



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

GENOMFÖRANDE

Nyckeln till en framgångsrik parkeringsstrategi



Om publikationen

Denna publikation har tagits fram inom ramverket för Park4SUMP-projektet och har fått medel från Europeiska Unionens Horisont 2020 forsknings- och innovationsprogram enligt bidragsavtal nr 769072

Park4SUMP är ett projekt under CIVITAS-initiativet. Läs mer – www.civitas.eu

Titel

Genomförande
Nyckeln till en framgångsrik parkeringsstrategi

Författare

Ivo Cré, POLIS

Författarnas tack

Denna publikation har möjliggjorts genom bidrag från organisationer som varit delaktiga i Park4SUMPprojektet, som alla ska ha stort tack för sina respektive bidrag.

Ett särskilt tack riktas också till Europeiska parkeringsorganisationen (EPA) för att de uppmärksammar bästa praxis för upprätthållande av gatuparkering genom att vartannat år dela ut EPA on-street parking awards.

Granskare:

Susan Tully, Research Fellow Edinburgh, Scotland, United Kingdom.
Robert Pressl, Project Manager, Austrian Mobility research FGM-AMOR.

Friskrivning

De angivna författarna är ensamma ansvariga för de åsikter som uttrycks i denna publikation, och dessa avspeglar inte nödvändigtvis Europeiska kommissionens åsikter.

Upphovsrätt

Alla bilder i denna publikation tillhör de angivna organisationerna eller individerna. Innehållet i denna publikation kan komma att återskapas och bearbetas vidare.

December 2020



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Om denna broschyr	5
1.1 Sammanfattning och navigering	5
1.2 Fokus för denna broschyr: genomförande av reglerad och avgiftsbelagd parkering	5
2. Nyckeln till framgång: en balanserad metod.....	6
2.1 Reglerade gator	7
2.2 Service till medborgarna.....	7
2.3 Intäkter.....	7
3. Definiering av processen för att verkställa parkeringsregler.....	9
Startpunkt: Rättvist och effektivt – för den lokala myndigheten och för bilisten	9
3.1 Verkställandet av parkeringsöverträdelser är en process som ingår i SUMP.....	9
3.2 Avgörande steg i upprätthållandeprocessen.....	10
4. Principer för genomförande.....	12
Princip 1: Utforma parkeringssystem som förare enkelt kan följa	13
Princip 2: Uppmuntra människor att följa reglerna.....	13
Princip 3: Följ i så hög grad som möjligt civil- och förvaltningsrättsliga procedurer	14
Princip 4: Sanktionerna bör vara proportionerliga.....	14
Princip 5: Verkställandeprocesserna bör vara transparenta.....	14
Princip 6: Rättvis och jämlik behandling av olika parkeringskunder	15
Princip 7: Värdera dina parkeringsvakter	15
5. Verktyg för genomförande.....	17
5.1 Utformning av gatuelement som underlättar genomförandet.....	17
5.2 Klampning och bogsering	17
5.3 Digital användning av parkeringsregler	17
5.4 Använda övervakningsdata för att underbygga policybeslut	19
6. Specifikt genomförandeproblem.....	21
6.1 Olovlig användning av EU:s parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.....	21
6.2 Nya utmaningar	22
7. Referenslista.....	24



Övervakningsbilar i Trondheim
Källa @ Trondheim parkering



1. Om denna broschyr

1.1 SAMMANFATTNING OCH NAVIGERING

I denna broschyr berättar PARK4SUMP projektet om insikter kring upprätthållande av parkeringsregler. Efter att publikationens fokus definierats – upprätthållande av reglerad och avgiftsbelagd parkering (se avsnitt 1.2), föreslås en balanserad metod för tre mål för genomförandet av parkeringspolicyn (reglera gatorna, ge service och skapa intäkter) (Kapitel 2: nyckeln till framgång: en balanserad metod). I det tredje kapitlet definieras genomförandet av parkeringsreglerna som en process som igår i SUMP (Kapitel 3: Definiering av processen för att genomföra parkeringsregler). Kapitel 4 (Principer för genomförande) listar 7 principer som ett sunt verkställande av en parkeringspolicy bör följa. I kapitel 5 beskrivs viktiga verktyg för upprätthållandet och kapitel 6 lyfter fram specifika problem kring upprätthållandet av parkeringspolicyn, inklusive några nya utmaningar.

1.2 FOKUS FÖR DENNA BROSCHYR: UPPRÄTTHÅLLET AV REGLERAD OCH AVGIFTSBELAGD PARKERING

Parkering kan tillhandahållas i många olika former och med många funktioner.

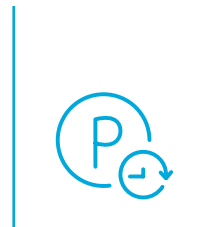
Parkering på tomtmark erbjuder förare möjligheten att förvara fordon i semi-offentliga utrymmen som är tillgängliga för allmänheten (t.ex. köpcenter under öppettiderna) eller privata parkeringsanläggningar (t.ex. kontorsparkeringar). Dessa platser kan vara reglerade men de kan också vara oreglerade. Även om offentliga myndigheter i vissa fall kan forsla bort

fordon från privatägda områden är detta inte fokus för publikationen.

Parkering på gatan kan erbjuda reglerad parkering, där platsbaserade regler avgör vem som får parkera (tillstånd, typ av fordon) och under hur lång tid, men ingen betalning krävs. Detta kan också gälla för avgiftsbelagd parkering. Både vid reglerad och avgiftsbelagd parkering definieras en parkeringsrättighet, baserad på tillämpbara parkeringsregler, som är av yttersta vikt när parkeringspolicyer ska genomföras. Denna parkeringsrättighet baseras på plats och tid och ger möjlighet att parkera fordon på en viss plats och vid en viss tid.

