



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

# HÅNDHEVING

Nøkkelen til en vellykket parkeringsstrategi



## IMPRINT

### Om

Denne publikasjonen er blitt utviklet innenfor rammen av Park4SUMP-prosjektet, finansiert under EUs Horizon 2020 forskning og innovasjon-program under tildelingsavtale nr. 769072

Park4SUMP er et prosjekt under CIVITAS-initiativet. Les mer – [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

### Tittel

Håndheving

Nøkkelen til en vellykket parkeringsstrategi

### Forfatter(e)

Ivo Cré, POLIS

### Takk til

Denne publikasjonen er gjort mulig takket være bidrag fra organisasjonene som er involvert i Park4SUMP-prosjektet, og alle krediteres for sine respektive bidrag.

Også en spesiell takk til European Parking Association (EPA) for å ha påskjønet beste praksis i gateparkeringshåndheving gjennom de toårige EPA-prisene for gateparkerering.

### Reviewers:

#### Norsk gjennomsyn:

Mads Leonardsen, Prosjektleder, Trondheim Parkering

Birger Elvestad, Nasjonal ParkPAD kontakt

### Fraskrivelse

Synspunktene som uttrykkes i denne publikasjon, er ene og alene synet til forfatterne som er navngitt, og gjenspeiler ikke nødvendigvis synet til Europakommisjonen.

### Opphavsrett

Alle bilder i denne publikasjonen tilhører organisasjonene eller personene som er kreditert. Innholdet i denne publikasjonen kan ikke reproduseres og bygges videre på.

## INHOUD

1. Om denne brosjyren.....	5
1.1 Sammendrag og veiledning.....	5
1.2 Fokus i denne brosjyren: håndheving av regulert og betalt parkering .....	5
2. Nøkkelen til suksess: en balansert tilnærming .....	6
2.1 Gateregulering.....	7
2.2 Tjenesteytelse.....	7
2.3 Inntektsinndrivning.....	7
3. Definerings av prosessen for parkeringshåndheving.....	9
Startpunkt: Rettferdig og effektivt, for lokale myndigheter, og for sjåførene .....	9
3.1 Håndheving mot parkeringsovertredelser er en prosess, innebygget i SUMP .....	9
3.2 Avgjørende trinn i håndhevingsprosessen.....	10
4. Håndhevingsprinsipper.....	12
Prinsipp 1: Utforme parkeringssystemer som sjåførene enkelt kan etterleve .....	13
Prinsipp 2: Oppmuntre folk til å overholde regler.....	13
Prinsipp 3: Følg så langt som mulig forvaltningsrettslige prosedyrer.....	14
Prinsipp 4: Sanksjonene bør være forholdsmessige .....	14
Prinsipp 5: Håndhevingsprosedyrene bør være åpne .....	14
Prinsipp 6: Rettferdig og lik behandling av ulike parkeringsklienter .....	15
Prinsipp 7: Sett pris på kontrollørene .....	15
5. Håndhevingsverktøy.....	17
5.1 Gateutformingens elementer legger til rette for håndheving.....	17
5.2 Hjulblokkering og borttauing.....	17
5.3 Digital parkeringshåndheving.....	17
5.4 Bruk av håndhevingsdata for å opplyse politikkbeslutninger.....	19
6. Spesifikt håndhevingsproblem .....	21
6.1 Bedragerisk bruk av det europeiske parkeringskortet for personer med bevegelseshemming.....	21
6.2 Nye utfordringer .....	22
7. Liste over referanser.....	24





Servicebil for nummerskiltscanning i Trondheim  
Kilde: © Trondheim parkering

# 1. Om denne brosjyren

## 1.1 SAMMENDRAG OG VEILEDNING

I denne brosjyren deler PARK4SUMP-prosjektet sine innsikter om parkeringshåndheving. Etter å ha definert fokus for publikasjonen – håndheving av regulert og betalt parkering (se avsnitt 1.2), foreslås en balansert tilnærming for tre målsetninger innen parkeringshåndheving (gateregulering, tjenesteytelse og inntektsinnkreving) (Kapittel 2: nøkkelen til suksess: en balansert tilnærming). I det tredje kapitlet defineres parkeringshåndheving som en prosess som er innebygget i SUMP (Kapittel 3: Defineringsprosessen for parkeringshåndheving). Kapittel 4 (Håndhevingsprinsipper) angir 7 prinsipper som en sunn politikk for parkeringshåndheving bør rette seg etter. Kapittel 5 fokuserer på sentrale håndhevingsverktøy, og kapittel 6 tar for seg spesifikke problemer innen parkeringshåndheving, herunder noen nye utfordringer.

## 1.2 FOKUS I DENNE BROSJYREN: HÅNDHEVING AV REGULERT OG BETALT PARKERING

Parkeringstjenester kommer i mange former og med mange fasiliteter.

Parkering utenfor gatene tilbyr sjåførene muligheten til å oppbevare kjøretøyene i offentlig tilgjengelige, halv-offentlige (f.eks. supermarkeder i åpningstidene) eller private parkeringsfasiliteter (f.eks. kontorparkering).

Disse plassene kan være beskyttet av (virtuelle) barrierer, eller de kan være ubeskyttet. Selv om offentlige myndigheter i noen tilfeller spiller

en rolle i å fjerne kjøretøy fra privateide anlegg eller eiendommer, er ikke dette fokus for denne publikasjonen.

Tilbudet om gateparkering består av regulert parkering, hvor posisjonsbaserte regler gjelder for hvem som kan parkere (tillatelse, type kjøretøy) og hvor lenge, men hvor det ikke kreves betaling på stedet. Dette kan også gjelde ordninger med betalt parkering. Både ordninger med regulert og betalt parkering definerer en parkeringsrettighet, basert på gjeldende regler for (betalt) parkering, som er av overordentlig stor betydning når parkeringsprinsipper skal håndheves. Denne parkeringsrettigheten er posisjons- og tidsbasert, og gir muligheten til å parkere på et visst sted på et visst tidspunkt.

Og til slutt har vi ulovlig parkering – parkering på steder som ikke er anvist for eller egner seg for parkering, for eksempel fortau, veibaner, osv. Dette involverer også ofte sikkerhetshensyn overfor andre veibrukere.

