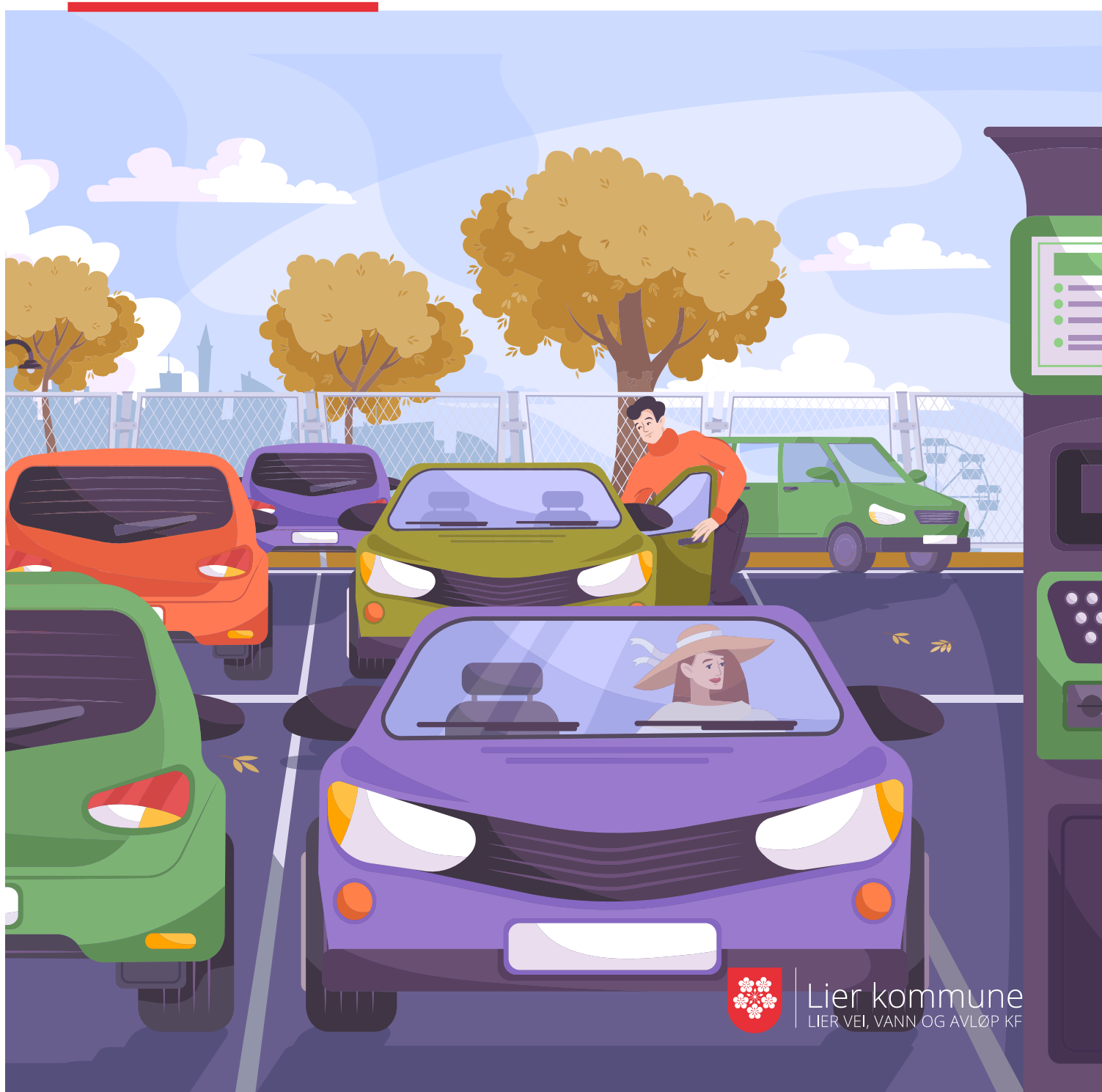


# PARKERINGSSTRATEGI FOR LIER KOMMUNE

Strategi del  
2023-2033



Lier kommune  
LIER VEI, VANN OG AVLØP KF



# INNHOOLD

Sammendrag	4
1. Parkeringsstrategi for Lier kommune	5
2. Mål for parkering	6
Parkeringstilbud for allmennheten i sentrumsområder	6
Parkering for kommunens egen virksomheter	6
Utfartsparkering	6
Idrettsanlegg	6
Ladestrategi	7
Bildeling	8
Parkering for sykler	8
Parkering for mikromobilitet	8
3. Dokumenter som er relevante for parkeringsstrategi	9
4. Rammebetingelser for kommunens parkeringspolitikk	12
4.1 Organisering av kommunens parkeringstilbud	12
4.2 Forvaltning av parkeringstilbudet	12
5. Regelverk for offentlig parkeringstilbud	14
6. Prosess for arbeidet med parkeringsstrategien	15
7. Eksisterende parkeringstilbud	16
8. Utfordringer	18
9. Virkemidler	19
9.1 Reguleringsbestemmelser	19
9.2 Styring av etterspørsel	19
Tidsbegrenset parkering	19
Avgiftsparkering	19
9.3 Reservasjon av parkeringsplasser	20
10. Formelle krav til allment tilgjengelig parkering (vilkårsparkering)	20
Skiltplaner	21
Krav om opplæring av personale	21
Parkeringsplasser for forflytningshemmede	21
Tilrettelegging av parkeringsplasser for ladbare kjøretøy	22
11. Parkering og stans på offentlig veg	22
12. Parkering og stans utenfor offentlig veg	23
13. Planlegging og administrasjon av parkeringstilbud ved kommunale virksomheter	23

# SAMMENDRAG

**Parkeringsstrategi sammenstiller målsetninger knyttet til parkering fra ulike planer og dokumenter, til overordnede mål for parkering i Lier. Dokumentet er retningsgivende, og målene i strategien skal legges til grunn for kommunens arbeid med planlegging, forvaltning og drift av kommunale parkeringstilbud.**

Lier kommune har vedtatt flere planer og dokumenter, som fastsetter mål for transportutvikling, endring i reisevaner og styrking av lokalt næringsliv. Parkeringsplanlegging spiller en viktig rolle for måloppnåelse i flere av planene som er vedtatt.

Gjennom Buskerudbysamarbeidet, har Lier kommune sluttet seg til et felles mål om nullvekst i personbiltrafikken. Prinsippene for forvaltning av kommunens parkeringstilbud som beskrives i strategien, skal bidra til å oppfylle nullvekstmålet. Dette gjelder særlig prinsippet om å prioritere korttidsparkering framfor langtidsparkering på de mest sentrale parkeringsområdene i kommunen.

Som en del av arbeidet med strategien for Lier, er det gjennomført en grundig medvirkningsprosess. Det er gjennomført møter for å sikre innspill fra representanter for næringsliv og gårdeiere, interesseorganisasjoner i kommunen samt representanter for kommunens ulike enheter og hovedtillitsvalgte. Innspillene fra medvirkningsprosessen har vært med på å påvirke det endelige innholdet i strategien.

Lier kommune administrerer per februar 2022 omtrent 2.225 biloppstillingsplasser. Plassene fordeler seg på følgende måte, etter lokalisering og funksjon:

- Omtrent 360 plasser på gate for allmenn bruk i Lierbyen og Tranby

- Omtrent 430 allment tilgjengelige plasser utenfor offentlig veg
- Omtrent 900 plasser ved kommunale tilbud og virksomheter
- Omtrent 550 plasser ved utfartssteder

Strategien skal revideres hvert 4. år. Det skal sikre at målene i strategien oppdateres ut fra endringer i utfordringer og mål i øvrige planer i kommunen.

