

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Svar. Politikerspørgsmål om Status på afdækning af erhvervsparkeringspladser. eDoc sag 2019-0049077
Vedhæftede filer: TM5 Bilag 1.pdf; TM5 Etablering af erhvervsparkeringspladser.pdf

Fra: TMFKP BA Rådhuspost
Sendt: 28. februar 2019 16:34
Til: Cecilia Lonning-Skovgaard (Borgerrepræsentationen)
Cc: Julie Bang Henriksen
Emne: Svar. Politikerspørgsmål om Status på afdækning af erhvervsparkeringspladser. eDoc sag 2019-0049077

Kære Cecilia Lonning-Skovgaard

Tak for din henvendelse til Teknik- og Miljøforvaltningen af 19. februar 2019. Jeg besvarer din henvendelse, da parkering hører under mit ansvarsområde i forvaltningen.

Under henvisning til aftale om budget 2019 **Afdækning af potentiale for flere erhvervsparkeringspladser**, hvor det fremgik, at "Parterne er enige om at afsætte midler til, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan afdække potentialet for at etablere 500 flere erhvervsparkeringspladser uden at konvertere konventionelle p-pladser", kan jeg i relation til spørgsmål 1 oplyse, at forvaltningen har fået foretaget en advokatvurdering af kommunes hjemmel til at reservere pladser til erhvervslivet samt en foreløbig fysisk screening. Resultatet af den juridiske vurdering viste, at der ikke er grundlag for at gå videre med projektet. Kommunen ikke har hjemmel til at reservere parkering udelukkende til erhvervslivet. Vedhæftet finder du det officielle materiale til Teknik- og Miljøudvalgets kommende budgetseminar, som belyser de juridiske forhindringer for projektet.

Den fysiske screening viser, at der er potentiale til at etablere et antal p-pladser i indre by og i brokvartererne. Forvaltningen agter umiddelbart ikke at arbejde videre med projektet, da kommunen som nævnt ovenfor ikke har hjemmel til at reservere parkering udelukkende til erhvervslivet, men resultatet af den fysiske screening vil kunne anvendes i andre sammenhænge, hvor der er politisk efterspørgsel efter flere parkeringspladser eller evt. erstatningspladser i andre projekter.

I relation til dit spørgsmål 2 henviser jeg til vedhæftede notat, som er udarbejdet til overførselssagen 18/19.

Med venlig hilsen

Hans Christian Karsten
Vicedirektør
Byens Anvendelse

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Fra: Julie Bang Henriksen
Sendt: 19. februar 2019 14:59
Til: TMFKP Sekretariat
Cc: Cecilia Lonning-Skovgaard (Borgerrepræsentationen)
Emne: Politikerspørgsmål til TMF fra Cecilia Lonning-Skovgaard (V) om erhvervsparkeringspladser

Til TMF
Vil I sørge for svar på Cecilias spørgsmål nedenfor? Jeg vil gerne cc. på svaret, tak.

Politikerspørgsmål til TMF fra Cecilia Lonning-Skovgaard (V):

1. Hvad er status på afdækning af potentiale for 500 flere erhvervsparkeringspladser, som blev vedtaget i Budget 2019? Hvor langt er TMF med afdækningen, og hvornår forventes den afsluttet?
2. Forventer TMF at levere et budgetnotat vedr. erhvervsparkeringspladser i overførselssagen 18/19?

Med venlig hilsen

Julie Bang Henriksen

Specialkonsulent

Borgerrepræsentationens Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen



4. marts 2019

Sagsnr.
2018-0260776

Dokumentnr.
2018-0260776-10

Notat TMS Etablering af erhvervsparkeringspladser

Forligspartnerne bag budgetaftalen for 2019 har bestilt et budgetnotat om etablering af 500 erhvervsparkeringspladser.

Parterne var enige om at afsætte midler til, at Teknik- og Miljøforvaltningen kunne afdække potentialet for at etablere 500 flere erhvervsparkeringspladser uden at konvertere konventionelle parkeringspladser. Parterne var enige om, at en mulig etablering af erhvervsparkeringspladser skulle indgå i Overførselssagen 2018-2019.

Dette notat beskriver, hvorfor det *ikke* kan lade sig gøre at fremlægge det bestilte budgetnotat på etablering af 500 erhvervsparkeringspladser.

Baggrund

I Budget 2019 blev parterne enige om at afsætte midler til, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan afdække potentialet for at etablere 500 flere erhvervsparkeringspladser uden at omkonvertere konventionelle parkeringspladser. Ventetiden i trafikken koster virksomheder tid, hvilket fører til stigende priser på varer og tjenester. Håndværkere kan risikere at måtte parkere langt fra de steder, hvor opgaven skal løses. Mange håndværks- og servicevirksomheder peger på, at det er et væsentligt problem i København.

Løsning

Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemført en screening af mulighederne for at etablere erhvervsparkeringspladser, og samtidigt indhentet en ekstern juridisk vurdering af de retlige muligheder for at reservere parkeringspladser til erhvervskøretøjer på offentlig vej.

Konklusionen af den juridiske vurdering er, at der hverken i medfør af færdselsloven eller kommunalfuldmagten, herunder *almennyttekriteriet*, er hjemmel til at etablere erhvervsparkeringspladser. Almennyttekriteriet fordrer, at et projekt skal komme en bred kreds af kommunens borgere til gode. Medmindre der foreligger enten tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig styrke taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til erhvervskøretøjer på offentlige veje i kommunen, er der således ikke hjemmel til at etablere særlige erhvervsparkeringspladser.

Cykel og Vej

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Forvaltningen vurderer ikke, at dette er tilfældet. Forvaltningen kan på den baggrund *ikke* anbefale, at kommunen reserverer parkeringspladser til erhvervskøretøjer på de offentlige veje, jf. bilag 1.

Med Venlig Hilsen

Lone Byskov
Vicedirektør

Notat

om de retlige muligheder for at reservere parkeringspladser til erhvervskøretøjer på offentlig vej

1. Indledning

Københavns Kommune, Center for Parkering, har anmodet om vores vurdering af de retlige muligheder for at reservere parkeringsplads på offentlig vej til erhvervskøretøjer.

I afsnit 2 følger en kortfattet gengivelse af vores konklusioner og anbefalinger.

I afsnit 3 beskriver vi generelt de retlige muligheder for at reservere parkeringspladser på offentlig vej.

Herefter vurderer vi i afsnit 4 mulighederne for at reservere parkeringspladser på offentlig vej til erhvervskøretøjer. I forbindelse hermed vurderer vi også, om det i givet fald vil være muligt at begrænse reservationen, så den kun omfatter håndværkere. Baggrunden herfor er, at der efter det oplyste også har været rejst spørgsmål om dette.