Till sist finns det olovlig parkering – parkering på ställen som inte är avsedda eller lämpade för parkering, exempelvis trottoarer, motorvägar med mera. Detta är ofta förknippat med säkerhetsrisker för andra trafikanter som använder vägarna.

Vårt fokus kommer att ligga på genomförande av policyer och åtgärder som rör parkering på gatemark, närmare bestämt reglerad och avgiftsbelagd parkering. I kapitel 7 – Nya utmaningar, tar vi upp ett begränsat antal nya och kommande utmaningar när det gäller upprätthållandet av reglerna som går bortom detta fokus.



2. Nyckeln till framgång: en balanserad metod

Innan vi börjar diskutera upprätthållandet av parkeringsregler i detalj, är det bra att veta varför städer ägnar sig åt detta. Vad skulle hända om reglerna inte upprätthölls alls, eller i för liten grad? Det skulle bli kaos på gatorna, medborgare skulle känna sig nonchalerade (både förare som letar parkeringsplats och andra som använder gatorna) och parkeringsintäkterna skulle sjunka. Därför ska en bra policy för parkering på gatorna sträva mot ett balanserat synsätt på de olika målen: reglering av gatorna, ge service till medborgarna och skapa intäkter.



Parkeringsvakt i Trondheim, Norge
Source: © Trondheim parkering



2.1 REGLERADE GATOR

Huvudsyftet med att upprätthålla strategier för gatuparkering är, i sin enklaste form, ett gemensamt, enkelt men viktigt syfte: städerna vill förhindra kaos på sina gator. Regleringen av gatorna görs för att fastställa ett ordnat bruk av det utrymme som finns tillgängligt i staden. Detta är kopplat till PARK4SUMP:s ”parkeringsprincip 20” : Se alltid till att det finns lediga parkeringsplatser. Reglering av gatorna kan också leda till bättre offentliga miljöer, där större områden kan användas för fotgängare, cyklister och andra sätt att vistas på gatorna. Genom reglering kan vissa delar av gatorna avsättas för olika användargrupper, till exempel boende, besökare eller varutransporter – parkeringen hanteras alltså inte enbart med avseende på plats och tid, utan även med tanke på den funktionella användningen av gatukapaciteten.

2.2 SERVICE TILL MEDBORGARNA

Genom parkeringsstrategierna görs invånare och besökare medvetna om det stora värde som parkering i stadens centrala delar betingar. Kostnaden kan vara ekonomisk (parkeringsavgift eller avgift för parkeringstillstånd för boende) eller psykologisk (begränsad tid och plats). Detta värde behöver avspeglas i parkeringsservicens kvalitet. Att använda denna service (erbjudandet att parkera på gatan) medför en kostnad för parkeringskunden. Parkeringsavgifterna och begränsningarna är i de flesta fall den synliga delen av den parkeringstjänst som innevånare och besökare erbjuds. Denna kostnad kan vägas upp av de tjänster som tillhandahålls. Den mest uppenbara servicen för parkeringskunden är det faktum att kunden kan använda en offentlig

yta som den vore privat. Genom att genomföra parkeringsreglerna hålls denna service tillgänglig för de förare som följer reglerna. Serviceerbjudandet kan bestå av enkla betalningsalternativ – till exempel efterskottsbetalning. En annan service är att en reglerad plan för gatuparkeringen ökar kvaliteten i det urbana området.

2.3 INTÄKTER

Liksom när det gäller vägavgifter är parkeringsintäkter ett medel för att uppnå ett mål. Avgiften leder till ett ändrat beteende med avsikten att förbättra parkeringssystemets prestanda. Avgifterna skapar ett stabilt intäcksflöde. Intäkter kan komma från parkeringstillstånd för boende eller från parkeringsavgifter. Regelbrott i kombination med en parkeringspolicy som verkställs kan addera parkeringsböter till intäkterna. En annan källa till intäkter är det faktum att en striktare hantering av gatumarksparkeringen kan bidra till att öka intäkterna från parkeringsanläggningar i t.ex. parkeringshus.

Om dessa tre element inte är i balans kommer parkeringspolicyn inte att vara verksam (exempelvis på grund av bristande efterlevnad), rättvis eller effektiv. Den kommer att vara alltför kostsam för den organiserande myndigheten och/eller för parkeringskunden.

¹ CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", tillgänglig på: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



© Rupprecht Consult 2019

De 12 stegen för en hållbar urban trafikstrategi (2: a utgåvan) – En beslutsfattarens översikt Källa:
© Rupprecht Consult 2019



3. Definiering av processen för att genomföra parkeringsregler

STARTPUNKT:

Rättvist och effektivt – för den lokala myndigheten och för bilisten

Först måste reglerna vara rättvisa och effektiva, liksom upprätthållandet av dem. Gör till exempel felparkeringsavgiften högre om parkeringen hindrar annan trafik, och se till att alla löper samma risk att få felparkeringsavgift om de bryter mot en regel. I den inledande fasen bör inte felparkeringsavgift ges för den första överträdelsen, ge bara en varning. Tala om var och hur intäkterna används.

3.1 GENOMFÖRANDET AV PARKERINGSÖVERTRÄDELSER ÄR EN PROCESS SOM INGÅR I SUMP

En väl utformad parkeringspolicy tjänar de syften som definieras i stadens SUMP. Denna kan översättas till lokala parkeringsregler, som förverkligas genom trafikskyltar, gatornas utformning, utrustning på gatorna (parkeringsautomater, sensorer ...) och tjänster (betalningssystem, tillståndsplåner ...).

Att genomföra parkeringspolicyn innebär att ta reda på om de lokala reglerna följs eller inte och sedan agera vid överträdelser. Men det är mer än så. Intäkter från felparkeringsavgifter och parkeringsavgifter kan användas för allmänhetens bästa (förslagsvis genom att implementera stadens SUMP!), data som samlas in via parkeringsövervakningen kan också bidra till att utvärdera och anpassa SUMP-policyer och åtgärder.