Parkeringsstrategien gir en oversikt over parkeringsfaglige virkemidler som kommunen kan bruke for å oppnå målene på kort og lang sikt:

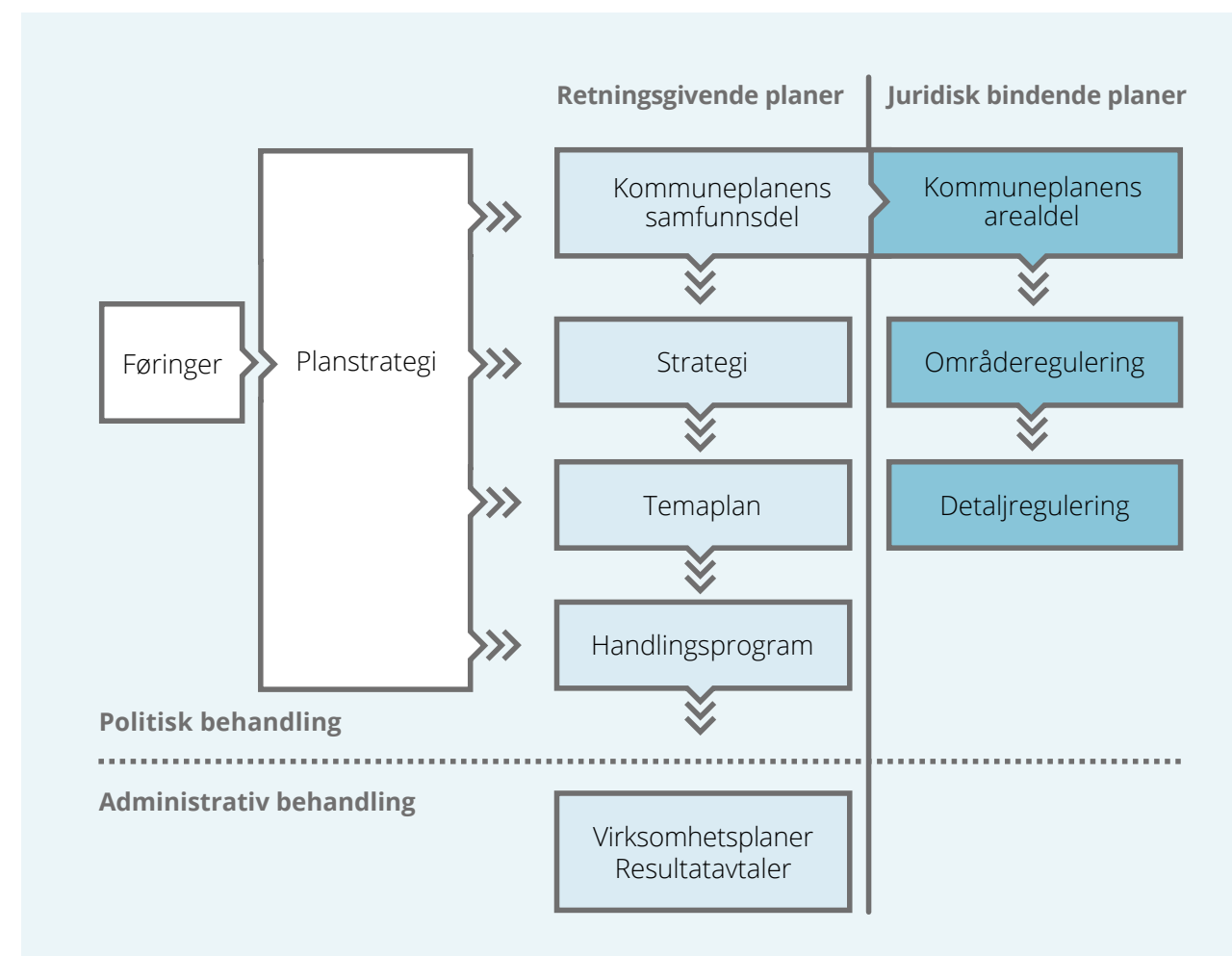
- På lang sikt vil parkeringskravene som stilles gjennom reguleringsplaner for nybygg og bruksendringer virke inn på det samlede parkeringstilbudet
- Parkeringsreguleringer som fastsetter vilkår for bruk av det kommunale parkeringstilbudet, styrer hvem som kan benytte ulike tilbud, og hvordan tilbudene kan brukes. Endringer i parkeringsreguleringer kan gjennomføres raskt
- Bruk av forbud mot stans og parkering er virkemidler som kan brukes for å sikre trafiksikkerhet og framkommelighet.

# 1 PARKERINGSSTRATEGI FOR LIER KOMMUNE

Lier kommune har vedtatt en rekke planer og strategier der parkering spiller en viktig rolle. Lier kommune samarbeider dessuten med flere av nabokommunene gjennom Buskerudbysamarbeidet, som også har fastsatt felles mål for parkeringstilbud.

Parkeringsstrategi sammenfatter hvordan parkering kan brukes for å nå mål som kommunen fastsetter.

Strategien er retningsgivende, og bygger på føringene i kommuneplanens samfunnsdel og andre overordnede planer. Planen skal bidra til helhetlig tenking rundt parkering i Lier kommune, at kommunalt parkeringstilbud ivaretar behov for prioriterte grupper, og at reguleringen av parkeringstilbudet bygger opp under kommunalt vedtatte mål for areal- og transportutvikling.



Figur 1: Kommunens plansystem. Strategien vil ha status som en kommunal strategi.

## 2 MÅL FOR PARKERING

Parkeringsstrategi for Lier kommune bygger på dokumenter som er angitt i kapittel 3.

### Parkeringsstilbud for allmennheten i sentrumsområder

1. I sentrumsområdene i Lier, skal parkering for besøkende og handlende prioriteres. Parkering skal reguleres slik at den enkelte plass kan brukes til flere kortvarige opphold i løpet av dagen
2. Mulighet for å parkere over noe lengre tid, er nødvendig for ansatte og andre i sentrumsområdene som ikke har andre hensiktsmessige transportmåter enn bil. For å gi et visst tilbud for langtidsparkering, skal det legges til rette for dette i ytterkant av sentrumsområdene
3. Parkering for forflytningshemmede skal oppfylle kravene i parkeringsforskriften
4. Parkeringsordningen for Lier skal bidra til å styrke kollektivtilbudet for pendlere, ved å legge til rette for pendlerparkering ved viktige kollektivknutepunkt i kommunen
5. Parkeringsreguleringene skal evalueres jevnlig, og reguleringene skal over tid justeres slik at de oppfyller strategiens mål.

