

## Spørsmål 55 (2024) fra Ulf Erik Knudsen (FrP): Spørsmål vedrørende parkeringsaken

Til: Kommunedirektøren  
Fra: Ulf Erik Knudsen (FrP)

Dato: 27.02.2024  
Saksnr: 24/00101-55  
Deres ref:

Ber om svar i god tid før formannskapet

1. Om det innføres et minimumskrav for p-plasser for boliger på en plass pr enhet i bykjernen og to øvrige steder – vil dette påvirke kommunens arealplan eller andre planer? I så fall hvordan? (det bes om lovgrunnlag).
2. Kan det innføres et krav til minimum på parkeringsplasser i forhold til antall kontorplasser? Har andre kommuner dette? Hvor mange p-plasser beregner en normal kontor bedrift å trenge pr ansatt?
3. Om det innføres 2 timer gratis gateparkering i Drammen sentrum, P-plasser og P-hus og dette medfører f.eks. økning i sentrumshandel på 20 %. Hva vil dette si i skatteinntekter for kommunen?
4. Det er behov for å øke antall p-plasser på gateplan i Drammen bysentrum. Hvis parkering forbudt soner gjennomgås, og kun de strengt nødvendige (for eksempel for fremkommelighet for uttrykningskjøretøy) beholdes - hvor mange nye plasser kan vi da få – anslagsvis?
5. Hvis vi reduserer krav til sykkelparkering til lovens minimum – eller det minste av sammenlignbare kommuner. Hva blir da forslag til nytt vedtak?
6. Hvordan skal kommunen sikre enkel, rimelig og nok pendlerparkering i gå-avstand til alle togstasjoner i kommunen? Herunder hvordan skal man pålegge Bane Nor å følge opp tidligere forpliktelser mht parkering ved togstasjonen på Strømsø?
7. Hva vil det koste å utvide gratis parkering i P husene i sentrum fra kl 14 eller 15?
8. Hva vil det koste å stoppe innkreving av p avgift gateparkering etter kl 18 på hverdager og 14 på lørdager?
9. Hva vil det koste om man reduserer p avgifter i Drammen med 25% forutsatt dagens tidsbestemmelser?
10. Hvordan kan kommunen sørge for at det er parkeringsplasser til hjemmetjenesten slik at de slipper å parkere ulovlig for så å få bot i nybygg og stort sett overalt?

## Kommunedirektør

### Politisk sekretariat

Organisasjonsnummer  
921234554

Postadresse  
Postboks 7500  
3008 DRAMMEN

Besøksadresse

Telefon +4732040000  
kommunepost@drammen.kommune.no

## Svar

Parkeringskravene i en kommune er ikke lovpålagt, men bestemmes gjennom kommunens egne normer og planer. Det finnes imidlertid statlige og regionale føringer. Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging gir blant annet disse føringene (punkt 4.2): «Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.» Høye minimumskrav til antall parkeringsplasser kan være i konflikt med disse målene.

Det er statsforvalteren som ivaretar de statlige føringene på lokalt nivå. I sin høringsuttalelse til parkeringsstrategi med parkeringsnorm vinteren 2023 skrev Statsforvalteren i Oslo og Viken blant annet:

Vi stiller spørsmål ved om det er behov for å opparbeide flere parkeringsplasser i de mest sentrumsnære områdene i kommunen hvor kollektivdekningen og den eksisterende parkeringsdekningen er god. Dette særlig sett i lys av at det samlede antallet allment tilgjengelige parkeringsplasser i Drammen skal holdes om lag uendret, jf. punkt 1.5 i strategien. Vi vil derfor anbefale kommunen å fjerne minimumsnormen og redusere maksimumsnormen for boliger i sone 1. Det bør sees på andre løsninger som gir en bedre utnyttelse/bruk av eksisterende parkeringsplasser, og åpning for at boligkjøp ikke innbefatter parkeringsplass [...]. Med samme begrunnelse mener vi også at maksimumsnormen for kontorer i sentrumsområdene er for høy.