Da parkeringskapaciteten i kommunen er presset, har der herudover været rejst spørgsmål om, hvorvidt man i givet fald kunne reservere de omhandlede parkeringspladser på en del af de vejstrækninger, der ligger nærmere end 10 meter fra vejkryds, og som i dag er friholdt fra parkering, fordi det følger af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, at der ikke må standses eller parkeres i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter herfra. Spørgsmålet er derfor, om det er muligt at fravige denne regel, og om det givet fald kan ske til reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer mv. Dette vurderes i afsnit 5.

2. Konklusioner og anbefalinger

2.1. Reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer

Hvad angår Center for Parkerings spørgsmål om lovligheden af at reservere et antal parkeringspladser til erhvervskøretøjer, er spørgsmålet, om en sådan reservation af parkeringspladser vil kunne begrundes tilstrækkeligt i færdselsmæssige eller andre almene hensyn, der er så tungtvejende, at de mere end opvejer de modsatrettede hensyn til almenhedens muligheder for at kunne benytte parkeringspladserne.

Det er vores vurdering, at de almene hensyn, der i givet fald vil skulle begrunde en reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer, ikke skal gå på hensynet til de erhvervsdrivende selv. En eventuel reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer skal derfor ikke være begrundet i de erhvervsdrivendes behov for hurtigere at kunne finde en parkeringsplads, idet dette ikke vil være varetagelse af væsentlige almene hensyn, men derimod blot varetagelse af hensynet til en enkelt gruppes parkeringsbehov på bekostning af almenhedens muligheder for at kunne parkere på de offentlige vejarealer.

Hvis en reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer skal kunne begrundes i væsentlige almene hensyn vil det efter vores vurdering skulle være fordi man vurderer, at det har en væsentlig almen betydning, at der er en sådan særlig infrastrukturfacilitet for erhvervsdrivende på samme måde, som man har vurderet, at tungtvejende almene grunde taler for, at der er reserveret særlige parkeringspladser til busser, taxier mv.

I den forbindelse bemærkes, at en erhvervsgruppes i øvrigt velbegrundede behov for at komme hurtigt frem og ikke skulle lede efter en parkeringsplads normalt ikke vil være tilstrækkeligt til, at der kan reserveres parkeringspladser til fordel for denne gruppe på offentlig vej. Heller ikke selv om dette også har nogle positive virkninger for andre.

Det bemærkes i denne forbindelse også, at der i forhold til en mulig reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer vil kunne argumenteres for, at der stilles særligt store krav til tyngden af de hensyn, der skal tale herfor. Baggrunden herfor er, at såfremt kommunen med en vis effekt skal reservere parkeringspladser til erhvervskøretøjer, lægger vi til grund, at der vil skulle reserveres et betydeligt antal pladser over hele byen til dette formål. Dette betyder så også – alt andet lige – at der vil være tale om et betydeligt indgreb i almenhedens muligheder for at anvende vejene til parkering, idet de reserverede pladser går fra de parkeringsmuligheder, som almenheden enten har eller ville kunne have fået.

Samlet set er det vores vurdering, at det er vanskeligt at se, at der foreligger enten tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig styrke taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til erhvervskøretøjer på offentlige veje i kommunen. Det er på denne baggrund vores **anbefaling**, at kommunen ikke reserverer parkeringspladser til erhvervskøretøjer på de offentlige veje.

Det er vigtigt, at kommunen også inddrager lighedshensyn og konsekvensbetragtninger i sin vurdering. Hvis kommunen reserverer parkeringspladser til erhvervskøretøjer på de offentlige veje, uden at der er et sagligt grundlag for at forskelsbehandle denne gruppe fra f.eks. andre personer, der kører til kommunen for at udføre et arbejde, risikerer kommunen på grundlag af lighedsgrundsætningen at blive forpligtet til at reservere parkeringspladser til en langt større kreds af personer, som parkerer i kommunen i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver.

2.2. Reservation af parkeringspladser til håndværkere

På samme måde som i forhold til vurderingen af om der kan reserveres parkeringspladser på offentlig vej til erhvervskøretøjer, vil det også skulle vurderes, om der specifikt for håndværkere foreligger færdselsmæssige forhold eller andre tungtvejende almene grunde, som kan begrunde, at der reserveres parkeringspladser til netop denne erhvervsgruppe.

Håndværkeres parkeringsbehov må i det væsentligste svare til, hvad der gør sig gældende for mange andre erhvervsdrivende og øvrige bilister. Dermed er der heller ikke sådanne tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som taler for, at håndværkere skal have en fortrinsstilling i forhold til at kunne parkere.

Håndværkere vil i en del sammenhænge have behov for at have værktøj med til løsningen af en opgave, ligesom der også kan være brug for at læsse ting af. Dette adskiller sig imidlertid efter vores vurdering ikke fra andre erhvervsdrivendes behov på en sådan måde, at

det kan begrunde, at der reserveres særlige parkeringspladser til håndværkere. Andre erhvervsdrivende, herunder f.eks. advokater, har også af og til tungt gods med i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver (tasker, kasser med materiale mv.). Det samme gælder for vareudbringningsfirmaer mv. Færdselsloven indeholder imidlertid regler, der gør det muligt at foretage af- og pålæsning, så behovet for at foretage af- og pålæsning bør ikke løses ved reservation af parkeringspladser til særlige erhvervsgrupper, men derimod ved at gøre brug af mulighederne for at foretage af- og pålæsning.

Hertil kommer i øvrigt, at reservation af et antal parkeringspladser rundt om i byen til håndværkere næppe ville være en effektiv måde at løse problemet på. En håndværkers parkeringsbehov vil jo kunne opstå alle mulige steder inden for kommunens geografiske område og dermed ikke nødvendigvis i nærheden af en reserveret plads.

Samlet er det vores vurdering, at det er vanskeligt at se, at der foreligger enten tungtvæjende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig styrke taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til håndværkere på offentlige veje i kommunen. Det er på denne baggrund vores **anbefaling**, at kommunen ikke reserverer parkeringspladser til håndværkere på de offentlige veje.

Vi har overvejet, om der kunne være nogle situationer, hvor der var et mere akut behov for, at en håndværker kom frem og løste en opgave. Dette kunne f.eks. være tilfældet, hvis der var opstået en større vandskade, eller hvis personer sad fast i en elevator eller lignende. Heller ikke sådanne situationer vil dog efter vores vurdering kunne medføre, at der reserveres særlige parkeringspladser til håndværkere. Det er på denne baggrund endvidere vores **anbefaling**, at kommunen heller ikke reserverer parkeringspladser til håndværkere til løsningen af særligt akutte opgaver.