### Parkering for kommunens egne virksomheter

1. Parkering ved kommunens egne virksomheter, skal reguleres i den grad det er nødvendig. Dersom det ikke er press på parkeringstilbudet, og brukere opplever at tilbudet fungerer godt, anses det ikke som nødvendig å regulere parkeringen
2. Der etterspørselen etter parkering er større enn tilbudet, skal brukergrupper prioriteres i følgende rekkefølge

3. Parkering for forflytningshemmede
4. Parkering for tjenestekjøretøyer, eksempelvis kommunens egne tjenestekjøretøy, kjøretøy for nødvendige logistikkjenester, beredskapskjøretøy og kjøretøy for ansatte som er pålagt å bruke egen bil i tjenesten
5. Besøkende og brukere av tjenestetilbud, eksempelvis besøkende til sykehjem, besøkende til helsestasjoner, henting og bringing ved skoler og barnehager
6. Parkering for ansatte basert på behovsvurdering og kriterier fastsatt av Lier vei, vann og avløp KF i samråd med den enkelte virksomhet, tillitsvalgte og HR.

### Utfartsparkering

1. Kommunalt parkeringstilbud i utfartsområder skal reguleres slik at tilbudet ikke blir brukt til hensetting av kjøretøy og utstyr over tid. De mest aktuelle reguleringsformene er tidsbegrensning, og regulering av hvilke typer kjøretøy som skal kunne parkere
2. Behovet for å regulere utfartsparkeringstilbudet kan stedvis variere gjennom året. Der det er tilfelle skal parkeringsreguleringene tilpasses behovet, f.eks. ved ulik regulering sommer og vinter.

### Idrettsanlegg

Ved idrettsanlegg varierer etterspørselen etter parkering mange steder over uka og døgnet. Der det er ønskelig og mulig skal det legges til rette for sambruk, slik at også andre enn brukere av idrettsanlegget kan bruke parkeringstilbudet.

### Ladestrategi

1. Kommunen skal bare tilby lading med normalladere (effekt opp til ca. 20 kW)
2. Hurtigludere anses som kommersielle tilbud. Kommunen skal ikke etablere hurtigludere og konkurrere med kommersielle ladetilbud
3. Kommunen skal etablere lademuligheter slik at de til enhver tid gjeldende krav i parkeringsforskriften oppfylles (parkering for allmennheten). Som hovedregel skal det bare etableres ladetilbud på parkeringsplasser med tillatt parkeringstid 5 timer eller mer
4. For kommunens virksomheter skal det etableres normalladere for å ivareta lading av kommunens tjenestebiler og ansatte som er pålagt å bruke egen bil i tjenesten
5. Tilrettelegging for lading av biler for ansatte som ikke er pålagt å bruke egen bil i tjenesten vurderes men anses ikke som en prioritert brukergruppe, og vil dessuten kunne komme i strid med nullvekstmålet for personbiltransport
6. Det skal på alle ladeplasser kreves betaling

for parkering og lading tilsvarende det kommersielle virksomheter tar

7. Der det er mulig og hensiktsmessig skal ladeplasser ved kommunale virksomheter kunne brukes også av tilfeldige brukere
8. Etablering av offentlig tilgjengelige ladeplasser skal ivaretas av kommunens virksomhet for samferdsel. Etablering av ladeplasser ved kommunale virksomheter skal gjennomføres av de aktuelle virksomheter eller ansvarlig grunneier. Kommunens virksomhet for samferdsel skal ivareta skilting og regulering av ladeplasser
9. Kommunens virksomhet for samferdsel skal være ansvarlig for energikostnader, skilting, håndheving og innkreving av parkeringsavgift. For ladere ved kommunale virksomheter skal den enkelte virksomhet være ansvarlig for å dekke eventuelle driftskostnader som ikke dekkes av parkeringsavgiften
10. Finansiering skal foreligge via årlig bevilgning i handlingsprogrammet





## Bildeling

Lier kommune skal ha en positiv holdning til å tilrettelegge for delebilordninger. Bildelingsordninger 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. Bildelingsordningene 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 bildelingsordning skal kunne søke Lier kommune om reserverte parkeringsplasser, stilles følgende krav:

1. Foretaket må gjennom eie eller leie disponere kjøretøy som utelukkende benyttes til bildeling
2. Kjøretøyene må være registrert i Det sentrale motorvognregisteret, og foretaket må ta

ansvar for at kjøretøyene er i forskriftsmessig stand

3. Bildelingsordningen må være åpen for alle og markedsføres mot et bredt publikum

## Parkering for sykler

Lier 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.

## Parkering for mikromobilitet

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.

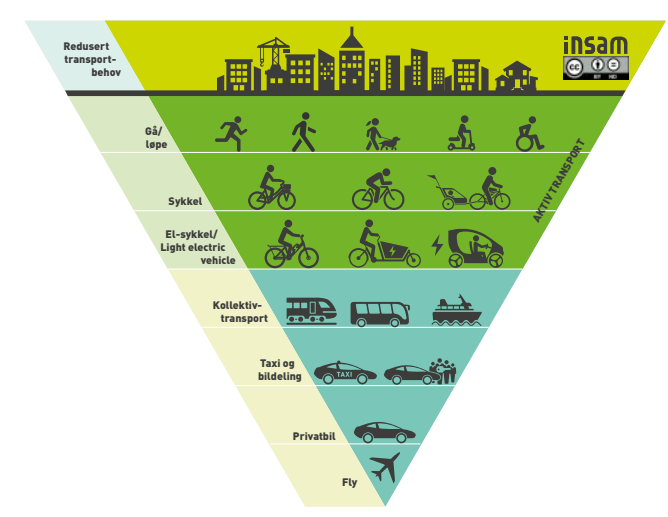
Lier kommune skal ha en positiv holdning til mikromobilitet, og særlig til deleløsninger. Samtidig skal kommunen arbeide for at brukerne av det offentlige rom påføres minst mulig ulemper knyttet til bruk av mikromobilitet. Kommunens arbeid med mikromobilitet skal ha som mål å redusere bruken av privatbil.



## 3 DOKUMENTER SOM ER RELEVANTE FOR PARKERINGSSTRATEGI

Den følgende tabellen oppsummerer innhold i kommunalt vedtatte planer og strategier som gir føringer for hvordan det kommunale

parkeringsstilbudet skal tilrettelegges, og der parkeringspolitikken kan bidra til å nå vedtatte mål.

Plan/ strategi	Innhold	Relevans for strategien
Kommuneplanens samfunnsdel 2019-2028	<p>Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt 21.05.2019, og fastsetter en rekke utviklingsmål for Lier som lokalsamfunn.</p> <p>Mål nr. 4 i strategien fastslår at «Lier skal bli et klimanøytralt samfunn gjennom å redusere klimagassutslipp og innføre smarte energiløsninger».</p> <p>Målet skal oppnås gjennom arbeid innenfor konkrete innsatsområder, hvorav parkering inngår som et viktig virkemiddel for oppnåelse av flere av disse:</p> <p><b>Innsatsområde 1:</b> <i>Liersamfunnet skal omstille reise-mønsteret ved å prioritere grønne mobilitetsløsninger.</i></p>  <p>Transportpyramiden, der privatbil settes lavt i transporthierarkiet, skal legges til grunn for prioriteringene.</p> <p><b>Innsatsområde 2:</b> <i>Nullvekstmålet for personbiltransporten skal være førende for kommunens utbyggingsmønster.</i></p>	<p>Parkeringsregulering er et sentralt virkemiddel for å oppfylle flere av målene i kommuneplanens samfunnsdel.</p> <p>Ved parkeringsregulering kan det gjøres mindre attraktivt å parkere bil over lengre tid (typisk i forbindelse med arbeidsreiser), på steder der andre transportmidler er reelle alternativ. Det vil effektivt redusere trafikken i rushtidene og jevne ut trafikken over dagen.</p> <p>Dersom kommunen ønsker å redusere parkering for allmennheten kan det skje ved å redusere antall plasser eller ved å bruke parkeringsavgift.</p> <p>Sammen med kravene som stilles til parkeringsløsninger i nye utbyggingsprosjekt, og ved bruksendringer, kan parkeringsreguleringene bidra til å oppfylle kommunens mål om nullvekst i biltrafikken</p>

