Frikjøpsbeløpet settes av kommunen i de årlige budsjettene og er for 2023 på 225 000 kroner per parkeringsplass for bil.

Frikjøp kan bidra til at parkeringsbehovet dekkes ved større og mer kostnadseffektive løsninger enn om hver utbygger skulle bygget parkeringsplasser på egen tomt. Det er likevel ingen direkte kobling mellom frikjøp og rettigheter til parkering. Frikjøp gir ikke beboere eller besøkende rettigheter til parkering i boligsone eller område med beboerparkering. Frikjøp forplikter heller ikke kommunen til å tilrettelegge for parkering for de som bor på eller skal besøke eiendommer der frikjøp er benyttet. Beløp innbetalt ved frikjøp settes på et eget fond, og midlene skal benyttes til parkeringstiltak, men det er opp til kommunen hvor og når slike tiltak skal gjennomføres.

Sone 3 omfatter områder der det er bedre plass, og frikjøp vurderes som lite aktuelt. Frikjøpsordningen gjelder dermed i sone 1 og 2.

**§ 10** I sone 1 og 2 vil parkeringskravet for bil ved bolig kunne oppfylles ved frikjøp hvis det kan dokumenteres at det ikke lar seg gjøre å etablere parkeringsplasser ut fra plassbehov eller kostnadene ved å etablere parkeringsplassene er uforholdsmessig høye. Behovet for å justere frikjøpsbeløpet vurderes årlig i forbindelse med årsbudsjett/handlings- og økonomiplan, og fastsettes av kommunestyret.

Midlene fra frikjøpsordningen kan benyttes av kommunen til å tilrettelegge for parkering for allmennheten eller til å tilrettelegge for løsninger som reduserer behovet for privatbil, eksempelvis bildelingsordninger og mobilitetspunkt.

Frikjøp gir ikke beboere eller besøkende rettigheter til parkering i boligsone eller område med beboerparkering. Frikjøp forplikter ikke kommunen til å tilrettelegge for parkering for de som bor på eller skal besøke eiendommer der frikjøp er benyttet.

## 2.2.4 Sambruk av parkeringsplasser

Sambruk innebærer at de samme parkeringsplassene benyttes til to eller flere ulike formål, eksempelvis fordi parkeringsbehovet knyttet til de ulike formålene oppstår til ulike tider på døgnet. Det kan redusere behovet for parkeringsplasser, noe som sparer areal og kostnader.

**§ 11** Reduksjon i kravene til antall parkeringsplasser for bil kan vurderes der det legges opp til sambruk. Det skal utarbeides mobilitetsplan som grunnlag for vurdering av eventuell reduksjon av kravene.

### 2.2.5 Krav til antall parkeringsplasser for sykkel

Sykkelplan 2021–2031, vedtatt av kommunestyret 28.09.2021, har som visjon at Drammen skal være Norges beste sykkelkommune. Hovedmålet i planen er at flere sykler, og alle sykler mer. Videre er det delmål om at sykkelandelen skal være 20 % i sentrumsområdene Drammen og Mjøndalen, og minst 8 % i de øvrige områdene av kommunen, i 2031. For å nå de ambisiøse målene i sykkelplanen, må det legges til rette for mer sykling på en rekke måter. Tilrettelegging for sykkelparkering er et bidrag.

#### § 12 Parkeringskrav for sykkel:

Arealformål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall parkeringsplasser for sykkel		
		Sone 1	Sone 2	Sone 3
Bolig	I sone 1 og 2 boenhet eller 70 m <sup>2</sup> BRA	Min 2.0	Min 2.0	Min 2.0
	I sone 3 boenhet			
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2.0	Min 2.0	Min 2.0
Forretning/ kjøpesenter	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2.0	Min 2.0	Min 2.0
Offentlig og privat tjenesteyting	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2.0	Min 2.0	Min 2.0
Servering	100 m <sup>2</sup> BRA	Min 2.0	Min 2.0	Min 2.0

Både sykkelparkeringsplasser for ansatte og besøkende inngår i kravene.

Sykkelplanen har også mål om at minst 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Ved å etablere sykkelparkering for 50 % av elevene fra 4. klasse og oppover legges det til rette for betydelig økt andel som sykler til skolen. Ved å etablere sykkelparkeringsplasser til minimum 50 % av de ansatte legges det godt til rette for at ansatte kan sykle til skolen.