Allmänhetens bild av hur parkeringsreglerna upprätthålls är en person som skriver en böteslapp. Men det är bara en liten del av det hela. Upprätthållandet av parkeringsreglerna är en process och den behöriga lokala myndigheten bör betrakta det så och planera därefter. Verkställandet av parkeringsreglerna är en integrerad del av SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan, hållbar urban trafikplan).



Bilar parkerade på en trottoar i Krakow
© Robert Pressl.

3.2 AVGÖRANDE STEG I UPPRÄTTHÅLLANDEPROCESSEN

Processen för att upprätthålla parkeringsreglerna består av två huvudfaser. Den första fasen är att kontrollera om ett fordon har rätt att stå parkerad där, den andra fasen är att agera om reglerna har överträtts. Dessa faser är desamma i både manuell och digital övervakning.

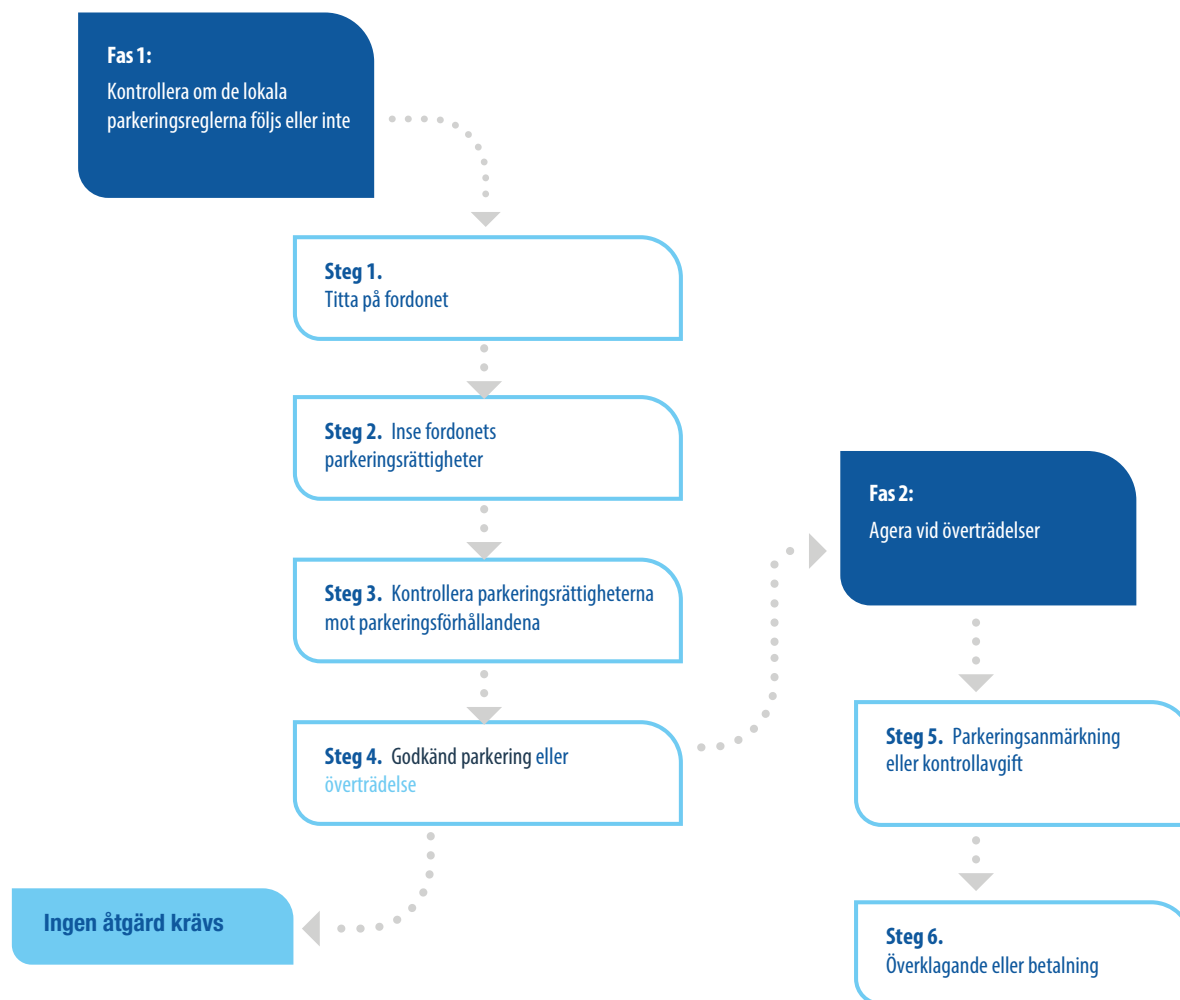
1. Kontrollera om de lokala parkeringsreglerna följs eller inte:

En person (parkeringsvakten) eller ett instrument (en kamera) upptäcker fordonet. Sedan måste parkeringsvakten kontrollera fordonets parkeringsrättigheter mot de gällande parkeringsförhållandena med avseende på tid och plats för detekteringen. Parkeringsrättigheterna kan utgöras av ett tillstånd (boende, parkeringstillstånd för personer med

funktionshinder, elfordon, servicefordon med mera), en tidsindikator (parkeringsskiva i någon form) eller bevis på betald avgift (pappersbiljett eller molnbaserad app).

Kontroll av parkeringsförhållandena gentemot parkeringsrättigheterna kan göras manuellt (t.ex. genom att parkeringsvakten ser en biljett eller ett tillstånd) eller digitalt (t.ex. genom att en kamera med automatiserad avläsning av registreringsskyltar kommunicerar med ett register där alla parkeringsrättigheter finns lagrade – se ytterligare förklaring nedan).

Den här delen av genomförandet avslutas med att antingen ge fordonet godkänt (fordonet har rätt att parkera på den givna platsen och vid den givna tiden på dagen) eller genom att identifiera en regelöverträdelse för fordonet, vilket leder vidare till nästa fas.