Plan/ strategi	Innhold	Relevans for strategien
Buskerudby-samarbeidet	<p>Lier kommune samarbeider med Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune og Drammen kommune om felles areal- og transportpolitikk. Parkeringspolitikk inngår i samarbeidet. I 2010 ble en felles samordnet parkeringsstrategi for kommunene i Buskerudbyen og fylkeskommunen vedtatt. Strategien angir blant annet følgende mål:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioritere korttidsparkering i sentrumsområdene foran arbeidsplassparkering</li> <li>• Redusere antall parkeringsplasser i sentrumsområdene</li> <li>• Prioritere innfartsparkering på prioriterte jernbanestasjoner og bussholdeplasser</li> <li>• Søke om å bli parkeringskommune som innebærer at kommunene selv kan håndheve parkeringsbestemmelsene</li> </ul> <p>Arbeidet med en samordnet parkeringspolitikk ble fulgt opp og utdypet i vedtatt <i>Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023</i> hvor blant annet følgende punkter som er nært knyttet til parkering inngikk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samordnet parkeringspolitikk skal utvikles gradvis og i takt med forbedring av alternative transportmuligheter til privatbil.</li> <li>• Parkeringspolitikken skal brukes aktivt for å utvikle attraktive byer og tettsteder med god tilgjengelighet for besøkende og handlende.</li> </ul>	<p>Strategien for kommunene i Buskerudbysamarbeidet, inkludert målet om at kommunene skal sikre mulighet for håndheving av parkerings-regulerende tiltak, anses styrende for Lier kommunes parkeringsstrategi.</p>
Kommuneplanens arealdel	<p>Kommuneplanens arealdel har bestemmelser for parkeringstilbud for ny bebyggelse og ved bruksendringer. Bestemmelsene omfatter både bil- og sykkelparkering, og skiller mellom ny bebyggelse i Lierbyen og i øvrige deler av kommunen. Både for Lierbyen og for øvrige deler av kommunen gjelder minimumskrav for parkering. Det er ikke fastsatt maksimumskrav for parkering for noen utbyggingsformål eller for noen delområder.</p> <p>Bestemmelsene åpner for at parkeringsbehov kan dekkes på annet areal enn der kravet gjelder, forutsatt at det sikres med varige rettigheter.</p> <p>Minimumskravet til parkering legger ansvaret for å etablere nødvendig parkering til tiltakshaverne. Det åpnes for å dekke parkeringsbehov utenfor egen grunn, slik at utbyggere kan samarbeide om felles parkeringstilbud. I områder der det forventes fortetting, slik som i Lierbyen, vil dette kunne bidra til utvikling av mer rasjonelle parkeringsløsninger og bedre trafikale forhold.</p>	<p>Kommuneplanens arealdel gir først og fremst langsiktig innvirkning på areal- og transportutviklingen.</p> <p>Strategiens viktigste rolle med tanke på langsiktig arealutvikling, er at den gir retningslinjer for hvordan det offentlig tilgjengelige parkeringstilbudet skal utvikles.</p>

Plan/ strategi	Innhold	Relevans for strategien
	<p>Kommuneplanens arealdel stiller krav om at det skal utarbeides mobilitetsstrategi for nye utbyggingsområder. En viktig del av mobilitetsstrategien for nye utviklingsområder, vil være parkeringsløsninger.</p>	
Energi- og klimaplan for Lier kommune	<p>Lier kommune vedtok i mars 2017 strategi for Energi og klima. Strategien fastsetter mål om at kommunen skal bli klimanøytral innen 2030. Areal- og transportplanlegging trekkes fram som et av satsningsområdene som skal bidra til at målet kan oppfylles.</p> <p>Noen av de konkrete målene innen areal- og transport, er at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• All økning i persontransport skal skje ved økning i kollektivreiser, sykling og gange.</li> <li>• Etablering av nye boliger og arbeidsplasser i hovedsak skal skje innenfor de prioriterte utviklingsområdene.</li> <li>• Fjordbyen Lierstranda skal utvikles til en klima- og energinøytral fjordby.</li> </ul>	<p>Parkering kan brukes som ett av flere virkemiddel for å oppnå disse målene; ved å stille krav i henhold til plan- og bygningsloven (langsiktig) og ved drift av parkeringstilbud som kommunen disponerer (kortsiktig).</p>
Strategi for Grønn mobilitet	<p>Strategi for «Grønn mobilitet 2030» ble vedtatt av kommunestyret i Lier 5.5.2020. Strategien skal bidra til å oppfylle målet om at kommunen skal bli klimanøytral innen 2030, med fokus på å endre reisevanene.</p> <p>Et viktig ledd i strategien er å prioritere reiseformene gange, sykkel og kollektivtrafikk, slik at en mindre andel av reisene foretas med personbil. Prioriteringen skal skje gjennom tre innsatsområder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrking av lokalsamfunn: Arealplanlegging som legger til rette for kortere reiser.</li> <li>• Aktiv transport: Etablere nettverk som styrker miljøvennlig transport. Inkluderer også restriktive tiltak på bilbruk.</li> <li>• Smarte reiser: Sikre sømløse overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler, slik at man får reelle alternativ til bruk av bil.</li> </ul>	<p>Kommunens grep for tilrettelegging, regulering og håndheving av parkering kan spille en viktig rolle i å endre reisevaner. Spesielt vil dette gjelde for arbeidsreiser, der valg av reisemiddel i stor grad avhenger av om langtidsparkering er tilgjengelig eller ikke.</p> <p>Kommunal kontroll over parkeringstilbudet vil gjøre det mulig å regulere og håndheve slik at det favoriserer korttidsparkering Det vil bidra til at færre bruker bil for arbeidsreiser, og redusere trafikken i rush-tider. Dessuten vil det gi økt tilgjengeligheten for besøk for handel, service og kultur, og stimulere til videre utvikling av sentrumsområdene.</p>

Plan/ strategi	Innhold	Relevans for strategien
Strategi for elbilladepunkt	Lier kommune vedtok i mai 2020 strategi for elbilladepunkt. Planen beskriver kommunens mål for etablering av ladestruktur for elbiler, både ved kommunens allment tilgjengelige parkeringstilbud, og for å dekke kommunens behov for lading av egne kjøretøy.	Strategien vurderer aktuelle tiltak for å oppfylle målene fra ladestrategien nærmere. Vurderingene ses i sammenheng med utviklingen av kommersielle ladetilbud og etterspørselen etter lading, slik denne har vært etter at ladestrategien ble vedtatt.

## 4 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.

### 4.1 Organisering av kommunens parkeringstilbud

Lier kommune har ikke delegert sitt parkeringstilbud til en spesifikk virksomhet. Parkering på kommunens enerettsområde (langs veier) ivaretas av Lier vei, vann og avløp KF. Kommunens parkeringstilbud utenfor det kommunale enerettsområdet (parkeringsplasser utenfor offentlig veiareal) ivaretas av Lier eiendoms-selskap KF. 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, anbefales det at Lier kommunens parkeringstilbud organiseres under Lier vei, vann og avløp KF.