[...]

Det bør innføres en maksimumsgrense for boliger i sone 2, og dette bør også vurderes for sone 3 [...].

Kommunen etterkom ikke disse anbefalingene fra statsforvalteren i den vedtatte parkeringsstrategien/-normen.

Statsforvalteren viser til at Regional plan for areal og transport i Buskerud 2018 – 2035 skal være førende. Denne planen viste Viken fylkeskommune også til i sin høringsuttalelse. Retningslinjene i denne planen sier at det skal settes maksimumsnormer for parkering av bil. Fylkeskommunen påpekte at det ikke var satt maksimumskrav for parkering ved bolig i sone 2 og 3, og mente at dette burde endres. Særlig mente fylkeskommunen det var viktig i sone 2: «Uten en maksimumsnorm har kravene i praksis ingen effekt, og vil ikke bidra til å redusere bilandelen eller styrke grønn mobilitet. Vi mener også at man bør vurdere å fjerne minimumsnorm i sone 1.»

Fylkeskommunens anbefalinger ble heller ikke imøtekommet i den vedtatte parkeringsstrategien/-normen.

Vi ser dermed at gjeldene parkeringsstrategi med parkeringsnorm legger mer til rette for bruk av privatbil enn statsforvalteren og fylkeskommunen anbefalte i sine høringsuttalelser. Vi vet ikke hvordan de overordnede myndighetene vil respondere i høringen av en eventuelt ny norm som legger betydelig mer til rette for bruk av privatbil enn normen som ble vedtatt i 2023.

Kommunens egne planer og strategier vil også bli utfordret av mer tilrettelegging for bruk av privatbil. Dette gjelder blant annet kommuneplanens samfunnsdel sitt mål om å redusere klimagassutslippene gjennom at kommunen «Legger til rette for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport og ikke økt privatbiltransport.» Tilsvarende vil kommunens klimastrategi bli utfordret med sin intensjon om å redusere utslippene fra mobilitet.

Dersom man setter høye minimumskrav til antall bilparkeringsplasser, vil det få flere konsekvenser:

- Det må settes av mer areal til parkering. Dette påvirker arealbruken. Tilhørende krav om hvor parkeringsplassene skal lokaliseres (åpne plasser, kjellere, parkeringshus) vil være førende for hvordan arealbruken konkret påvirkes.
- Kostnadene ved utbygging øker. Dette kan føre til at planlagte utbygginger ikke blir realisert. Som en tommelfingerregel koster en parkeringsplass i kjeller i Drammen sentrum ca. en halv million kroner å bygge. Utbyggere har gitt uttrykk for at kommunen ikke bør tvinge dem til å bygge flere parkeringsplasser enn de greier å selge, og at markedet i større grad bør få avgjøre hvor mange parkeringsplasser man bygger. Eksempelvis skrev Drammen områdeforum, som representerer 15 større utbyggere, i sin høringsuttalelse vinteren 2023: «Vi mener at det ikke er nødvendig å stille minimumskrav til boligparkering i noen av sonene, og vi kan ikke se at det foreligger begrunnelse for dette.» Næringsforeningen i Drammensområdet skrev på sin side: «Å legge opp til en minimumsnorm på antall nye sentrumsnære parkeringsplasser samtidig som bilbruken i sentrum skal reduseres, fremstår defensivt. En maksimumsnorm kan være bedre egnet for å nå målet om redusert bilbruk.»
- Mer tilrettelegging for bruk av privatbil vil sannsynligvis føre til økt bilbruk. Dette gir i sin tur økt luftforurensning (støv), mer støy, mer kø og mer utfordringer knyttet til trafikksikkerhet. Dermed blir bymiljøet mindre attraktivt og de helsemessige utfordringene knyttet til blant annet dårlig luftkvalitet forsterkes.