Graf 1: Agera vid överträdelser

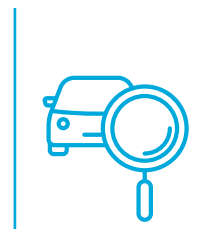
2. Agera vid överträdelser

Beroende på de nationella eller lokala ramverken kan överträdelser hanteras på flera olika sätt: de kan behandlas straffrättsligt eller civilrättsligt (se nedanför diagram 2), de kan regleras genom felparkeringsavgift eller ibland genom administrativa avgifter. Vissa länder tillämpar bogsering eller klampning av fordon vid överträdelser, det kan till exempel gälla utländska fordon för att säkerställa att felparkeringsavgiften blir betald. Processen med att utfärda felparkeringsavgift till föraren måste åtföljas med möjligheten att överklaga den lokala myndighetens beslut.

En viktig del av processen är att ta reda på fordonsägarens identitet och adress. Detta är problematiskt när det gäller utländska förare,

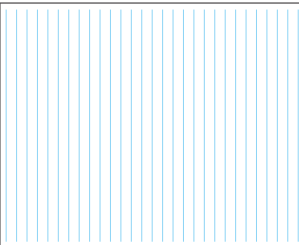
eftersom städerna inte har tillgång till andra länders nationella databaser över registrerade fordon. I de flesta EU-länder är det fordonsägaren (eller den mest frekventa användaren om det gäller leasade fordon) som får ta emot avgiften. Det finns idag inga sammanhängande och unika europeiska lösningar för att åtgärda problemet med åtkomst till fordonsregistreringsdata mellan myndigheter.

De steg som nämndes ovan kan utföras av staden eller läggas ut på entreprenad till en tredje part. Detta är ett exempel från Prag, som gradvis har uppgraderat genomförande- och straffprocessen. Övervakningsfordon som är utrustade med kameror ägs av en tredje part, men ett centraliserat IT-system (CIS, Central Information System) som ägs av staden samlar in alla de data som krävs för att sköta hanteringen.



4. Principer för genomförande

Erfarenheterna från PARK4SUMP är att städerna i allt högre grad använder digitala verktyg för parkeringshantering.

	Genomförandet av reglerna sker helt manuellt	Parkeringsvakterna använder kameror och/ eller elektroniska biljettmaskiner	Parkeringsvakterna använder all tillgänglig teknik, och de assisteras av bilar eller motorcyklar med kameror som kan läsa av nummerskyltar
Antal städer	5	9	5

	RÄTTVIST	EFFEKTIVT
Parkeringsansvarig	<p>Inom ett nationellt juridiskt ramverk</p> <p>Regelverket verkställs även gällande utländska fordon</p> <p>Ta upp speciella parkeringsbehov (t.ex. parkering för personer med funktionshinder)</p> <p>Intäkterna går tillbaka till tjänsten</p>	<p>Kostnadseffektivt</p> <p>Tidseffektivt</p> <p>Felparkeringsavgifter utfärdas</p> <p>Nöjda anställda</p>
Förare	<p>Regelverket verkställs på samma sätt för alla</p> <p>Insikt om att alla betalar för parkering</p> <p>Intäkter som gynnar staden</p> <p>Transparenta förfaranden och möjlighet att överklaga</p>	<p>Enkelt att förstå hur och när betalning ska ske</p> <p>Information tillgänglig på olika språk</p> <p>Inget ingripande som rör själva fordonet (klampning, bogsering), avgifter går till utvecklingen av parkeringsmöjligheterna i staden</p>

Dessutom sker en utveckling från att övervakningen sköts helt av polisen till att oönskat parkeringsbeteende hanteras administrativt – ofta genom att lägga ut specifika övervakningsuppgifter till privata bolag. Dessa två trender: digitalisering och ”tjänstefiering” kan vara en utmaning för de lokala myndigheterna att hantera. Därför är det viktigt att verkställa ett antal principer.

PRINCIP 1:

Utforma parkeringssystem som förare enkelt kan följa

Som man kan vänta sig ökar efterlevnaden med ett effektivt genomförande. Övervakning och påföljder är inte mål i sig. De är medel för att se till att parkeringsreglerna följs. En väl utformad plan kommer att öka följsamheten. Det finns fler sätt för städer att öka regelefterlevnaden, exempelvis trafikskyltar, trafiksignaler, användarinformation, betalningsalternativ och digitala verktyg.

Dessa element kan göra det enklare för bilister att följa reglerna, men bilisterna behöver också känna sig motiverade. Det kräver att bestämmelserna är legitima: kontrollerna bör vara nödvändiga och proportionerliga. Bestämmelserna måste även kommuniceras på ett bra sätt och vara ”enkla”.

PRINCIP 2:

Uppmuntra människor att följa reglerna

Medborgarna behöver förstå hur deras beteende påverkar stadsmiljöns kvalitet. Staden kan vara transparent när det gäller hur avgifter används – särskilt utifrån hur dessa intäkter öronmärks för att uppfylla offentliga policyer eller stadens SUMP-åtgärder.

Den avdelning som är parkeringsansvarig kan skapa en positiv känsla kring avgiftsbelagd parkering. Genom marknadsföringskampanjer kan konsumenter göras mer medvetna om nödvändigheten med reglerad parkering. Korrekt betalning av parkeringsavgifter kan stödjas av lojalitetsprogram. Detta är ganska ovanligt men, om det införs, kan det medföra ett skifte till mer

hållbara mobilitetsbeteenden. Belöningar kan skapas via priser och erbjudanden om alternativa resealternativ.

