



DRAMMEN
KOMMUNE



Parkeringsstrategi med parkeringsveileder

Vedtatt av Bystyret 18.12.2018



Revidert etter høring/offentlig ettersyn 26.11.2018

Innhold

0	Forord	5
1	Del 1: Parkeringsstrategi	6
1.1	Innledning	6
1.2	Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes om lag uendret	6
1.3	Parkeringstiltak mot arbeidsreiser, men ikke handle- og fritidsreiser	7
1.4	Vridning fra gateparkering til parkeringshus	7
1.5	Parkering og «det grønne skiftet»	11
1.6	Boligsone- og beboerparkering	11
1.7	Varelevering	13
1.8	Bobilparkering	13
1.9	Parkering for forflytningshemmede (HC-parkering)	13
1.10	Strategien i den løpende parkeringspolitikken	13
1.11	Forvaltningen av inntektene fra parkeringsvirksomheten	15
1.12	Parkering som del av arealplanen	15
1.13	Parkering for turbusser	15
2	Del 2: Parkeringsveileder	16
2.1	Soner for parkeringsnormer	16
2.2	Krav til antall parkeringsplasser (parkeringsnormer)	18
2.3	Retningslinjer for parkering	21
2.4	Unntak fra parkeringskrav	23
	Referanser	24

0 Forord

Dette dokumentet har to deler:

1. Parkeringsstrategien. Parkeringsstrategien beskriver hvordan Drammen kommune ønsker å bruke regulering av parkering til å videreutvikle byen. I strategien presenteres de parkeringspolitiske målene, hovedgrep i virkemiddelbruken og begrunnelsene for dem. Detaljene i parkeringspolitikken utformes løpende.
2. Parkeringsveileder. Veilederen gir konkrete bestemmelser og retningslinjer om parkering ved nybygging og omregulering.

Dette dokumentet erstatter følgende:

- Drammen kommunes tidligere Parkeringsstrategi, vedtatt av bystyret 22. juni 1999,
- Alle deler av kommuneplanens arealdel, vedtatt av bystyret 05.10.2015, som gjelder parkering. Dette inkluderer:
 - Planbeskrivelsens kapittel 5.5.4 Parkering
 - Planbeskrivelsens kapittel 7 Bestemmelser og retningslinjer, punkt 4.4 Parkering
 - Bestemmelser og retningslinjer angitt på plankartet, punkt 4.4 Parkering
 - Parkeringsveileder for Drammen kommune – bestemmelser og retningslinjer, vedtatt av bystyret 05.10.2015 som en del av kommuneplanens arealdel 2014 – 2036.

Det har vært gjort flere endringer i Drammens parkeringspolitikk siden forrige parkeringsstrategi ble vedtatt i 1999. Med de store endringene som har skjedd innenfor samfunnsutviklingen, teknologi og politiske målsettinger, har det vært nødvendig å utforme en ny parkeringsstrategi.

Drammen kommunes parkeringsstrategi er utarbeidet i løpet av 2017 og 2018, gjennom en prosess med deltakelse fra befolkningen og ulike aktører i Drammen. Formannskapet har vært involvert i arbeidet gjennom et eget politikerverksted.

Som følge av endringer i parkeringsstrategien, er det også nødvendig å erstatte parkeringsveilederen som ble vedtatt i 2015 som en del av kommuneplanens arealdel 2014-2036. Parkeringskravene (normene) i dette dokumentet har hjemmel i plan- og bygningsloven. Krav til parkering på egen grunn utløses av byggetiltak som er søknadspliktige etter denne loven.

Parkeringsstrategien med veileder skal brukes ved utforming av planer og tiltak og i saksbehandlingen av disse.

En nærmere redegjørelse for det faglige grunnlaget for parkeringsstrategien er gitt i en egen rapport [1]. I den rapporten drøftes også flere forslag til tiltak og endringer i reguleringer.

Forslaget til parkeringsstrategi med parkeringsveileder var på høring og offentlig ettersyn i perioden 14. juni – 25. september 2018. Denne utgaven av parkeringsstrategien er revidert etter høring/offentlig ettersyn.

Bystyret vedtok parkeringsstrategien med parkeringsveileder i sitt møte 18.12.2018 (sak 198/18).

1 Del 1: Parkeringsstrategi

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 by-, areal- og transportutviklingen. Samarbeidet Buskerudbyen, der Drammen er med, er ett av byområdene som omfattes av målet om nullvekst i personbiltrafikken, satt blant annet i Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Parkeringsstrategien er utformet ved å balansere hensynet til å begrense biltrafikken, hensynet til å fremme handel og byliv og hensynet til å sikre befolkningens mobilitet generelt. Kommuneplanens arealdel 2014-36 [2] ligger til grunn for parkeringsstrategien.

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

Strategien bestemmer i utgangspunktet ikke detaljert satser og vilkår, men gir føringer for kommunale etater og virksomheter som regulerer og forvalter satser og vilkår. For å konkretisere innholdet, er det likevel angitt hvilke vilkår og takster som foreslås ved innføring av den nye strategien.

I dette dokumentet presenteres også bestemmelser og krav knyttet til parkering ved nybygg og omregulering (parkeringsnormer). Disse bestemmelsene er fastsatt i tråd med prinsippene og formålene i parkeringsstrategien.

Eierstrategi for Drammen Parkering KF ble vedtatt av bystyret 05.04.2016 (PS 26/16). Bakgrunnen for vedtaket var den nye statlige parkeringsforskriften som da var under utarbeidelse.

Parkeringsforskriften skiller, basert på tjenesteloven og EØS-avtalens regler om offentlig støtte, tydeligere mellom parkering som økonomisk aktivitet og parkering som ikke-økonomisk aktivitet. For å etterleve parkeringsforskriften, tjenesteloven og EØS-avtalen, innebærer den vedtatte eierstrategien at Drammen kommunes parkeringsvirksomhet utøves av to selskaper.

Drammen Parkering KF er et kommunalt foretak underlagt Drammen kommune, og har myndighetsutøvelse og vilkårs-parkering langs offentlig vei som ansvarsområde. Dette ligger til kommunens enerettsområde og er derfor i henhold til tjenesteloven og EØS-avtalen ikke «økonomisk aktivitet». I praksis har Drammen Parkering KF ansvaret for drift av alle kantsteinsplasser og parkeringen på Tinghustomta. Disse plassene er skiltet med hvit P på blå bakgrunn.

DPark AS er 100 % eid av Drammen Parkering KF, og utøver den delen av kommunens parkeringsvirksomhet som ligger utenfor kommunens enerettsområde. Dette er, i henhold til tjenesteloven og EØS-avtalen, å forstå som «økonomisk aktivitet», og skjer i konkurranse med andre parkeringsaktører. Dpark AS har inngått egne avtaler med leverandører og leier p-hus og parkeringsområder fra Drammen Eiendom KF, og administrative tjenester og parkeringstjenester fra Drammen Parkering KF, 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. Disse plassene er skiltet med sort P på hvit bakgrunn.