Med skole menes i denne sammenheng barneskole, ungdomsskole, videregående skole og høyskole/ universitet.

Noen foreldre har mulighet til å frakte barna til barnehagen med sykkel, og parkere sykkelen der for å ta bussen videre til jobb, evt. parkere sykkeltilhengeren i barnehagen og sykle videre til jobb. Derfor stilles det minimumskrav til én sykkelparkingsplass for hvert tiende barnehagebarn. Videre stilles det krav til sykkelparkingsplass for minimum 50 % av de ansatte for å legge godt til rette for at de skal kunne sykle til jobb.

#### § 13 Parkeringskrav for sykkel ved skoler og barnehager:

Formål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall sykkel parkeringsplasser	
		Ansatte	Elever/barn
Skole	Ansatte og elever f.o.m. 4. trinn	Minimum 0,5	Minimum 0,5
Barnehage	Ansatte og barnehagebarn	Minimum 0,5	Minimum 0,1

Minimumskravene for antall sykkelparkingsplasser ved en skole beregnes dermed på denne måten:

- Antall ansatte ganger 0,5 + antall elever f.o.m. 4. klasse ganger 0,5

Tilsvarende beregnes minimumskravet for antall sykkelparkingsplasser ved barnehager slik:

- Antall ansatte ganger 0,5 + antall barn ganger 0,1

**§ 14** For formål som ikke er særskilt nevnt i § 12 eller 13, skal det utøves skjønn. Forslagsstiller må gi et begrunnet anslag over behovet for antall sykkelparkingsplasser. Antall ansatte/kunder/brukere kan i noen tilfeller være et mer hensiktsmessig beregningsgrunnlag enn areal.



## 2.3 Krav til lokalisering og kvalitet for parkeringsplassene

### 2.3.1 Lokalisering og utforming av parkeringsplasser for bil

**§ 15** Hovedregelen er at all parkering skal dekkes på egen grunn.

**§ 16** Alternativt kan parkeringen anlegges annet sted i rimelig gangavstand, maks 300 meter, dersom det foreligger en tinglyst rettighet på minimum 20 år. Ved avtalens utløp må det enten opparbeides biloppstillingsplasser etter gjeldende krav eller inngås en ny avtale. Det er ikke anledning til å henvise parkeringsløsninger til offentlige gater eller allment tilgjengelige biloppstillingsplasser på åpne parkeringsplasser eller i parkeringshus.

**§ 17** Der det er krav om at parkering skal dekkes på egen grunn, har beboere ikke krav på parkeringstillatelse i boligsone eller sone med beboerparkering. Dette vil gjelde alle boliger der parkeringsløsningen er godkjent gjennom byggesak eller plan som er vedtatt etter at denne parkeringsnormen trer i kraft, samt boliger der det i eldre reguleringsplan er bestemmelser om at all parkering skal dekkes på egen grunn.

**§ 18** Parkering skal fortrinnsvis etableres i egne anlegg, på parkeringsplasser og i parkeringshus eller garasjer.

**§ 19** Boligparkering for bil bør samles og plasseres under bakken ved inngangen til et felt. Atkomsten til boliger bør være bilfri, med unntak av tilrettelegging for nyttetransport.

**§ 20** Parkering for forflytningshemmede bør plasseres nær inngang.

**§ 21** Besøksparkering bør lokaliseres slik at den er lett tilgjengelig for besøkende.

**§ 22** Parkeringsareal skal medregnes i BYA (bebygd areal).

**§ 23** For boliger skal hver oppstillingsplass utendørs telle 18 m<sup>2</sup> BYA.

**§ 24** Ved tiltak som innebærer kontorformål, med krav til flere enn 10 parkeringsplasser, kan inntil 15 prosent av maksimalt tillatt BYA (bebygd areal) for eiendommen benyttes til parkering på terreng.

**§ 25** Ved tiltak som innebærer forretnings- og serviceformål, med krav til flere enn 10 parkeringsplasser, kan inntil 20 prosent av maksimalt tillatt BYA for eiendommen benyttes til parkering på terreng.