Kommunen må også inddrage lighedshensyn og konsekvensbetragtninger i sin vurdering. Hvis kommunen reserverer parkeringspladser til håndværkere på de offentlige veje, uden at der er et sagligt grundlag for at forskelsbehandle denne gruppe fra f.eks. andre personer, der kører til kommunen for at udføre et arbejde, risikerer kommunen på grundlag af lighedsgrundsætningen at blive forpligtet til at reservere parkeringspladser til en langt større kreds af personer, som parkerer i kommunen i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver.

2.3. Særligt om mulighederne for at reservere parkeringspladser på en del af de vejstrækninger, der ligger inden for 10 meter fra vejkryds

Da parkeringskapaciteten i kommunen er presset, har der været rejst spørgsmål om, hvorvidt man kunne reservere de omhandlede parkeringspladser på en del af de vejstrækninger, der ligger mindre end 10 meter fra vejkryds, og som i dag er friholdt fra parkering, fordi det følger af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, at der ikke må standses eller parkeres i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter herfra. Spørgsmålet er, om det er muligt at fravige denne regel, og om det givet fald kan ske til reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer mv.

Hovedreglen er, at færdselslovens regler kan fraviges ved lokal afmærkning. Denne hovedregel gælder imidlertid ikke i forhold til at kunne fravige 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2. Her er udgangspunktet, at der ikke kan ske fravigelse. Kun i nogle nærmere afgrænsede tilfælde kan der oprettes parkeringsbåse inden for en afstand af 10 meter fra vejkryds.

Vi har ikke foretaget en vurdering af, i hvilket omfang undtagelsesreglen konkret ville gøre det muligt at oprette parkeringspladser inden for 10 meter fra vejkryds i Københavns Kommune. Vores umiddelbare vurdering er, at det i mange tilfælde vil være vanskeligt at gøre, dels fordi der kun er hjemmel til det i nogle afgrænsede tilfælde, dels fordi kommunen jo altid skal vurdere, om det vil være færdselsmæssigt forsvarligt – og i forhold til sidstnævnte vurdering vil man i en storby som København ofte støde på den udfordring, at en friholdelse af 10 meter fra vejkryds har væsentlig betydning for oversigtsforholdene på stedet.

Uanset, om der i et vist begrænset omfang måtte kunne etableres et antal parkeringspladser inden for 10 meter fra vejkryds, så er det fortsat vores vurdering, at der ikke er det fornødne hjemmelsgrundlag for at reservere disse pladser til erhvervskøretøjer og ej heller blot til håndværkere.

--oo0oo--

I de følgende afsnit er der redegjort nærmere for vores analyser og vurderinger.

I afsnit 3 beskriver vi generelt de retlige muligheder for at reservere parkeringspladser på offentlig vej.

Herefter vurderer vi i afsnit 4 mulighederne for at reservere parkeringspladser på offentlig vej til erhvervskøretøjer. I forbindelse hermed vurderer vi også, om det i givet fald vil være muligt at begrænse reservationen, så den kun omfatter håndværkere.

I afsnit 5 vurderer vi mulighederne for at fravige 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, således at en del af vejarealet inden for en afstand af 10 meter fra vejkryds kan anvendes til parkeringspladser.

3. Mulighederne for at reservere parkeringspladser på offentlig vej i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1

3.1. Om betydningen af "allemandsretten"

Udgangspunktet for offentlige veje er, at der gælder en såkaldt "allemandsret". Dette indebærer, at alle skal kunne bruge vejarealet på lige fod, medmindre der er fastsat særlige restriktioner.

Reservation af parkeringspladser til biler tilhørende bestemte personer eller persongrupper er et eksempel på en fravigelse af udgangspunktet om allemandsretten. Reservation af parkeringspladser til fordel for bestemte brugere kan besluttes af vejmyndigheden med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, der har følgende ordlyd:

"§ 92. Vejmyndigheden for en offentlig vej kan med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om
1) parkering og standsning,
... "

Det er vigtigt at bemærke, at færdselslovens § 92, stk. 1, stk. 1, giver kommunen mulighed for at reservere parkeringspladser til bestemte formål, hvis betingelserne er opfyldt. Der er derimod ikke tale om en bestemmelse, som giver kommunen pligt til at reservere parkeringspladser på offentlig vej, hverken til det ene eller det andet formål.

I det følgende beskrives det nærmere, hvilke muligheder færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, giver for at reservere parkeringspladser, og hvad myndigheden skal og kan lægge vægt på i forbindelse med sine vurderinger.

3.2. Hvilke forhold skal og kan myndigheden lægge vægt på ved sine vurderinger af, om der kan reserveres parkeringspladser til bestemte grupper?

Færdselslovens § 92, stk. 1, angiver ikke, hvilke forhold vejmyndigheden lovligt kan tage hensyn til ved sin beslutning om at fastsætte færdselsmæssige bestemmelser om f.eks. standsning og parkering.

Det centrale hensyn i forhold til færdselslovens § 92, stk. 1, er imidlertid færdselsmæssige forhold, dvs. hensyn til trafikikkerheden og trafikafviklingen. Det vil således være lovligt at tage hensyn til sådanne forhold ved beslutninger, der træffes efter § 92, stk. 1.

Vejmyndigheden kan dog også inddrage andre hensyn i sine beslutninger. Det er således anført i forarbejderne til færdselsloven fra 1976, at der ikke er noget til hinder for, at der ved beslutninger om foranstaltninger efter § 92, stk. 1, også tages hensyn til andet end de færdselsmæssige forhold, f.eks. miljømæssige hensyn (Folketingstidende 1975-76, Tillæg A, spalte 410).

Hvad enten der er tale om færdselsmæssige hensyn eller andre hensyn, f.eks. miljøhensyn, er det altså samtidig et krav, at hensynet tager sigte på at varetage interesser af almen karakter. Det er endvidere et krav, at der er tale om almene hensyn, som er væsentlige.

Kravet om væsentlighed fremgår bl.a. af rapporten fra den arbejdsgruppe om bedre forbrugerbeskyttelse, der var nedsat under Justitsministeriet. I rapporten, der er fra juni 2013, er der på side 33-46 foretaget en nærmere gennemgang af, hvordan bestemmelsen i færdselslovens § 92 skal fortolkes også i lyset af bestemmelsens forarbejder. Arbejdsgruppen kommer på side 46 med følgende konklusion:

"Sammenfattende finder arbejdsgruppen det mest nærliggende at antage, at færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, indebærer, at parkeringsforanstaltninger kan indføres ud fra almene hensyn alene. Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse, at de almene hensyn skal være væsentlige. Det forudsættes desuden, at der i den forbindelse ikke foreligger færdselsmæssige hensyn, som taler afgørende imod indførelsen af de pågældende foranstaltninger, jf. herved også forarbejderne til 1932-loven."