### 4.2 Forvaltning av parkeringstilbudet

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 sentrumsområder)
- Større endring av takster og tider innen kommunens enerettsområde

- Endring i soner for beboerparkering og boligsoneparkering
- Endring i parkeringsnormer
- Rullering eller endring av parkeringsstrategi

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

- Utarbeidelse av skiltplaner og håndheving av parkering
- Justeringer av skiltreguleringer for å bidra til måloppnåelse, innenfor rammen av parkeringsstrategien
- Klagebehandling
- Saksbehandling og myndighetsutøvelse

Samlet antall allment tilgjengelige parkeringsplasser i Lier 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 begrenset 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.

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

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-reiser og fritidsreiser. Biler som brukes til jobb står ofte parkert hele arbeidsdagen, noe som bidrar til lite sirkulasjon på parkeringsplassene. Biler som benyttes til handlereiser 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.

Lier kommune er en langstrakt kommune der kollektivtilbudet oppleves som ikke tilstrekkelig. Et parkeringstilbud for ansatte er, i dialog med kommunedirektøren, identifisert som en del av kommunens rekrutteringsstrategi. Med hensyn til dette i tillegg til kommunens vedtatte mål innen klima og grønn mobilitet, må det sikres en balanse mellom parkeringstilbudet for handel, besøkende til kommunale institusjoner og kommunale ansatte





## 5 REGELVERK FOR OFFENTLIG PARKERINGSTILBUD

Parkeringsregulering, parkeringshåndheving og organisering av parkeringsvirksomhet er regulert i en rekke lover og forskrifter, samt i konkurransereglene i EØS-avtalen. De viktigste er:

- Forskrift om vilkårsparkering for allmenheten 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, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) Parkeringsstrategi med parkeringsnorm - høringsutgave
- Forskrift om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften)
- Lov om tjenestevirksomhet (tjenesteloven)
- Konkurranseregler i norsk lovgivning og i EØS-avtalen

**Vegtrafikkloven** er hjemmelen for regulering og håndheving av stans og parkering på offentlige gater/veger. Ved endring av loven i 2016 ble det tatt inn nye bestemmelser om vilkårsparkering for allmenheten, som gjelder regulering og håndheving av allment tilgjengelig parkering så vel på som utenfor offentlige gater/veger.

**Trafikkreglene** har et sett av bestemmelser om stans og parkering. Trafikkreglene gjelder for all trafikk på så vel offentlige som private veier.

**Skiltforskriften** angir hvordan offentlige trafikkskilt skal utformes og anvendes. Skiltforskriften har også bestemmelser om skilting av parkeringsområder utenfor offentlige ferdselsårer.

**Parkeringsforskriften** gjelder for all parkering på vilkår som tilbys allmenheten («vilkårsparkering»), på og utenfor offentlige gater/veger, og uavhengig av hvem som eier grunnen. Vilkårsparkering er i forskriften definert som «parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår».

Ved hensetting av kjøretøy i strid med forskriften kan det sanksjoneres med «kontroll-sanksjon». Parkeringsforskriften stiller krav blant annet til organisering av parkeringsvirksomhet, ansatte og kompetanse, skiltplaner, avgiftsparkering, tilrettelegging av parkering for forflytningshemmede og lademuligheter, håndheving og klagebehandling.

**Forskrift om offentlig parkeringsgebyr** omhandler sanksjonering ved ulovlig stans og parkering utenfor områder med vilkårsparkering. For slike overtredelser kan det ilegges «parkeringsgebyr». Eksempler på overtredelser hvor det kan ilegges parkeringsgebyr er stans på fortau og i kryss, og stans og parkering i strid med skiltede forbud.



**Gebyrforskriften** fastsetter og regulerer gebyr som staten innkrever fra virksomheter som tilbyr vilkårsparkering, for å dekke kostnade-

ne som Statens Vegvesen har med sentralt parkeringsregister og tilsyn med parkeringsvirksomheter.

## 6 PROSESS FOR ARBEIDET MED PARKERINGSSTRATEGIEN

Proessen for arbeidet med parkeringsstrategi har vært ledet av Lier vei, vann og avløp KF. Arbeidet har omfattet en innledende kartlegging og evaluering av dagens tilbud og utfordrings-

bilde. Innspill og medvirkning er ivaretatt ved en rekke samlinger og møter. Disse er beskrevet under figur 2.



Figur 2: Medvirkningsprosesser som er gjennomført



## 7 EKSISTERENDE PARKERINGSTILBUD

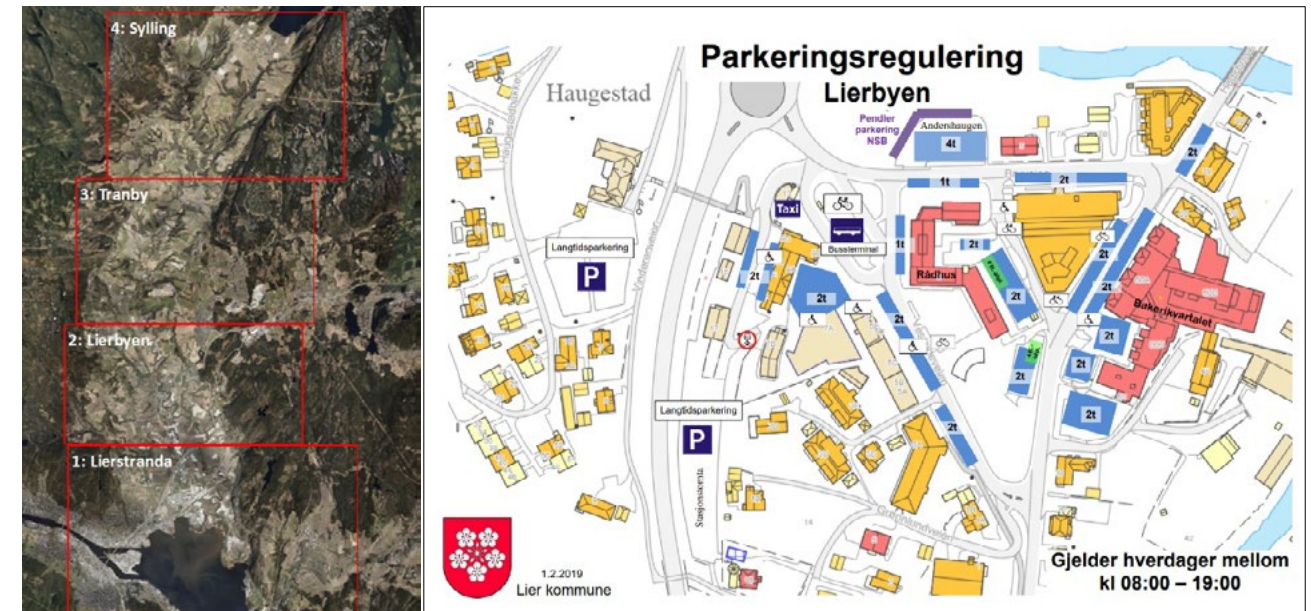
Det kommunale parkeringstilbudet i Lier ble kartlagt våren 2021. I kartleggingen ble det skilt mellom områder som tilbys til allmenn parkering, enten langs offentlig veg eller utenfor offentlig veg, parkeringstilbud som ligger ved kommunale tilbud og virksomheter, og parkeringstilbud som ligger ved utfartsstedene i kommunen.