**§ 26** Besøksparkeringsplasser inngår i parkeringskravene. Antall besøksparkeringsplasser må ses i sammenheng med bebyggelsens bruk. Besøksparkering skal være fellesareal og kan ikke seksjoneres ut. Ved offentlige og private anlegg for tjenesteyting skal det avsettes tilstrekkelig med plasser til besøksparkering, inkludert plasser for hente- og bringeløsninger for barn i barnehager og skoler. Vurderinger og beregninger som ligger til grunn for antall parkeringsplasser avsatt til besøkende, hente- og bringeløsninger skal dokumenteres.

**§ 27** Parkeringsplasser for bil skal dimensjoneres i tråd med anvisning 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg fra Byggforsk, kapittel 4, 5 og 7.

**§ 28 Krav til utforming av parkeringsplasser:**

- a) Parkeringsareal skal utformes trafiksikkert og med hensiktsmessig tilkobling til offentlig veinett.
- b) Parkeringsarealer skal utformes slik at parkering ikke skjer på tilstøtende trafikkareal. Dette gjøres ved at areal til biloppstilling skiller fysisk fra øvrig trafikkareal ved bruk av rabatter, kantstein, beplantning eller lignende.
- c) For parkeringsareal med over 30 biloppstillingsplasser skal det opparbeides egne atskilte gangareal.
- d) Overflateparkering mot offentlig vei eller gate gis en parkmessig opparbeidelse.

### 2.3.2 Utleie av parkeringsplasser for bil

**§ 29** Utleie av parkeringsplasser kan defineres som næringsvirksomhet eller som vesentlig endring av tidligere drift, noe som er søknadspliktig bruksendring.

Kommunen anbefaler at parkeringsanlegg i tett bebyggelse eies av boligsameier og borettslag og brukes i fellesskap, uten øremerkede plasser, da dette gir mest fleksibel bruk av plassene.

### 2.3.3 Krav knyttet til lading av bil ved nye boligbygg

**§ 30** Nye boligbygg skal ha nødvendig elektrisk infrastruktur for lading framført til hver parkeringsplass. Kravet gjelder uavhengig av om parkeringsplassene er plassert i selve boligbygget, i et eget bygg eller utendørs.

Selve ladeboksen på hver enkelt elbilplass settes det ikke krav til, da dette ses som et individuelt gode som kan installeres etter hvert som behovet oppstår, og med begrenset kostnad.

### 2.3.4 Parkering for motoriserte tohjulinger

**§ 31** Det bør planlegges og anlegges særskilte parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter. Disse plassene vil komme i tillegg til parkeringsplasser for bil og sykkel.

**§ 32** Parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter dimensjoneres i tråd med anvisning 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg fra Byggforsk, kapittel 6.

### 2.3.5 Varelevering og renovasjon

**§ 33** Varelevering og renovasjon inngår ikke i parkeringskravene. Areal til varelevering og renovasjon kommer i tillegg i alle sonene.

**§ 34** Løsninger for varelevering og renovasjon skal utformes i tråd med til enhver tid gjeldende vei- og gatenorm og bestemmelser i kommuneplanens arealdel.

### 2.3.6 Parkeringsplan

**§ 35** Det skal utarbeides parkeringsplan.

**§ 36** Parkeringsplanen skal bestå av et detaljert kart eller en plantegning i målestokk 1:250 som viser hvor parkeringsplassene er lokalisert og hvor parkeringsplassene for de ulike brukskategoriene er spesifisert. Med brukskategorier menes besøksparkeringsplasser, plasser for forflytningshemmede, parkering for boliger, for kontor osv., og for sykler.

**§ 37** Parkeringsplanen skal vise hvordan parkeringskravene er oppfylt og beskrive og begrunne eventuelle fravik. Nøyaktig utregning av antall parkeringsplasser skal følge med i parkeringsplanen.

**§ 38** Parkeringsplanen skal redegjøre for eventuell planlagt sambruk.

**§ 39** Det skal fremgå av parkeringsplanen hvordan kjøretøy kan manøvrere inn og ut av parkeringsanlegg på en trafiksikker måte.

**§ 40** Parkeringsplanen skal vise dimensjonen for enkeltplasser og manøvreringsareal. Ved dimensjonering av innendørs parkeringsanlegg må det tas hensyn til blant annet vegger og søyler når parkeringsplasser og manøvreringsareal dimensjoneres.

