

# Servicemarkering af 10 m-reglen

Evaluering

2010

Udarbejdet af: LBY/KSC  
Dato: 19.4.2010  
Version: 03  
Projekt nr.: 4699-002

MOE & BRØDSGAARD A/S  
Rådgivende ingeniører   
CVR nr.: 64 04 56 28  
E-mail: info@moe.dk

RØDOVRE  
Tørringvej 7  
DK-2610 Rødovre  
Telefon 44 57 60 00

ANDRE ADRESSER  
Århus Oslo  
Fredericia  
Aalborg

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1	konklusion.....	5
2	Registrering af parkeringsadfærd i udvalgte kryds.....	6
3	Trafikanternes forståelse.....	7
4	Afgiftsdata.....	8
5	Vedligehold.....	8
6	Lovgivningsmæssige forhold.....	9
7	Sagsbehandling.....	10
8	Uheldsdata.....	11
9	Fejl i anden afmærkning, der ikke relaterer til servicemærkingen.....	11

Bilag 1

## Forord

Københavns Kommune har gennemført en evaluering af kommunens forsøg med servicemarkering af 10 m-reglen i vejkryds.

"10 m-reglen" er Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, hvori der står: "Standning eller parkering må ikke ske i vejkryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant".

I løbet af 2008 blev servicemarkeringen etableret i form af gule trekanter ved ca. 4.200 vejkryds i Københavns Kommune som en forsøgsordning.

Servicemarkeringerne er etableret efter, at der er opnået dispensation fra Vejdirektoratet, idet servicemarkeringerne ikke er en nuværende godkendt vejafmærkning.

Vejdirektoratet har stillet evalueringskrav i forbindelse med dispensation til 10 m-reglen. Heraf fremgår, at der skal foretages evaluering, citat "*bl.a. ved at foretage studier af adfærden før og efter*", og at "*evalueringen skal fremsendes til Vejdirektoratet, eventuelt sammen med en ny ansøgning om forlængelse af dispensationen*".

Det bemærkes, at "før-perioden" for undersøgelserne er inden 1. oktober 2008, hvor servicemarkeringen var udført.

Evalueringen er foretaget i samarbejde med Trafitec, TSN Gallup, Center for Trafik og Center for Parkering i Københavns Kommune, som alle har leveret input.

Konklusioner bygger på følgende:

- TNS Gallup. Brugerundersøgelse om forståelse af parkeringsregler. Oktober 2009.
- Trafitec. Servicemarkering af 10 m regel. Evaluering af parkeringsadfærd. Januar 2010.
- Statistisk data for servicemarkering, Center for Parkering. Februar 2010.
- Evaluering af servicemarkering af 10 m-reglen. Københavns Kommune, Center for Parkering, januar 2010.
- Dilemmaer i forbindelse med servicemarkering af 10 m-reglen. Københavns Kommune, Center for Trafik, februar 2010.

Nedenfor beskrives konklusionen for forsøgsprojektet, herunder uddrag fra de enkelte del-evalueringer.

## 1 KONKLUSION

### Resultat af evalueringen

Samlet vurderes, at servicemarkeringen har resulteret i, at trafikanter i stor grad er hjulpet til at overholde 10-m reglen. Serviceniveauet for bilister der skal parkere, er dermed blevet højere end tidligere.

Det ses såvel af den udførte spørgeundersøgelse af trafikanternes forståelse, undersøgelser af parkeringsadfærd og i det reducerede antal af parkeringsafgifter.