1.2 Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser holdes om lag uendret

Et styrende prinsipp i strategien er at samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser 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. Begrensning av biltrafikk vil også gi bedre bymiljø i form av mindre støy og bedre luftkvalitet.

Etterspørselen etter parkering vil også bli begrenset bl.a. som følge av at nybygg av boliger og arbeidsplasser i stor grad vil finne sted rundt kollektivknutepunkt, som følge av styrket kollektivtilbud og som følge av økt tilrettelegging for gåing og sykling. Kommunen vil gjennom bruk av prisme mekanismen og detaljert regulering av parkeringsplassene gjøre løpende tilpasninger.

1.3 Parkeringstiltak mot arbeidsreiser, men ikke handle- og fritidsreiser

Som hovedregel ønsker Drammen å sette inn tiltak som gjør det mindre attraktivt å benytte bil til jobb, mens man vil være mer forsiktig med å sette inn tiltak mot handle- og fritidsreiser. Dette har flere begrunnelser. Reiser til og fra arbeid foretas i rushtiden, da veisystemet er mest belastet, mens handle-/fritidsreiser fordeler seg mer jevnt utover døgnet. Gevinstene i form av mindre kø ved å redusere arbeidsreiser er derfor større enn gevinsten ved å redusere handleiser/fritidsreiser. Kollektivtilbudet er dessuten best i rushtiden.

Biler som brukes til jobb står dessuten parkert hele arbeidsdagen, noe som bidrar til lite sirkulasjon av plassene. Biler som benyttes til handleiser 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 handlereisene lettere enn arbeidsreisene dersom det blir vanskeligere å bruke privatbil. De handlende kan lett velge å handle et annet sted dersom tilgjengeligheten med bil blir redusert. Å endre arbeidssted er en mye større beslutning enn å bytte handelssted. Kommunen vil derfor være mer forsiktig med å iverksette parkeringstiltak mot handleiser, fordi man ikke ønsker å innføre parkeringsbegrensninger som går utover sentrumshandelen.

1.4 Vridning fra gateparkering til parkeringshus

Kantsteinparkering er det mest verdifulle parkeringsarealet. Disse plassene bør derfor reserveres dem som trenger god tilgjengelighet mest. Dette er oftest personer som skal gjøre korte ærend eller hente store/tunge varer. Sentrum bør bli mindre preget av langtidsparkerte biler. Et knippe tiltak vil bidra til endringer i ønsket retning:

- Standard maksimaltid for kantsteinparkering i indre avgiftssone skal være 3 timer (i dag er standard maksimaltid 5 timer)
- Kantsteinparkering prises tydelig høyere enn parkering i de kommunale parkeringshusene
- Utvide avgiftstiden for kantsteinparkering til kl. 8-20 på hverdager (i dag er den 8-18)
- Innføre parkeringsavgift for elbiler, i første omgang på 50 prosent av ordinær takst
- I de kommunale parkeringshusene prioriteres allment tilgjengelige korttidsplasser foran utleie av plasser over lengre tidsrom. Det skal i normalsituasjonen oppleves som enkelt å finne ledig korttids-parkeringsplass i de kommunale parkeringshusene.

Kortere maksimaltid for kantsteinsparkering i sentrum vil gjøre det lite aktuelt å benytte gateparkering ved arbeidsreiser for personer som arbeider i Drammen sentrum. Dette skal være et virkemiddel for å få flere av de som har mulighet til å benytte kollektivtransport, sykle eller gå til arbeid i Drammen sentrum.

Økt pris på kantsteinparkering og redusert pris på korttidsparkering i kommunale p-hus forventes å føre til at de som skal parkere lenge, i større grad benytter parkeringshusene. Høyere pris på kantsteinsparkeringen og kortere parkeringstid forventes å gi bedre sirkulasjon på disse plassene, slik at det blir lettere for de som trenger å parkere nær en butikk eller et annet målpunkt, å finne en plass. Dette vil også være en fordel for personer med HC-kort, som kan parkere gratis på ordinære

kantsteinsplasser. Disse har særlig behov for å kunne parkere nær målpunktet sitt, men er avhengige av at det er mulig å finne ledig plass.

Ordningen med maksimalpris per dag for korttidsparkering som man i dag har i Blichs gate parkeringshus, videreføres og utvides til også å gjelde Thams gate og Grev Wedel parkeringshus. Det vil forhindre urimelig høye parkeringsutgifter for personer som har behov for å parkere i Drammen sentrum en hel dag. Maksimalprisen settes så høyt at det i liten grad vil være attraktivt å benytte slike plasser til daglig arbeidsparkering.

Vinteren 2018 var om lag én av tre plasser i de kommunale P-husene utleide langtidsplasser. Når korttidsplasser skal prioriteres foran langtidsutleide plasser i de kommunale parkeringshusene, betyr det at antall avtaler knyttet til langtidisleie og prisen for langtidisleie må reguleres slik at det blir tilstrekkelig antall korttidsplasser.

Drammen Parkering KF erfarer at det er et svært høyt belegg på kantsteinplassene etter utløpet av dagens avgiftstid kl. 18 på hverdager og kl. 16 på lørdager. Avgiftstiden forlenges fra kl. 08-18 til kl. 08-20 på hverdager og fra kl. 09-16 til kl. 09-18 på lørdager for å sikre sirkulasjon på plassene og stimulere til flytting av parkeringen fra gaten til p-husene også etter kl. 18/16.

Bystyret vedtok i sitt møte 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. Dette er fulgt opp i parkeringsstrategien.