Lissabon – ett mjukt upprätthållande av regler

Historiskt sett har övervakningen av otillåten parkering i Portugal uppfattats som något mycket negativt. Polisen var mycket ovilliga att verkställa parkeringsöverträdelser och därför minskade intäkterna från avgiftsbelagd parkering. Ett privat företag övertog uppdraget att upprätthålla parkeringspolicyn. De sänkte böterna vid obetald parkering, tog bort impopulära åtgärder såsom klampning och gav högre böter till personer som felparkerat flera gånger.

Dessa förändringar uppskattades och det nya systemet får bara ett begränsat antal klagomål, vilket är ett tecken på dess framgång. Efter implementeringen år 2005 fördubblades intäkterna på mindre än tre månader.

PRINCIP 3:

Följ i så hög grad som möjligt civil- och förvaltningsrättsliga procedurer

Överträdelse av regler för reglerad eller avgiftsbelagd parkering, med platser avsedda för detta syfte, hanteras bäst när detta inte klassas som en olovlig handling. Procedurerna för att verkställa parkeringsreglerna hanteras lämpligen civilrättsligt snarare än straffrättsligt. På detta sätt kan parkeringshanteringen ge samhället intäkter som kan användas för att uppmuntra till hållbar mobilitet!

Vad PARK4SUMP hävdar:

Även om det finns en plan på papper, för att genomdriva parkeringsreglerna, riskerar denna att endast implementeras delvis eftersom uppdraget ges till fel personal.

Beivrandet av regelbrott delas ofta mellan olika organisationer. Medan det ofta är polisen som tar hand om parkeringsöverträdelser är det stadsägda eller privata bolag som sköter den avgiftsbelagda parkeringen. Det senare fungerar för det mesta effektivt, men polisen har ofta inte tid och har andra uppgifter som är viktigare än att kontrollera parkeringsöverträdelser. En lösning som ofta tillämpas i sådana här situationer är att föra över ansvaret för de verkställande aktiviteterna från polisen till de stadsägda eller privata bolagen. De övervakar parkeringsöverträdelser och vidarebefordrar dessa till polisen/ annan statlig myndighet.

Detta är förstått beroende av nationell lagstiftning.

Ytterligare ett steg framåt är att avkriminalisera parkeringsöverträdelser helt och hållet, så att personal utanför polisen kan utföra hela processen. En betydande fördel med den här lösningen är att intäkterna från det som förut var böter nu blir intäkter till staden istället för staten.

PRINCIP 4:

Sanktionerna bör vara proportionerliga

De åtgärder som vidtas efter att ett regelbrott har upptäckts bör vara tillräckligt avskräckande för att uppnå målet med parkeringsreglerna (t.ex. parkeringsrotation så att upp till 15 % av platserna är tillgängliga) men bör också vara rimliga och godtagbara. De bör få föraren att tänka över sitt eget beteende istället för att göra föraren irriterad på staden och dess policyer. En rekommendation är att ha ungefär samma nivå på felparkeringsavgifter som straffavgifter i kollektivtrafiken.

Fysiskt ingripande som rör själva fordonet bör undvikas. Sådana åtgärder som bogsering och klampning bör endast användas när det finns säkerhets- och trygghetsorsaker eller en stor risk för att stora belopp går förlorade genom obetalda felparkeringsavgifter.

PRINCIP 5:

Genomförandeprocedurerna bör vara transparenta

Myndigheten bör se till att det är möjligt för bilisten att förstå hela proceduren för hur reglerna genomdrivs. Tillsammans med meddelandet om betalning bör det också finnas en kontaktpunkt för ytterligare information. GenomförandeprocEDURENS olika milstolpar bör vara offentliga. En rimlig metod för att hantera olika språk kan tas fram och hindren för att överklaga beslut bör vara så små som möjligt.



Sofia: bogsering av en bil.
© Robert Pressl

PRINCIP 6:
Rättvis och jämlik behandling av olika parkeringskunder

Det kan vara svårt att få allmänhetens stöd för parkeringspolicier om inte alla fordonskategorier behandlas på samma sätt. Rättvis och jämlik behandling av olika användarkategorier bör eftersträvas (t.ex. utländska fordon, varutransporter och servicefordon, fordon med diplomatskyltar).

Detta förhindrar inte att upprätthållandet av regler fokuseras på speciella områden (med högt tryck, låg regelefterlevnad, meddelanden om parkeringstiden slut via digitala betalningssystem) eller för speciella användarfall (t.ex. parkeringsplatser avsedda för personer med funktionsnedsättning, korttidsparkering och lastzoner).

PRINCIP 7:
Värdera dina parkeringsvakter

Parkeringsvakterna är den starkaste länken i genomförandeprocessen. Det är de som möter förare öga mot öga, men det är också de som varje dag fattar praktiska och operativa beslut för att genomdrivandet av reglerna ska fungera på ett bra sätt. De bör få fullt stöd i det arbete de utför.

Adekvat och regelbunden utbildning av parkeringsvakterna är viktigt, så att de kan hjälpa människor med parkering och andra frågor, inte bara dela ut felparkeringsavgifter. Språkräning och kommunikationsfärdigheter är viktigt. Parkeringsvakternas ansvarsportfölj kan utökas bortom parkering. Parkeringsvakter kan delta i samhällets aktiviteter och vara "ögon på gatan" eller/och hjälpa turister. De blir i praktiken ambassadörer för staden. Och i sådana fall bör tid för de här ytterligare uppgifterna avsättas i deras schema.

Tekniken spelar en viktig roll i detta stöd. Lätthanterliga och användarvänliga handhållna kontroller, enkla rutiner att följa som visar vad som är rätt beslut att fatta, öppna kommunikationsvägar med personalen på kontoret för support. Allt detta bidrar till parkeringsvaktens välmående på jobbet.

Storbritannien/Norge: Förändringar mot större professionalism.

Den brittiska branschorganisationen för parkeringsbolag, British Parking Association (BPA) har legat i framkant när det gäller att utveckla nya kvalifikationer och utbildningar för gatuparkeringssektorn. Ungefär 80 000 personer i Storbritannien arbetar i parkeringssektorn, inklusive 15 000 civila parkeringsvakter. BPA har installerat ett system för mjuk ackreditering av dess medlemmar som anger standarder för utbildning och jobbqualifikationer inom sektorn.

