

Fagforbundets trafikkbetjentkonferanse 2024



Parkeringsgebyret er 50 år ☺

- **Parkeringsproblemer.** Feilparkerte biler som hindret sporveistrafikken var det ikke så mye av under krigen. Nå, bare vel ett år etter frigjøringen, var det annerledes. Så dette er aldeles ikke noe nytt problem. Men tiltakende som politiet satte i verk den gang for å få bukt med uvesenet, er interessant:

De inndro førerkortet ved ulovlig parkering! Særlig slik parkering som hindret trikkene i å komme fram, og som fra bileier side var mest som en heldagsparkering. Politiet var konsekvente. Minst i 14 dager i tillegg til bot. Og advarsler i sterke ordelag ble klistret som trekantede advarselsskilt på frontrutene til de mange synderne. Men skal man tro *Dagblader* for 13. juni, så var det ikke noe som hjalp -- i hvert fall ikke på lengre sikt.



Foto: Schrøder / Sverresborg Trøndelag Folkemuseum

Ulovlig parkering i Nordre gate

Innskrift på negativkonvolutt: "Feilparkering i Nordre gt. for Adr.". -1957
Adresseavisen 25.04.1957 "Konstabel Arne Wæraas klistrer her en liten lapp
på en bil som er parkert ulov ... [⬇ Vis tekst](#)

OSLO BYRETT
SIRDOMST. 1
SENTRALBYGGEN 12 120
POSTGIROKONTA 12 18

A.86920 tilhører byrettsdommer F.A. Zimmer.



Ann. nr. 59
Ulovlig parkering. N^o 19133

De har overskredet bestemmelsene om henstilling av kjøretøyer (underskrevet nedenfor)

Måndag den 13/5 1958 kl. 19 58 i

hengatt personlastevogn nr. 88920 i
Østberggata 17 Bredtveit

Med nr. 1 fra kl. 11 til etter kl.

1. For lenge tid, bestemmelse for Oslo bys indre trafikkområde (kl. 0800-1700) er mer enn 30 min. for personvogn og 1 time for laste- og varevogn
2. For lenge i park med person- og varevogn 30 min. for personvogn og 1 time for laste- og varevogn

De innkalles til å møte ved *foran*
dag *19* mellom kl. *19*

Kan De ikke møte denne dag, bes politistasjonen varslet (Telefonkatalogen under «Politie»)

Mot ikke utseem oppgitt eller avtalt tid!

Oslo politikkammer 12/5 - 19 58
Konst. nr. *0. V. 12*

D A G S M E D D E L E L S E

G.GATER - PARKERINGSKONTROLL M.V.

Som kjent overtok Oslo kommune, Trafikksjefen, hovedansvaret for kontrollen av ulovlig parkering i Oslo fra 1. juli 1973.

Etter avtale beholdt imidlertid politiet alene inntil videre bl.a. parkeringskontrollen i Gå-gatene, jfr. dagsmeddelelse av 26. juni 1973.

Fra 1. mai 1974 overtar Trafikksjefen også parkeringskontrollen i Gå-gatene (Folketeaterpassasjen og Gå-gateområdet rundt Karl Jonans gate).

Som kjent har det vært nødvendig med en del unntak og dispensasjoner fra innkjøringsforbudet og parkeringsforbudet i Gå-gatene. Dispensasjonene har vært gitt av Oslo politikammer, Trafikkavdelingen.

Fra 1. mai 1974 overtas også denne virksomhet av Trafikksjefen.

Skriftlige søknader om dispensasjoner sendes Trafikksjefens kontor, Mailundveien 21, Oslo 5.

Muntlige henvendelser skal skje til vaktformann Kristiansen, Torggaten 16, tlf. 11 10 20, linje 512, mellom kl. 08 - 1530, og tlf. 20 82 89 mellom kl. 0730 - 0800 og mellom kl. 1530 - 1700.