Kartleggingen er dokumentert for områder med avgrensninger og benevnelser som vist i tabell 1 og figur 3. Totalt har Lier kommune ca. 2225 plasser.

Delområde	Kommunale gate-parkeringsplasser	Kommunale parkeringsplasser utenfor veg	Parkeringsplasser ved kommunale institusjoner	Parkeringsplasser ved utfartsparkering
Lierstranda	0	0	265	125
Lierbyen	207	205	272	90
Tranby	157	225	200	270
Sylling	0	0	165	70
Samlet	364	430	902	555

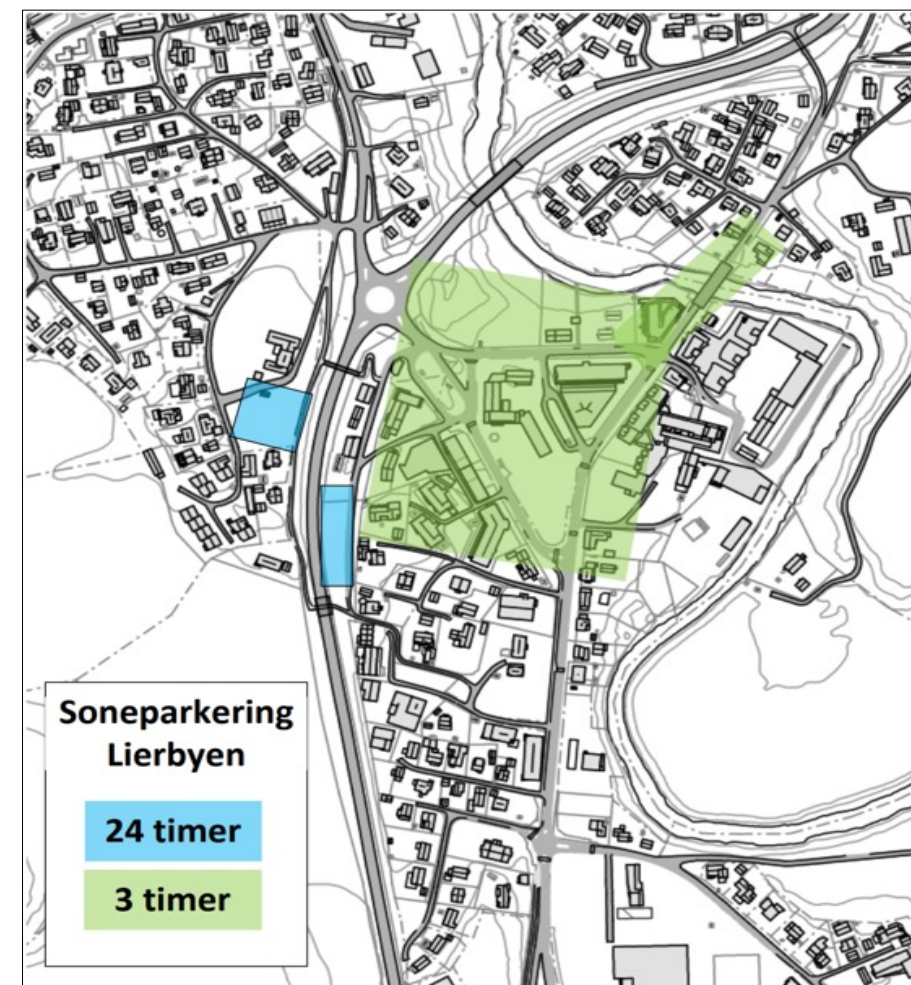
Kategori	Delområde				Sum Lier
	Lierstranda	Lierbyen	Tranby	Sylling	
Skiltforskriftskilt	0	207	157	0	364
Skiltforskriftskilt, utfartsparkering	0	0	80	60	140
Vedlegg 1	231	425	295	125	1076
Vedlegg 1, utfartsparkering	125	90	190	10	415
Avventer behov/veiledende skilting	33	127	30	40	230
SUM	389	849	752	235	2225

Tabell 1: Oversikt over kommunale parkeringsplasser i Lier kommune



Figur 3: Geografisk inndeling

Figur 4: Eksisterende regulering i Lierbyen



Figur 5: Fremtidig regulering i Lierbyen

## 8 UTFORDRINGER

Utfordringer som er avdekket gjennom arbeidet med strategien, er gjengitt i tabellen under. Tiltakene som beskrives i strategien, tar sikte

på å løse eller utbedre problemene, med ulike typer parkeringsfaglige tiltak.

Områdetype	Utfordring	Kommentar
<b>Sentrumsområder i Lier</b>	Eksisterende parkeringstilbud regulert for korttids-parkering, brukes antakeligvis delvis til parkering av varighet lenger enn skiltet maks. P-tid; blant annet arbeidsparkering. Dette reduserer tilgjengeligheten til sentrumsområdene for besøkende, og gjør sentrumsområdene mindre konkurransedyktige med kjøpesenter.	Gjelder først og fremst i Lierbyen og i Tranby. Parkeringstilbud langs offentlig veg og gate med tidsbegrensning, kan i dag bare håndheves av Politiet. Kommunen må søke Vegdirektoratet om myndighet for at kommunen selv skal kunne håndheve.
<b>Utfartsområder</b>	Ved en del av utfartsparkerings-områdene i Lier, hensettes biler og utstyr over lengre tid. Hensetningen reduserer tilgang på parkeringsplasser for de som har reelt behov for utfartsparkering, og medfører i noen tilfeller forsøpling og forringelse av utfartsområdene.	Problemet er registrert for flere av utfartsområdene i kommunen. Flere steder er det brukt veiledende skilt (som ikke kan håndheves) for å unngå langtidsparkering. Det ønskes håndhevbar regulering.
<b>Parkerings-tilbud ved kommunale idrettsanlegg</b>	Idrettsanleggene i Lier benyttes først og fremst til idrettsaktiviteter på ettermiddagen, på kveldstid og i helg.  Flere anlegg, blant annet på Stoppen og ved Tranby, har funksjon som hente- og bringeområde ved skolestart og skoleslutt. I tillegg har flere anlegg beliggenhet og bruksmønster som er egnet til å dekke langtidsparkering for ansatte gjennom deler av døgnet.	Ved kommunale idrettsanlegg bør det legges opp til håndhevbar parkerings-regulering som kan dekke variable behov gjennom døgnet. Der det er mulig og ønskelig bør tilbudet dekke behov for både brukere av idrettsanleggene og andre formål.
<b>Parkerings-tilbud ved kommunale virksomheter</b>	Parkeringssituasjonen ved mange av kommunens institusjoner og virksomheter er uavklart. Manglende skille mellom parkeringstilbud for besøkende, nødvendige tjenestekjøretøy og ansatte, gir periodevis utfordringer noen steder	I situasjoner der det er større etterspørsel etter parkering enn tilbudet, trengs en bedre organisering, med prioritering av brukergrupper.
<b>Boliggater og veier i kommunen</b>	I en del gater og veier i Lier, medfører parkerte biler redusert framkommelighet og trafiksikkerhetsutfordringer. Manglende kommunal myndighet til å gjennomføre kontroll og regulering gjør det utfordrende å rydde opp i utfordrende situasjoner.	Forbud mot stans og parkering kan nå bare håndheves av Politiet. Kommunen må søke Vegdirektoratet om myndighet for at kommunen selv skal kunne håndheve.