Vi fokuserer på håndheving av gateparkeringsregler og tilhørende tiltak, og mer spesifikt på regulert og betalt parkering. I kapittel 7 – nye utfordringer, fokuserer vi på et begrenset antall nye og kommende håndhevingsutfordringer som går ut over dette fokuset.





## 2. Nøkkelen til suksess: en balansert tilnærming

Før vi starter med å diskutere detaljerte aspekter av parkeringshåndheving, er det greit å forstå hvorfor byer engasjerer seg i denne aktiviteten. Hva hadde skjedd hvis det ikke var noen som helst, eller bare utilstrekkelig, håndheving? Det hadde blitt kaos i gatene, borgerne hadde følt seg neglisjert (både sjåførene som var på leting etter parkeringsplass, og de andre veibrukerne), og inntektene fra parkering hadde stupt. Derfor ser en formålstjenlig håndhevingspolitikk for gateparkering for seg en tilnærming som balanserer ulike målsettinger: gateregulering, tjenesteytelse og inntektsinnkreving.



En parkeringsbetjent for håndheving i Trondheim, Norge  
Kilde: © Trondheim parkering

## 2.1 GATEREGULERING

Den sentrale målsettingen med håndhevingsstrategiene for gateparkering er i sin grunnleggende form et enkelt, men viktig formål: byene ønsker å **unngå kaos** i gatene. Gateregulering anvendes for å etablere orden i bruken av tilgjengelige byrom. Dette knytter seg til «parkeringsprinsipp 20» i PARK4SUMP: hold alltid en viss mengde parkeringsplasser ledig. I tillegg kan gateregulering føre til **forbedring av offentlige rom**, hvor mer plass kan gis til gående, syklende og andre former for levende gater. Gateregulering kan gjøre det mulig for parkeringsplasser i gatene å bli prioritert for ulike brukergrupper, f.eks. beboere, besøkende eller vareleveringskjøretøy – og dermed ikke bare styre parkeringen i lys av sted og tid, men også med tanke på **funksjonell bruk** av kapasiteten i gatene.

## 2.2 TJENESTEYTELSE

Håndhevingsstrategiene bevisstgjør borgerne og de besøkende om den store verdien av parkering i det sentrale byområdet. Denne kostnaden kan være økonomisk (betale for et parkeringsgebyr eller et beboerkort) eller psykologisk (begrensninger i tid og rom). Denne verdien trenger å gjenspeiles av kvaliteten på parkeringstjenesten. Det å nyttiggjøre seg denne tjenesten (tilbudet om gateparkering) innebærer en kostnad for parkeringskunden. Parkeringshåndheving er i de fleste tilfeller den synlige formen for parkeringstjenesten som leveres til beboere og besøkende. Denne kostnaden kan kompenseres med en levering av tjenester. Den mest åpenbare tjenesten til parkeringskundene er det faktum at

**de kan bruke det offentlige rom** på en privat måte. Håndhevingen av parkeringsreguleringene holder denne tjenesten tilgjengelig for sjåførere som følger reglene. Tjenesteytelsen kan bestå av **enkle betalingsalternativer** – for eksempel etterskuddsbetaling. Etterskuddsbetaling erstatter en umiddelbar bot, men innvilger sjåføren en betalingsfrist for å gjøre opp parkeringskostnaden. En sekundærtjeneste (til alle borgere) er at det administrerte opplegget for gateparkering øker kvaliteten på byrommet.

## 2.3 INNTEKTSINNDRIVING

På samme måte som med betaling for veibruk, er inntektsinnkrevningen fra parkering et middel for et annet mål. Prisen som kreves, setter i gang en atferdsendring som tar sikte på å forbedre systemets ytelse. Betalingene som mottas, skaper så en stabil inntektsstrøm. Inntekter kan kreves inn fra **beboerparkeringstillatelser** eller fra **parkeringsgebyrer**. Manglende etterlevelse kombinert med håndheving kan tilføre parkeringsbøter til inntektene. En sekundærkilde for inntekter er det faktum at strengere forvaltning av gateparkering kan hjelpe til med å **øke inntektene fra parkeringsanlegg utenfor gatene**.

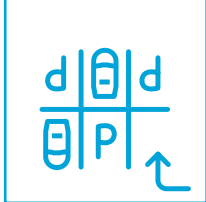
Hvis disse tre elementene ikke balanserer hverandre, er ikke parkeringspolitikken effektiv (f.eks. på grunn av mangel på etterlevelse) eller rettferdig. Den blir altfor kostbar for de organiserende myndighetene og/eller for parkeringskunden.

<sup>1</sup> CIVITAS Park4SUMP, «Gode grunner og prinsipper for drift av parkeringstjenester», tilgjengelig på [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-09/PARK4SUMP\\_reasons\\_21092020\\_NO\\_print.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-09/PARK4SUMP_reasons_21092020_NO_print.pdf)



© Rupprecht Consult 2019





## 3. Definerings av prosessen for parkeringshåndheving

### STARTPUNKT:

Rettferdig og effektivt, for lokale myndigheter, og for sjåførene

Først må reguleringene og håndhevingen gjøres rettferdig og effektiv. For eksempel: gjør boten større når parkeringen hindrer annen trafikk, og sørg for at alle har samme risiko for å bli bøtelagt hvis de bryter en regel. I introduksjonsfasen, ikke gi en bot for første eller andre gangs overtredelse, bare gi en advarsel. La folk få vite hvor og hvordan de innkrevde beløpene blir brukt.

### 3.1 HÅNDHEVING MOT PARKERINGSOVERTREDELSE ER EN PROSESS, INNEBYGGET I SUMP

En godt utformet parkeringspolitikk tjener de målsetningene som defineres i SUMP. Dette omsettes til lokale parkeringsreguleringer, som drives ved hjelp av trafikkskilt, gateutforming, gateutstyr (betalingsmaskiner, sensorer ...) og tjenester (betalingssystemer, tillatelsesordninger ...).

Parkeringshåndhevingens rolle er å bekrefte etterlevelse eller manglende etterlevelse av lokale parkeringsbestemmelser og deretter reagere på manglende etterlevelse. Men det er mer: ikke bare kan inntektene som innkreves fra håndhevingsbøtene og gebyrene, brukes for allmennhetens beste (fortrinnsvis for å implementere SUMP!), dataene som innhentes gjennom parkeringshåndhevingen, kan også hjelpe til med å evaluere og tilpasse SUMP-retningslinjene og tiltakene.