OSLO POLITIKAMMER, den 30.04.74
Trafikkavdelingen

Th. Karlsen/

D A G S M E D D E L E L S E

Innfartsveier og kollektivtrasseer - parkeringskontroll m.v.

Som kjent overtok Oslo kommune, Trafikksjefen, hovedansvaret for kontrollen av ulovlig parkering i Oslo fra 1. juli 1973.

Etter avtale beholdt imidlertid politiet alene inntil videre blandt annet parkeringskontrollen på innfartsveiene og i kollektivtrasseene, jfr. dagsmeddelelse av 26. juni 1973.

OBS. Fra i dag overtar trafikksjefen også parkeringskontrollen på innfartsveiene og i kollektivtrasseene. For fremtiden har således trafikksjefen parkeringskontrollen på alle gater og veier i Oslo.

For ordens skyld presiseres at kommunal kontroll og håndheving ikke er til hinder for at politiet også ilegger gebyr for overtredelse av de bestemmelser som omfattes av gebyrordningen.

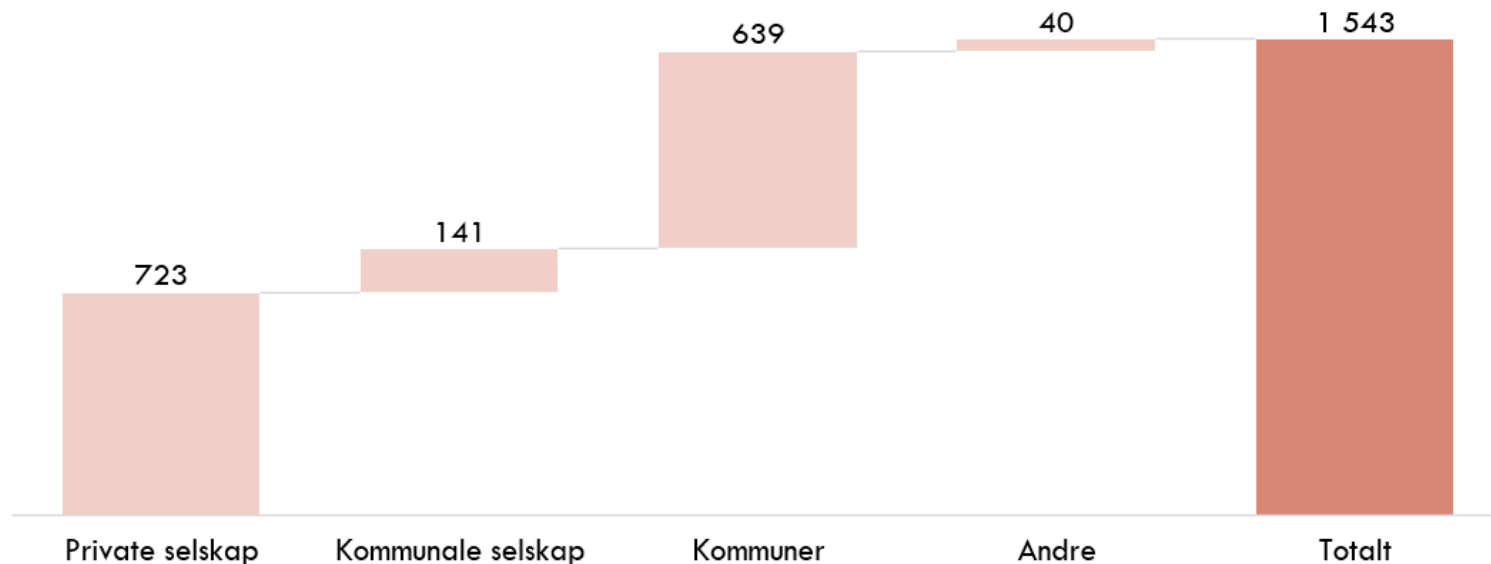
Videre presiseres at politiet har ansvaret for trafikkavviklingen. Særlig viktig er i denne forbindelse overvåkingen av innfartsveiene og kollektivtrasseene, spesielt i rushtidene.