Hovedkonklusionen kan sammenfattes til:

- 79% af de adspurgte i spørgeundersøgelsen angiver, at de gule trekanter i meget høj grad eller i høj grad har hjulpet dem til at overholde 10-meter reglen.
- 67% er meget enige eller enige i, at 10-meter reglen påvirker trafikanternes måde at parkere på, så der bliver bedre overblik i vejkryds.
- 47% har bemærket trekanterne (63% af københavnere).
- Der er sket en halvering i antallet af biler, der er parkeret ulovligt i relation til 10 m reglen. Før servicemarkeringen var 51,8 % af de forrest parkerede biler parkeret mindre end 10 m fra krydset, mens den andel kun var 26,0 % efter servicemarkeringen var etableret.
- Antallet af afgifter for overtrædelse af 10 m reglen er faldet med 19%. Det samlede antal afgifter er faldet med 16% i samme periode.
- Selv dem der parkerer ulovligt, parkerer længere fra krydset.
- 57% af servicemarkeringerne er i god stand. Cirka 36 % af den udførte markering skal udføres igen ca. 1 år efter etableringen. Det medfører en årlig vedligeholdelsesudgift.
- Forsøget med 10 m-reglen er trafikikkerhedsmæssig fuldt forsvarlig.
- Som en positive sidegevinst ved gennemgang af vejnettet, bliver der rettet op på en del anden afmærkning i København, som ikke relaterer til servicemarkeringen.
- Antallet af klager som følge af parkering i og ved vejkryds (herunder 10 m-reglen) er stort set uændret.

Der er imidlertid en række lovgivningsmæssige forhold og uklarheder omkring tolkning mv., som skal afklares inden servicemarkeringen eventuelt gøres permanent. Når uklarhederne er løst, vurderes det, at servicemarkeringen med stor fordel for trafikanterne kan gøres til en permanent ordning.

## 2 REGISTRERING AF PARKERINGSADFÆRD I UDVALGTE KRYDS

Nedenstående sammenfattes konklusioner fra rapporten "Serviceafmærkning af 10 m-reglen, evaluering af parkeringsadfærd, Trafitec, januar 2010".

Trafitec har udført en evaluering af parkeringsadfærd før og efter etablering af servicemarkering af 10 m-reglen i vejkryds. Evalueringen af parkeringsadfærd er udført ud fra registreringer af parkerede biler i 16 vigepligtsregulerede kryds i uge 46-49 i 2007 og 2009.

Parkeringsadfærden blev registreret ved at måle afstanden fra den tværgående kørebane eller cykelstis nærmeste kant og til den forreste parkerede bil, hvis den var parkeret mindre end 30 meter fra kanten. Hvis ingen bil var parkeret i dette område blev det registreret, om der holdt en bil inden næste kryds. Der blev udført 2.278 registreringer. Dog blev parkeringsrestriktioner ændret på 15 vejsider, og derfor indgår kun 1.965 registreringer i databehandlingen.

### Parkering på steder, hvor der er servicemarkering

Før servicemarkeringen var 51,8 % af de forrest parkerede biler parkeret mindre end 10 m fra krydset, mens den andel kun var 26,0 % efter servicemarkeringen var etableret. Således er der sket en halvering i antallet af biler, der er parkeret ulovligt i relation til 10 m reglen.

Ændringen i parkeringsadfærd sker næsten udelukkende i området mellem 3 og 13 m fra krydset, hvor parkerede biler holder længere væk fra krydset efter, at servicemarkeringen er etableret. Dog har de gule trekkanter også medført, at færre er parkeret 15-20 m fra krydset, og de ser ud til nu at parkere 10-15 m fra krydset.

I gennemsnit holder bilerne efter servicemarkeringen knap 1 meter længere væk fra krydset.

Effekten af servicemarkering på parkeringsadfærden er rimelig ensartet, når der opdeles på ugedag, tidsrum og bydel samt forskellige typer af kryds og vejsider. Dog skal det nævnes, at servicemarkeringerne har medført de største ændringer i parkeringsadfærden i bydelene Vesterbro og Indre Østerbro, mens de mindste ændringer er sket i Indre By.

### Parkering på steder, hvor der ikke er servicemarkering

På godt halvdelen af vejsiderne ved de 16 kryds i undersøgelsen er der ikke etableret servicemarkeringer pga. andre forhold. Det er dog undersøgt, hvordan parkeringsadfærden har udviklet sig disse vejsider.