## 9 VIRKEMIDLER

### 9.1 Reguleringsbestemmelser

- Parkeringsnormene som vedtas gjennom kommuneplanens arealdel, og de kravene som stilles til parkering for nybygg og ved bruksendring, endrer parkeringstilbudet over tid.
- Minimumsnormer fastsetter et minimum antall parkeringsplasser som skal etableres for nybygg eller ved bruksendring, relatert til areal BYA, antall boenheter eller andre faste, målbare kriterier.
- Maksimumsnormer fastsetter et maksimalt antall parkeringsplasser som kan etableres, relatert til de samme dimensjoneringskriteriene som minimumsnormer.

Det kan fastsettes bestemmelser som gir flere tiltakshavere mulighet eller som pålegger tiltakshavere å samarbeide om felles parkeringsanlegg. Dersom tiltakshavere må oppfylle minimumsnormer til parkering, og det samtidig åpnes for samarbeid om felles parkeringsanlegg, gis et sterkt incitament til å utvikle felles løsninger. Slikt samarbeid om felles anlegg kan i en del tilfeller dekke flere behov med færre parkeringsplasser, siden ulike virksomheter og tilbud har ulik parkeringsetterspørsel over døgnet og uke. Samarbeid kan slik bidra til mer rasjonelle parkeringsløsninger og bedre trafikale forhold.

Kravet om at det skal utarbeides mobilitetsplaner for virksomhetene i nybygg, kan bidra til bedre løsninger og alternative reisemuligheter for arbeidsreiser. På sikt kan dette redusere etterspørselen etter langtidsparkering.

### 9.2 Styring av etterspørsel

De to viktigste virkemidlene for å styre etter-

spørselen og bruken av parkeringsplasser er:

- Tidsbegrenset parkering
- Avgiftsbelagt parkering

#### Tidsbegrenset parkering

Ved å begrense tillatt parkeringstid, sikres utskifting på parkeringsplassene, slik at hver plass kan brukes av flere brukere per dag. Kontroll av tidsbegrenset parkering kan gjennomføres på ulike måter:

- Med hjulstillingskontroll, der det gjøres en visuell observasjon av plassering av bil og hjulstilling på ulike tidspunkt
- Med bruk av parkeringsskive, der den enkelte bruker angir starttidspunkt for parkering på en «urskive» som plasseres bak frontrute på bil, eventuelt ved å skrive starttidspunkt på en lapp

Kontroll av tidsbegrenset parkering krever ikke anskaffelse av utstyr, bortsett fra eventuelt kamerautstyr for tjenestebil. Slikt utstyr kan også brukes for kontroll av stans og parkering.

Håndheving av tidsbegrenset parkering uten avgift gir ikke inntekter ut over ilagte kontrollanksjoner, og kan ikke påregnes å gi inntekter som dekker driftskostnadene med ordningen. Hjulstillingskontroll er ressurskrevende, oppleves av brukerne gjerne som nødvendig omstendelig og nitidig, og kan derfor oppleves ubehagelig også for håndhevingspersonellet. For tidsbegrenset parkering uten avgift bør det derfor kreves bruk av urskive.

#### Avgiftsparkering

Avgiftsparkering er et svært effektivt virkemiddel for å regulere etterspørselen etter og



varighet for den enkelte parkering. Ved avgiftsparkering håndteres betaling med automater og apper for smarttelefon. For klart avgrensede områder kan også utstyr for automatisk registrering av kjennemerker (ANPR) benyttes.

Avgiftsparkering kan effektivt endre reisemid-delfordelingen, og bidra til redusert bilbruk. Avgiftsparkering sikrer også en inntekt fra parkeringsordningen, som kan brukes til å dekke kostnadene med å etablere og drive parkeringstilbudet i kommunen, slik at parkeringsordningen blir selvfinansierende. Parkeringsforskriften stiller krav om at man skal ha mulighet til å betale for parkering både på forskudd og på etterskudd. Avgiftsparkering medfører større kostnader til utstyr, men lavere ressursbehov for håndheving enn tidsbegrenset parkering.

Kombinasjon av avgiftsparkering og tidsbegrenset parkering er et vesentlig sterkere virkemiddel for å oppnå ønsket bruk enn om bare ett av virkemidlene benyttes. Parkering på offentlige ferdselsårer kan bare tilrettelegges for allmenheten. Det er på offentlige ferdselsårer med få unntak (bl.a. forflytningshemmede) dermed ikke mulig å reservere parkering for bestemte virksomheter, personer eller kjøretøy.

Parkeringsforskriften definerer offentlig ferdselsårer som ferdselsdelen av offentlig veg, beregnet på trafikk med motorvogn, med integrerte arealer som kantsteinsparkering og lignende. Det er ikke mulig å reservere parkering på privat grunn uten at denne er fysisk adskilt fra offentlig vei.

### 9.3 Reservasjon av parkeringsplasser

Parkering på offentlige ferdselsårer kan bare tilrettelegges for allmenheten. Det er på offentlige ferdselsårer med få unntak (bl.a. forflytningshemmede) dermed ikke mulig å reservere parkering for bestemte virksomheter, personer eller kjøretøy.

Parkeringsforskriften definerer offentlig ferdselsårer som ferdselsdelen av offentlig veg, beregnet på trafikk med motorvogn, med integrerte arealer som kantsteinsparkering og lignende. Det er ikke mulig å reservere parkering på privat grunn uten at denne er fysisk adskilt fra offentlig vei.

For parkering utenfor offentlige ferdselsårer kan parkering reguleres slik grunneier ønsker det, f.eks. til parkering for allmenheten, parkering bestemte kjøretøy og personer. På slike områder kan parkering også reserveres for besøkende til bestemte virksomheter (f.eks. butikk, sykehjem, barnehage).

Forskriften stiller blant annet krav til opplæring av personell, skilting, fysisk utforming av parkeringstilbud, tilrettelegging for forflytningshemmede, tilrettelegging for ladbare kjøretøy, skiltplaner og innmelding av skiltplaner i et sentralt parkeringsregister. Forskriften som ble gjort gjeldende i 2017 styrket også brukernes rettigheter når det gjelder klager.

Her følger er en oppsummering av relevante punkter fra forskriften:

#### Skiltplaner

Parkeringsforskriften stiller krav om at skiltplaner for parkering skal utarbeides og meldes inn til det sentrale parkeringsregisteret. Ved innmelding skal totalt antall plasser angis, og antall plasser reservert forflytningshemmede og ladbare biler skal angis. Tilbyder av parkering skal i tillegg gi en egen vurdering av at forskriftsbestemte krav er oppfylt. Kravenet gjelder all parkering for allmenheten.

For å dekke kostnader for drift og vedlikehold av parkeringsregisteret, er tilbydere av parkering pålagt et årlig gebyr per innmeldte biloppstillingsplass. Dessuten påløper årlig gebyr for dekning av vegvesenets tilsynskostnader.

Områder som skal reguleres utelukkende til privat reservert parkering skal ikke meldes til parkeringsregisteret. Slik regulering omfattes ikke av parkeringsforskriften. For eventuell håndheving av privat reservert parkering gjelder imidlertid de deler av forskriften som omhandler krav til personell, håndheving og klagebehandling.