OSLO POLITIKAMMER, den 9. oktober 1974
Trafikkavdelingen

Th. Karlsen
Th. Karlsen

Hvor mange er vi?

Samlet antall årsverk i norske parkeringsvirksomheter, 2022



Kilde: Sammenstilte informasjon fra Brønnøysundregistrene, Statens Vegvesens Parkeringsregister og innhentede tall fra kommuner. Merk at enkelte kommunalt eide selskap driver med både myndighetsutøvelse og kommersiell aktivitet. «Andre» inkluderer andre selskapsformer enn de øvrige i tabellen – og består primært av statlige helseforetak.

¹BRREG gir informasjon om antall ansatte. Omregningsfaktor mellom ansatte og årsverk settes lik 0,913 (SSB tabell 12623)

Tilbakeblikk - Trafikkbetjenter i Oslo og Trondheim på 80-tallet



Hva er uniform?

Uniform er et antrekk som er standardisert (uni – form = lik form) for å skape ensartethet, fellesskap og identifikasjon av en organisasjon eller gruppe. Uniformen har ofte elementer som viser bærerens rang og eller funksjon i fellesskapet.

Hvorfor uniform?

Uniform vil kunne forsterke lagfølelse og samhold, formidle tydeligere roller, oppgaver og maktposisjoner, nøytralisere det personlige hos hvert enkelt individ og fremme disiplin og orden. De kan gi respekt, både i form av tillit, trygghet og beundring.

- Tydeliggjøring av kontrollsituasjonen
- Gjenkjennelse for bilførere
- Synlighet
- Respekt

Hvilke krav stiller lovverket?

- Forskrift om offentlig parkeringsgebyr:
 - Skal være uniformert
 - Skal ha legitimasjon
 - Ingen krav til utforming, men skal ikke forveksles med statlige uniformer

- Parkeringsforskriften
 - Skal være uniformert
 - Skal ha legitimasjon
 - Skal fremkomme virksomhetens navn og tittel «trafikkbetjent» el.
 - Ingen krav til utforming, men skal ikke forveksles med statlige uniformer



Arbeidstilsynet

Arbeidsklær

Arbeidsklær er alminnelige klær og uniformer som ikke er spesielt beregnet til å beskytte arbeidstakernes sikkerhet og helse. Dette i motsetning til personlig verneutstyr som skal verne arbeidstakere mot farer som kan true sikkerhet eller helse.

For eksempel vil uniformen til en bussjåfør regnes som arbeidsklær. Derimot vil klærne som beskytter en arbeidstaker mot kulde på et fryselager, regnes som verneutstyr.



Personlig verneutstyr (PVU)

Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidstakerne bruker personlig verneutstyr når sikkerheten, helsen og velferden ikke kan vernes på annen måte.

Ansatte skal fortrinnsvis være vernet ved hjelp av tekniske installasjoner på arbeidsplassen eller ved tilpassede arbeidsmetoder og arbeidsprosesser. Personlig verneutstyr skal brukes hvis det likevel er risiko for at arbeidstakeren kan bli utsatt for farlige påvirkninger.





Statens vegvesen

Håndbok N301

3.7.1 Personlig verneutstyr

Alle arbeidstakere som arbeider på offentlig veg som er åpen for alminnelig ferdsel, skal benytte CE-godkjente verneklær. Dette gjelder også for kortvarige opphold i forbindelse med befaringer o.l.

Verneklærne skal alene eller til sammen oppfylle kravene i verneklasse 3 - refleksklasse 2, jf NS-EN 471 «Meget godt synbart vernetøy».