11. Kan det innføres et krav til minimum på parkeringsplasser i forhold til antall kontorplasser? Har andre kommuner dette? Hvor mange p-plasser beregner en normal kontor bedrift å trenge pr ansatt?

**Svar:**

Det er anledning til å innføre krav til minimum antall parkeringsplasser ved kontorarbeidsplasser. Tidligere Nedre Eiker kommune og tidligere Drammen kommune (i sone 2 og 3) hadde minimumskrav. Minimumskrav har imidlertid blitt mindre vanlige, da man ønsker å dreie transportbruken for jobbreiser bort fra bil og over på gange, sykkel og kollektivtransport.

Kongsberg er et eksempel på en kommune som kun har minimumskrav til antall parkeringsplasser ved kontor. I den mest sentrale sonen er minimumskravet 0 parkeringsplasser, mens det i de øvrige sonene er krav om minimum 0,5 parkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA kontorlokaler. Drammen kommune har som kjent krav om maks. 0,5 parkeringsplasser i den mest sentrale sonen (sone 1), maks. 0,7 plasser i sone 2 og maks. 1,0 plasser i sone 3. Vi ser at Kongsbergs minimumskrav ligger en del lavere enn Drammens maksimumskrav.

Det er ikke et gitt svar på hvor mange parkeringsplasser en bedrift trenger per ansatt. Eksempelvis skrev Strømsø United i sin høringsuttalelse til parkeringsstrategi med parkeringsnorm vinteren 2023: «Gitt Drammen kommune sine miljøambisjoner, mener vi det ikke bør ligge inne et minimum på antall parkeringsplasser som skal etableres. Det bør være opp til utbygger og markedet å bestemme hvor mange parkeringsplasser det er behov for.» I det faglige grunnlaget for parkeringsstrategien med parkeringsnorm er det drøftet hvor mange kontoransatte man kan regne med per 100 m<sup>2</sup>. Antallet varierer svært mye, men en tommelfingerregel kan være 3-4 personer per 100 m<sup>2</sup>. I betraktningen må det også tas med at ansatte ikke bare kan benytte arbeidsplassens egne parkeringsplasser, men også det allment tilgjengelige parkeringstilbudet. Dette vil være særlig aktuelt i sentrumsområdene, der for eksempel parkeringshusene har et betydelig innslag av plasser som er leid ut til arbeidsplassparkering.

12. Om det innføres 2 timer gratis gateparkering i Drammen sentrum, P-plasser og P-hus og dette medfører f.eks. økning i sentrumshandel på 20 %. Hva vil dette si i skatteinntekter for kommunen?

**Svar:**

I 2018 ble det gjennomført en spørreundersøkelse der man blant annet så på reisemiddelfordeling for de som besøkte Drammen sentrum for varehandel, handel av personlige tjenester, servering eller kulturopplevelser. Undersøkelsen viste at 24 % av de handlende kom til sentrum med bil (som fører eller passasjer). Ca. 42 % av de handlende kom til fots, ca. 30 % kom med buss, 3,5 % kom med taxi og 0,6 % med tog. De som kommer med bil utgjør med andre ord bare en fjerdedel av kundene.

Dersom man innfører to timer gratis parkering, kan det bidra til å øke andelen kunder som velger bil til sentrum, ved at noen av de som i dag reiser på annen måte bytter til bil. Da blir det mer press på parkeringsplassene og vanskeligere å finne en ledig parkeringsplass der man ønsker. De fleste som besøker Drammen sentrum parkerer kortere enn to timer. Det vil si at de i praksis vil kunne parkere gratis under hele besøket dersom de to første timene er gratis.

Ca. halvparten av parkeringsplassene i Drammen sentrum er private. Dersom det kommunale parkeringstilbudet gjøres gratis i to timer, vil de besøkende til sentrum foretrekke de gratis kommunale parkeringsplassene foran de private. Presset på de kommunale plassene vil øke betydelig. De mest attraktive plassene er gateparkeringsplassene, og disse har kommunen enerett på å tilby. Dersom disse gjøres gratis, er det sannsynlig at det vil bli mye vanskeligere å finne en ledig gateparkeringsplass. Dette vil gå utover handlende, men også de som for eksempel er dårlige til beins og trenger å finne en parkeringsplass nær målpunktet sitt. Tilgjengeligheten vil bli dårligere.