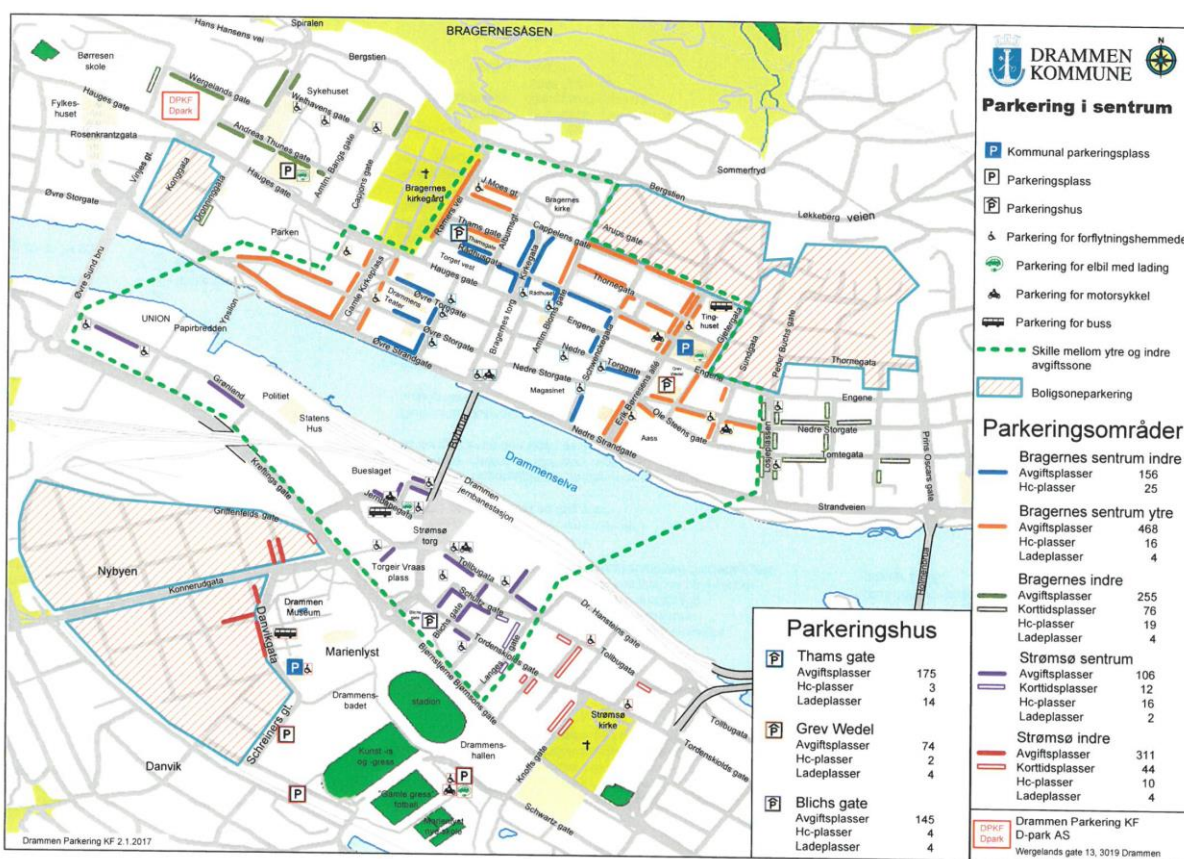
Tabellen nedenfor oppsummerer innkrevningstidene som foreslås.

Tabell 1: Forslag til tider på døgnet med innkrevning av parkeringsavgift

Tider på døgnet med innkrevning av parkeringsavgift			
Type plasser	Ukedag		
	Mandag - fredag	Lørdag	Søndag
Kantsteins- og flateparkeringsplasser	Kl. 08-20	Kl. 09-18	Ingen avgift
Parkeringshus	Kl. 00-16	Kl. 00-12	Ingen avgift

Prismekanismen vil brukes aktivt for å styre parkeringen og bidra til at Drammen når målene i parkeringsstrategien. Det er ikke mulig å si på forhånd nøyaktig hvilke prisendringer som vil gi de ønskede effektene. Det vil derfor sannsynligvis bli nødvendig å justere priser og vilkår over tid i takt med endringene i bilistenes parkeringsatferd som observeres. Dette gjelder både korttidsparkeringen og plassene som leies ut for lengre tidsrom. Mindre justeringer av priser og parkeringsreguleringer for at parkeringstilbudet skal fungere i tråd med intensjonene i parkeringsstrategien kan besluttes av Drammen Parkering KF. Større endringer av prissystem eller prinsipper for parkeringsregulering skal behandles politisk.

Som følge av høring/offentlig ettersyn av forslaget til parkeringsstrategi med parkeringsveileder, ble det gjort endringer i forslaget til parkeringsstrategi. Det er skilt tydeligere mellom indre og ytre avgiftssone. Kartet nedenfor viser avgrensningen mellom de to sonene.



Figur 1: Kart over kommunale parkeringsplasser i Drammen sentrum. Indre avgiftssone avgrenset med stipt grønn strek. (Kart: Drammen Parkering KF, DPark AS, 2017.)

Tabellen nedenfor gir en oversikt over dagens regulering og hvordan intensjonene i den nye parkeringsstrategien foreslås gjennomført i praksis. Tabellen viser hovedtrekkene, det vil være behov for spesialtilpasninger i noen områder. Prisene er vist for 2018-nivå. Normalt vil prisene bli regulert årlig i tråd med konsumprisindeksen.

Tabell 2 Oppsummering av priser og tider, dagens situasjon og revidert forslag til ny parkeringsstrategi

	Dagens situasjon (2018)	Nytt forslag
Indre avgiftssone		
Maksimal parkeringstid kantsteinsplasser, timer	5	3
Maksimal parkeringstid, Tinghustomta, timer	Ingen	5
Pris, kr/time (time 1/2/3+)	27/31/35	40
Ytre avgiftssone		
Maksimal parkeringstid kantsteinsplasser, timer	3/5	3/5
Maksimal parkeringstid Marienlyst/Drammensbadet, Waagaardsløkka	5	5
Pris kantsteinsplasser, kr/time	21	25
Pris Marienlyst/Drammensbadet, kr/time	18	25
Pris Waagaardsløkka, kr/time	21	25
Kommunale parkeringshus		
Maksimal parkeringstid	Ingen	Ingen
Pris Blichs gate p-hus, kr/time (dag/kveld etter kl. 17)	26/17	25
Pris Thams gt. og Grev Wedel p-hus, kr/time (time 1/2+)	26/30	25
Maksimalpris Blichs gate p-hus, kr/døgn	105	150
Maksimalpris Thams gt. og Grev Wedel p-hus, kr/døgn	Ingen	150
Parkeringsavgift elbil		
Kantsteinsparkering og Tinghustomta	Gratis	Halv pris
Kommunale parkeringshus, Marienlyst/Drammensbadet og Waagaardsløkka	Ordinær takst	Ordinær takst

Tabellen nedenfor oppsummerer det nye forslaget til pris og tidsavgrensning.