Til manuell trafikkdirigering skal det benyttes en særskilt jakke, jf **Håndbok R310 del 4. 3.7.1.1**

Kun krav til synlighet av personlig verneutstyr er omtalt her. Se for øvrig «Forskrift om bruk av personlig verneutstyr på arbeidsplassen» § 7, krav til personlig verneutstyr.

Arbeid på og ved veg
Krav og retningslinjer til varsling og sikring

NORMAL Håndbok N301

Krav til synlighetstøy (ISO 20471:2013)

- Laveste vernenivå: ISO 20471 klasse 1 gir lavest synbarhet av de tre klassene. Kravet til klasse 1 er at plaggene er utstyrt med fluoriserende stoff med en overflate på minst 0,14 m² og reflekser med en overflate på minst 0,10 m². Synlighetstøy i klasse 1 er for bruk i miljøer der det kreves laveste nivå for synlighet.
- Mellomste vernenivå: ISO 20471 klasse 2 gir vesentlig bedre synbarhet enn klasse 1, spesielt på dagtid, skumring og tåke. Dette er plagg utstyrt med fluoriserende stoff med en overflate på minst 0,50 m² og reflekser med en overflate på minst 0,13 m².
- Høyeste vernenivå: ISO 20471 klasse 3 gir brukeren meget god synbarhet. Dette er synlighetsplagg med fluoriserende vev med en overflate på minst 0,80 m² og reflekser med en overflate på minst 0,20 m², der det kreves høyeste nivå for synbarhet. Beskyttelsesplagg skal dekke torso og minst ha armer eller lange bukseben. Refleksen skal gå rundt torso og arm eller ben. Minste bredde på refleksen skal være 50 mm. Brukes ofte i nærheten av tett og hurtig trafikk.

TOOLS

Forskjell på synlighet dagtid





Fra venstre: Synlighetstøy i klasse 1, klasse 2 og klasse 3. Helt til høyre uten Hi-Vis. (Foto: Blåkläder)



Uniformer og patruljebiler



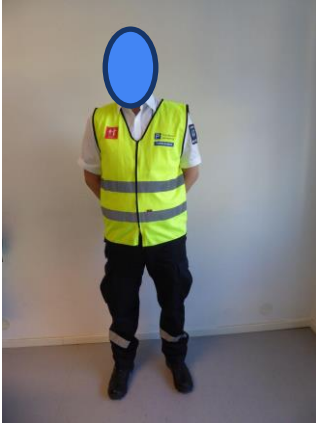
TRONDHEIM KOMMUNE
Trondheim parkering



Uniformer og patruljebiler



TRONDHEIM KOMMUNE
Trondheim parkering



Uniformer og patruljebiler



Uniformer og patruljebiler



Uniformer og patruljebiler



Uniformer og patruljebiler



LILLEHAMMER
KOMMUNE



Uniformer og patruljebiler



BERGEN
KOMMUNE



På mørke kvelder går vi med gul vest i tillegg.