Det bildet borgerne har av parkeringshåndheving, er av en parkeringskontrollør som skriver ut en bot. Dette er bare en del av historien. Parkingshåndheving er en prosess og bør også vurderes og planlegges på den måten av de kompetente lokale myndighetene. Prosessen for parkeringshåndheving er en integrert del av en «bærekraftig urban mobilitetsplan» (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP).



Biler parkert på fortau i Krakow, Polen.  
© Robert Pressl

### 3.2 AVGJØRENDE TRINN I HÅNDHEVINGSPROSESSEN

Prosesen for parkeringshåndheving består av to viktige faser. Den første fasen er å sjekke om kjøretøyet har rett til være parkert der det registreres, den andre fasen er å reagere på manglende etterlevelse. Disse fasene er de samme for manuell og for digital parkeringshåndheving.

#### 1. Bekrefte etterlevelse eller manglende etterlevelse av lokale parkeringsbestemmelser:

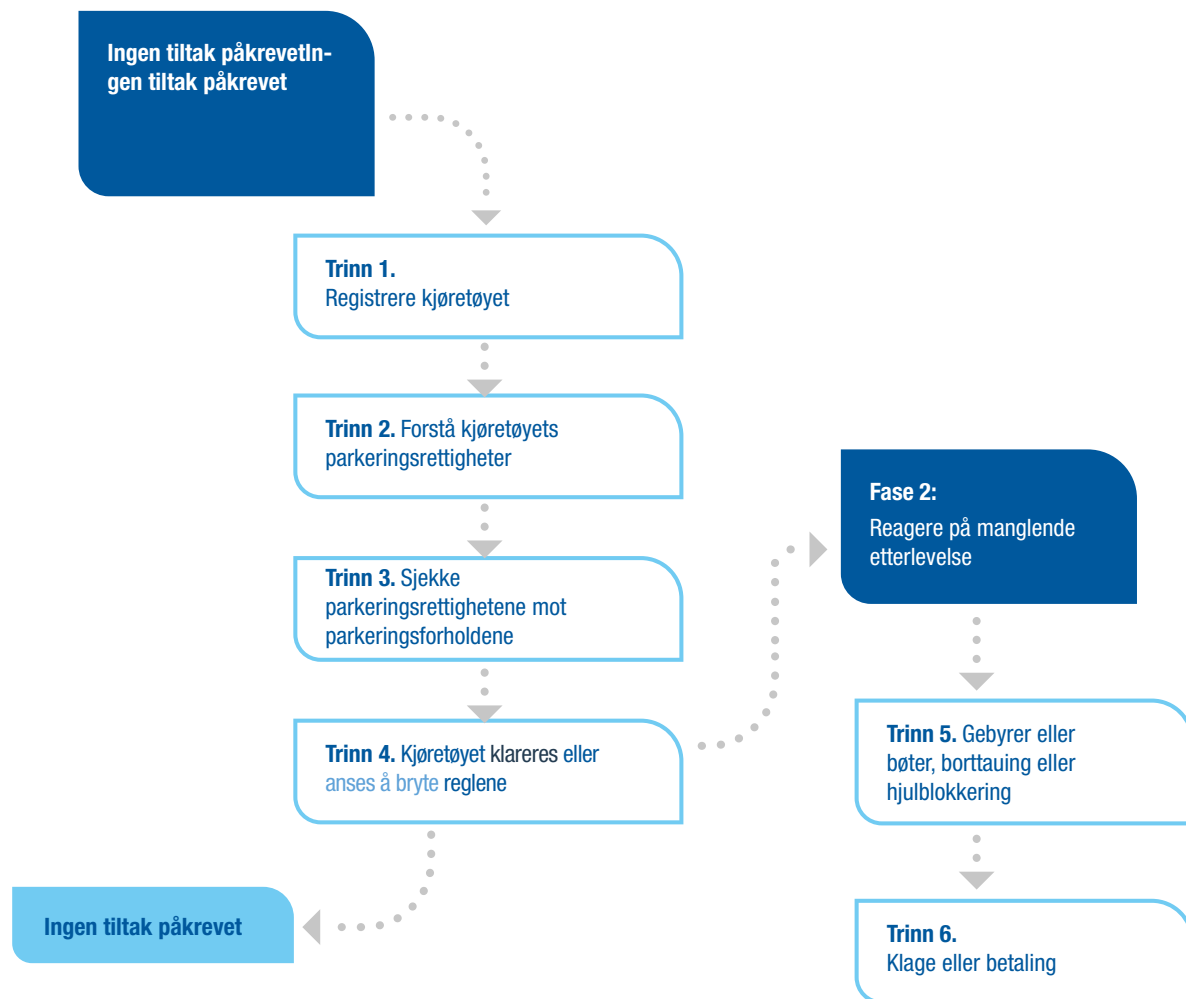
Det første trinnet er å oppspore kjøretøyet. En person (parkeringskontrolløren) eller en innretning (kamera) merker seg kjøretøyet. Deretter må kontrolløren sjekke parkeringsrettighetene til kjøretøyet mot parkeringsbetingelsene som gjelder på stedet og tidspunktet kjøretøyet finnes. Parkeringsrettigheten kan bestå av en tillatelse (for beboer, parkeringskort for bevegelsehemmet,

el-bil, servicekjøretøy osv.), en tidsindikator (parkeringsbrikke i en eller annen form) eller bevis på betaling (papirbillett eller skybasert app). Sjekking av overensstemmelse med parkeringsbetingelsene og parkeringsrettighetene kan foretas manuelt (f.eks. ved at kontrolløren ser billetten eller tillatelsen) eller digitalt (f.eks. et kamerasystem for automatisk bilskiltgjenkjenning henter opp bilnummeret fra et register hvor alle parkeringsrettighetene er lagret – se nedenfor for ytterligere forklaring).

Denne delen av prosessen med håndheving avsluttes enten ved at kjøretøyet klareres (kjøretøyet har rett til å parkere på det gitte stedet på det aktuelle tidspunktet på dagen), eller ved at det identifiseres manglende etterlevelse for kjøretøyet, og dermed går man over i neste fase.