PARK4SUMP-partnerstaden Trondheim rapporterar att deras sätt att utbilda parkeringsvakter har resulterat i färre sjukdagar och lägre personalomsättning. [Mer om detta i Trondheims videorapport.](#)



Avläsningsbil i Rotterdam
© FGM / Harry Schiffer.



5. Verktåg för genomförande

5.1 UTFORMNING AV GATUELEMENT SOM UNDERLÄTTAR VERKSTÄLLANDET

Som nämndes i "Princip 1: Utforma parkeringssystem som förare enkelt kan följa", så bidrar själva utformningen av den stadsmiljö där parkeringsregler gäller till förarnas efterlevnad. Staden bör installera tydliga och begripliga skyltar som visar gränserna för de reglerade zonerna och förklarar de gatubestämmelser som gäller. Parkeringsplatser kan markeras på ett tydligt sätt och särskiljas från resten av det offentliga området, för att visa var det är tillåtet att parkera. Det finns många olika sätt att göra detta, med färgkodade markeringar av parkeringsrutor eller genom att använda olika ytmaterial. Detta kan till och med indikera olika användare för olika parkeringsplatser (t.ex. platser för personer med funktionshinder, lastzoner, boendeparkering, korttidsparkering).

5.2 KLAMPNING OCH BOGSERING

En hjulklamp, även kallad hjulboja eller hjullås är en anordning som är avsedd att förhindra att ett motorfordon flyttas. I dess vanligaste form utgörs den av ett klamp som omger ett fordonshjul som är utformad så att varken klampen eller hjulet går att montera bort. Fordonsklampning används inom vissa områden men det är en kontroversiell åtgärd. Detsamma gäller för bortforslande av fordon: lokala myndigheter har ofta rätt att bogsera bort övergivna fordon eller sådana som är felparkerade på en allmän väg.

Fordonet bogseras till en central plats där en betydande avgift måste betalas för att få hämta ut fordonet (plus kostnaderna för bogseringen).

5.3 DIGITALT GENOMDRIVANDE AV PARKERINGSREGLER

Städer kan bara implementera de procedurer och tekniker för genomförande av regler som krävs/är tillåtna i den nationella lagstiftningen.

I de flesta fall ingår en digital komponent i genomförandet av parkeringspolicyn, även om det kanske bara är en enkel databas som registrerar felparkeringsavgifter. Teknikerna är väl beprövade men regulatoriska problem kan göra det komplicerat att introducera dem på ett effektivt sätt. Dessa regulatoriska problem kan vara av många slag: krav på att en person dubbelkollar digitalt detekterade parkeringsöverträdelser, svårigheter att få åtkomst till det nationella fordonsregistret på grund av dataskyddsbestämmelser och så vidare.

GDPR: Se upp!

För både digitala processer och sådana som utförs av en person är dataskyddet avgörande och GDPR gäller. Staden bör utforma procedurer som uppfyller GDPR och ansvarar även för att anlidade entreprenörer följer GDPR. Staden bör offentliggöra sin dataskyddspolicy och utse en personuppgiftsansvarig. Information om förare som följer reglerna ska raderas från systemet om de inte själva har valt att ingå i ett kontobaserat system.

Digitala verktyg kan användas i olika steg av genomförandeprocessen:

Detektering av fordon:

- Slumpmässig och smart dirigerad av parkeringsvakternas rundor: rättvis och effektiv övervakning baseras delvis på enheter som vägleder parkeringsvakterna på slumpmässiga rundor men också omdirigerar parkeringsvakterna till platser där regelefterlevnaden förväntas vara låg. I ett senare skede kan automatisk kontroll med hjälp av avläsningsbilar eller avläsningsrobotar också bli aktuellt.
- Automatiserad avläsning av registrerings skyltar (ANPR): kameror kan monteras på övervaknings eller övervakningsmopeder.
- Realtidsmätning av beläggning: utöver befintliga data från parkeringsanläggningar går det att få allt mer information från parkeringsplatser på gatan med hjälp av sensorer och kameror. Detta möjliggör bättre dirigerad men även analys av beläggningen. Detta kräver dock exakta GIS-kartor av de befintliga parkeringsplatserna i en stad, inklusive täta uppdateringar (t.ex. vid tillfälliga ändringar i reglerna).

Detektering av bristande följsamhet

- Handhållen enhet för kontroll av parkeringsrättigheter. Dessa kan vara utrustade med kamera, geolokalisator och skrivare.
- Digitala system över parkeringsrättigheter: De flesta digitala parkeringsplaner är uppbyggda kring ett digitalt system (en server) som innehåller parkeringsrättigheter som tilldelats fordon (via bilarnas registreringsnummer). Dessa rättigheter kan vara tillfälliga (genom betald avgift) eller permanenta (boendeparkering, parkering för personer med funktionshinder). De är alltid platsbaserade (t.ex. rätten till boendeparkering begränsas till närområdet) men platsernas storlek kan variera (gata, zon, hela staden). Detta system är en referens för parkeringsövervakningen och fungerar som datahubb för parkeringshanteringen.
- Nationell databas över registrerade fordon.

- Bilateral avtal mellan staden och staten, stater emellan.

Åtgärder vid överträdelser: felparkeringsavgift

- Papperslöst utfärdande av betalningsinstruktioner
- Överklagan online

De digitala verktygen kan kombineras i en verktygslåda för stadens parkering: flera aktörer på marknaden erbjuder verktyg som sammanställer information genererad av ovannämnda digitala verktyg, samlar in data från olika källor, integrerar

Det nederländska nationella parkeringsregistret

De digitalt lagrade uppgifterna i det nederländska nationella parkeringsregistret är en central faktor för smidig parkeringsövervakning. De parkerade bilarnas registrerings skyltar kan verifieras i realtid med hjälp av övervakningsbilar. Registrerings skylten kontrolleras mot ett nationellt register över georefererade parkeringsrättigheter som finns i parkeringsregistret, exempelvis avgifter och tillstånd. Denna metod har ökat viljan att betala avsevärt.

