

Ogólne wytyczne projektowe dla porządkowania parkowania i uspokojenia ruchu przy wprowadzaniu oznakowaniem poziomym i pionowym płatnych miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania

1. Należy maksymalizować liczbę wyznaczanych płatnych miejsc postojowych przy jednoczesnym uwzględnieniu celów związanych z porządkowaniem przestrzeni ulic oraz uspokojeniem ruchu, zapewniając odpowiedni standard dostępności i bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu.
2. Należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać możliwość parkowania w obszarze jezdni i minimalizować zajęcie pod ten cel chodników.
3. Zajęcie chodnika pod płatne miejsca jest dopuszczalne przy zachowaniu min. 2 m jego szerokości dla ruchu pieszego oraz przy wskazaniu oznakowaniem poziomym dopuszczalnej głębokości zajęcia chodnika. W celu maksymalizacji liczby wyznaczonych płatnych miejsc postojowych, po dodatkowym uzgodnieniu z WIM i BZM UMW, możliwe jest przyjęcie szerokości chodnika dedykowanej pieszym odcinkowo min. 1,8 m lub miejscowo (na dystansie nie większym niż 5 m) min. 1,5 m.
4. Na ulicach klasy L lub niższych nie prowadzących transportu zbiorowego należy zachować szerokość jezdni dostępną dla ruchu kołowego maks. 5 m przy ruchu dwukierowym lub 3,5 m przy ruchu jednokierowym, z zachowaniem warunków przejeźdności dla śmieciarki oraz wozu strażackiego, a także wymaganych przepisami przestrzeni manewrowych stosownych dla przyjętego sposobu parkowania.



Rys. 1. Wymagane oraz zalecane parametry przy porządkowaniu parkowania na ulicach klasy lokalnej lub niższych, nie prowadzących transportu zbiorowego

5. Na ulicach klasy Z lub wyższej oraz ulicach prowadzących transport publiczny, podstawowym sposobem parkowania jest parkowanie równoległe. Inne sposoby parkowania dopuszcza się wyłącznie po dodatkowym uzgodnieniu z WIM UMW.
6. Część szerokości jezdni zajęta pod parkowanie należy przestrzenie wyznaczyć stosując urządzenia brd – wyspy z elementów prefabrykowanych na krańcach odcinków miejsc postojowych pomiędzy skrzyżowaniami (rys. 1). Zaleca się stosowanie wysp o szerokości 1 m oraz głębokości odpowiadającej szerokości jezdni zajętej pod parkowanie z uwzględnieniem dystansu od pasa ruchu pozwalającego na wykonanie właściwej linii oznakowania poziomego (np. P-18) oraz od krawężnika pozwalającej na odprowadzenie wody opadowej (min. 0,2 m).
7. W celu ochrony miejsc nieprzeznaczonych pod parkowanie, w szczególności narożników skrzyżowań, zaleca się stosować słupki blokujące w rozstawie ok. 1,7 m.
8. Nie dopuszcza się zabrukowywania pasów zieleni w celu wyznaczenia na nich płatnych miejsc postojowych.
9. W strefach uspokojonego ruchu w obrębie skrzyżowań oraz w innych miejscach wyłączonej z możliwości parkowania należy wskazywać sugerowane miejsca przekroczenia jezdni i zabezpieczać je przed zajęciem pod parkowanie, zapewniając pieszym maksymalnie co ok. 100 m możliwość przekroczenia jezdni.