Statens vegvesen utarbeidet i 2015 rapporten «Hva betyr gateparkering for handelen?», der de oppsummerte flere norske og internasjonale studier om temaet. Her skriver Vegvesenet blant annet:

Butikkeiere i sentrum overvurderer ofte antall kunder som kommer langveisfra og antall kunder som ankommer butikken med bil, sammenlignet med andre transportmidler. Butikkhandelen er i større grad lokal enn butikkeierne har antatt, og derfor er bilen mindre viktig på disse reisene.

En vanlig antakelse er at kundene i stor grad velger handlested basert på tilgangen på parkering. Flere studier har undersøkt hvilke kvaliteter som trekker kundene til bysentrum. Utvalget av butikker og serveringssteder, samt atmosfæren ser ut til å være de viktigste faktorene. Parkeringsmulighetene blir i de fleste studier ansett som en mindre viktig faktor.

[...]

Når en legger til rette for parkering, er det gjerne med formål om å tiltrekke seg kunder som kommer langveisfra og dermed kunne konkurrere med andre handlesteder. Fotgjengere og syklistene utgjør gjerne den lokale kundekretsen, mens bilister gjerne er kunder som kommer langveisfra.

Fordi kundegrunnet ofte er lokalt, leder ikke høyere parkeringskapasitet nødvendigvis til høyere omsetning.

Rapporten peker på at sentrumsområdene er annerledes enn kjøpesenterområder. De sistnevnte er typisk bilbaserte og baserer seg på kunder fra et større omland. Derfor har parkeringstilbudet mye mer å si for kjøpesentrene enn for bysentrum.

Det har vært gratis å parkere i de kommunale parkeringshusene hverdager etter kl. 16, lørdager etter kl. 12 og hele søndag siden høsten 2018. Det foreligger ikke dokumentasjon på om tiltaket har hatt noen virkning på sentrumshandelen.

Med bakgrunn i disse forholdene vurderes det som lite sannsynlig at gratis parkering i to timer vil føre til en økning på rundt 20 % i sentrumshandelen i Drammen. Det er ikke gitt at tiltaket vil være positivt for handelen. I tillegg til at gratis gateparkering de to første timene med stor sannsynlighet vil føre til at det blir vanskeligere å finne parkeringsplass, kan det også føre til at parkeringsplassene blir beslaglagt lenger. Den reduserte tilgjengeligheten kan føre til at noen kunder velger bort sentrum. Dette vil kunne redusere en eventuell inntjening skapt av at de som oppholder seg lenger i sentrum kanskje handler mer.

Kommunen mottar kun skatt fra inntekt og formue for personlige skattytere. Det meste av sentrumshandelen er sannsynligvis organisert som aksjeselskaper, som kommunen ikke mottar skatt fra. En eventuell økning i sentrumshandelen vil derfor neppe tilføre kommunen økte skatteinntekter av betydning.

En eventuell økt sentrumshandel kan skape noen flere arbeidsplasser, men om dette vil gi økt skatteinntekt fra personlige skattytere er usikkert. Vi vet ikke om det vil bli flere arbeidsplasser i Drammen totalt, eller om det vil være en forflytning av arbeidsplasser. Vi vet heller ikke om eventuelle ekstra arbeidsplasser besettes av personer som skatter til Drammen eller en nabokommune. I den grad kommunens skatteinntekter påvirkes, vil det være marginalt.

13. Det er behov for å øke antall p-plasser på gateplan i Drammen bysentrum. Hvis parkering forbudt soner gjennomgås, og kun de strengt nødvendige (for eksempel for fremkommelighet for uttrykingskjøretøy) beholdes - hvor mange nye plasser kan vi da få - anslagsvis?