Undersøgelsen viser, at parkeringsadfærden også har ændret sig på vejsider, hvor servicemarkering ikke er etableret. I gennemsnit holder bilerne i efterperioden i 2009 godt 1 meter længere væk fra krydset set i forhold til 2007. Tilbagetrækningen fra krydset er dog anderledes, da der er tale om en generel tilbagetrækning. Der sker således ikke en "sammenklumpning" af de forreste parkerede biler omkring 10-12 m fra krydset, som det var tilfældet på vejsider, hvor servicemarkering blev etableret.

Ændringen i parkeringsadfærden fra før til efter er vidt forskellig, når der opdeles på ugedag, tidsrum og bydel samt forskellige typer af kryds og vejsider. Således holder bilerne meget

længere væk fra krydset på hverdagsaftener i efterperioden, men meget tættere på krydset i efterperioden på lørdag formiddage. Ligeledes ses store forskelle mellem bydelene.

Omfanget af ulovlige parkeringer er faldet svagt (omkring 5 %) på vejsider, hvor servicemarkeringer ikke blev etableret. Bilisterne er især blevet bedre til at overholde parkeringsrestriktioner i forbindelse med spærrelinjer.

Baggrunden for, at man holder lidt længere væk fra krydset, hvor servicemarkeringer ikke blev etableret, er i hovedtræk, at lidt færre biler er parkeret ulovligt, men også at lovlige parkeringer sker længere væk fra krydset. Analysen kan ikke forklare, hvorfor disse lovlige parkeringer på vejsider uden servicemarkering nu sker længere væk fra krydset. Nogle potentielle forklaringer er 1) informationskampagner, 2) etablering af servicemarkering og den efterfølgende forundring over, hvorfor der ikke er en gul trekant på den vejside, man parkerer på, samt 3) øget usikkerhed om, hvor det er lovligt at parkere.

### 3 TRAFIKANTERNES FORSTÅELSE

Københavns Kommune har gennemført en større informationskampagne før implementering af servicemarkeringen.

TSN Gallup har gennemført en brugerundersøgelse for at afdække brugernes holdninger til og oplevelse af parkeringssituationen i København, herunder forståelse af 10 m-reglen og servicemarkeringerne.

Herunder ses en sammenfatning af spørgeskemaundersøgelsens hovedresultater vedr. forståelse af 10-meter reglen og servicemarkeringen.

- Der er stor enighed blandt bilisterne om, at den gule trekant i høj grad har hjulpet til overholdelse af 10-m reglen, fordelt på 79 % af alle bilisterne, 81 % af bosiddende københavnere og 75 % af pendlere.
- Endvidere føler 85 % i høj grad eller meget høj grad, at den gule trekant er med til at give dem bedre forståelse af 10-m reglen. Samtidig er 67 % enig eller meget enig i, at 10 m-reglen påvirker trafikanternes måde at parkere på.
- 47 % af bilisterne bemærkede de gule trekanter på gaden.
- 63 % af bilisterne har svaret: " Den gule trekant markerer det punkt, hvor afstanden fra krydset er 10 meter", hvilket er det korrekte svar.
- Teknik- og Miljøforvaltningen har i den seneste tid informeret om servicemærket den gule trekant. 17 % af de adspurgte har svaret, at de har set eller hørt informationen om den gule trekant.
- Af bilister, der har set eller hørt informationen om den gule trekant, er det primært fra lokalavisen, bilisterne har fået informationen fra, 16 %. 35 % ved ikke, hvor de har set eller hørt informationen om den gule trekant og 28 % har svaret ved ikke.

#### 4 AFGIFTSDATA

Der er foretaget en vurdering af, om antallet af parkeringsafgifter vedr. 10-m reglen er ændret i forsøgsperioden, og om en eventuel op- eller nedgang i antal afgifter kan forklæres med servicemarkering. Der er anvendt data fra Center for Parkering for hhv. før perioden januar-oktober 2008 og efter-perioden januar-oktober 2009.

Gennemgang af data viser, at:

- antallet af afgifter for overtrædelse af 10 m reglen er faldet med 19 %.
- køretøjer, der parkerer mindre end 10 m fra vejkryds, har dog øget den gennemsnitlige afstand fra kryds med 12 %.