Der skal således relativt tungtvejende grunde til, før kommunen kan træffe afgørelse om at reservere parkeringspladser på offentlig vej til bestemte formål.

3.3. Myndigheden skal også inddrage relevante modhensyn i sin afvejning

Som anført ovenfor skal relativt tungtvejende grunde tale for, at der træffes afgørelse om at reservere parkeringspladser på offentlig vej til bestemte formål.

Kommunen skal inddrage alle relevante hensyn i sin vurdering, herunder også hensyn der taler imod at reservere bestemte parkeringspladser. I den forbindelse skal det bemærkes, at da der er tale om offentlig vej, er udgangspunktet, at alle skal have adgang til at benytte vejen på lige vilkår.

Det skal endvidere bemærkes, at i en storby som København er de offentlige vejarealer – herunder parkeringsarealer – en væsentlig del af byens infrastruktur. Parkeringsbelastningen på byens offentlige parkeringspladser er derfor som regel også relativ stor. Det er også af denne grund væsentligt, at der ikke gøres indskrænkninger i almenhedens muligheder for at benytte parkeringspladser ud over, hvor dette er begrundet i tungtvejende hensyn.

En eventuel reservation af parkeringspladser på offentligt vejareal skal således være begrundet i færdselsmæssige eller andre almene hensyn, der er så tungtvejende, at de mere end opvejer de modsatrettede hensyn til almenhedens muligheder for at kunne benytte parkeringspladserne.

3.4. En række generelle forvaltningsretlige krav har også betydning for kommunens vurdering

Ved enhver forvaltningsafgørelse er der en række grundlæggende forvaltningsretlige krav, som Københavns Kommune skal overholde. Nogle af disse krav følger af nogle grundlæggende retsgrundsætninger, som dermed også skal iagttages i forbindelse med kommunens vurdering af, om der er mulighed for at reservere parkeringspladser til særlige grupper på offentlig vej.

Kommunens afgørelser skal overholde saglighedsgrundsætningen. Hvis kommunen træffer beslutning om at reservere parkeringspladser på offentlig vej, træffer kommunen hermed en forvaltningsafgørelse om at gøre undtagelse fra allemandsretten, og en sådan beslutning skal i givet fald hvile på et sagligt grundlag.

Kommunen skal endvidere overholde lighedsgrundsætningen. Det følger af lighedsgrundsætningen, at der alene kan gøres forskel på bilister, hvis der kan godtgøres saglige forskelle, som er tilstrækkelige til at kunne begrunde en sådan forskelsbehandling.

Reservation af parkeringspladser til bestemte persongrupper vil derfor kunne medføre, at andre persongrupper også får retskrav på at være omfattet af tilsvarende reservationsordning. Dette vil være tilfældet, hvis deres forhold i det væsentligste svarer til de personer, der omfattes af den indførte reservationsordning, og der ikke er et sagligt grundlag for at forskelsbehandle.

Lighedsgrundsætningen indeholder dermed væsentlige begrænsninger i, hvilke undtagelser kommunen kan gøre fra allemandsretten uden samtidig at være forpligtet til at give andre persongrupper tilsvarende undtagelser.

En ordning skal endvidere være administrerbar og kontrollerbar. Henset til, at der er tale om et masseforvaltningsområde, taler hensynet til administrativ konvens (at der kan tages hensyn til den praktiske tilrettelæggelse af arbejdet, tilstedeværende arbejdskraft og økonomiske ressourcer ved forvaltningens skønsmæssige enkeltafgørelser) entydigt for, at den etablerede praksis skal være overskuelig at administrere og håndhæve.

Det er således absolut nødvendigt, at en ordning i videst muligt omfang er kontrollerbar. Hvis der ikke er de fornødne muligheder for at kontrollere, om en person rent faktisk opfylder betingelserne for lovligt at kunne parkere på en reserveret parkeringsplads, vil kommunen i realiteten være overladt til at lægge vedkommendes egne oplysninger til grund uden mulighed for effektivt at efterprøve, om oplysningerne er korrekte.

En ordning, der i realiteten ikke indeholder nogen effektiv kontrolmulighed, vil indebære en betydelig risiko for omgåelse, og som følge af kommunens manglende kontrolmuligheder vil det både være vanskeligt at forebygge misbrug og efterfølgende at gribe ind ved mistanke om misbrug.

3.5. Eksempler fra praksis

Der er en række eksempler i praksis på, at der er taget stilling til, om betingelserne for at reservere parkeringspladser til en bestemt persongruppe var opfyldt.

Der er således støtte i retspraksis og i administrativ praksis for, at der kan reserveres parkeringspladser til f.eks. køretøjer for handicappede personer, busser, taxier og til personer med ærinde til en bestemt offentlig institution.

I forhold til reservation af parkeringspladser til besøgende med ærinde til en ambassade har dette også støtte i en højesteretsdom fra 1961, U 1961.369 H. Højesteret fastslog, at myndighederne ved regulering af parkeringsforholdene ikke er afskåret fra at tage andre end færdselsmæssige hensyn i betragtning, når hensynet er af almen karakter. Højesteret fandt endvidere ikke grundlag for at tilsidesætte det skøn, som myndighederne havde udøvet i den forbindelse.

At udgangspunktet om allemandsretten til det offentlige vejareal vejer tungt ses også af administrativ praksis. Dette indebærer, at kommunen skal foretage en grundig vurdering af, om betingelserne for at fravige udgangspunktet ved at reservere parkeringspladser på offentlig vej, er opfyldt.

Justitsministeriet har således f.eks. i en udtalelse fra 1989 antaget, at færdselslovens § 92 ikke gav det fornødne lovgrundlag for at reservere brugen af offentlige parkeringspladser til en gruppe privatpraktiserende læger, hvis parkeringsmuligheder angiveligt var så dårlige, at de i visse situationer ikke kunne komme tilstrækkeligt hurtigt frem til sygebesøg. Antagelsen må bygge på en forudsætning om, at reservation af parkeringspladser til privatansatte, herunder til privatansatte praktiserende læger, ikke hviler på et tilstrækkeligt alment offentligretligt grundlag (ministeriets j.nr. 1989-2304/50-1).

--oo0oo--

I afsnit 4 nedenfor vurderes det, om det er muligt at reservere parkeringspladser på offentlig vej særligt til erhvervskøretøjer. I forbindelse hermed vurderer vi også, om det i givet fald vil være muligt at begrænse reservationen, så den kun omfatter håndværkere.

4. Reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer eller eventuelt kun til håndværkere

Center for Parkering har anmodet om vores vurdering af, om kommunen lovligt kan reservere et antal parkeringspladser på offentlig vej til erhvervskøretøjer (afsnit 4.1). Vi vurderer også, om det vil være muligt at reservere parkeringspladser, som kun må benyttes af håndværkere, da der også har været rejst spørgsmål om dette (afsnit 4.2).