#### 2. Reagere på manglende etterlevelse

Avhengig av nasjonale og lokale rammeverk kan manglende etterlevelse møtes på flere



Figur 1: Tiltak ved manglende etterlevelse av parkeringsregulering.

måter: behandlingen kan være straffebasert eller ikke (se nedenfor i diagram 2), og kan håndteres gjennom bøter eller noen ganger administrative gebyrer. Enkelte byer anvender borttauing og hjulblokkering for biler som ikke overholder reglene, noen ganger for sjåførere som ikke er beboere, for å sikre betaling av boten. Prosessen med bøtelegging av sjåførene bør være ledsaget av muligheten til å klage på de lokale myndighetenes vedtak.

Et viktig spørsmål i prosessen er å få tak i kjøretøyeierens identitet og adresse. Dette spørsmålet er problematisk for ikke-bosatte sjåførere, da byene ikke har tilgang til nasjonale databaser over kjøretøyregistrene for andre land. I de fleste EU-land er det kjøretøyeierne (eller de

hyppigste brukerne i tilfelle leasingkontrakter) som mottar boten eller gebyret. Det er for tiden ingen sammenhengende og unike europeiske løsninger på problemet med å få tilgang til registreringsdata om kjøretøy fra andre lands myndigheter.

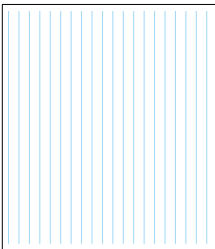
Trinnene som nevnes ovenfor, kan utføres av byen eller settes ut til en tredjepart. Dette er eksemplet Praha, som gradvis har oppgradert prosessen for håndheving og straff. Bilene for kameraovervåkning, utstyrt med kameraer, eies av en tredjepart, men et sentralisert IT-system eid av byen (CIS, Central Information System) samler inn alle dataene som kreves for å drive reguleringen.





## 4. Håndhevingsprinsipper

PARK4SUMP-erfaringen viser at byene gradvis bruker flere digitale verktøy for å styre parkeringen.

	Håndhevingen er fullstendig manuell	Håndhevingsmedarbeiderne bruker kameraer og/eller elektroniske billettmaskiner	Håndhevingsmedarbeiderne bruker all tilgjengelig teknologi, og de bistås av biler og motorsykler med teknologi for bilskiltavlesning
<b>Antall byer</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>5</b>

	RETTFERDIG	EFFEKTIV
<b>Parkeringsleder</b>	<p>Innenfor nasjonale rettslige rammer</p> <p>Utenlandske kjøretøy møtes med samme håndhevingsregime</p> <p>Ta opp spesifikke parkeringsbehov (f.eks. parkering for bevegelseshemmede)</p> <p>Inntekter til tjenestene</p>	<p>Kostnadseffektivt</p> <p>Tidseffektivt</p> <p>Bøter blir innkrevd</p> <p>Fornøyde ansatte</p>
<b>Sjåfør</b>	<p>Alle møtes med det samme håndhevingsregimet</p> <p>Kunnskap om at alle betaler for parkering.</p> <p>Inntektsbruk som er til fordel for byen</p> <p>Åpne prosedyrer og mulighet til å klage</p>	<p>Tydlig forståelse av hvordan og hvor det skal betales</p> <p>Informasjon tilgjengelig på ulike språk</p> <p>Ingen inngripen overfor kjøretøyet (hjulblokkering, borttauing), bare en «enkelt» pengeoverføring for å avslutte håndhevingsprosessen</p>

I tillegg utvikler byene seg fra rent politidreven håndheving til administrativ håndtering av uønsket parkeringsatferd – ofte ved å tjenesteutsette spesifikke håndhevingsoppgaver til private virksomheter. Disse to trendene: digitalisering og «omgjøring til tjenestebasert» kan være utfordrende for lokale myndigheter å styre. I den henseende er det sentralt å følge visse håndhevingsprinsipper.

### PRINSIPP 1:

#### Utforme parkeringssystemer som sjåførene enkelt kan etterleve

Ikke overraskende øker etterlevelse i takt med mer effektiv håndheving. Håndheving er ikke et mål i seg selv: den er et middel til å oppnå etterlevelse med parkeringsbestemmelsene. Et godt utformet opplegg fremmer etterlevelsen. Det finnes andre metoder byene kan ta i bruk for å øke etterlevelse, så som gateutforming, trafikksignaler, brukerinformasjon, betalingsalternativer og digitale metoder.

Disse elementene kan gjøre det enklere for sjåførene å overholde reglene, men sjåførene bør også motiveres til etterlevelse. Dette krever at reguleringene er legitime: kontrollene bør være nødvendige og forholdsmessige. Dette krever også at forskriftene blir godt kommunisert og at de er «enkle».

### PRINSIPP 2:

#### Oppmuntre folk til å overholde regler

Borgerne trenger å forstå forholdet mellom deres atferd og kvaliteten på bymiljøet. Byen kan vise åpenhet om hvordan inntektene fra bøter/gebyrer blir brukt – spesifikt med tanke på øremerking av disse inntektene for å oppnå offentlige politikkformål eller for byens SUMP-tiltak.

Parkeringsdirektøren kan skape en positiv «atmosfære» rundt betaling for parkering. Gjennom markedsføringskampanjer kan forbrukerne gjøres

mer bevisste om nødvendigheten av regulert parkering. Ordnet betaling for parkering kan støttes opp av lojalitetsordninger. Dette skjer ikke ofte, og – hvis det implementeres – kan det kobles til en overgang over mot mer bærekraftig mobilitetsatferd. Belønninger kan skapes gjennom prisstimulans og ved å tilby alternative reiseløsninger.

## Lisboa og deres myke håndheving

Historisk sett har håndheving mot ulovlig parkering i Portugal hatt et svært dårlig rykte. Politiet var svært tilbakeholdne med å håndheve parkeringsovertredelser, og dermed sank inntektene fra betalt parkering. Et privat selskap tok over jobben med håndhevingen. De senket gebyrene for ubetalt parkering, avskaffet upopulære tiltak som hjulblokkering samtidig som gjentakelsesovertredere fikk høyere bøter. Disse endringene ble godt mottatt, og det nye systemet får færre antall klager, et tegn på ordningens suksess. Etter implementeringen i 2005 fordoblet inntektene seg på mindre enn tre måneder.