For at opnå referencedata kan der sammenlignes med andre overtrædelser. Der har været et fald i det totale antal parkeringsafgifter i København på 16%.

Heraf konkluderes, at afgifter som følge af 10 m-reglen er faldet en smule mere end det totale antal afgifter. Andre afgiftstyper er dog også faldet, heraf flere markant.

Center for Parkering har i hele perioden haft samme praksis for måling af afstanden til kryds. Her bemærkes, at gennemsnitsafstanden for parkering mindre end 10 m fra vejkryds er øget med 12%. Således holder ulovligt parkerede trafikanter 12% længere fra krydset i efter perioden.

Generelt skal bemærkes, at der i 2009 var en lavere parkeringsintensitet end i 2008, hvilket bl.a. tilskrives den finansielle krise, der har medført mindre trafik i bl.a. København. Dette fald kan delvist forklare det store fald i ulovlige parkeringer, idet det formodes, at det i efter-perioden har været lettere for trafikanterne at finde en lovlig parkeringsmulighed.

#### 5 VEDLIGEHOLD

Som en del af evalueringen ønskes en vurdering af trekanternes holdbarhed. Der er udvalgt et område i Vanløse med 222 servicemarkeringer, hvor der er foretaget besigtigelse efterår 2009.

Trekanternes tilstand er vurderet og opdelt i 4 kategorier.

Evalueringsområde					
Kategori	Alle	1	2	3A	3B
	-	God stand	Dårlig stand men fungerer	Slidt beskadiget fungerer ikke	Kan ikke ses
Antal i stk.	222	126	16	6	74
Antal i %	100	57	7	3	33

Såfremt det udvalgte område kan betegnes som repræsentativt, kan det konkluderes, at cirka 36 % af den udførte markering skal udføres igen ca. 1 år efter etableringen.



Den store andel i kategorien "kan ikke ses" omfatter givetvis en række kryds, hvor afmærkningen ikke har fundet sted. Det kan konkluderes, at der burde være udført tilsyn i forbindelse med etableringen.

Proceduren i de første par måneder af forsøgsordningen har været, at Center for Parkering har indberettet opdagede fejl og mangler til Center for Veje, som har givet Center for Trafik besked. Center for Trafik har vurderet og bestilt udførelse af nye markeringer.

Konklusionen ud fra det store antal servicemarkeringer i kategorien "Beskadiget – fungerer ikke" og "Kan ikke ses" er, at tilsynet/kontrollen af servicemarkeringen bør intensiveres, og at der kan forventes løbende driftsomkostninger til vedligeholdelse.

For at der skal være en god troværdighed i servicemarkeringen, vurderes det ligeledes for vigtigt, at der opnås en bedre vedligeholdelsesstandard.

Der er i forbindelse med evalueringen ikke regnet på driftsomkostningerne. Tager man imidlertid etableringsomkostningerne, der er estimeret til 50 kr. pr. trekant, kan den årlige vedligeholdelsesudgift estimeres til ca. 230.000 kr.

Konsekvenser af den hårde vinter er ikke belyst.

## 6 LOVGIVNINGSMÆSSIGE FORHOLD

Der er foretaget en vurdering af uklarheder i forhold til nuværende lovgivning og tolkning heraf. Der er taget udgangspunkt i den række af dokumenter mv., som er produceret og anvendt i forbindelse med projektførelsen for implementering af servicemarkeringen. Der har endvidere løbende været en række møder internt i Københavns Kommune og møder med Vejdirektoratet, Justitsministeriet, rådgivere samt projektets styre- og følgegruppe. Center for Parkering og Center for Trafik har hver især udarbejdet notat om, hvordan de ser de lovgivningsmæssige forhold.

Bilag 1 beskriver en sammenfatning.