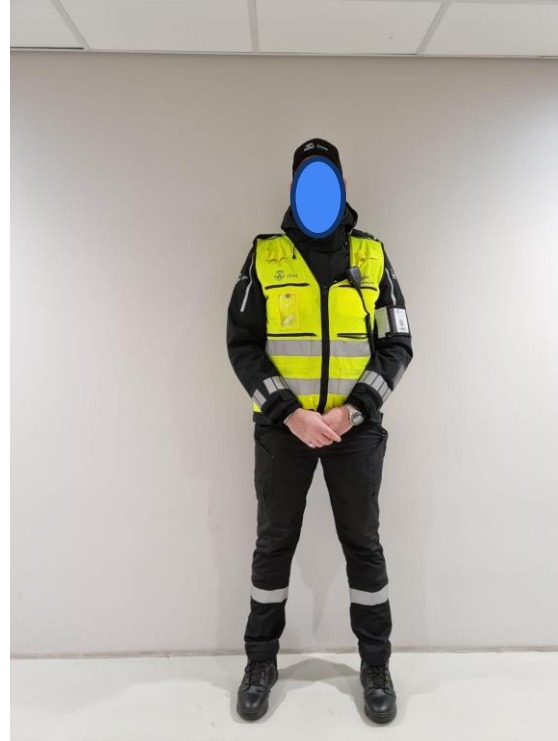
Uniformer og patruljebiler



DRAMMEN
KOMMUNE



Uniformer og patruljebiler



Uniformer og patruljebiler



Sarpsborg
kommune



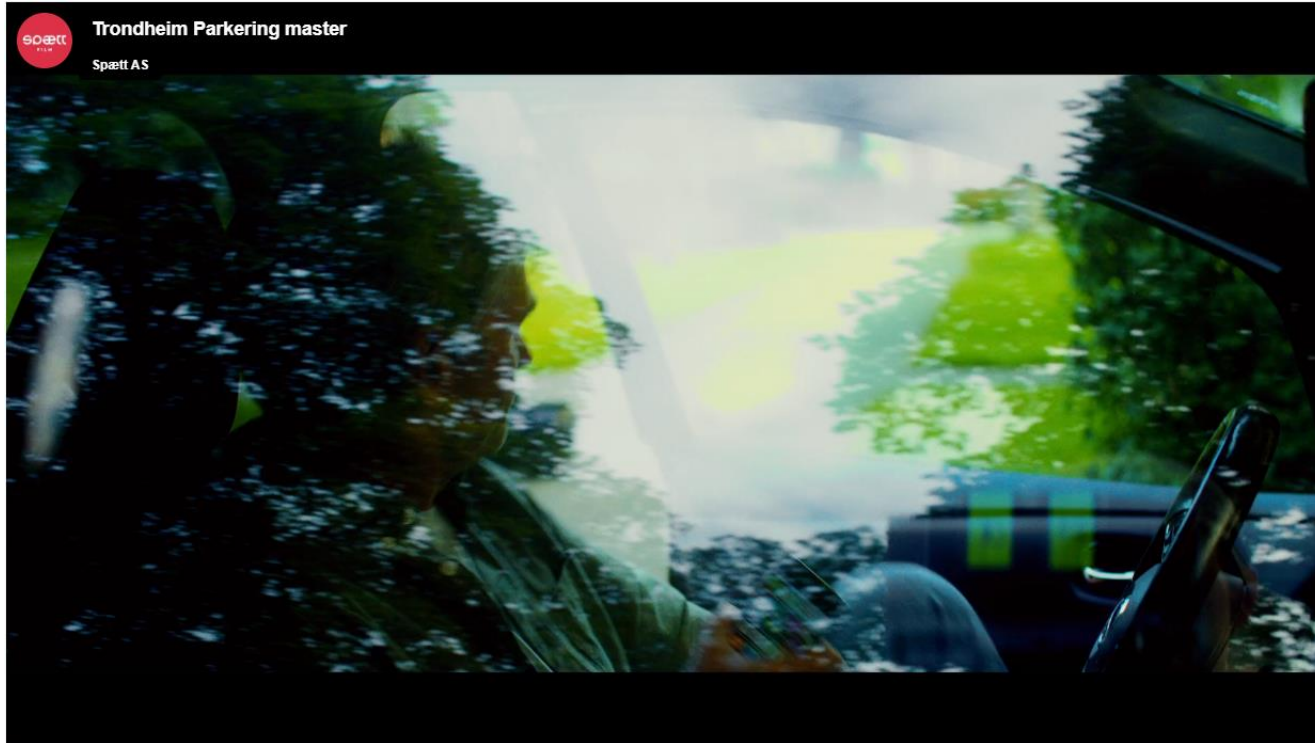
Uniformer og biler hos andre som jobber langs offentlig veg

autodata as





Her er en filmsnutt med forebyggende synlighet :)



Takk for oppmerksomheten!