Tabell 3: Oppsummering av nytt forslag til pris og tidsbegrensning

	Nytt forslag
Indre avgiftssone	
Maksimal parkeringstid kantsteinsplasser, timer	3
Maksimal parkeringstid, Tinghustomta, timer	5
Pris, kr/time (time 1/2/3+)	40
Ytre avgiftssone	
Maksimal parkeringstid kantsteinsplasser, timer	3/5
Maksimal parkeringstid Marienlyst/Drammensbadet, Waagaardsløkka	5
Pris, kr/time (felles for kantsteinsplasser, Marienlyst/Drammensbadet og Waagaardsløkka)	25
Kommunale parkeringshus	
Maksimal parkeringstid	Ingen
Pris, kr/time (felles for alle kommunale p-hus)	25
Maksimalpris, kr/døgn (felles for alle kommunale p-hus)	150
Parkeringsavgift elbil	
Kantsteinsparkering og Tinghustomta	Halv pris
Kommunale parkeringshus, Marienlyst/Drammensbadet og Waagaardsløkka	Ordinær takst

Drammen Parkering KF/DPark AS må løpende vurdere om vilkårene som settes fører til at parkeringen fungerer i tråd med føringene i parkeringsstrategien, og eventuelt gjøre endringer innenfor rammene som gis i strategien.

1.5 Parkering og «det grønne skiftet»

Elbiler

Parkeringsstrategien skal bidra til miljøvennlig omlegging av transport i Drammen. Teknologiske og atferdsmessige endringer skjer raskt, og det er vanskelig å vite hvilke teknologier og markedsmodeller som vil vinne fram. Innfasing av elbiler har skjedd langt raskere enn man trodde da statlig virkemiddelbruk med avgiftsfritak for elbiler ble vedtatt. Elbiler gir ikke direkte CO₂-utslipp, men skaper like mye kø og beslaglegger like mye parkeringsareal som andre biler. Det er grunnen til at det foreslås at elbiler skal betale halv parkeringsavgift. Buskerudbyen og Drammen kommune skal styrke satsingen på gange og sykkel og styrke kollektivtilbudet. Da må ikke bruk av elbil framstå som en sterk konkurrent til disse transportmidlene. Samtidig er det viktig at elbilen fortsatt har fordeler slik at den fremstår som mer attraktiv enn bensin- og dieselmotorer. Det settes egne parkeringsnormer for elbilplasser i nye og omregulerte bygg, jf. kapittel 2.2.2.

Drammen kommune skal oppfylle parkeringsforskriftens krav om ladeplasser. Innføring av pris på ladingen vurderes for å få sirkulasjon på plassene og sikre tilgjengelighet.

Bildeling

Drammen kommune ønsker å legge til rette for nye forretningsmodeller og driftsmåter innenfor bildeling. Det bør tilstrebes tiltak som virker nøytralt overfor ulike teknologier og forretningsmodeller. Gjeldende lover og forskrifter må legges til grunn ved tilretteleggingen.

DPark AS gis fullmakt til å leie ut parkeringsplasser forbeholdt bildelingsordninger i de parkeringshus og på de parkeringsplasser DPark AS har ansvaret for. Bildelingsordninger gis prioritering ved utleie av plasser. Prioriteringen kan både dreie seg om antall plasser og plassenes plassering på de aktuelle parkeringsplassene og i parkeringshusene.

Sykling

Drammen har mål om en sterk økning i andelen som sykler. Det krever flere sykkelruter, sykkelfelt, sykkelveier og allment tilgjengelige parkeringsplasser for sykkel en rekke steder i Drammen. Bysykelordningen har en naturlig plass i satsningen på sykkel, med 16 stasjoner i Drammen (per mai 2018) for å hente eller plassere bysykkel.

Areal for sykkelformål skal prioriteres og vil kunne gå på bekostning av gateareal eller annet areal til biltrafikk og parkering.

Det stilles egne krav til sykkelparkering ved nybygg og omregulering, jf. kapittel 2.2.6.

1.6 Boligsone- og beboerparkering

Drammen kommune har innført boligsoneparkering og beboerparkering i noen områder. 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

Beboerparkering:

- Kombinerer avgiftsparkering med parkering for beboere
- Beboere med parkeringstillatelse kan benytte avgiftsplassene hele døgnet uten å løse parkeringsbillett
- Alle andre må betale avgift
- Ordningen gjør det mulig å ivareta beboernes interesser samtidig som avgiftsbelagte korttidsplasser ivaretar sentrumsfunksjoner

I forbindelse med Økonomiplan 2018-2021/Årsbudsjett 2018 fattet bystyret 28.11.2017 følgende vedtak (programområde P 04 – Byutvikling, punkt 11):

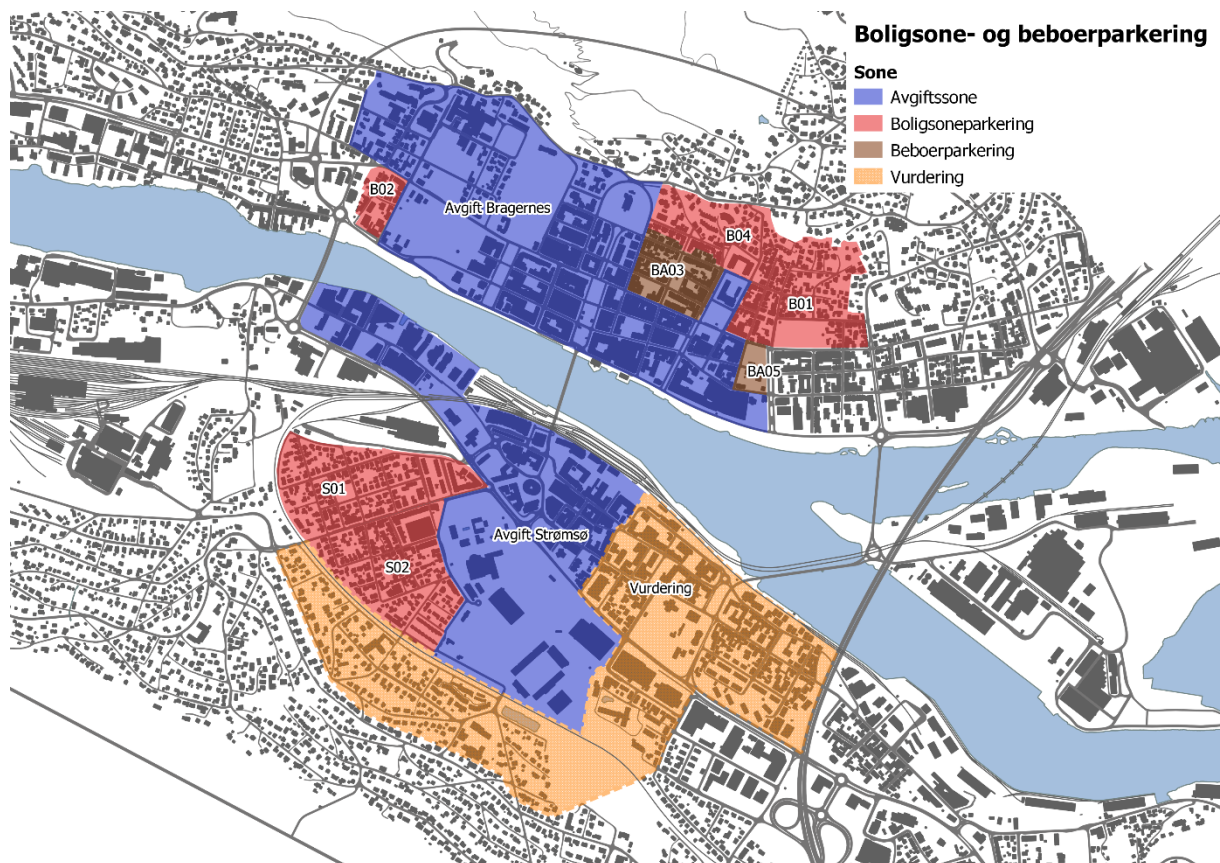
Boligsoneparkering utvides til området på Strømsø mellom Telthusgata og Rundtom samt Nedre Frydenhaug.