### PRINSIPP 3:

Følg så langt som mulig forvaltningsrettslige prosedyrer

Det å bryte reglene for regulert parkering og betalt parkering, på steder som er satt av til dette formålet, håndheves best når overtredelsene ikke klassifiseres som strafferettslige overtredelser. Håndhevingsprosedyrene bør fortrinnsvis følge forvaltningsrettslige prinsipper, ikke strafferettslige.

### Hva PARK4SUMP anfører:

Selv når en håndhevingsordning eksisterer på papiret, kan det være at det blir bare delvis implementert hvis det er feil medarbeidere som er tildelt oppgaven. Håndheving blir ofte delt opp mellom ulike organisasjoner. Politiet kan ta seg av parkeringsovertredelser, samtidig som bystyret eller private virksomheter kontrollerer betalt parkering. De sistnevnte arbeider for det meste effektivt, mens politiet ofte mangler tid og har viktigere oppgaver å ta seg av enn å kontrollere parkeringsovertredelser. En løsning som ofte benyttes i denne situasjonen, er å overføre ansvaret for håndhevingsaktiviteter fra politiet til virksomheter som eies av kommunen eller av private. De overvåker alle parkeringsovertredelsene og videresender dem til politiet som skriver ut den faktiske boten.

På denne måten kan parkeringsforvaltning tjene inn inntekter til kommunen som kan brukes til å oppmuntre til bærekraftig mobilitet!

Dette avhenger selvsagt av nasjonal lovgivning.

Et steg videre er å avkriminalisere parkeringsovertredelser fullstendig, slik at andre enn politiet påtar seg hele håndhevingsprosessen. En viktig fordel med denne løsningen er at inntektene av de tidligere straffebøtene nå er inntekter til kommunen i stedet for til staten.

### PRINSIPP 4:

Sanksjonene bør være forholdsmessige

Tiltakene som iverksettes etter å ha observert manglende etterlevelse, bør være tilstrekkelig avskrekkende til å oppnå formålet med parkeringsreguleringen (f.eks. parkeringsrotasjon opptil tilgjengelighet på 15 % av parkeringsplassene), men bør også være rimelige og akseptable. De bør gjøre at sjåføren revurderer sin egen atferd, og ikke at de tar avstand fra kommunen og de kommunale retningslinjene. Én anbefaling kan være å ha sammenlignbare beløp for parkeringsbøter og for de som ikke betaler på offentlig transport.

Fysiske hindringer på kjøretøyet bør unngås. Praksis som borttauing eller hjulblokkering bør kun foretas når det foreligger sikkerhetsgrunner, eller en alvorlig risiko for ikke å få inndekket store beløp i parkeringsinntekter eller bøter.

### PRINSIPP 5:

Håndhevingsprosedyrene bør være åpne

Myndighetene bør sørge for at sjåførene forstår hele håndhevingsprosedyren. Sammen med betalingsvarselet bør det oppgis et kontaktpunkt for ytterligere informasjon. Milepælene i håndhevingsprosedyren bør være offentlig tilgjengelige. En rimelig tilnærming for å takle ulike språk kan utvikles, og klager på håndhevingsrelaterte vedtak bør være mulig med minimale terskler.





Sofia: Inntauing av feilparkert bil.  
© Robert Pressl

## PRINSIPP 6:

### Rettferdig og lik behandling av ulike parkeringsklienter

Allmennhetens støtte til parkeringsreglene kan bli utfordret hvis det ikke er mulig å håndheve alle kjøretøykategorier på en likeartet måte. Rettferdig og lik behandling av ulike brukerkategorier må praktiseres (f.eks. utenlandske biler, urban fraktlogistikk og servicekjøretøy, biler med diplomatskilter ...). Dette er ikke til hinder for å fokusere på håndhevingsinnsats på spesifikke områder (sterkt press, dårlig etterlevelse, varsler om slutt på parkeringstiden gjennom digitale betalingssystemer) eller for spesifikke brukstilfeller (f.eks. parkeringsplasser for bevegelsehemmede, korttidsparkering og vareleveringsbåser).

## PRINSIPP 7:

### Sett pris på kontrollørene

Parkeringskontrollørene er det sterkeste leddet i håndhevingsprosessen. Ikke bare er det de som møter sjåførene direkte, men de er også enkeltpersoner som dag etter dag tar sine praktiske og operasjonelle beslutninger for å gjøre håndhevingen vellykket. De bør støttes fullt ut i jobben sin.

Ordentlig og regelmessig opplæring av kontrollørene er viktig, slik at de kan hjelpe

folk med parkering og andre spørsmål, og ikke bare skrive ut bøter. Språkopplæring og kommunikasjonsferdigheter er viktig. Kontrollørenes ansvarsportefølje kan økes ut over parkering. Parkeringskontrollører kan engasjere seg i lokalsamfunnsaktiviteter og bli «øyne på gaten», eller de kan fokusere på å gi støtte til turister. De blir i praksis ambassadører for byen. Timeplanen deres bør i så fall ta høyde for at de påtar seg slike tilleggsoppgaver.

Teknologi spiller en viktig rolle i denne støtten. Håndholdte kontrollenheter som er enkle å bruke og betjene, beslutningstrær som er enkle å følge til riktige beslutninger, åpne kommunikasjonslinjer med støtte fra annengangsbehandlere på kontoret ... Alt summerer seg til kontrollørenes profesjonelle velvære.

## Storbritannia/Norge: Endringer mot mer profesjonalitet.

British Parking Association (BPA) har vært pionerer i å utvikle nye kvalifikasjoner og opplæring for gateparkeringssektoren. Rundt 80 000 personer i Storbritannia arbeider i parkeringssektoren, inkludert 15 000 sivile håndhevingskontrollører. BPA har etablert et system med myk akkreditering for medlemmene som fastsetter opplæringsstandarder og jobb kvalifikasjoner for sektoren.

PARK4SUMPs partnerby Trondheim rapporterer at måten deres for å lære opp håndhevingsmedarbeiderne på resulterer i et lavere antall sykefraværsdager og lavere gjennomtrekk blant medarbeiderne. Mer om dette i [Trondheims videorapport](#).