4.1. Reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer

Hvad angår Center for Parkerings spørgsmål om lovligheden af at reservere et antal parkeringspladser til erhvervskøretøjer, er spørgsmålet, om en sådan reservation af parkeringspladser vil kunne begrundes tilstrækkeligt i færdselsmæssige eller andre almene hensyn, der er så tungtvejende, at de mere end opvejer de modsatrettede hensyn til almenhedens muligheder for at kunne benytte parkeringspladserne.

Det er ikke oplyst, hvad der præcist skal forstås ved erhvervskøretøjer. Vi lægger til grund, at kommunen i givet fald vil anvende den afgrænsning, som også anvendes i forbindelse med udstedelsen af erhvervslicenser, dvs. at det kun er køretøjer på gule plader, der i givet fald vil være omfattet. Denne afgrænsning er tidligere blevet valgt for at sikre, at ordningen med erhvervslicenser var administrerbar og kontrollerbar, hvilket er grundlæggende forudsætninger ved indførelsen af enhver ordning på parkeringsområdet.

Kommunen har oplyst, at erhvervskøretøjer på gule plader omfatter en bred kreds af forskellige erhvervsdrivende. Der er således tale om en langt bredere kreds end blot håndværkere, idet det f.eks. også omfatter fragtfirmaer, private hjemmehjælpsfirmaer, vareleveringsfirmaer, rustvogne, biler på gule plader tilhørende staten og kommuner osv.

Det er vores vurdering, at de almene hensyn, der i givet fald vil skulle begrunde en reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer, ikke skal gå på hensynet til de erhvervsdrivende selv. En eventuel reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer skal derfor ikke være begrundet i de erhvervsdrivendes behov for hurtigere at kunne finde en parkeringsplads, idet dette ikke vil være varetagelse af væsentlige almene hensyn, men derimod blot varetagelse af hensynet til en enkelt gruppes parkeringsbehov på bekostning af almenhedens muligheder for at kunne parkere på de offentlige vejarealer.

Hvis en reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer skal kunne begrundes i væsentlige almene hensyn, vil det efter vores vurdering skulle være, fordi man vurderer, at det har en væsentlig almen betydning, at der er en sådan særlig infrastrukturfacilitet for erhvervsdrivende på samme måde, som man har vurderet, at tungtvejende almene grunde taler for, at der er reserveret særlige parkeringspladser til busser, taxier mv.

Vi har umiddelbart vanskeligt ved at se, at en reservation af et antal parkeringspladser til erhvervskøretøjer i tilstrækkeligt omfang vil være begrundet i tungtvejende almene hensyn.

Hvis man ser på de tilfældegrupper, hvor man i praksis har fundet, at tungtvejende almene hensyn gav grundlag for at reservere parkeringspladser på offentlig vej til bestemte typer af køretøjer mv., har der normalt gjort sig nogle andre særlige forhold gældende.

I forhold til reservation af parkeringspladser til busser, så taler færdselsmæssige hensyn for, at disse køretøjer bliver parkeret på særlige pladser, som er egnede til busparkering, og hvor passagerer kan stige på og af bussen under trygge forhold. Hertil kommer, at der kan være særlige behov for at kunne parkere busser i nærheden af andre infrastrukturfaciliteter, herunder f.eks. togstationer, idrætsanlæg, koncertsale mv. Reservation af parkeringspladser til busser er således både begrundet i væsentlige færdselsmæssige og andre almene hensyn.

Reservation af særlige parkeringspladser til taxier er også begrundet i både tungtvejende færdselsmæssige hensyn og andre almene hensyn. Taxier parkerer typisk med henblik på at vente på den næste passager. En taxis parkeringsformål er derfor et andet end for bilister i almindelighed, og færdselsmæssige hensyn taler for, at sådanne parkeringer og opsamlinger sker på særlige parkeringspladser, der er indrettet til dette formål. Hertil kommer, at taxier jo er en del af den almene trafikale infrastruktur. Dette giver også nogle særlige behov. Der er således behov for, at taxier kan findes på bestemte opsamlingssteder. Her er tale om varetagelse af et væsentligt alment hensyn til borgerne på samme måde, som hvis der var tale om et busstoppested eller en togstation.

Hvad angår reservation af parkeringspladser til køretøjer, som benyttes af handicappede personer, er der ligeledes her tale om et særligt behov til en persongruppe, hvis funktionalitet er betinget af, at de kan parkere i umiddelbar nærhed af deres bestemmelsessteder. Reservation af parkeringspladser, der kan benyttes generelt af handicappede, sker med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, da der i sådanne tilfælde netop er tale om varetagelse af tungtvejende almene hensyn. Er der derimod tale om reservation af parkeringspladser specifikt til et eller flere bestemte køretøjer, der benyttes af handicappede, vil dette skulle ske på grundlag af det særlige hjemmelsgrundlag, der er etableret i færdselslovens § 92, stk. 3.

Vi har som anført vanskeligt ved at se, at der på tilsvarende vis foreligger enten tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig styrke taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til erhvervskøretøjer på de offentlige veje i kommunen.

Vi vurderer, at det først og fremmest er hensynet til de erhvervsdrivende, der vil blive varetaget ved sådanne reservationer, og at eventuelle positive effekter for almenheden i givet fald har en mere indirekte afledet karakter.

Hertil kommer også, at erhvervskøretøjer omfatter en meget bred vifte af forskellige erhverv. Der er således ikke tale om en gruppe af erhvervsdrivende med nogle særlige fælles behov.

I den forbindelse bemærkes, at en erhvervsgruppes i øvrigt velbegrundede behov for at komme hurtigt frem og ikke skulle lede efter en parkeringsplads normalt ikke vil være tilstrækkeligt til, at der kan reserveres parkeringspladser til fordel for denne gruppe på offentlig vej. Heller ikke selv om dette også har nogle positive virkninger for andre. Dette fremgik f.eks. også af den i afsnit 3.5 nævnte udtalelse fra Justitsministeriet fra 1989. I den sag var det således Justitsministeriets vurdering, at færdselslovens § 92 ikke gav hjemmel til at reservere et antal parkeringspladser på offentlig vej til en gruppe privatpraktiserende læger, hvis parkeringsmuligheder angiveligt var så dårlige, at de i visse situationer ikke kunne komme tilstrækkeligt hurtigt frem til sygebesøg.