### 2.3.7 Lokalisering og utforming av parkeringsplasser for sykkel

#### 2.3.7.1 Dimensjonering av sykkelparkeringsplasser

**§ 41** Parkeringsplasser for sykkel dimensjoneres i tråd med anvisning 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg fra Byggforsk, kapittel 6. I tillegg gjelder at parkeringsplasser for laste- og familiesykler skal være minst 1,5 m brede og minst 2,5 m lange.

#### 2.3.7.2 Krav til sykkelparkering ved boliger

**§ 42** Antall parkeringsplasser skal fordeles mellom plasser for beboere og plasser for besøkende. Fordelingen skal begrunnes.

**§ 43** For boligprosjekt med fire eller flere boenheter, skal sykkelparkeringen ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 44** For boligprosjekt med ti eller flere boenheter skal sykkelparkeringen for beboerne være innendørs, eventuelt ha tak og tette vegger og kunne låses. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 45** Sykkelparkeringsplasser for besøkende bør plasseres lett tilgjengelig og godt synlig utendørs nær inngangen. Parkeringsplassene bør ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 46** Der det etableres parkeringsplasser for både sykkel og bil, skal sykkelparkeringen plasseres slik at tilgjengeligheten til bygget er bedre fra sykkelparkeringen enn tilgjengeligheten fra bilparkeringen. Kravet gjelder ikke bilparkeringsplasser for forflytningshemmede.

**§ 47** Minst ti prosent av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler.

**§ 48** For boligprosjekter med ti eller flere boenheter skal det være tilrettelagt for lading av minimum halvparten av syklene.



**§ 49** Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere.

**§ 50** For boligprosjekt med ti eller flere boenheter der sykkelparkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler. Sykkelrampe kan maksimalt ha stigning 1:5. For minimum hver 1,5 m høydeforskjell skal det være et repos med minimum 2,5 m lengde. Rampa skal minimum være 1,5 m bred. Dersom rampa legges med kurve, må kurven ha plass til å trille lastesykkel med 3 hjul (1,0 m bred, 2,2 m lang) og lastesykkel med 2 hjul (0,7 m bred, 2,5 m lang). Dersom rampa er utendørs, skal den ha snøsmelteanlegg. Atkomst til parkeringskjeller for sykler kan også skje via rampe for bil. Heis til sykkelparkering skal minimum ha plass til lastesyklene beskrevet over.

### 3.7.1.3 Krav til sykkelparkering ved kontor

**§ 51** Antall parkeringsplasser skal fordeles mellom plasser for ansatte og plasser for besøkende. Fordelingen skal begrunnes.

**§ 52** Minimum 70 % av sykkelparkeringsplassene skal være innendørs, eventuelt i eget låsbart bygg med tak og tette vegger. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 53** Sykkelparkeringsplasser for besøkende skal være lett tilgjengelige. De skal være godt synlige nær inngangen, eller det skal være tydelig skiltet hvor plassene er. Parkeringsplassene for besøkende kan være utendørs, men bør ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 54** Der det etableres parkeringsplasser for både sykkel og bil, skal sykkelparkeringen plasseres slik at tilgjengeligheten til bygget fra sykkelparkeringen er bedre enn tilgjengeligheten fra bilparkeringen. Kravet gjelder ikke bilparkeringsplasser for forflytningshemmede.

**§ 55** Minst ti prosent av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler.

**§ 56** Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere.

**§ 57** Der parkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler. Dimensjoneringskravene for heis og rampe fremgår av § 50.

**§ 58** Hvis det er 20 plasser eller flere for ansatte, skal det være dusj og garderobe i tilknytning til sykkelparkeringen. Det bør også legges til rette for enkel sykkelservice. Som et minimum skal det være tilgang til sykkelpumpe.

**§ 59** Hvis det er 20 plasser eller flere for ansatte, bør det legges til rette for vask/spyling av sykler i tilknytning til sykkelparkeringen.

### 3.7.1.4 Krav til sykkelparkering ved forretning/kjøpesenter/tjenesteyting/servering

**§ 60** Antall parkeringsplasser skal fordeles mellom plasser for ansatte og plasser for besøkende. Fordelingen skal begrunnes.