Skannebil i Rotterdam  
© FGM Harry Schiffer





## 5. Håndhevingsverktøy

### 5.1 GATEUTFORMINGENS ELEMENTER LEGGER TIL RETTE FOR HÅNDHEVING

Som nevnt i «Prinsipp 1: Utforme parkeringssystemer som sjåførene enkelt kan etterleve», kan utformingen av bymiljøer som er underlagt parkeringsreguleringer, bidra til sjåførenes etterlevelse. Byen bør sette opp tydelig og allment forståelig skilting som avgrensar de regulerte sonene og forklarar de gjeldende gatereguleringene. Parkeringsplasser kan beskrives tydelig og utformes slik at de skiller seg fra resten av det offentlige rom, for å angi hvor det kan parkeres. Det er flere måtar dette kan skje på, med fargekoding i maling eller ved å bruke forskjellige overflatematerialer. Dette kan også angi ulike brukstilfeller for parkeringsplassene (f.eks. plasser for personer med bevegelsehemming, logistikk, beboere, butikkunders plasser).

### 5.2 HJULBLOKKERING OG BORTTAUING

En hjulsperre, også kjent som hjullås, er en innretning som er utformet for å hindre at motorkjøretøy blir flyttet. I den vanligste formen består den av en lås som omslutter kjøretøyets hjul, og er utformet for å hindre fjerning både av låsen og av hjulet. Hjulsperre brukes i enkelte områder, men er kontroversielt. Det samme gjelder fjerning av kjøretøy: lokale myndigheter tillates ofte å taue bort kjøretøy som er forlatt eller ulovlig parkert på offentlig vei. Kjøretøyene taues til et sentralt oppbevaringssted hvor det

må betales et betydelig beløp for å få dem frigitt (i kombinasjon med borttauingskostnader).

### 5.3 DIGITAL PARKERINGSHÅNDHEVING

Byene kan bare implementere de håndhevingsprosedyrene og teknologiene som kreves/tillates i den nasjonale lovgivningen.

I de fleste tilfellene er det en digital komponent i parkeringshåndhevingen, om det så bare er en enkel database som holder oversikt over bøtene. Selv om teknologiene er modne, kan reguleringsspørsmålene komplisere en effektiv innføring av dem. Disse reguleringsspørsmålene kan ta mange former: behovet for å dobbeltsjekke digitalt gjenkjente parkeringsovertredelser personlig, vansker med å få tilgang til det nasjonale bilnummerregisteret på grunn av personvern hensyn, osv.

#### **Personvernforordningen: pass på!**

For både digital og personlig behandling: personvernet er sentralt og GDPR (personvernforordningen) gjelder. Byen bør utforme prosedyrer som overholder GDPR, og er også ansvarlig for at deres kontraktører overholder reglene. Byen bør bekjentgjøre personvernpolitikken sin og oppnevne et eget personvernombud. Informasjon om sjåfører som etterlever reglene, bør slettes fra systemet med mindre det velges et kontobasert system.

Digitale verktøy kan anvendes på ulike stadier i håndhevingsprosessen.



### Kjøretøyoppsporing:

- Tilfeldighetsstyrt og smart ruting av kontrollører: rettførdig og effektiv håndheving er delvis basert på enheter som leder parkeringskontrollørene på tilfeldige ruter, men også omdirigerer dem til steder hvor det forventes lav betalingssetterlevelse. På et mer avansert stadium kan det også være aktuelt med automatisk sporing ved at biler skannes og roboter tas i bruk.
- Automatisk bilskiltgjenkjenning (ANPR): kameraer kan monteres på skannebiler eller skannemopeder.
- Sporing av parkeringsplasser i sanntid: i tillegg til eksisterende data fra parkeringsgarasjer, blir stadig mer informasjon om gateparkeringsplasser sporet av sensorer og kameraer. Dette muliggjør bedre ruting og også parkeringsplassanalyse. Dette krever imidlertid presise GIS-kart over eksisterende parkeringsplasser i byen, inkludert hyppige oppdateringer (dvs. når det skjer en midlertidig endring av reglene).

### Registrere manglende etterlevelse

- Håndholdte innretninger for å sjekke parkeringsrettigheter. Disse kan utstyres med kamera, geo-lokatorer og skrivere.
- Digitalt arkiv over parkeringsrettigheter: de fleste digital parkeringsordninger er bygget på et digitalt arkiv (en server) som inneholder parkeringsrettighetene som er tildelt kjøretøyene (gjennom bilnummer). Disse rettighetene kan være midlertidige (basert på betaling) eller permanente (beboerparkering, parkering for personer med bevegelsehemming). De er alltid posisjonsbaserte (f.eks. rett til å parkere som beboer er avgrenset til nabolaget), men posisjonene kan variere i størrelse (gate, bydelssone, hele byen). Denne databasen er referansen for håndhevingen og fungerer som datanavet for parkeringsadministrasjonen.
- Nasjonal database over registrerte kjøretøy
- Bilaterale avtaler mellom by og stat og mellom land.

### Tiltak ved manglende etterlevelse: bøter og gebyrer

- Papirløs utstedelse av betalingsinstruksjon
- Klage over internett

De digitale verktøyene kan kombineres i parkeringskontrollpanel for byen: flere markedsaktører tilbyr kontrollpaneler som aggregerer informasjon som er generert av de ovennevnte digitale verktøyene, og innhenter

## Nederlands nasjonale parkeringsregister

Det nederlandske nasjonale parkeringsregisterets digitalt lagrede data er et viktig aktivum for en smidig parkeringshåndheving. Bilnummerskiltene til parkerte biler kan verifiseres i sanntid ved hjelp av skannebiler. Nummerskiltene blir sjekket mot et nasjonalt register over parkeringsrettigheter med geo-referanser som føres i parkeringsregisteret, herunder med angivelse av gebyrer og tillatelser. Denne tilnærmingen har økt betalingsvilligheten vesentlig.