Det bemærkes i denne forbindelse også, at der i forhold til en mulig reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer vil kunne argumenteres for, at der stilles særligt store krav til tyngden af de hensyn, der skal tale herfor. Baggrunden herfor er, at såfremt kommunen med en vis effekt skal reservere parkeringspladser til erhvervskøretøjer, lægger vi til grund, at der vil skulle reserveres et betydeligt antal pladser over hele byen til dette formål. Dette betyder så også – alt andet lige – at der vil være tale om et betydeligt indgreb i almenhedens muligheder for at anvende vejene til parkering, idet de reserverede pladser går fra de parkeringsmuligheder, som almenheden enten har eller ville kunne have fået.

Samlet er det vores vurdering, at det er vanskeligt at se, at der foreligger enten tungtvæjende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig styrke taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til erhvervskøretøjer på offentlige veje i kommunen. Det er på denne baggrund vores **anbefaling**, at kommunen ikke reserverer parkeringspladser til erhvervskøretøjer på de offentlige veje.

--oo0oo--

Det er vigtigt, at kommunen også inddrager lighedshensyn og konsekvensbetragtninger i sin vurdering. Hvis kommunen reserverer parkeringspladser til erhvervskøretøjer på de offentlige veje, uden at der er et sagligt grundlag for at forskelsbehandle denne gruppe fra f.eks.

andre personer, der kører til kommunen for at udføre et arbejde, risikerer kommunen på grundlag af lighedsgrundsætningen at blive forpligtet til at reservere parkeringspladser til en langt større kreds af personer, som parkerer i kommunen i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver.

4.2. Reservation af parkeringspladser til håndværkere

Efter det oplyste har der også været rejst spørgsmål ved, om det i givet fald vil være muligt at begrænse reservationen, så den kun omfatter håndværkere.

Indledningsvist bemærkes, at det ikke er oplyst, hvilke grupper man i givet fald vil anse som omfattet af begrebet "håndværker". En grundlæggende forudsætning for at indføre en reservationsordning, der kun omfatter køretøjer, der benyttes af håndværkere, vil være, at begrebet afgrænses entydigt. Hertil kommer, at der efter vores vurdering også vil skulle være tale om køretøjer på gule plader, således at der ikke vil kunne parkeres på de omhandlede pladser i forbindelse med privat kørsel. Vi går ikke nærmere ind i et forsøg på at definere, hvad der i givet fald nærmere skal forstås ved en håndværker. Til brug for vores vurdering nedenfor har vi lagt til grund, at det i hvert fald vil omfatte de traditionelle håndværkere, såsom murer, tømrer, vvs'er, glarmester mv.

På samme måde som i forhold til vurderingen af, om der kan reserveres parkeringspladser på offentlig vej til erhvervskøretøjer, vil det også skulle vurderes, om der specifikt for håndværkere foreligger færdselsmæssige forhold eller andre tungtvejende almene grunde, som kan begrunde, at der reserveres parkeringspladser til fordel for netop denne erhvervsgruppe.

Det er også i forhold til reservation af parkeringspladser til håndværkere efter vores vurdering vanskeligt at se, at der foreligger tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig vægt taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til håndværkere på de offentlige veje i kommunen.

Vi lægger herved vægt på, at der ikke i almindelighed er særlige forhold i forbindelse med håndværkeres parkering, som gør, at der skulle være grundlag for at reservere parkeringspladser, der kun kan benyttes af håndværkere. Håndværkeres parkeringsbehov må i det væsentligste svare til, hvad der gør sig gældende for mange andre erhvervsdrivende og øvrige bilister. Dermed er der heller ikke sådanne tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som taler for, at håndværkere skal have en fortrinstillig i forhold til at kunne parkere.

Håndværkere vil i en del sammenhænge have behov for at have værktøj med til løsningen af en opgave, ligesom der også kan være brug for at læsse ting af. Dette adskiller sig imidlertid efter vores vurdering ikke fra andre erhvervsdrivendes behov på en sådan måde, at det kan begrunde, at der reserveres særlige parkeringspladser til håndværkere. Andre erhvervsdrivende, herunder f.eks. advokater, har også af og til tungt gods med i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver (tasker, kasser med materiale mv.). Det samme gælder for vareudbringningsfirmaer mv. Færdselsloven indeholder imidlertid regler, der gør det muligt at foretage af- og pålæsning, så behovet for at foretage af- og pålæsning bør ikke løses ved reservation af parkeringspladser til særlige erhvervsgrupper, men derimod ved at gøre brug af mulighederne for at foretage af- og pålæsning.

Hertil kommer i øvrigt, at reservation af et antal parkeringspladser rundt om i byen til håndværkere, næppe ville være en effektiv måde at løse problemet på. En håndværkers parkeringsbehov vil jo kunne opstå alle mulige steder inden for kommunens geografiske område og dermed ikke nødvendigvis i nærheden af en reserveret plads.

Der ville også kunne opstå situationer, hvor de reserverede parkeringspladser stod ubenyttet hen (om end det nok ikke ville være så tit). I de tidsrum, hvor dette måtte være tilfældet, vil det være en dårlig udnyttelse af kommunens i forvejen pressede parkeringskapacitet.

Samlet er det vores vurdering, at det er vanskeligt at se, at der foreligger tungtvejende færdselsmæssige grunde eller andre væsentlige almene hensyn, som med tilstrækkelig styrke taler for, at der kan reserveres parkeringspladser til håndværkere på offentlige veje i kommunen. Det er på denne baggrund vores **anbefaling**, at kommunen ikke reserverer parkeringspladser til håndværkere på de offentlige veje.

Vi har overvejet, om der kunne være nogle situationer, hvor der var et mere akut behov for, at en håndværker kom frem og løste en opgave. Dette kunne f.eks. være tilfældet, hvis der var opstået en større vandskade, eller hvis personer sad fast i en elevator eller lignende. Heller ikke sådanne situationer vil dog efter vores vurdering kunne medføre, at der reserveres særlige parkeringspladser til håndværkere. Baggrunden herfor er navnlig, at sådanne akutte problemer vil kunne opstå et hvilket som helst sted i kommunen. Det vil derfor bero på en tilfældighed, om der er en reserveret håndværkerplads i nærheden, og om den i så fald er ledig. Hertil kommer, at hvis der er tale om situation, som indebærer fare for mennesker mv., vil politiet kunne assistere, så også den nødvendige håndværksmæssige assistance til løsning af den akutte opgave kan komme frem.

Det er på denne baggrund endvidere vores **anbefaling**, at kommunen heller ikke reserverer parkeringspladser til håndværkere til løsning af særligt akutte opgaver.