**Svar:**

I vedtatt parkeringsstrategi er det lagt til grunn at «Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes om lag uendret». I sin høringsuttalelse til parkeringsstrategien skrev Viken fylkeskommune om dette punktet blant annet: «Vi mener dette er en for defensiv holdning. Det er nødvendig å prioritere vekk gateparkering i sentrumsområder for å gi plass til kollektiv, gange og spesielt sykkel.» Tilsvarende tilbakemelding kom fra Statsforvalteren i Oslo og Viken.

Med dagens regulering er det god tilgang til korttids parkeringsplasser sentralt i Drammen.

De parkeringsregulerende skiltvedtak som fattes gjøres med bakgrunn i trafiksikkerhet, tilgjengelighet og fremkommelighet for biler, og anses som nødvendige. Virksomhet parkering har ved parkeringsreguleringer av gater eller områder alltid som mål å opprettholde eller tilrettelegge for så mange parkeringsplasser som mulig. Ved parkeringsregulerende skilting følges prinsippet om «så få skilt som mulig, så mange som nødvendig». Det anslås at det vil være et minimum av plasser som eventuelt vil kunne reguleres om for å øke antall parkeringsplasser.

Dersom man skal kunne få et vesentlig antall flere gateparkeringsplasser, må det tas større grep. For eksempel kan man gjøre gater om til enveiskjørte for å kunne bruke mer av gatearealet til parkering. Dette vil imidlertid redusere fremkommeligheten. Man kan også ta grep som å fjerne boligsoneparkering for å få flere gateparkeringsplasser som er tilgjengelige for alle. Dette vil påføre de som bor i boligsonene betydelige ulemper knyttet til såkalt «fremmedparkering» i boligområdene og utfordringer med å finne parkeringsplass nær egen bolig. Denne typen grep anses som mindre aktuelle, og er derfor ikke vurdert nærmere.

Enkelte steder er parkeringsplasser fjernet til fordel for annen bruk. Det fremste eksempelet på dette er Øvre Storgate gjennom Drammen park. Formannskapet i tidligere Drammen kommune

vedtok dette i sitt møte 12.06.2019: «Øvre Storgate gjennom Drammen Park stenges umiddelbart for biltrafikk og parkeringsplasser opphører.» Her ble 39 parkeringsplasser borte. Gata er i dag ombygd til sykkelvei med fortau, og man kan ikke få tilbake parkeringsplassene uten ny ombygging. Det er ikke fjernet tilsvarende antall gateparkeringsplasser noe annet sted i Drammen i samme tidsperiode.

14. Hvis vi reduserer krav til sykkelparkering til lovens minimum – eller det minste av sammenlignbare kommuner. Hva blir da forslag til nytt vedtak?

**Svar:**

Det er ikke noe lovpålagt krav om antall sykkelparkeringsplasser. Kommunene bestemmer disse kravene selv gjennom sine normer. Tabellen nedenfor gir en oversikt over krav til antall sykkelparkeringsplasser for boliger og kontorarbeidsplasser i de tidligere kommunene Nedre Eiker, Drammen og Svelvik, dagens Drammen kommune og noen kommuner det kan være relevant å sammenligne seg med.