I forbindelse med at formannskapet 15.05.2018 fikk informasjon om arbeidet med parkeringsstrategien, ble intensjonen bak bystyrets vedtak utdypet. Det oppleves problemer med fremmedparkering i områder på Strømsø som ligger utenfor dagens (2018) soner med avgiftsparkering og boligsone. Det er vanskelig for de som bor i området å finne parkeringsplass både fordi folk som har målpunkt i nærliggende deler av byen velger å parkere gratis i dette området, og fordi en del av virksomhetene i området (bl.a. bilverksteder) benytter gatene til parkering.

Det må vurderes nærmere om boligsone, beboerparkering eller annen parkeringsregulering som begrenser/forhindrer fremmedparkering er det beste virkemiddelet i de aktuelle områdene. Derfor foreslås det at man i sonen markert som «Vurderingssone» på kartet nedenfor gjør en nærmere vurdering av hvilke tiltak som er best egnet og fremmer dette i en egen sak som behandles politisk.

Kartet viser også eksisterende områder for avgiftsparkering, boligsoner og beboerparkering.

Det legges ikke opp til å vurdere andre nye områder for boligsone eller beboerparkering.



Figur 2 Dagens (2018) soner for avgiftsparkering, boligsone og beboerparkering, samt vurderingsområde for ny regulering

1.7 Varelevering

Smidig varelevering er viktig for handelsvirksomheter i Drammen sentrum. Det skal legges til rette for et tilstrekkelig antall plasser på ulike steder i sentrum som er reservert for varelevering inntil kl. 11 på hverdager. Etter dette tidspunktet kan plassene være korttidsplasser for at kunder skal kunne laste inn tyngre varer eller rekke å gjøre raske innkjøp. Plassering av slike plasser bestemmes av Drammen parkering KF, etter kontakt med virksomhetene i området.

1.8 Bobilparkering

Drammen har i dag ikke egne areal for bobilparkering. Tilbudet til bobiler er Drammen camping, ca. 4,5 km fra sentrum. Egne areal for bobilparkering vil kunne trekke turister til byen og gi økonomisk aktivitet i byen og byliv i sommermånedene.

I fagrapporten [1] gis en oversikt over bobilparkering i en del sammenlignbare byer. Flere av disse har kombinert et tilbud for bobilparkering med gjestehavn.

Potensialet for å trekke flere turister til Drammen dersom man tilbyr sentrumsnær bobilparkering er 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 vil medføre både investerings- og driftskostnader for kommunen. Bobilparkering vil også gi inntekter gjennom at brukerne betaler for plassen. Netto virkning for kommunens økonomi er ikke kjent.

Det anbefales ikke at kommunen oppretter og driver et tilbud til bobilturister.

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

1.9 Parkering for forflytningshemmede (HC-parkering)

Parkeringen for forflytningshemmede er regulert i parkeringsforskriften. Tildeling av parkeringstillatelse er regulert i egen forskrift, Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Drammen kommune skal etterleve 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. I sone 2 og 3 er det dessuten et minstekrav på én HC-plass i kontorbygg og forretningsbygg. Kravene fremgår av veiledningsdelen i dette dokumentet.

1.10 Strategien i den løpende parkeringspolitikken

Drammen Parkering KF er den operative parkeringsmyndigheten til Drammen kommune og innehar fagkompetanse innen parkeringstjenester, parkeringsreguleringer og parkeringsteknologi. Virksomheten har delegert myndighet fra Vegdirektoratet til å kontrollere og håndheve Vegtrafikklovens bestemmelser, herunder trafikkreglens § 17, forskrift om offentlig parkeringsgebyr, parkeringsforskriften, skiltforskriften og forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Drammen Parkering KF har også delegert skiltmyndighet for parkeringsregulerende skilt på kommunale veier innen Drammen kommune.

Drammen Parkering KF har opprettet datterselskapet Dpark AS i tråd med kommunens eierstrategi for å forvalte kommunens parkeringsområder og p-hus som ligger utenfor offentlig ferdselsåre, og som dermed opererer med tilnærmet samme driftsvilkår som private aktører. Dpark AS er 100% eid av Drammen Parkering KF og driftes som et utvidet egenregiselskap.

Parkeringsstrategien gir overordnede mål og hovedgrepene i parkeringspolitikken. Drammen Parkering KF kan tilpasse parkeringstilbudet for å sikre at tilbudet fungerer i tråd med intensjonen i parkeringsstrategien. Større endringer av prissystem eller prinsipper for parkeringsregulering skal behandles politisk.

Det legges opp til at endringer i følgende forhold krever politisk behandling:

- Den samlede inntektsrammen for kommunens parkeringsvirksomhet (kantsteinparkering og kommunale p-hus)
- Innføring eller avvikling av avgiftsparkering
- Endring i soner for beboerparkering og boligsoneparkering
- Endring av takster for elbiler
- Større endringer i takster eller prissystem. Med større endringer forstås takstøkning større enn 10 % eller takstreduksjon større enn 25 %.
- Parkeringsnormer

Drammen Parkering KF kan gjøre følgende uten politisk behandling:

- Mindre justeringer av parkeringstakstene på kantsteinplasser og flateparkeringsplasser for å bidra til måloppnåelse, innenfor rammen av parkeringsstrategien. Med mindre justeringer forstås opptil 10 % takstøkning eller opptil 25 % takstreduksjon. Større prisjusteringer skal behandles politisk.
- Justeringer av maksimal parkeringstid på kantsteinplasser og flateparkeringsplasser for å bidra til måloppnåelse, innenfor rammen av parkeringsstrategien.
- Om nødvendig vedta ulike satser på ulike områder/gater dersom dette er nødvendig for å oppnå målsetningene i parkeringsstrategien. Takstøkning større enn 10 % eller takstreduksjon større enn 25 % skal behandles politisk.