Der er følgende juridiske problemer:

- Definition af vej:  
Hvordan defineres en vej? Færdselslovens definition er meget bred. Loven har ikke en klar definition af en ind- og udkørsel (eller overkørsel).
- Definition af vejkryds:  
Hvordan defineres et vejkryds? Færdselslovens definition er meget bred. Efter konsultationer med Justitsministeriet, Vejdirektoratet og Rigspolitiet har kommunen besluttet, at gå fra en juridisk tolkning af vejkryds til en geometrisk tolkning. Den geometriske definition er imidlertid ikke altid i overensstemmelse med rettens kendelser og ombudsmandens udtalelser i diverse sager.
- Gælder reglen ved cykelstiudkørsler:  
Der afventes et svar fra Justitsministeriet.
- Gælder reglen i overliggeren i T-kryds:  
Justitsministeriet har svaret, at de ikke finder at reglen gælder.

- Udmåling i "skæve kryds":  
Der er en række kryds, hvor målereglene ikke giver mening pga. krydssets udformning.
- Servicemærkingens juridiske gyldighed:  
I og med at servicemærkingen er en forsøgsordning, findes den ikke i afmærkningsbekendtgørelsen, og har ikke nogen selvstændig juridisk gyldighed. Imidlertid vil den formentlig blive tillagt det af trafikanterne.
- Placering af servicemærking i forhold til øvrige restriktioner:  
I og med at servicemærkingen vil blive opfattet som juridisk gyldig, kan det få indflydelse på trafikanternes opfattelse af de øvrige restriktioner. De træder ikke ud af kraft, fordi der bliver etableret en servicemærking. Der vil derfor være strækninger, hvor 10 m-reglen gælder, men hvor der tillige er andre og måske mere vidt rækkende restriktioner.
- Den fysiske placering af servicemærkingen:  
Ved en eventuel permanent ordning bør trekantens størrelse og placering revurderes i samråd med Center for Veje.

## 7 SAGSBEHANDLING

Der er foretaget en vurdering af, om der er kommet flere/færre klager vedr. 10 m-reglen.

Der er anvendt data fra Center for Parkering for hhv. før perioden januar-oktober 2008 og efterperioden januar-oktober 2009.

Det har ikke været muligt særskilt at udtage klager vedr. 10 m-reglen i Center for Parkering, men udelukkende for vejkryds generelt, hvori 10 m-reglen indgår.

Gennemgang af data viser, at antallet af klager over pålagt parkeringsafgift for overtrædelse af parkering i og ved vejkryds, herunder 10 m-reglen, er faldet med 0,8%.

For at opnå referencedata kan der sammenlignes med andre overtrædelser. Her har der også være et fald i antallet af afgifter:

- Total antal klager: - 0,5 %
- Klager over standsning forbudt (punkt 01-afgift): - 0,2 %
- Klager over fortov, cykelsti, heller eller lign. (punkt 24-afgift): - 0,6 %

Heraf konkluderes, at klager som følge af parkering i og ved vejkryds (herunder 10 m-reglen) er stort set uændret.

I Center for Trafik er der ikke mulighed for at udtrække henvendelser der omhandler 10 m-reglen, men det oplyses, at antallet af sager er stort set det samme eller en smule flere. Henvendelser i efter-perioden er ofte positive tilkendegivelser efterfulgt af spørgsmål om der ikke mangler servicemærking et konkret sted.

## 8 UHELDSDATA

I opstartsfasen af forsøgsordningen med servicemarkering blev der foretaget uheldsanalyse i 3 udvalgte områder. Formålet var at undersøge, om der i en 5 års periode var registreret uheld med cyklister, der muligvis kunne relatere til 10 m-reglen uden for reglens gyldighedsområde. Uden for gyldighedsområdet menes lokaliteter, der ikke er entydige vejkryds, fx overkørsler, adgang til gårde, p-anlæg mv.

Resultatet fremgår af notatet "Vurdering af 10 m-reglen i Københavns Kommune. 12.4.07". Konklusionen i hovedtræk er, at ud af 194 personskadeuheld er der 6 uheld, hvor det ikke kan *udelukkes* (men heller ikke påvises), at oversigtsforhold har haft indflydelse på et cyklistuheld uden for 10 m reglens gyldighedsområde.