Kommune		Parkeringskrav til sykkel	
		Bolig, antall plasser per boenhet	Kontor, antall plasser per 100 m <sup>2</sup> BRA
Tidligere Nede Eiker kommune	Mjøndalen sentrum (Områderegulering for Mjøndalen sentrum, 2019)	Frittliggende bolig: min. 3 Konsentrert småhusbebyggelse/ blokk: min. 2	3
	Resten av kommunen (Kommuneplanens arealdel, 2015)	Bolig < 55 m <sup>2</sup> : 1 Bolig > 55 m <sup>2</sup> : 2	3
Tidligere Drammen kommune (Parkeringsstrategi med parkeringsveileder, 2018)		Min. 2	Min. 2
Tidligere Svelvik kommune (Kommuneplanens arealdel, 2015)		Min. 2	Ikke eget krav
Nåværende Drammen kommune (Parkeringsstrategi med parkeringsnorm, 2023)		Min. 2	Min. 2
Kristiansand kommune (Kommuneplanens arealdel, 2024)		Min. 2 langtidsplasser. Leilighetsbygg i tillegg 0,5 korttidsplasser	Min. 2 langtidsplasser, i tillegg 0,5 korttidsplasser
Tønsberg kommune (Kommuneplanens arealdel, 2019)		Boenhet < 60 m <sup>2</sup> : min. 1,5 i sone 3, ellers min. 1 Boenhet > 60 m <sup>2</sup> : min. 2	Min. 1
Kongsberg kommune (Kommuneplanens arealdel, 2022)		Boliger < 30 m <sup>2</sup> : 1 Boliger > 30 m <sup>2</sup> : i sone A 3 plasser, for øvrig 2 plasser	Sone A: 4 For øvrig: 2
Asker kommune (Kommuneplanens arealdel, tillegg 2 Parkeringsnorm, 2023)		Konsentrert småhusbebyggelse og blokker: min. 3 /min. 2, avhengig av beliggenhet	Sentrum nord for nullvekstlinjen: min. 2 For øvrig: min. 1

	Frittliggende småhusbebyggelse: ikke spesifisert	
Fredrikstad kommune (Kommuneplanens arealdel, 2023)	Leiligheter/rekkehus < 50 m <sup>2</sup> : min. 1 Leiligheter/rekkehus > 50 m <sup>2</sup> og eneboliger: min. 2	Min. 3

For boliger ser vi at Drammen kommunes krav om minimum 2 sykkelparkeringsplasser per boenhet er i godt samsvar med både kravene i de tidligere kommunene som er sammenslått og andre sammenlignbare kommuner. Noen kommuner har lavere krav for små boenheter. Her er det verdt å merke seg at Drammen kommune også har det i sone 1 og 2, der man kan legge 70 m<sup>2</sup> BRA til grunn for antall sykkelparkeringsplasser i stedet for boenhet. Dette gir lavere krav til antall parkeringsplasser hvis boenhetene er små. Eksempel: en utbygging omfatter ti små leiligheter på 30 m<sup>2</sup> hver, totalt areal 300 m<sup>2</sup>. Legger man til grunn 70 m<sup>2</sup> som beregningsgrunnlag, vil disse leilighetene få krav om minimum 9 sykkelparkeringsplasser. (Legger man til grunn boenhet, vil kravet bli minimum 20 plasser.) Drammen kommunes norm ivaretar derfor muligheten til å redusere antall sykkelparkeringsplasser ved små boenheter.

Når det gjelder antall sykkelparkeringsplasser ved kontorbygg, ser vi at flere kommuner har høyere krav enn Drammen, og noen har lavere krav. I forslaget til ny norm som var på høring vinteren 2023, ble det foreslått å nærme seg kravene i tidligere Nedre Eiker kommune, men som følge av innkomne merknader ble kravet justert ned til det samme som man hadde hatt i tidligere Drammen kommune.

Med bakgrunn i prosessen i 2023 og sammenligningen i tabellen over, ser ikke kommunedirektøren behov for å fremme forslag om andre krav til sykkelparkering enn de kommunestyret vedtok 14.06.2023.

15. Hvordan skal kommunen sikre enkel, rimelig og nok pendlerparkering i gå-avstand til alle togstasjoner i kommunen? Herunder hvordan skal man pålegge Bane Nor å følge opp tidligere forpliktelser mht parkering ved togstasjonen på Strømsø?