DPark AS driver sin virksomhet i konkurranse med private parkeringstilbydere. DPark AS skal legge parkeringsstrategien til grunn for sin virksomhet, men skal innenfor føringene i strategien operere som en markedsaktør. Dette innebærer blant annet at styret for DPark AS kan:

- Vedta ulike satser i ulike p-hus og på ulike flateparkeringer, med formål om å utnytte p-husene og p-plassene best mulig innenfor parkeringsstrategiens rammer.
- Sette/endre maksimalsatser for dag, helg og langtidsleie i p-husene ut fra markedssituasjonen.
- Takstøkning større enn 10 % eller takstreduksjon større enn 25 % skal behandles politisk.
- På linje med private tilbydere av parkeringsplasser vurdere, og eventuelt innføre, betaling for parkering også på søndager. Dette gjelder kun på parkeringsplasser og i parkeringshus drevet av DPark AS (plasser skiltet med sort P på hvit bakgrunn), ikke på plasser som er skiltet med offentlige trafikkskilt og underlagt myndighetsutøvelse (plasser skiltet med hvit P på blå bakgrunn).

Måloppnåelse av parkeringsstrategien skal være førende både for Drammen Parkering KF og DPark AS. Ved endringer av takster og/eller vilkår skal parkeringsmyndigheten publisere begrunnelsene for endringene som gjøres.

1.11 Forvaltningen av inntektene fra parkeringsvirksomheten

Som ledd i kommunens årlige budsjettbehandling legges det i dag (2018) til grunn anslag på forventede inntekter fra parkeringsvirksomheten samlet sett, gjennom utbytte fra kommunale foretak til kommunekassen. Inntektsoverskuddet føres på denne måten inn i kommunekassen og den generelle kommuneøkonomien.

Drammen kommune kan vedta føringer for forvaltningen av disse inntektene, etter utredning av mulige modeller for forvaltning. I fagrapporten [1] drøftes mulig behov for å bygge ett eller flere parkeringshus i Drammen sentrum. Dersom man på sikt ser at det vil bli behov for et nytt parkeringshus, vil parkeringsinntektene kunne danne grunnlag for nødvendig egenkapital for slike investeringer i framtiden. En eventuell beslutning om å bygge et nytt parkeringshus og finansieringen av dette, må behandles som en egen politisk sak.

1.12 Parkering som del av arealplanen

Parkering er et viktig ledd i virkemiddelbruken for å realisere en ønsket arealbruk i Drammen. Forslaget til parkeringsnormer som presenteres i senere kapitler, bygger på kommuneplanens arealdel 2014-2036. Ved endringer i arealplanen må det vurderes om det er behov for justeringer av parkeringsstrategien og parkeringsnormene.

1.13 Parkering for turbusser

Drammen kommune ønsker at byen skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turbuss. Ved behov vil kommunen vurdere ytterligere tilrettelegging for turbusser i tillegg til tilbudet som finnes i dag.

2 Del 2: Parkeringsveileder

2.1 Soner for parkeringsnormer

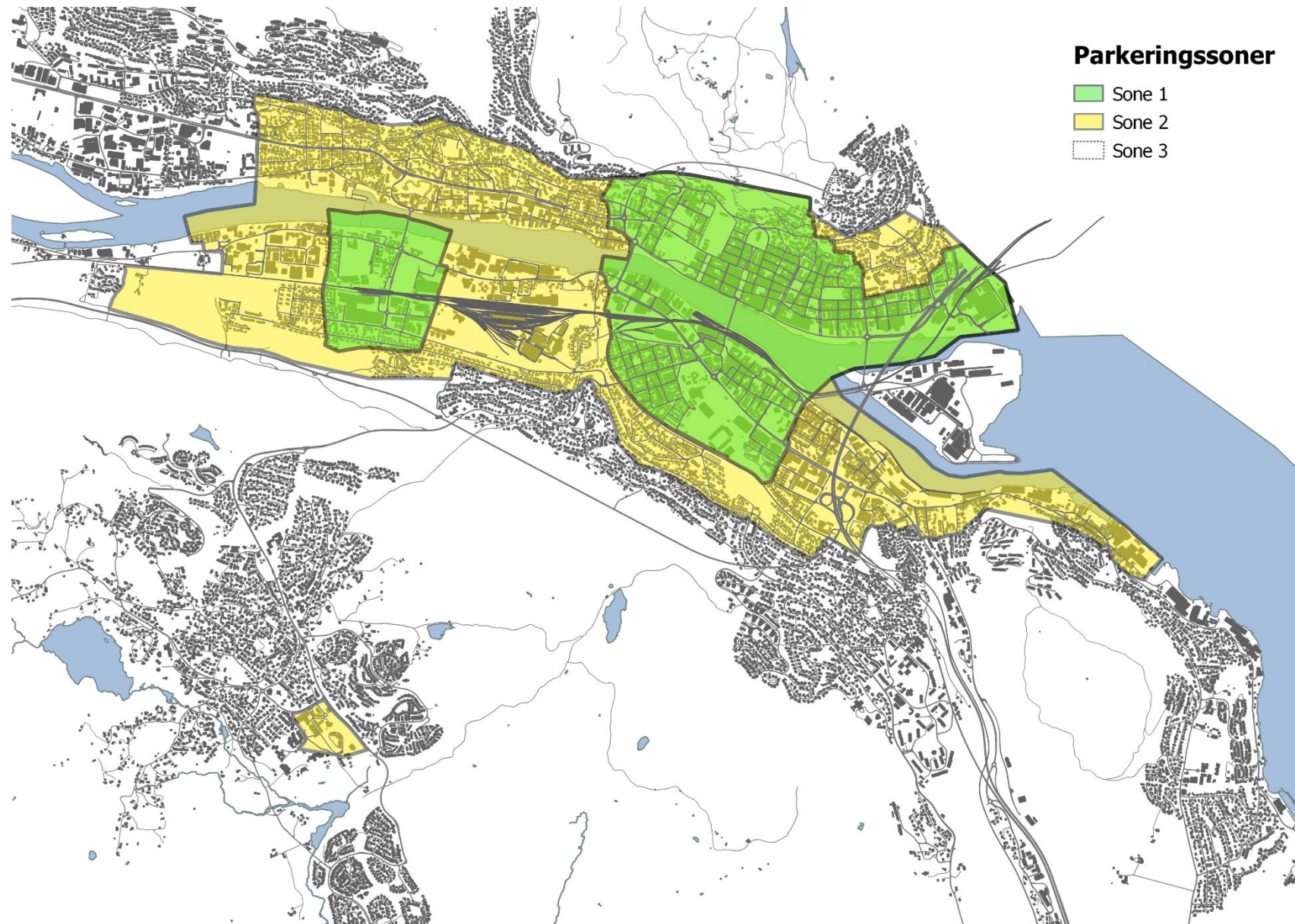
Det er definert ulike krav til parkering for bil og sykkel for ulike utbyggingsformål i tre parkeringssoner. Det er én sone mindre enn i tidligere parkeringsveileder fra 2015.