Park4SUMP's partnerby Rotterdam demonstrerer et godt eksempel på digital parkeringshåndheving. [Ta en titt på denne videoen.](#)

Fullt digital håndhevingsprosess	Personlig opptreden
<p>Potensiale til å håndheve mer parkering.</p> <p>Systemets rettferdighet øker når mer parkering blir håndhevet.</p> <p>Etter den innledende investeringen er marginalkostnaden for ekstra håndheving lav. Denne effektivitetsgevinsten kan allokere til et annet sted.</p> <p>Kontrollørene liker det, jobbstatusen deres øker.</p> <p>Parkering blir en del av en generell overgang til e-forvaltning.</p>	<p>Nasjonal lovgivning tillater ikke automatisk bilskiltgjenkjenning (ANPR).</p> <p>Mangel på digital kultur og infrastruktur i byen.</p> <p>Ingen sentralisert og enkel tilgang til bilnummerregister.</p> <p>Digitalisering kan være et for stort prosjekt for en liten avdeling innen parkeringshåndheving.</p> <p>Legger til rette for «håndheving av lokalsamfunnet» – øyne på gaten og tilleggsoppgaver som å gi informasjon til turister.</p> <p>Mer arbeidsintensivt, jobber for mennesker.</p>

Grunner til en digital eller en personlig tilnærming i parkeringshåndhevingen

fata fra ulike kilder, integrerer og analyserer dem: opptatte plasser, økonomisk avkastning, osv. er tilgjengelig med et blikk.

Digitale verktøy kan også brukes for flere formål. Denne «doble bruken» kan spare kostnader, men har også sine rettslige begrensninger. Digitale håndhevingsverktøy kan brukes til andre (strafferettslige) overtredelser: Opplysninger fra automatisk bilskiltgjenkjenning (ANPR) kan brukes til å sjekke mot stjålne kjøretøy eller uforsikrede kjøretøy.

## 5.4 BRUK AV HÅNDHEVINGSDATA FOR Å OPPLYSSE POLITIKKBESLUTNINGER

Digitale og personlige håndhevingsprosesser genererer interessant informasjon om hvordan

byene fungerer. Smarte parkeringskontrollører og mobilitetsavdelinger gjør best bruk av disse dataene for å opplyse operasjoner og strategier (f.eks. SUMP).

Dette knytter seg også til PARK4SUMP's parkeringsprinsipp 23 – vent for å observere den faktiske etterspørselen før det bygges for å møte forventet etterspørsel<sup>2</sup>. Aggregerte håndhevingsdata hjelper til med å kartlegge den faktiske etterspørselen og parkeringspresset. De gir også informasjon om betalingsrater, hvilke billettbetalingsmaskiner som genererer mest/minst inntekter, billettmaskiner som er i ustand, gater med flest eller færrest parkeringsovertredelser.

Informasjon kan være veiledende for vedlikeholds- og kontrollinnsats. Ødelagte betalingsautomater, ramponerte skilt osv. kan fikses raskere hvis informasjonen formidles på en strukturert måte.

<sup>2</sup> CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", tilgjengelig på [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP\\_arguments%20and%20principles\\_NL\\_web.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_arguments%20and%20principles_NL_web.pdf)



En bil stoppet i gaten nær bil som står ulovlig parkert på fortau.  
© shutterstock.com



## 6. Spesifikt håndhevingsproblem

### 6.1 BEDRAGERSK BRUK AV DET EUROPEISKE PARKERINGSKORTET FOR PERSONER MED BEVEGELSESHEMMING

Sentralt i håndhevingsstrategiene er en felles forståelse for parkeringsrettighetene til personer med bevegelseshemming. Det finnes en standardisert stil for parkeringskort til bevegelseshemmede personer som er anerkjent i alle EU-land. Dette parkeringskortet gjør det mulig for en bevegelseshemmet person, som har rett til å bruke visse parkeringsfasiliteter i sitt bostedsland i EU, til å bevege seg enkelt i området til et annet EU-land og benytte seg av alle de parkeringsfasilitetene som stilles til disposisjon for bevegelseshemmede i dette EU-landet.

Denne anbefalingen gir bestemmelser om standardisering av utformingen av parkeringskortene for personer med bevegelseshemming og deres godkjenning i EU-landene, for å legge til rette for fri bevegelse med bil for disse personene. Vedlegget med tittelen «Bestemmelser om Fellesskapsmodellen for parkeringskort for personer med bevegelseshemminger» inneholder svært spesifikke bestemmelser om hvordan det europeiske standardkortet skal se ut, ved å spesifisere høyde, bredde, farge, materiale (plastbelegg), innhold og hvordan og hvor informasjon som er spesifikk for EU-landene, skal vises. EU-landene er ansvarlig for utstedelse av kortet.

<sup>3</sup> Fellesskapsmodellen ble introdusert ved Rådsanbefaling 98/376/EF.

I denne sammenheng bruker EU-landene sin egen definisjon av bevegelseshemming og definerer prosedyrene for å tildele kortet. Anbefalingen tar ikke sikte på å endre den måten parkeringskort for bevegelseshemmede implementeres på nasjonalt nivå. Ikke desto mindre har den europeiske dimensjonen en vesentlig effekt på bevegelseshemmede EU-borgeres mulighet til fri bevegelse og et uavhengig liv. Mange

#### Operasjon «Enable»

Dublin-politiet startet «operation enable» i 2017 for å overvåke bruken av parkeringsplasser og parkeringstillatelser for bevegelseshemmede. Tillatelser som brukes på falske premisser, blir beslaglagt og returnert til de som har utstedt dem. Det blir fremmet sak mot overtredere. Operasjonen ble støttet av en internettkampanje på sosiale medier, med tilstedeværelse på TV og radio. Kampanjen er blitt kopiert utenfor Dublin.





medlemsstater har lagt til funksjoner som ikke var forutsett i anbefalingen: antkopieringspapir; hologram; strekkode eller QR-kode; NFC- tagg for trådløs kortoppføring.

Det er viktig å merke seg at etter hvert som fordelene med parkeringskortet øker, øker også forekomsten av bedrageri i form av ulovlige forfalskninger eller handel med slike kort. Harmonisering av kortene har ført til at de er blitt ekstremt forenklet, noe som også har gjort det enklere å forfalske dem. Dermed må det vurderes ytterligere sikkerhetsfunksjoner for å forhindre etterligninger og forfalskninger.

Bedrageri med parkeringskort for bevegelseshemmede forekommer i tre hovedtyper:

1. Bruk av kortet fra andre personer enn innehaveren: de er ofte familiemedlemmer eller omsorgspersoner for innehaveren;
2. Bruk av kortet til en avdød person: familiemedlemmer gir ikke fra seg kortet etter innehaverens død;
3. Bruk av duplikater: innehavere av kortet eller personer som opptre på deres vegne, ber om et duplikatkort samtidig som de fortsatt har det opprinnelige (forbudt praksis).