I efteråret 2009 blev der foretaget en tilsvarende analyse for efter-perioden i de 3 udvalgte områder. Det skal bemærkes, at efter-perioden er ganske kort, og at det statistiske grundlag således er begrænset.

Konklusion for efter-perioden er i hovedtræk, at ud af 39 personskadeuheld er der ingen cyklistuheld med muligt oversigtsproblem.

Alt i alt konkluderes, at Københavns Kommunes administration under forsøget med 10 m-reglen er trafiksikkerhedsmæssig fuldt forsvarlig.

## 9 FEJL I ANDEN AFMÆRKNING, DER IKKE RELATERER TIL SERVICEMARKERINGEN

Ved besigtigelserne af samtlige kryds i forbindelse med planlægning og implementering af servicemarkeringen blev der samtidigt observeret en række uhensigtsmæssigheder ved den eksisterende afmærkning. Det kan eksempelvis være manglende kørebaneafmærkning, forkert afmærkning med færdselstavler etc.

Denne positive sidegevinst ved gennemgang af vejnettet har medført, at der er/bliver rettet op på en del anden afmærkning i København.

## Bilag 1

### Lovgivningsmæssige forhold

Der er fortsat en række uklarheder, bl.a. om definitionen på et veikryds.

Uklarhederne bør afklares såfremt ordningen påtænkes at gøres permanent.

#### Definition af vej:

Det største dilemma har været at få defineret, hvad er en vej. Færdselslovens definition (§ 2, stk. 1, nr. 26) er meget bred. Hertil kommer, at lovens § 1 alene definerer, at loven gælder på vej, som benyttes til almindelig færdsel. Retspraksis har derfor medført, at alle arealer, hvor loven anses for at gælde, bliver defineret som vej.

Loven har ikke en klar definition på en ind- og udkørsel (eller overkørsel), om end begrebet er omtalt i § 29, stk. 3, nr. 2. Man kan derfor anse alle ind- og udkørsler, hvor der foregår almindelig færdsel, for veje.

Der er således fortsat uklarhed omkring definitionen.

#### Definition af veikryds:

Det næststørste dilemma har været at definere et veikryds. Igen er færdselslovens definition (§ 2, stk. 1, nr. 27) meget bred. Lægger man så en sproglig forståelse til (at en vej, der møder en anden vej, må være et veikryds), bliver mulighederne for varianter af veikryds meget stor og meget udvandet i forhold til trafikanternes generelle forståelse af begrebet.

Et advokatfirma udarbejdede i april 2007 et notat omhandlende den påtænkte servicemarkering og de eventuelle erstatningsmæssige konsekvenser af en ændret administration.

I notatet tages der udgangspunkt i, at administrationen af reglen kan lempes, således at den alene håndhæves, hvor to eller flere naturlige veje mødes. Der indføres med notatet et begreb der kaldes "egentlige" veikryds, hvormed menes de steder som af trafikanternes forstås og accepteres som veikryds. Efter oprindeligt at have estimeret med 2.500 servicemarkerede veikryds - ud fra de ovennævnte kriterier - blev antallet opjusteret til 4.200, for bedre at sikre, at de veikryds, hvor der hidtil blev pålagt afgifter for 10-meter reglen fortsat var omfattet. Således mente man, at det var utilstrækkeligt at anvende begrebet "regulære veikryds" i forhold til definitionen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2.

På et møde med Justitsministeriet den 18. januar 2008 blev det aftalt, at kommunen fremover skulle gå fra en juridisk tolkning af veikryds til en geometrisk tolkning.

De hensyn som Københavns Kommune har lagt til grund for en geometrisk tolkning er:

- at to eller flere veje krydser eller munder ud i hinanden.
- veje, der har vejnavn, som er vist ved vejnavneskilte.
- veje, der normalt har asfaltbelægning/tydeligt kørespor
- veje, der typisk har fortov
- veje, der kan være private arealer, men på trods heraf fremstår som veje, fx med kørebane og fortov.

Det bliver f.eks. ikke automatisk et vejkryds, alene fordi der er to vejnavne, der mødes, men det er en medvirkende faktor i vurderingen.