Sone 1 omfatter sentrum og sentrumsnære soner på Bragernes og Strømsø. I tråd med tanken om «fortetting rundt kollektivknutepunkt» inngår også områdene nær Gulsbogen stasjon og Brakerøya stasjon i sone 1. Områdene i sone 1 ligger alle i gang- og sykkelavstand fra sentrum og/eller en jernbanestasjon.

Sone 2 omfatter områder som ligger noe lengre fra sentrum eller jernbanestasjonene enn områdene i sone 1, men fortsatt i sykkelavstand fra stasjonene og/eller i områder med godt kollektivtilbud. I tillegg er Konnerud sentrum lagt i sone 2. I denne delen av Konnerud er kollektivtilbudet meget godt.

Sone 3 omfatter resten av kommunen.

Figur 3: Soner for parkeringsnormer i Drammen (neste side)



2.2 Krav til antall parkeringsplasser (parkeringsnormer)

2.2.1 Parkeringsnormer for antall parkeringsplasser for bil

Tiltakshaver kan velge å bruke bruksenhet eller 70 m² BRA (bruksareal) som grunnlag for utregning av parkeringskravet ved boligbygging i sone 1 og 2, men det er ikke mulig å kombinere ulike beregningsgrunnlag i samme prosjekt. For bolig regnes BRA her som summen av bruksareal for alle bruksenhetene. Det vises til veileder for Grad av utnyttning [2]. I sone 3 benyttes bruksenhet som beregningsgrunnlag for bolig.

Eksempler på bruksenhet:

- Enebolig
- Flermannsbolig består av flere bruksenheter. En tomannsbolig vil eksempelvis utgjøre to bruksenheter
- Utleiedel/hybel
- Leilighet

Tabell 4: Parkeringsnormer for bil

Formål	Beregningsgrunnlag	Sone 1	Sone 2	Sone 3
Bolig	Bruksenhet eller 70 m ² BRA	Min 0,4	Min 0,7	Minimum 2 for første bruksenhet, deretter minimum 1 for hver neste bruksenhet
Kontor	100 m ² BRA	Maks 0,6	Min 0,2 Maks 0,9	Min 0,6 Maks 1,4
Forretning og service	100 m ² BRA	Maks 1,0	Min 0,7 Maks 2,5	Min 1,2 Maks 3,5

For formål som ikke er særskilt nevnt i bestemmelsene, skal det utøves skjønn. Noen arealbruksformål har stor variasjon i måten arealet utnyttes på. For disse er det naturlig at antall årsverk legges til grunn som beregningsgrunnlag i stedet for areal. Forslagsstiller må gi et begrunnet anslag over sannsynlig antall årsverk for virksomheten.

Ved døgnkontinuerlig drift / skiftordninger for ansatte kan behovet for antall plasser reduseres. Anslag for behov for antall parkeringsplasser skal begrunnes. Ved tvil kan plan- og bygningsmyndighetene fastsette antall årsverk som er vanlig / rimelig for tilsvarende virksomhet.

2.2.2 Krav knyttet til lading/elbiler

Nye boligbygg skal ha nødvendig elektrisk infrastruktur for lading framført til hver parkeringsplass, med kapasitet på minst 20 A. 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. Kravet gjelder uavhengig av om parkeringsplassene er plassert i selve boligbygget eller i et eget bygg.

2.2.3 Parkeringsnormer for antall parkeringsplasser for bil for forflytningshemmede (HC-plasser)

Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne etter følgende regler:

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

I sone 2 og 3 skal det dessuten alltid være minst én HC-plass knyttet til kontorbygg og forretnings-/servicebygg.

2.2.4 Frikjøpsordning

Frikjøp er en ordning som innebærer at utbygger kan oppfylle minimumskrav til parkering ved å betale et gitt beløp til kommunen. Frikjøpsbeløpet settes av kommunen i de årlige budsjettene og er for 2018 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 p-plasser på egen tomt. Frikjøpsordning forutsetter at det eksisterer en minimumsnorm som utbygger kan få fritak fra gjennom å betale frikjøpsbeløpet.

I sone 1 og 2 vil parkeringskravet for bil kunne oppfylles ved frikjøp hvis det kan dokumenteres at det ikke lar seg gjøre å etablere parkeringsplasser ut fra plassbehov. Behovet for å justere frikjøpsbeløpet vurderes årlig i forbindelse med årsbudsjett og økonomiplan, og fastsettes av bystyret.

Det foreslås ingen endringer i frikjøpsordningen utover det som følger av endringen i soneinndelingen.

2.2.5 Sambruk av parkeringsplasser

Sambruk innebærer at to eller flere virksomheter benytter de samme plassene fordi de brukes til ulike tider på døgnet. Det kan redusere behovet for parkeringsplasser, noe som sparer areal og kostnader.

Inntil 10 % 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.

2.2.6 Parkeringsnormer for antall parkeringsplasser for sykkel

Bystyret vedtok Handlingsplan for sykkel i Drammen 20.02.2018. Handlingsplanen legger til grunn en visjon frem mot 2036 om at «Drammen skal være den beste sykkelbyen i Norge». Et av målene for sykkelsatsingen er at sykkelandelen i Drammen skal ligge rundt målet satt i Nasjonal transportplan, der de største byene skal ha en sykkelandel på 20 % i 2029. Drammen har i dag en sykkelandel på rundt 4 %. For å nå målet om å heve dette til 20 %, må det legges til rette for at befolkningen i Drammen har et sted å parkere sykkelen både ved hjemmet, ved arbeidsplassen og ved forretninger/service.

Kravene til sykkelparkeringsplasser er de samme for alle parkeringssonene.

Normene for antall parkeringsplasser for sykkel ved bolig, kontor og forretning/service er uendret fra tidligere parkeringsveileder. Normene er vist i tabellen under.

Tabell 5: Parkeringsnormer for sykkel ved bolig, kontor og forretning/service

Formål	Beregningsgrunnlag	Krav til antall sykkel-parkeringsplasser
Bolig	Bruksenhet eller 70 m ² BRA	Minimum 2,0
Kontor	100 m ² BRA	Minimum 2,0
Forretning/service	100 m ² BRA	Minimum 2,0

Handlingsplanen for sykkel i Drammen har også en målsetning om at minst 80 % av alle barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Ved å etablere sykkelparkering for 80 % av elevene fra 4. klasse og oppover legges det til rette for betydelig økt andel som sykler til skolen.