**§ 61** Sykkelparkeringsplassene for ansatte skal være innendørs, eventuelt i eget låsbart bygg med tak og tette vegger. Det skal gis et begrunnet overslag over antallet sykkelparkeringsplasser for ansatte. 0,5 plasser per ansatte kan være et utgangspunkt. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 62** Sykkelparkeringsplasser for besøkende skal være lett tilgjengelige og godt synlige nær inngangen. Parkeringsplassene for besøkende kan være utendørs, men skal ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende. Det bør også tilbys mulighet for å parkere sykkelen i en låsbar enhet (eksempelvis sykkelskap).

**§ 63** Minst ti prosent av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler.

**§ 64** Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere.

**§ 65** Der parkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler. Dimensjoneringskravene for heis og rampe fremgår av § 50.

**§ 66** Hvis det er 20 plasser eller flere for ansatte, skal det være dusj og garderobe i tilknytning til sykkelparkeringen. Det bør også legges til rette for enkel sykkelservice. Som et minimum skal det være tilgang til sykkelpumpe.

**§ 67** Hvis det er 20 plasser eller flere for ansatte, bør det legges til rette for vask/spyling av sykler i tilknytning til sykkelparkeringen.

### 2.3.7.5 Krav til sykkelparkering ved skole og barnehage

**§ 68** Alle sykkelparkeringsplasser bør ha overbygg med tett tak.

**§ 69** Det skal være mulig å låse syklenes hjul og ramme til stativ eller lignende.

**§ 70** Sykkelparkering for ansatte skal være innendørs eller i eget låsbart bygg med tak og tette vegger.

**§ 71** I barnehager skal det minimum være en parkeringsplass dimensjonert for lastesykler for hvert 15. barn. Det skal alltid være minst én parkeringsplass dimensjonert for lastesykkel.

### 2.3.7.6 Krav til sykkelparkering ved øvrige arealformål

**§ 72** For arealformål som ikke er omtalt over, skal det gjøres en særskilt vurdering. En begrunnet fordeling av antallet sykkelparkeringsplasser for ansatte og besøkende skal legges til grunn. Parkeringsløsningen skal gjøre det attraktivt å bruke sykkel. Det skal tas utgangspunkt i tilsvarende kvalitetsnivå som for de beskrevne arealformålene.

Idrettsanlegg er et eksempel på et arealformål der det skal gjøres en særskilt vurdering av sykkelparkeringstilbudet.

## 2.4 Unntak fra parkeringskrav

**§ 73** Parkeringskravene skal legges til grunn for utarbeidelse av alle plan- og byggesaker.

**§ 74** Dersom det ikke er mulig å oppfylle kravene til parkeringsdekning i byggesaker der det gis fravik etter plan- og bygningsloven § 31-2 fjerde ledd<sup>2</sup>, kan kommunen vurdere om det er hensiktsmessig å gi unntak fra kravene til parkeringsdekning. I vurderingen skal kommunen legge vekt på kompensierende tiltak.

<sup>2</sup> Plan- og bygningsloven § 31-2, fjerde ledd: «Kommunen kan gi tillatelse til bruksendring og nødvendig ombygging og rehabilitering av eksisterende byggverk også når det ikke er mulig å tilpasse byggverket til tekniske krav uten uforholdsmessige kostnader, dersom bruksendringen eller ombyggingen er forsvarlig og nødvendig for å sikre hensiktsmessig bruk. Kommunen kan stille vilkår i tillatelsen. Departementet kan gi forskrifter som nærmere regulerer kommunens adgang til å gi tillatelse etter leddet her.»



## Referanser

Drammen kommune 2010: Forskrift om boligsoneparkering: <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2010-06-15-995>

Drammen kommune 2012: Forskrift om beboerparkering: <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2012-06-19-614>

Drammen kommune 2022: Parkeringsstrategi med parkeringsnorm. Faglig grunnlag

Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2014: Veiledning. Grad av utnytting. Beregnings- og målereglar: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/boby/grad\\_av\\_utnytting.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/boby/grad_av_utnytting.pdf)

### Nasjonale lover og forskrifter:

Forskrift om vilkårsarkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260>

Forskrift om offentlig parkeringsgebyr: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-261>

Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede: <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2016-03-18-264>

Forskrift om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-06-1456>

Forskrift om brukerfinansiering av Parkeringsklagenemnda: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-20-1787>

Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven): <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747>

Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkslyssignaler og anvisninger (skiltforskriften): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219>

Forskrift om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-974>

Lov om tjenestevirksomhet (tjenesteloven): <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-103>

















**DRAMMEN  
KOMMUNE**