Den geometriske definition er imidlertid ikke altid i overensstemmelse med rettens kendelser og ombudsmandens udtalelser i diverse sager. Samtidig er der heller ikke altid enighed i forvaltningen om den geometriske tolkning.

Justitsministeriet er af den holdning, at domstolsafgørelser skal efterkommes uanset det aktuelle forsøg med servicemarkeringer i Københavns Kommune.

Det kan konkluderes, at der fortsat ikke er 100% klarhed over, hvad der kan defineres som et vejkryds. Såfremt ordningen påtænkes at gøres permanent, bør der forinden komme en afklaring af disse forhold. Afklaringen synes, at skulle fastlægges i Justitsministeriet.

#### Gælder reglen ved cykelstiudkørsler:

I teksten om 10 m-reglen hedder det, inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant. Betyder det, at der gælder en 10 m regel, når en cykelsti slutter langs en vej? Eller er det kun når der er tale om en cykelsti i eget tracé på tværs af en vej? Eller er der alene tale om, at teksten skal angive et udgangspunkt for at udmåle de 10 m?

Københavns Kommune har spurgt Justitsministeriet, men afventer fortsat svar.

#### Gælder reglen i overliggeren i T-kryds:

Tidligt i forsøget blev det klart, at der var to tolkninger af, hvorvidt 10 m reglen gælder i overliggeren i T-kryds. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 162 indeholder en figur, der angiver, hvorledes 10 m reglen skal udmåles. Ifølge denne figur gælder 10 m-reglen i overliggeren. Imidlertid kan man angive, at der i overliggeren ikke er nogen tværgående kørebane eller cykelsti nærmeste kant og reglen derfor ikke gælder.

Justitsministeriet har i sit svar af 11. september 2009 bemærket, at de ikke finder at reglen gælder, idet der er andre måder at sikre oversigt og svingradier.

#### Udmåling i "skæve kryds":

Da Københavns veje ikke er lagt efter linealer. Der er en række kryds, hvor målereglerne ikke giver mening. Eksempelvis kan udmålingen resultere i, at 10 m punktet ikke når ind til kantstenen. En række af problemstillingerne har været drøftet med Vejdirektoratet. Der er opnået principløsninger for de fleste krydstyper, men det er ikke effektueret i hele byen endnu.

#### Kompetencer i forhold til almene veje:

10 m-reglen gælder alle steder, hvor færdselsloven gælder. Dette medfører, at der vil være en række steder, hvor henholdsvis private fællesveje og almene veje indgår i et vejkryds. Jf. Lov om private fællesveje § 44 er der ingen tvivl om, at vejmyndigheden kan udføre afmærkning på private fællesveje, når det skønnes nødvendigt af hensyn til trafikafvikling eller trafiksikkerhed, men hvorledes med almene veje (*definition af almen vej: en vej, gade, bro eller plads, der er åben for almenheden, men som ikke administreres af det offentlige i henhold til lov, vedtægt eller deklaration*)? Kommunens advokater påpegede, at "Lov om private fællesveje" med fornødne lempelser finder anvendelse på almene veje. Dette må betyde, at vejmyndigheden kan etablere visse trafiktekniske foranstaltninger på almene veje, formentlig med en advisering af grundejer. Arbejdsgruppen har dog valgt ikke at involvere almene veje i forsøget.

#### Servicemærkingens juridiske gyldighed:

I og med at servicemærkingen er en forsøgsordning, findes den ikke i afmærkningsbekendtgørelsen, og har ikke nogen selvstændig juridisk gyldighed.

Imidlertid vil den formentlig blive tillagt det af trafikanterne, men sidenhen må det forventes, at også domstolene vil tillægge den en vis gyldighed. Således har et advokatfirma vurderet, at det efter deres opfattelse ikke kan udelukkes, at servicemærkingen vil blive anset for at have en retlig normerende effekt.

Selvom servicemærkingen gør det lettere for trafikanten at parkere, og lettere for p-vagterne at konstatere parkeringsforholdet, kan det give problemer med afgiften, eksempelvis hvor servicemærkingen er faldet af.