Park4SUMP-partnerstaden Rotterdam erbjuder ett fint exempel på digital parkeringsövervakning. Titta på den här [videon](#)



Digitalt arbetssätt	Manuellt arbetssätt
<p>Möjligt att genomdriva parkeringsregler i större omfattning.</p> <p>Systemet blir mer rättvist ju fler parkeringar som övervakas.</p> <p>Efter den initiala investeringen är marginalkostnaden för ytterligare genomförande låg. Denna effektivitetsvinst kan omfördelas till andra delar.</p> <p>Parkeringsvakterna föredrar det, deras status höjs.</p> <p>Parkering blir en del av en övergripande övergång mot digitalstyrning.</p>	<p>Nationell lagstiftning tillåter inte automatiserad igenkänning av registreringsskyltar (ANPR).</p> <p>Brist på digital kultur och infrastruktur i staden.</p> <p>Ingen centraliserad och enkel åtkomst till register över registreringsskyltar.</p> <p>Digitalisering kan vara ett allt för stort projekt för en liten parkeringsenhet.</p> <p>Möjliggör "genomförande i samhället" – ögon på gatan och ytterligare uppgifter som att informera turister.</p> <p>Mer arbetsintensivt, ger arbetstillfällen.</p>

Argument för digitala eller manuella arbetssätt vid parkeringsövervakning

och analyserar dem. Beläggning, ekonomisk vinst med mera blir direkt tillgängliga.

Digitala verktyg kan också användas för flera syften. Sådan "dubbel användning" kan minska kostnader men det finns även juridiska begränsningar. Digitala verktyg kan användas för andra förseelser: Informationsflödet från automatiserad avläsning av registreringsskyltar (ANPR) kan användas för att upptäcka stulna fordon eller fordon som saknar försäkring.

5.4 ANVÄNDA ÖVERVAKNINGSDATA FÖR ATT UNDERBYGGA POLICYBESLUT

Digitala och manuella övervakningsprocesser genererar intressant information om hur städer fungerar. Smarta parkeringsövervakare och

mobilitetsavdelningar kommer att ha stor nytta av dessa data som underlag till sin verksamhet och sina strategier (t.ex. SUMP).

Detta relaterar också till PARK4SUMP parkeringsprincip 23 – Vänta tills den faktiska tillgången kan uppmätas innan nya platser byggs för att bemöta det beräknade behovet². Sammanställda övervakningsdata bidrar till att kartlägga det faktiska behovet och parkeringstrycket. De ger också information om avgiftsbelopp, vilka parkeringsautomater som genererar störst/minst intäkter, trasiga parkeringsautomater, vilka gator som är mest eller minst drabbade av parkeringsöverträdelser.

Informationen kan vägleda underhåll- och kontrollinsatser. Trasiga parkeringsautomater, vandaliserade skyltar med mera kan åtgärdas snabbare om informationen tas in på ett strukturerat sätt.

² CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", tillgänglig på: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf



Olovlig parkering på både trottoar och cykelbana
© shutterstock.com



6. Specifikt verkställningsproblem

6.1 BEDRÄGLIG ANVÄNDNING AV EU:S PARKERINGSTILLSTÅND FÖR PERSONER MED FUNKTIONSHINDER

En avgörande del i övervakningsstrategierna är en förståelse av parkeringsrättigheter för personer med funktionshinder. Det finns en standardiserad mall för parkeringstillstånd för personer med funktionshinder som gäller i alla EU-länder. Med detta parkeringstillstånd³ kan personer med funktionshinder, som har rätt att använda vissa parkeringsplatser i det EU-land där de bor, enklare förflytta sig i andra EU-länder och därmed dra nytta av de parkeringsmöjligheter för personer med funktionshinder som finns i det EU-landet.

Denna rekommendation tillhandahåller den standardiserade layouten för parkeringstillstånd för personer med funktionshinder och att dessa ska gälla i EU-länderna för att underlätta dessa personers fria rörlighet med bil. Bilagan "Bestämmelser om gemenskapsmodell för parkeringstillstånd för personer med funktionshinder" innehåller mycket specifika instruktioner för hur det standardiserade europeiska kortet ska se ut. Där anges dess höjd, bredd, färg, material (plastbelagt), innehåll och hur och var information som är specifik för EU-länderna ska visas. EU-länderna ansvarar för att utfärda kortet.

På så sätt kan respektive EU-land utgå från sin egen definition av funktionshinder och definiera egna procedurer för att dela ut kortet. Rekommendationen syftar inte till att ändra det sätt varpå parkeringstillstånd för personer med funktionshinder implementeras på nationell nivå. Icke desto mindre har den

europeiska dimensionen en avsevärd inverkan på funktionshindrade EU-medborgares fria rörlighet och rätt att bestämma över sitt eget liv. Många medlemsstater har lagt till element som inte förutsetts i rekommendationen: kopieringssäkert papper, hologram, streckkod eller QR-kod, NFCtagg för trådlös kortigenkänning.

Det är viktigt att notera att i samma takt som parkeringstillståndets förmåner ökar så ökar också tendensen till bedrägligt beteende genom förfalskningar eller handel med sådana kort. Harmoniseringen av korten har lett till att de är

Operation Enable

Dublins polis startade "Operation Enable" (ung. "Operation möjliggöra") 2017 för att övervaka användningen av parkeringsplatser och parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.

Tillstånd som används på ett olovligt sätt beslagtas och återlämnas till kortutgivaren. Lagbrytaren åtalas. Operationen understöds av en kampanj på sociala medier och har även fått utrymme i tv och radio. Kampanjen har återskapats utanför Dublin.