--oo0oo--

Kommunen må også inddrage lighedshensyn og konsekvensbetragtninger i sin vurdering. Hvis kommunen reserverer parkeringspladser til håndværkere på de offentlige veje, uden at der er et sagligt grundlag for at forskelsbehandle denne gruppe fra f.eks. andre personer, der kører til kommunen for at udføre et arbejde, risikerer kommunen på grundlag af lighedsgrundsætningen at blive forpligtet til at reservere parkeringspladser til en langt større kreds af personer, som parkerer i kommunen i forbindelse med udførelsen af arbejdsopgaver.

5. Særligt om mulighederne for at reservere parkeringspladser på en del af de vejstrækninger, der ligger mindre end 10 meter fra vejkryds

Da parkeringskapaciteten i kommunen er presset, har der været rejst spørgsmål om, hvorvidt man i givet fald kunne reservere de omhandlede parkeringspladser på en del af de vejstrækninger, der ligger mindre end 10 meter fra vejkryds, og som i dag er friholdt fra parkering, fordi det følger af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, at der ikke må standses eller parkeres i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter herfra. Spørgsmålet er derfor, om det er muligt at fravige denne regel, og om det i givet fald kan ske til reservation af parkeringspladser til erhvervskøretøjer mv.

5.1. Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2

Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, er sålydende:

”Standsning eller parkering må ikke ske:

...

2) i vejkryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller, hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant”

Ved en tidligere ændring af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, blev det dagældende 5-meter-krav ændret til et 10-meter-krav. Af bemærkningerne til lovforslaget (L 2 af 4. oktober 1995) fremgik bl.a. følgende:

“Færdselssikkerhedskommissionen har i betænkning nr. 1157/1988 foreslået denne regel ændret, således at afstanden fastsættes til 10 meter. Kommissionen finder, at en sådan ændring vil forbedre oversigten for de vigepligtige trafikanter, således at deres krydsning af primær vej i trafikanternes bane bliver sikrere. Desuden forbedres muligheden for, at svingende bilister kan se cyklister og knallertkørere på cykelstien langs vejen.”

I forbindelse med behandlingen af lovforslag nr. L 54 af 31. oktober 2013 blev Justitsministeriet i forbindelse med sin besvarelse af 2. december 2013 på spørgsmål nr. 4 anmodet om at være behjælpelig med teknisk bistand til et ændringsforslag, der gik ud på, at 10-meter-reglen ændres til en 5-meter-regel. Justitsministeriet tilkendegav i den forbindelse klart, at ministeriet af færdselssikkerhedsmæssige grunde ikke kunne tiltræde forslaget. Justitsministeriet anførte i den forbindelse, at formålet med 10-meter-reglen er at sikre, at udsynet ikke hindres for de trafikanter, som drejer om hjørnet. Dette er også fremhævet på side 17 i rapporten fra arbejdsgruppen om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, er således en vigtig regel for trafikikkerheden.

Spørgsmålet er, i hvilket omfang det er muligt for kommunen som vejmyndighed at dispensere fra færdselslovens regler, herunder fra 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2. Dette analyseres nærmere nedenfor.

5.2. Muligheden for at dispensere fra færdselslovens regler

En myndighed kan kun dispensere fra lovbestemmelser, hvis der er en klar lovhjemmel her til.

5.2.1. Færdselslovens § 95, stk. 2

En helt central bestemmelse i forhold til dispensation fra færdselslovens regler findes i færdselslovens § 95, stk. 2, der har følgende ordlyd:

“Færdselsreglerne kan fraviges ved afmærkning efter stk. 1.”

Bestemmelsen i færdselslovens § 95, stk. 2, fastsætter således, at færdselsreglerne i almindelighed kan fraviges ved afmærkning efter § 95, stk. 1. Endvidere fastsætter færdselslovens § 4, stk. 1 og 3, med henvisning til § 95, at trafikanter skal efterkomme de anvisninger for færdslen, som gives ved færdselstavler, afmærkning på kørebane mv., signalanlæg eller på anden måde, forud for færdselsreglerne.

En beskrivelse af retstilstanden efter færdselslovens § 4 og § 95 i forhold til fravigelse af færdselsreglerne ved afmærkning er også givet i lovforarbejderne til ændringen af bl.a. færdselslovens § 92 d om forsøgsordninger ved lov nr. 292 af 28. april 2000 (Lovforslag nr. L 156 af 15. december 1999):

”Færdselsreglerne kan efter den nugældende § 95, stk. 2, fraviges ved afmærkning. Denne afmærkning skal efterkommes af trafikanterne, jf. § 4, stk. 1. Afmærkningerne skal efter § 4, stk. 3, efterkommes forud for færdselsreglerne. Fravigelserne kan foretages lokalt, men skal afmærkes med en efter § 95, stk. 1, godkendt afmærkning. Hvis der således benyttes allerede godkendt afmærkning, kan denne foretages uden ministeriets samtykke. Hvis der i forbindelse med gennemførelse af forsøg skal benyttes ikke-godkendt afmærkning, kan ministeriet meddele en dispensation i medfør af reglerne om afmærkning, eller eventuelt godkende den ønskede afmærkning med henblik på forsøget.”

Færdselslovens § 95, stk. 2, giver således et udtrykkeligt grundlag for, at den enkelte kompetente vejmyndighed ved afmærkning kan dispensere fra færdselsreglerne i færdselsloven, herunder reglerne om parkering.

5.2.2. Modifikationen i vejafmærkningsbekendtgørelsens § 17

Ovennævnte almindelige udgangspunkt om, at færdselslovens regler kan fraviges ved afmærkning, modificeres imidlertid af vejafmærkningsbekendtgørelsens § 17, hvori der bl.a. er anført følgende i tilknytning en række færdselstavler om parkerings- og standsningsforbud:

”Vedrørende C 61- 62, UC 33, UC 60,5, UC 60,6 og UC 60, 7, UC 60,8 og UC 61-62:

Hvor bestemmelserne i færdselslovens § 28, stk. 1, eller § 29 er mere restriktive end bestemmelser angivet ved disse tavler, gælder loven forud for tavlerne.”

Det følger altså af denne bestemmelse, at f.eks. 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ikke kan lempes ved opsætning af færdselstavler.

Vi har tidligere rejst den problemstilling, at det er uhensigtsmæssigt, at den almindelige adgang til at fravige færdselslovens regler her modificeres i en bekendtgørelsesregel, der dermed fraviger lovreglen i færdselslovens § 95, stk. 2. Efter vores opfattelse er det usikkert, om dette kan lade sig gøre, og vi har derfor efterlyst, at der blev skabt et mere klart hjemmelsgrundlag. Indtil videre har disse bestræbelser dog ikke båret frugt.

Trafikministeriet og Justitsministeriet har tidligere i forskellige sammenhænge udtalt, at standsnings- og parkeringsforbuddet i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ikke kan fraviges ved afmærkning.