## 6.2 NYE UTFORDRINGER

### Fra parkeringshåndheving til forvaltning av det offentlige rom

I byer som Barcelona har parkeringskontrollører begynt å kontrollere bussfiler, bussholdeplasser, fotgjengerpassasjer, dobbeltparkering og steder for innlasting og avlastning, for å hjelpe til med å forbedre trafikkflyt og sikkerhet. Oppgavene deres kan også utvides til overvåkning og rapportering om forholdene for alle elementer av det urbane landskapet som de lokale myndighetene har

ansvar for, herunder teknisk utstyr (rulletrapper og heiser, fontener, trafikksignaler og trafikkllys, gatemøbler (beholdere og søppelkasser) samt urbane grøntanlegg.

### Hensiktsmessig bruk av parkeringsplasser med infrastruktur for el-bilading

Nye funksjoner for parkeringsplasser i gaten, så som tilgang til infrastruktur for el-bilading, gir nye utfordringer for håndhevingen. Hvis spesifikke plasser er reservert for el-biler, kan kontrolløren sjekke om kjøretøyet er elektrisk, og om det lader (selv med kabler tilkoblet)?

### Håndheving av sykkelparkering

Byen Leuven (Belgia) driver aktiv forvaltning av gateparkering for sykler i en situasjon med store volum av sykler i gatene. Enkelte gater har malte sykkelparkeringssoner hvor du kan parkere sykkelen for en kort periode. Som det viktigste håndhevingsverktøyet kan politiet fjerne syklene, som deretter blir brakt til et sentralt oppbevaringslokale hvor de kan hentes. Dette kan gjøres hvis det foreligger en permanent parkeringsbegrensning for sykler, en midlertidig begrensning for spesifikke arrangementer, hvis sykkelen er påsatt merke og har vært urørt i 3 uker, eller hvis sykkelen blokkerer tilgang.

### Håndheving av parkeringsregulering for bygninger

Parkeringsstandarder er de bygningsforskriftene som spesifiserer hvor mye parkeringskapasitet nye bygninger skal skaffe til veie. Brussel-regionen har gjort sine nye parkeringsstandarder gjeldende med tilbakevirkende kraft for eksisterende bygninger der arbeidsgivere eller utleier driver næringsvirksomhet med ansatte personer. Denne politikken implementeres gjennom miljøtillatelse som arbeidsgiverne må ha for å drive virksomheten sin. Som en del av miljørapporteringen må antall parkeringsplasser på stedet rapporteres.



En bil parkerer ulovlig på fortau.  
© shutterstock.com

Overskuddet av parkeringsplasser i forhold til de gjeldende standardene må gradvis fjernes, ellers blir selskapene bøtelagt / skattlagt.

Fordelen med denne politikken er at det ikke er noen konkurransefordel i å utsette renovering av bygningsmassen, å leie eller å drive utleie av bygninger som ikke oppfyller de någjeldende standardene. Brussels regionale miljøtjenester sjekker hvert år deklarasjoner om parkeringskapasitet tilgjengelig på arbeidsplasser.

### Håndheving mot ondsinnede apputviklere

Det er ikke bare sjåfører som kan opptre i strid med parkeringsbestemmelsene. Appleverandører kan også legge hindringer i veien for lokale retningslinjer og reguleringer. Tvilsom praksis, for eksempel privat handel med offentlige plasser eller videresalg av private parkeringsplasser uten å rette seg etter lokale eller generelle sikkerhetsforskrifter, kan ikke tolereres. Håndheving i disse tilfellene tar form av rettslige søksmål.

## Nederland: Parkeringsappen «Parkeerwekker» forbys

I februar 2021 forbød en nederlandsk domstol appen «Parkeerwekker» («parkeringsvekkerklokken»). Appen informerer sjåfører som ikke har betalt for parkeringen, om at en skannebil nærmer seg. Rettsavgjørelsen er basert på det faktum at appen inviterer brukerne til å «handle ulovlig». Byen Amsterdam gikk til domstolen etter at de innledende kontaktene mellom byen og apputvikleren ikke hadde gitt de forventede resultatene. Appen var basert på å hente data fra brukernes bilkameraer – og på den måten kartlegge bevegelsene til skannebilene. Domstolen bestemte at offentlige interesser i dette tilfellet trumfer kommersielle interesser.



## 7. Liste over referanser

1. Park4SUMP (2020), Good reasons and principles for Parking Management (Gode grunner og prinsipper for parkeringsadministrering). Tilgjengelig på; <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Polis Parkeringsrapport 2012, Flyt? Destinasjon! Mot standardiserte løsninger for urban parkering)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Polis Parkeringsrapport 2013, Hvordan kan vi gjøre gateparkering til en suksess?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Polis Parkeringsrapport 2018, Lokale muligheter for digital parkering)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Polis Parkeringsrapport 2019, Parkering og byutvikling)
6. Park4SUMP Videoer om parkeringshåndheving. Tilgjengelig på: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. [www.europeanparking.eu/en/awards/](http://www.europeanparking.eu/en/awards/) med verdifull informasjon om opplegg for gateparkering og håndhevingsaspektene deres











[www.Park4SUMP.eu](http://www.Park4SUMP.eu)



@civitas\_P4S



Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Ansvaret for innholdet i denne publikasjonen ligger alene hos forfatterne. Innholdet reflekterer ikke nødvendigvis oppfatningen til Europa-unionen. Europa-kommisjonen fraskriver seg ethvert ansvar for bruken av innholdet i publikasjonen. Alle bildene i publikasjonen er levert av de respektive partnerne (med mindre annen kilde er oppgitt), og bildene er godkjent for bruk i denne publikasjonen.



DETTE CIVITAS INITIATIVET  
ER FINANSIERT SAMMEN  
MED DEN EUROPEISKE  
UNIONEN.

Park4SUMP er et prosjekt under initiativet CIVITAS.  
Les mer på [Civitas.eu](http://Civitas.eu).

Dette prosjektet har mottatt midler fra Den Europeiske Unionen sitt program Horizon 2020 for forskning og innovasjon gjennom avtale nummer 769072.