³ Gemenskapsmodellen introducerades i rådets rekommendation 98/376/EG.



extremt förenklade, vilket också har gjort dem enklare att förfalska. Därför måste ytterligare säkerhetsfunktioner övervägas för att förhindra förfalskningar.

Det finns tre huvudtyper av förfalskade parkeringstillstånd:

1. Kortet används av andra personer än kortinnehavaren. Dessa är ofta familjemedlemmar eller innehavarens vårdare.
2. Användning av en avliden persons kort. Familjemedlemmar låter bli att lämna in kortet efter personens död.
3. Användning av duplikat, kortinnehavaren eller personer som agerar å dennes vägnar begär ett duplikatkort trots att de fortfarande har originalet.

6.2 NYA UTMANINGAR

Från parkeringsövervakning till hantering av offentliga områden

I städer som Barcelona har parkeringsvakterna börjat kontrollera körbanor för buss, busshållplatser, gångbanor, dubbelparkering och lastzoner för att bidra till att förbättra trafikflödet och öka säkerheten. Deras ansvarsområden kan också utökas till att övervaka och rapportera tillståndet för alla de delar av stadslandskapet som ligger under de lokala myndigheternas ansvar, inklusive teknisk utrustning (rulltrappor och hissar, fontäner, trafiksignaler och trafikljus) gatumöbler (containrar och papperskorgar) och stadens planteringar.

Korrekt användning av parkeringsplatser med elektrisk laddningsinfrastruktur

Nya funktioner för parkeringsplatser på gatan, exempelvis tillgång till elektrisk laddningsinfrastruktur, ökar utmaningen ytterligare. Om vissa platser är reserverade för

elfordon, kan parkeringsvakten kontrollera om fordonet är eldrivet och håller på att laddas.

Upprätthållande av bestämmelser för cykelparkering

Staden Leuven (Belgien) har en aktiv hantering av gatuparkering av cyklar eftersom staden har ett stort antal cyklar på sina gator. Vissa gator har målade parkeringszoner för cyklar där det är möjligt att ställa sin cykel under en kort period. Det främsta verktyget för att genomdriva parkeringsreglerna är att polisen kan forsla bort cyklar, som förs till ett centralt lager där de kan hämtas upp. Detta kan ske om det finns ett permanent parkeringsförbud för cyklar, ett tillfälligt förbud under ett speciellt evenemang, om cykeln blir märkt och förblir på platsen under 3 veckors tid eller om en cykel står blockerar en infart eller likande.

Upprätthållande av parkeringsregler för byggnader

Parkeringsnormen är de byggnadsbestämmelser som specificerar hur mycket parkeringskapacitet nya byggnader ska tillhandahålla. Brysselregion tillämpar deras parkeringsnorm retroaktivt för befintliga fastigheter som inhyser verksamheter. Denna policy implementeras via de miljötillstånd som arbetsgivare måste ha för att driva sin verksamhet. I miljörapporteringsprocessen måste antalet parkeringsplatser i fastigheten rapporteras.

Överskottet av parkeringsplatser i förhållande till den angivna normen måste gradvis tas bort, annars får företagen betala en avgift/ skatt. Fördelen med denna policy är att det inte finns någon konkurrensmässig fördel med att fördröja renovering av fastigheter eller i att hyra fastigheter som inte uppfyller aktuella standarder. Bryssels regionala miljöservice kontrollerar arbetsplatsernas årliga deklarerationer av tillgänglig parkeringskapacitet.



En bil parkerar olovligt på trottoaren
© shutterstock.com

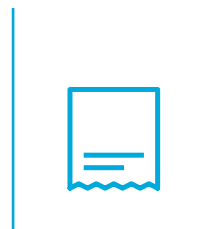
Arbete mot utvecklare av skadliga appar

Det är inte bara förare som kan överträda parkeringsreglerna. App-leverantörer kan också bryta mot lokala policyer och regler. Tveksam verksamhet så som privat handel

med offentliga utrymmen eller återförsäljning av privata parkeringsplatser utan att följa lokala eller allmänna säkerhetsbestämmelser kan inte tolereras. I detta fall handlar verkställigheten om att väcka åtal.

Nederländerna: Parkeringsappen "Parkeerwekker" förbjuds

I februari 2021 förbjöds appen "Parkeerwekker" ("parkeringsväckarklockan") av en nederländsk domstol. Appen varnar förare som inte har betalat för sin parkering när avläsningsbilar närmar sig. Domen baseras på det faktum att appen uppmuntrar till att användarna ska "göra fel". Staden Amsterdam gick till domstol efter att de initiala kontakterna mellan staden Amsterdam och apputvecklarna inte ledde till förväntat resultat. Appen baserades på insamlade data från användarnas bilkameror som användes för att kartlägga avläsningsbilarnas rutter. Domstolen fann att allmänhetens intresse i detta fall är överordnat det kommersiella intresset.



7. Referenslista

1. Park4SUMP (2020), Bra skäl och principer för parkeringshantering. Tillgänglig på: <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Flöde? Destination! Mot standardiserade lösningar för stadsparking)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Hur kan vi lyckas med gatumarksparking?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Lokala möjligheter för digital parkering)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Parkering och stadsutveckling)
6. Park4SUMP videor om parkeringsövervakning. Tillgänglig på: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ med värdefull information om planer för gatumarksparking och aspekter av hur de kan genomföras

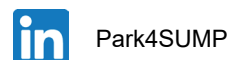
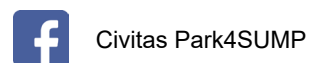


Anteckningar





www.Park4SUMP.eu



The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein. All images are provided by the respective partners (unless otherwise noted) and are approved for reproduction in this publication.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP is a project under the CIVITAS Initiative.
Read more - civitas.eu

This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 769072.