**Svar:**

Parkering ved jernbanestasjonene er Bane NORs ansvar. Kommunen kan gi innspill og ha dialog med Bane NOR, men det er Bane NOR som beslutter parkeringstilbudet ved jernbanestasjonene. Parkering ved stasjonene inngår derfor ikke i kommunens parkeringsstrategi, men i Bane NORs mobilitets- og parkeringsstrategi, for vårt område for strekningen Lier – Kongsberg (<https://www.banenor.no/contentassets/afd9416238004f1aa38208a494c4d698/lier-kongsberg.pdf>). Denne strategien inneholder blant annet en gjennomgang av alle stasjonene på strekningen, med omtale av anbefalte tiltak for parkering og muligheter for mobilitetsløsninger.

Bane NORs strategi sier følgende om Drammen stasjon:

Drammen er en kategori A-stasjon med et godt kollektivtilbud og en kompakt bybebyggelse, hvor målet er at flest mulig skal bruke gange, sykkel eller kollektivtransport for å komme seg dit. I overordnede føringer er det ikke ønskelig å bruke sentrumsnære arealer til innfartsparkering, og innfartsparkering bør derfor fases ut over tid. Før all innfartsparkering ved Drammen stasjon kan fjernes anbefales det at plassene erstattes i den grad det er behov for det ved Gulskogen og Lier stasjoner. Ved Drammen stasjon bør det sikres plasser til av- og påstigning, samt at det kan vurderes noen plasser til korttidsparkering.

Med hensyn til Bane NORs forpliktelser knyttet til parkering ved Drammen stasjon vises det til kommunedirektørens svar på Spørsmål 16 (2024) fra Jon Engen-Helgheim av 18.01.2024.

16. Hva vil det koste å utvide gratis parkering i P husene i sentrum fra kl 14 eller 15?

**Svar:**

En utvidelse av gratis parkering i de tre kommunale p-husene i Drammen estimeres til å kunne gi tapte inntekter på henholdsvis kr 1,3 millioner (gratis fra kl. 14), og anslagsvis kr. 0,6 millioner (gratis fra kl. 15).

Det gjøres oppmerksom på at endringer av dagens gratistider vil innebære flere forhold som påvirker et samlet parkeringsbilde og derigjennom parkeringsinntekter. Det vil være rimelig å anta at en innføring av gratisparkering i p-husene fra kl. 14, vil redusere inntekter fra avgiftsparkering på gaten, og at et økt gratis korttidsbelegg i p-husene vil påvirke inntektsmuligheten fra utleieplasser.

Parkeringshus-kunder består av to grupper, korttidsparkerende og leiekunder. Leiekunden kommer tidligst på morgenen og står parkert hele dagen, mens korttidsparkerende kommer noe senere. P-husene har høyest belegg rundt kl.14. Etter kl. 14 synker belegget noe frem til kl. 16, da gratisparkeringen for korttidsbesøkende inntreer. Den største andelen av parkeringsplassene i Dparks parkeringshus er utleid på fast basis. Flesteparten av disse kundene bruker plassen til arbeidsplassparkering, og parkeringen begynner tidlig og avsluttes ofte rundt kl. 16. Skal det tilbys gratis parkering fra et tidligere tidspunkt, vil dette sterkt redusere antallet p-plasser som kan disponeres til utleie, og noen av dagens leietakere må sies opp.

Start på gratisperiode kl. 16 ble blant annet vedtatt med bakgrunn i kapasiteten i p-husene. Frem til kl. 16 er belegget i p-husene forsøkt optimalisert. Det vil si at det stor sett alltid er noen plasser tilgjengelig for de med behov for korttidsparkering, samtidig som dette balanseres mot at de med leieavtaler har tilgang til plassen de har betalt for. Parkeringsstrategien sier at det i en normalsituasjon skal være mulig å finne ledig korttids-parkeringsplass i de kommunale p-husene.

Det er Dpark AS som drifter p-husene. Inntekter til kommunen fra Dparks parkeringsdrift genereres også gjennom husleieavtaler med Drammen Eiendom KF og årlig eieruttak fra selskapet.