Med skole menes 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. å parkere sykkeltilhengeren for å sykle videre til jobb. Derfor stilles det minimumskrav til en sykkelparkeringsplass for hvert tiende barnehagebarn.

Tabell 6: Parkeringsnormer for sykkel ved skoler og barnehager

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

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

- Antall ansatte ganger 0,4, pluss antall elever f.o.m. 4. klasse ganger 0,8

Tilsvarende beregnes minimumskravet for antall sykkelparkeringsplasser ved barnehager slik:

- Antall ansatte ganger 0,4, pluss antall barn ganger 0,1

For formål som ikke er særskilt nevnt i bestemmelsene, skal det utøves skjønn.

Krav til utforming av sykkelparkeringsplasser presenteres i kapittel 2.3.7.

2.3 Retningslinjer for parkering

2.3.1 Lokalisering og utforming av parkeringsplasser

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

HC-parkering bør plasseres nær inngang.

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

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.

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.

Parkeringsplasser for bil dimensjoneres i tråd med anvisning 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg fra Byggforsk, kapittel 4, 5 og 7, samt til enhver tid gjeldende Gatennorm for Drammen kommune.

2.3.2 Plassering utenfor tomte

Parkeringskravene skal blant annet sikre at det etableres nødvendig parkering på egen grunn. 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 og offentlige eller allment tilgjengelige parkeringshus. Parkering skal fortrinnsvis etableres i egne anlegg, på parkeringsplasser og i parkeringshus eller garasjer. Besøksparkering bør lokaliseres slik at den er lett tilgjengelig for besøkende.

2.3.3 Bruken av parkeringsplassene

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.

2.3.4 Parkering for motoriserte tohjulinger

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

Parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter dimensjoneres i tråd med anvisning 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg fra Byggforsk, kapittel 6, samt til enhver tid gjeldende Gatennorm for Drammen kommune.

2.3.5 Varemottak

Varemottak inngår ikke i parkeringskravene. Areal til varemottak kommer i tillegg i alle sonene. Enhver bedrift, uavhengig av lokalisering, skal i utgangspunktet avsette plass til varelevering på egen grunn tilpasset virksomhetens behov. Plass for varemottak skal utformes slik at det ikke kommer i konflikt med oppstillingsplasser på parkeringsareal og for fremkommelighet eller trafikksikkerhet for myke trafikanter.

2.3.6 Parkeringsplan

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.

Parkeringsplanen skal redegjøre for eventuell planlagt sambruk. Det skal vises hvordan parkeringskravene, dvs. retningslinjer og bestemmelser, er oppfylt i saken og beskrive og begrunne eventuelle fravik. Nøyaktig utregning av antall parkeringsplasser skal følge med i parkeringsplanen.

Det skal fremgå av parkeringsplanen hvordan kjøretøy kan manøvrere inn og ut av parkeringsanlegg på en trafikksikker måte. Det gjelder også for varelevering og atkomst for renovasjon.

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 Sykkelparkering

Bolig

- Alle boliger skal ha tilstrekkelig areal for sykkelparkering
- For boligprosjekt med fire eller flere boenheter skal sykkelparkeringen ha overbygg med tett tak. Det skal være mulig med individuelt låsbare plasser
- For boligprosjekt med ti eller flere boenheter skal sykkelparkeringen være innendørs, eventuelt ha tak og tette vegger og kunne låses. Det skal være mulig med individuelt låsbare plasser
- For boligprosjekter med ti eller flere boenheter skal det være tilrettelagt for lading av elsykkel gjennom at det fremføres strøm og monteres stikkontakter slik at det er mulig å koble til lader på minimum 50 % av sykkelparkeringsplassene.
- Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere.
- For boligprosjekt med ti eller flere boenheter der sykkelparkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via forskriftsmessig rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler
- Minst ti prosent av plassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler

Kontor/forretning/service

- Alle sykkelparkeringsplassene skal ha overbygg med tett tak
- Det skal være mulighet til å låse sykkel til en fast installasjon (sykkelstativ eller tilsvarende)
- Minst 50 % av sykkelparkeringsplassene skal være innendørs, eventuelt i eget bygg med tak og tette vegger
- Sykkelparkeringsplassene skal være lokalisert nær inngangen til bygget
- Der man må passere dører med automatisk lukkemekanisme for å komme til/fra sykkelparkeringen, skal disse utstyres med automatiske døråpnere.

- Der parkeringen ikke er på bakkeplan, skal det sikres atkomst via forskriftsmessig rampe eller heis, også dimensjonert for laste- og familiesykler
- Minst ti prosent av plassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler
- Hvis det er 30 plasser eller flere, 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.
- Hvis det er 30 plasser eller flere, bør det legges til rette for vask/spyling av sykler i tilknytning til sykkelparkeringen.

Skole og barnehage

- Alle sykkelparkeringsplasser bør ha overbygg med tett tak
- Det skal være mulighet til å låse sykkel til en fast installasjon (sykkelstativ eller tilsvarende)
- Sykkelparkering for ansatte bør vurderes tilrettelagt innendørs, eventuelt i eget bygg med tak og tette vegger
- I barnehager skal det minimum være en parkeringsplass dimensjonert for lastesykler for hvert 20. barn. Det skal alltid være minst én parkeringsplass dimensjonert for lastesykkel.

Parkeringsplasser for sykkel dimensjoneres i tråd med anvisning 312.130 Parkeringsplasser og garasjeanlegg fra Byggforsk, kapittel 6, samt til enhver tid gjeldende Gatenorm for Drammen kommune. I tillegg gjelder at parkeringsplasser for laste- og familiesykler skal være minst 1 meter brede og minst 2,5 m lange.

På offentlig sted i byen

Behovet for offentlige sykkelparkeringsplasser på offentlig grunn ved ulike målpunkt i byen vurderes. Det vurderes om gateareal som benyttes til parkering av biler bør 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 i sentrum, skal vurderes. Det skal også vurderes om det kan tilbys lademulighet for elsykler i tilknytning til parkeringen.

2.4 Unntak fra parkeringskrav

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

Dersom det ikke er mulig å oppfylle kravene til parkeringsdekning i byggesaker der det gis fravik etter plan- og bygningsloven § 31-2 4. ledd, kan kommunen vurdere om det er hensiktsmessig å gi unntak fra kravene til parkeringsdekning. I vurderingen skal kommunen legge vekt på kompensierende tiltak.

Referanser

- [1] Drammen kommune og Norconsult, «Parkeringsstrategi. Faglig grunnlag», 2018.
- [2] Drammen kommune, «Kommuneplanens arealdel 2014-36. Planbeskrivelse», vedtatt 05.10.2015.
- [3] Kommunal- og moderniseringsdepartementet, «Grad av utnyttning. Beregnings- og måleregler», 2014.