Det må fortsat anses som gældende ret, at der ikke kan ske fravigelse af standsnings- og parkeringsforbuddet i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ved opsætning af færdselstavler.

5.2.3. Visse muligheder for etablering af parkeringsbåse inden for 10 meter fra vejkryds

Hvad angår muligheden for at fravige standsnings- og parkeringsforbuddet i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ved afmærkning på kørebanen, er det i § 192 i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning angivet, hvornår kommunen kan fravige færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ved afmærkning ved parkeringsbåse med hjemmel i vejafmærkningsbekendtgørelsen § 56, T 33.

Det vil efter disse bestemmelser i visse situationer være lovligt at etablere en parkeringsbås på overliggeren i T-kryds. Herudover vil det også i en række andre nærmere afgrænsede tilfælde være lovligt at etablere parkeringsbåse mindst 5 meter fra den tværgående kørebane eller cykelstis nærmeste kant.

§ 192 i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning har følgende ordlyd:

“§ 192. T 33 Parkeringsbåse: Parkeringsbåse og parkeringsbane med langsgående parkering kan uanset bestemmelsen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, afmærkes i T-kryds på gennemgående vej modsat vejtilslutningen, når parkeringsarealet er anlagt i en lomme i fortov eller rabat, eller er del af et gennem-

gående parkeringsareal, og når der ikke er anlagt cykelsti langs parkeringsarealets højre side, jf. figur 8.

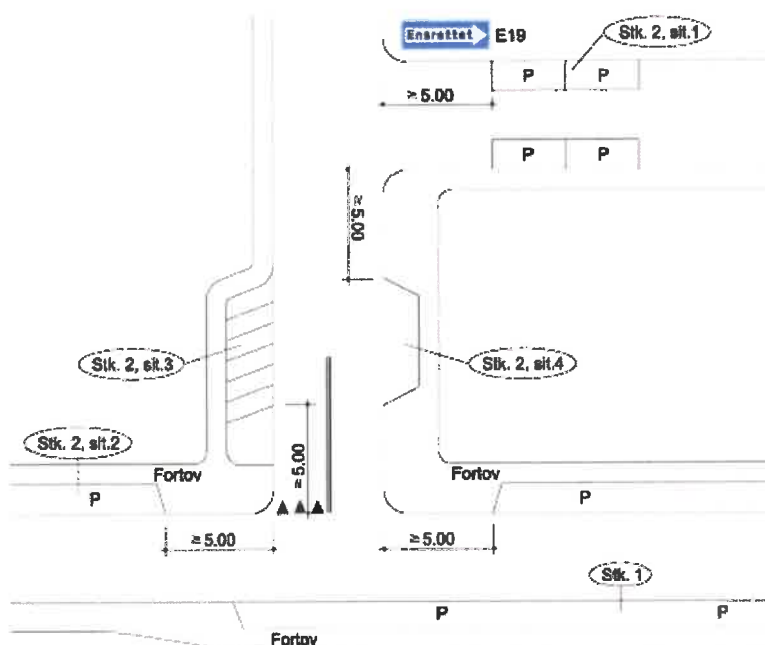
Stk. 2. Parkeringsbåse og parkeringsbane kan endvidere ved kryds afmærkes i en afstand på mindst 5 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant i følgende situationer:

- 1) på ensrettede veje, hvor ensretningen fører bort fra krydset, såfremt ensretningen gælder al kørende trafik inkl. cyklister, jf. figur 8,
- 2) langs en mere betydende vej i samme side som sidevejstilslutningen, såfremt parkeringsarealet er anlagt i en lomme i fortov eller rabat, og såfremt sidevejens vigelinje (S 11 Vigelinje eller S 13 Stoplinje) er placeret i kanten af den nærmeste gennemgående vognbane, jf. figur 8,
- 3) langs andre veje, såfremt parkeringsarealet er anlagt i en lomme i fortov eller rabat. I kørselsretningen væk fra krydset må der alene anvendes langsgående parkeringsbane, jf. figur 8, eller
- 4) langs svagt trafikerede veje, såfremt parkeringsarealet etableres ved tydelig forsætning af kørebanekanten. Kørebaneafmærkningen kan undlades i sådanne tilfælde, jf. figur 8.

Stk. 3. Parkeringsbaner skal være udført og afmærket, således at de ikke kan forveksles med almindelige vognbaner.

Stk. 4. Vejdirektoratet kan tillade afmærkning af parkeringsbåse for handicappede i en afstand af 5-10 m fra kryds. En sådan afmærkning skal være begrundet i de handicappedes særlige behov, og der må ikke være en rimelig alternativløsning."

Figur 8, som der henvises til i bestemmelserne, har følgende udformning:



§ 192 i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning med den tilhørende figur 8 giver således ikke nogen generel adgang til at etablere parkeringsbåse inden for den 10 meter strækning, hvor der som udgangspunkt gælder et standsnings- og parkeringsforbud i medfør af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2. § 192 giver alene adgang til at etablere sådanne parkeringsbåse i en række nærmere angivne tilfælde. Der er således tale om en begrænset adgang til at fravige hovedreglen om, at der ikke må standses eller parkeres inden for en afstand af 10 meter fra vejkryds.

5.3. Opsummerende bemærkninger om mulighederne for at etablere parkeringspladser inden for 10 meter fra vejkryds

Hovedreglen er, at færdselslovens regler kan fraviges ved lokal afmærkning. Denne hovedregel gælder imidlertid ikke i forhold til at kunne fravige 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2. Her er udgangspunktet, at der ikke kan ske fravigelse. Kun i nogle nærmere afgrænsede tilfælde kan der oprettes parkeringsbåse inden for en afstand af 10 meter fra vejkryds.

Vi har ikke foretaget en vurdering af, i hvilket omfang undtagelsesreglen konkret ville gøre det muligt at oprette parkeringspladser inden for 10 meter fra vejkryds i Københavns Kommune. Vores umiddelbare vurdering er, at det i mange tilfælde vil være vanskeligt at gøre, dels fordi der kun er hjemmel til det i nogle afgrænsede tilfælde, dels fordi kommunen jo altid skal vurdere, om det vil være færdselsmæssigt forsvarligt – og i forhold til sidstnævnte vurdering vil man i en storby som København ofte støde på den udfordring, at en friholdelse af 10 meter fra vejkryds har væsentlig betydning for oversigtsforholdene på stedet.

Uanset, om der i et vist begrænset omfang måtte kunne etableres et antal parkeringspladser inden for 10 meter fra vejkryds, så er det fortsat under alle omstændigheder vores vurdering, at der ikke er det fornødne hjemmelsgrundlag til at reservere disse pladser til erhvervskøretøjer og ej heller blot til håndværkere.

København, den 23. november 2018

Anders Valentiner-Branth

Henrik Sauer