17. Hva vil det koste å stoppe innkreving av p avgift gateparkering etter kl 18 på hverdager og 14 på lørdager?

**Svar:**

Dersom avgiftstiden reduseres fra kl. 20 til 18 på hverdager, estimeres et inntektstap på kr 5,3 millioner, med dagens takster.

En tilsvarende endring av avgiftstid fra kl. 18 til kl. 14 på lørdager for gateparkering vil i tillegg gi et estimert tap på kr. 2,0 millioner.

18. Hva vil det koste om man reduserer p avgifter i Drammen med 25% forutsatt dagens tidsbestemmelser?

**Svar:**

En 25% reduksjon av parkeringsavgiften vil med dagens tidsreguleringer og avgift gi et estimert tap på kr 8,2 millioner for plassene driftet av Virksomhet parkering (i hovedsak gateparkering).



En 25% reduksjon av Dparks automatinntekter estimeres til å redusere inntektene med kr. 5,6 millioner.

Samlet anslås det dermed å gi et inntektstap på ca. 13,8 mill. kr å redusere parkeringsavgiftene på kommunens parkeringstilbud med 25 %.

19. Hvordan kan kommunen sørge for at det er parkeringsplasser til hjemmetjenesten slik at de slipper å parkere ulovlig for så å få bot i nybygg og stort sett overalt?

**Svar:**

Parkering på eller langs offentlig vei skal som utgangspunkt være tilgjengelig for allmennheten. Adgangen til å reservere plasser på eller langs offentlig vei er derfor begrenset, og det er tungtveiende hensyn som skal legges til grunn for at slike plasser ikke skal komme allmenheten til gode. At hjemmetjenesten på generell basis skal slippe å betale for parkering, og unngå risiko for bøter, anses ikke som tungtveiende grunn. Det er heller ikke mulig å skilte for en slik løsning. Eksempel på innført reservert parkeringsregulering i Drammen er; taxiholdeplasser, vareleveringsplasser og plasser reservert for forflytningshemmede. Dette er reguleringer som er hensyntatt i skiltforskriften.

På linje med andre, vil hjemmetjenesten ha nytte av en parkeringsregulering som legger opp til sirkulasjon på parkeringsplassene, slik at det skal være mulig å finne en ledig parkeringsplass. Dette etterstrebes i dagens parkeringsregulering.

Hjemmetjenesten kan fritas for betaling av parkeringstillatelse i boligsoner. I dag har hjemmetjenesten en ordning hvor de kan søke om allsonkort til sine uniformerte biler. For 2024 betaler hjemmetjenesten en årsavgift på kr. 1000,- , mot ordinær avgift for beboere på kr. 3756,- .

Parkering i/ved nybygg styres dels av kommunen gjennom parkeringsnormen og reguleringsplaner, men i stor grad av utbyggeren selv. Ved boligbygging har parkeringsnormen i sone 1 (den mest sentrale sonen) både et minimumskrav og et maksimumskrav til antall plasser. Det er kun i denne sonen kommunen har begrensning på hvor mange parkeringsplasser man kan etablere. I de mest sentrale områdene i kommunen vil hjemmetjenesten i stor grad benytte det allment tilgjengelige parkeringstilbudet, der det er viktig å sørge for parkeringsregulering som legger opp til sirkulasjon.

Ved boligbygging i sone 2 og sone 3 inneholder parkeringsnormen kun minimumskrav til antall parkeringsplasser. Det er ingen øvre begrensning på antall parkeringsplasser som etableres. Så lenge minimumskravene er tilfredsstillt, er det opp til utbygger hvor mange parkeringsplasser de vil etablere. Hovedregelen er at all parkering ved nybygg skal dekkes på egen grunn (parkeringsnormen § 15). (Alternativt kan parkeringen etableres et annet sted i rimelig gangavstand, jf. § 16.) En viktig grunn til dette er at man ikke ønsker at nybygg skal føre til økt parkeringsbelastning på offentlige veier/gater.