På møde med Justitsministeriet den 18.1. 2008 blev det aftalt, at kommunen fremover skulle gå fra en juridisk tolkning af vejryds til en geometrisk tolkning. En bilist vil imidlertid risikere at få en parkeringsafgift, hvis der standses for tæt på vejryds, uanset om der er servicemærket eller ej. Den grundlæggende forudsætning er, at trafikanterne kender færdselsloven.

Der kan ikke gives et fuldstændig entydigt svar på, om Center for Parkering under forsøget med servicemærkingen kun håndhæver 10 meter reglen der, hvor den er vist og markeret. Som udgangspunkt er der enighed om, at det bør være sådan. Dette vil dog forudsætte, at alle mistolkninger eller fejl vedr. servicemærkingen er rettet. Det er ikke tilfældet, idet der fortsat steder med uklarheder og steder, hvor servicemærkingen mangler.

Derudover ville en sådan tolkning medføre, at servicemærkingen gives en egentlig og selvstændig retsvirkning - og det har den jo ikke.

Der er således fortsat vejryds, som der i forvaltningen ikke er enighed om tolkningen af, og, hvor der endnu ikke er servicemærket, selv om Center for Parkering igennem mange år har håndhævet 10 m-reglen, og hvor der ligeledes foreligger domme fra retten.

Center for Parkering kommer i den situation, at efter deres opfattelse korrekt og lovligt pålagte afgifter, der efterfølgende er blevet fastholdt af klageafdelingen, fremstår som fastholdt på et urigtigt grundlag, når der ikke er servicemærket i de pågældende vejryds.

Samtidig er der det forhold, at servicemærkingen flere steder ikke er etableret, fx ved en fejl eller at den er nedslidt og/eller ikke synlig.

Det kan konkluderes, at en ensartet vurdering af vejryds - og en heraf følgende konsekvent udført servicemærking er en forudsætning for servicemærkingens fortsatte succes, såfremt ordningen påtænkes at gøres permanent. Afklaring af disse forhold synes at skulle fastlægges i Justitsministeriet.

#### Placering af servicemærking i forhold til øvrige restriktioner:

I og med at servicemærkingen vil blive opfattet som juridisk gyldig, kan det få indflydelse på trafikanternes opfattelse af de øvrige restriktioner. De træder ikke ud af kraft, fordi der bliver etableret en servicemærking. Der vil derfor være strækninger, hvor 10 m-reglen gælder, men hvor der tillige er andre og måske mere vidt rækkende restriktioner. Til eksempel kan nævnes forbuddet mod at holde 5 m før en spærrelinje. Hvis servicemærkingen bliver sat, vil trafikanterne tro, at de kan holde hen til servicemærkingen. Arbejdsgruppen valgte - efter en drøftelse med bl.a. Justitsministeriet og Vejdirektoratet - at servicemærkingen alene bliver sat,

hvor der er en reel parkeringsmulighed, uanset om den er tidsbegrænset på grund af et forbud. En sådan praksis anbefales videreført i en eventuel permanent ordning.

Den fysiske placering af servicemarkeringen:

Da Københavns Kommune nåede frem til, at servicemarkeringen skulle være en gul 10 x 15 cm. trekant, opstod dilemmaet, hvor skal trekantens så placeres? På kørebanen er den tæt på trafikanten, men kan let blive dækket af snavs og andet. På cykelstikant eller fortovs kant, begge dele kan være tæt på trafikanten, men granitkantstenen er ikke det mest egnede underlag til en termoplast trekant. Og skulle man benytte muligheden for at pege trekanten i den retning vejkrydset er, eller den retning man kan parkere? Arbejdsgruppen blev enige om, at placere trekanten i fortogets kantsten pegende ud mod kørebane. De steder, hvor der ikke er et fortov, placeres trekanten i kørebanekanten. Holdbarhed af markeringen er begrænset, jf. afsnittet "vedligehold" i nærværende rapport.

Ved en eventuel permanent ordning bør trekantens størrelse og placering revurderes i samråd med Center for Veje.