#### Krav om opplæring av personale

Personale som skal håndheve vilkårsarkering, skal ha gjennomgått et teoretisk og praktisk opplæringsprogram (minst 70 skoletimer) og skal ha bestått en avsluttende prøve. Alle mannskaper skal dessuten regodkjennes hvert fjerde år. Personale som jobber med håndheving skal

være uniformert i tjenesten og bære legitimasjonskort utstedt av parkeringsvirksomheten.

#### Parkeringsplasser for forflytningshemmede

§ 33 fastslår at *kommunale* parkeringsplasser reservert forflytningshemmede i område med avgiftsparkering skal ha betalingsfritak. Dette gjelder både for parkeringsplasser på gategrunn, åpne plasser og i lukkede anlegg. I tillegg har forflytningshemmede betalingsfritak for parkeringsavgift på privateide plasser, dersom det ikke spesifikt er angitt at også forflytningshemmede har betalingsplikt.

§ 61 pålegger tilbyder av vilkårsarkering å etablere et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er én ledig reservert plass. På parkeringsområder med 50 plasser eller mer, er virksomheten likevel ikke forpliktet til å reservere mer enn fire prosent av plassene til forflytningshemmede med parkeringstillatelse, på områder med inntil 50 plasser maks to plasser.

§ 63 beskriver kravene til utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede. Som hovedregel skal plasser ha størrelse minst 4,5 x 6 m. Kravet til utforming kan avvikes dersom funksjonaliteten til parkeringsplassene er ivare tatt på annen måte, eksempelvis:

- Kortere lengde (5,00 m) når kjørebane bak biloppstillingsplassen har lite trafikk, slik at bakmontert lift kan legges ned i kjørebanelen ved ut-/innstigning.
- Bredde kan reduseres noe når sidemontert heis kan legges ned på areal ved siden av biloppstillingsplassen for ut-/innstigning.

Plassene skal gis best mulig plassering på området sett ift. tilbudet plassene skal betjene.

## 10 FORMELLE KRAV TIL ALLMENT TILGJENGELIG PARKERING (VILKÅRSPARKERING)

Forskrift om vilkårsarkering, som trådte i kraft 1.1.2017, omfatter all parkering som tilbys

allmenheten. Forskriftens definisjon på vilkårsarkering er:

**Vilkårsarkering:** Parkering mot betaling, med tidsbegrensning med eller uten dokumentasjonsplikt, på oppstillingsvilkår, med krav om parkeringstillatelse for forflytningshemmede eller på andre vilkår.

## Tilrettelegging av parkeringsplasser for ladbare kjøretøy

§ 35 i parkeringsforskriften pålegger private og offentlige tilbydere av vilkårsparkeering å legge til rette for lading av kjøretøy. Det skilles ikke mellom rene el-biler og ladbare hybrider.

Forskriften krever at det i alminnelighet til enhver tid skal være minst én ledig plass med lademulighet. Det stilles imidlertid ikke krav om å tilby lade-

mulighet på mer enn seks prosent av plassene. Det er mulig å kreve betaling for lading av biler på de reserverte plassene, og det stilles ikke spesifikke krav til ladeutstyret.

Parkeringsplasser med tidsbegrensning på 2 timer eller mindre, er unntatt fra kravet om tilrettelegging for lading. I tillegg gis det unntak fra kravet dersom prisen for tilrettelegging overstiger kr 100 000,- per plass.

## 11 PARKERING OG STANS PÅ OFFENTLIG VEG

Vegtrafikkloven og forskrift om offentlig parkeringsgebyr har bestemmelser om regulering og håndheving av parkering og stans på/langs offentlig veg. Områder som ligger på offentlig veg og i umiddelbar tilknytning til offentlig veg (typisk parkeringslommer) inngår i «enerettsområdet», der kun kommunen og politiet kan håndheve. Kommunal håndheving på enerettsområdet krever at kommunen søker Vegdirektoratet håndhevingsmyndighet og får tildelt slik myndighet. På enerettsområdet kan private selskaper ikke tilby parkeringsplasser eller håndhevingstjenester.

Parkeringsstilbud innenfor enerettsområdet skal skiltes med skilt i henhold til skilteforskriften, og som beskrevet i Statens vegvesens håndbok N300. Mulighetene for å knytte spesielle vilkår til skilting iht. skilteforskriften er beskrevet i håndbok N300. Typiske vilkår kan være tidsbegrensning av parkeringsmulighet, vilkår om betalingsparkeering og vilkår om biloppstilling.

Skilting av parkeringstilbud og parkeringsforbud med tilhørende vilkår langs offentlig veg kan formidles med skilting langs veg eller med soneskilt. Soneskilting omfatter større eller

mindre områder. Skiltplaner skal godkjennes av skiltmyndigheten.

Private områder som ligger innenfor områder med soneregulering som ikke skal omfattes av reguleringen, må skilles entydig fra offentlig veg (med gjerde, kantstein eller lignende, eller ved tydelig avkjørsel).

Reservasjon av parkering langs offentlig veg skal ivareta trafikale hensyn. Det er derfor ikke mulig å reservere plasser langs eller i umiddelbar tilknytning til offentlig veg for bestemte kjøretøy, virksomheter eller personer. Det er imidlertid mulig å reservere plasser for kjøretøy med parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Det er dessuten praksis for å reservere for politiets tjenestebiler og kortvarig for besøkende på hotell (for å kunne levere/hente bagasje).



Figur 6: Eksempel på parkeringsregulerende skilt fra håndbok N300

## 12 PARKERING OG STANS UTENFOR OFFENTLIG VEG

Regelverket for vilkårsparkeering utenfor offentlig veg (utenfor enerettsområdet) er gitt av parkeringsforskriften. I motsetning til parkering på og langs offentlig veg, kreves det ikke skiltvedtak eller myndighet fra Vegdirektoratet for å regulere og håndheve på områder utenfor enerettsområdet. Tilbydere av parkering må imidlertid tilfredsstille alle parkeringsforskriftens krav. Skiltplaner skal dessuten innmeldes i det sentrale parkeringsregisteret.

Skilting av områder utenfor enerettsområdet skal utføres i henhold til vedlegg 1 til parkeringsforskriften. Vedlegg 1 inneholder varianter av skilt i skilteforskriften med hvit bunn og svart tekst og symboler:



Figur 7: Eksempel på parkeringsregulerende skilt fra parkeringsforskriftens vedlegg 1

## 13 PLANLEGGING OG ADMINISTRASJON AV PARKERINGSTILBUD VED KOMMUNALE VIRKSOMHETER

Parkering kommunens egne virksomheter har i hittil liten grad vært samordnet. Dette har medført lite ensartet regulering, og ulik praksis for reservasjon av parkeringsplasser. Som en del av parkeringsstrategien legges ansvaret for å utarbeide planer for parkeringsregulering, og å administrere og håndheve parkering til virksomheten som til enhver tid ivaretar forvaltning og drift på samferdselsområdet i kommunen. Dette skal bidra til mer ensartet regulering og til at parkeringstilbud

utenfor offentlig vei kan ses i sammenheng med planlegging og forvaltning på offentlig veg. I tillegg skal det bidra til å nå overordnede mål for parkering.

Parkeringsstilbudet ved kommunale virksomheter, skal planlegges og disponeres ut etter mål beskrevet i kapittel 2.



# PARKERINGSSTRATEGI FOR LIER KOMMUNE

---

2023-2033

