

Wytyczne oznakowania parkingów i stref płatnego parkowania

01-0000.00.00

Wzorce i standardy
rekomendowane przez
Ministra właściwego ds. transportu

WR-Z-22

WR-Z-22

Wytyczne oznakowania parkingów i stref płatnego parkowania

Wersja: 01

Obowiązuje od: 0000.00.00

Rekomendował: Minister Infrastruktury w dniu 00 000000000000 r. (000-0.0000.0.0000)

Wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra właściwego ds. transportu:

- 1) nie stanowią przepisów w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym,
- 2) zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym i ustawą o drogach publicznych przeznaczone są do dobrowolnego stosowania,
- 3) nie zwalniają osób wykonujących projekty organizacji ruchu oraz organów zarządzających ruchem ze stosowania przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym i aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Opracował Zespół w składzie:

Damian Iwanowicz, Marcin Karwasz, Jan Kempa, Radosław Klusek,
Paulina Olenkowicz-Trempała, Damian Wiśniewski

Koordynator zamówienia: Katarzyna Kwiecień

Jednostka odpowiedzialna:

Ministerstwo Infrastruktury, Departament Dróg Publicznych
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-968 Warszawa

© Skarb Państwa – Minister Infrastruktury

Zdjęcie na okładce © Paulina Olenkowicz-Trempała

Opracowanie sfinansowano ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich 2021-2027



Pomoc Techniczna
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Spis treści

1. Przedmiot i zakres stosowania

2. Wykaz opracowań powołanych

2.1. Akty prawne

2.2. Pozostałe opracowania

3. Definicje i objaśnienia skrótów

3.1. Definicje

3.2. Skróty

3.3. Symbole

4. Rodzaje i zasady stosowania miejsc postojowych, lokalizacje miejsc postojowych oraz drogi manewrowe

4.1. Ogólne zasady stosowania miejsc postojowych

4.2. Szczegółowe zasady sytuowania miejsc postojowych

4.2.1. Dobór sposobu parkowania na drodze lub poza drogą

4.2.2. Sytuowanie znaku pionowego względem stanowisk postojowych

4.3. Stosowanie miejsc postojowych w rejonie miejsc niebezpiecznych

4.4. Rekomendowane zasady kierowania na parkingi

5. Miejsca postojowe przykrawędziowe

5.1. Miejsca postojowe równoległe

5.1.1. Parkowanie na jezdni

5.1.2. Parkowanie częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych

5.1.3. Parkowanie na drodze dla pieszych

5.2. Miejsca postojowe prostopadłe

5.2.1. Parkowanie na jezdni

5.2.2. Parkowanie częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych

5.2.3. Parkowanie na drodze dla pieszych

5.3. Miejsca postojowe skośne

5.3.1. Parkowanie na jezdni

5.3.2. Parkowanie częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych

5.3.3. Parkowanie na drodze dla pieszych

6. Miejsca postojowe przykrawędziowe w zatokach postojowych

6.1. Przykłady wyznaczania miejsc postojowych w zatokach postojowych

6.1.1. Zatoki postojowe równoległe

6.1.2. Zatoki postojowe prostopadłe

6.1.3. Zatoki postojowe skośne

7. Parkingi wydzielone i kubaturowe

7.1. Parkingi wydzielone

7.2. Parkingi kubaturowe

8. Strefy płatnego parkowania

9. Parkingi specjalne

- 9.1. Rodzaje parkingów specjalnych
- 9.2. Zasady projektowania parkingów specjalnych
- 9.3. Parkingi K+R, K+F
- 9.4. Parking B+R
- 9.5. Parking P+R
- 9.6. Parking dla hulajnóg

Dokument chroniony prawami autorskimi

1. Przedmiot i zakres stosowania

(1) Niniejsze wytyczne określają zasady projektowania organizacji ruchu na parkingach z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępności dla wszystkich użytkowników dróg oraz efektywnego wykorzystania przestrzeni parkingowej.

(2) Celem wytycznych jest:

- a) ujednolicenie zasad projektowania organizacji ruchu na parkingach,
- b) określenie standardów lokalizacji i oznakowania miejsc postojowych, w tym miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, pojazdów elektrycznych, rodzin z dziećmi itp.,
- c) przedstawienie zasad kształtowania układu komunikacyjnego wewnątrz parkingu,
- d) określenie zaleceń dotyczących oznakowania pionowego i poziomego.

(3) Wytyczne są przeznaczone do stosowania przez jednostki projektujące infrastrukturę parkingową biura projektowe zajmujące się organizacją ruchu, zarządców obiektów parkingowych, inwestorów oraz organy administracji odpowiedzialne za zatwierdzanie projektów organizacji ruchu i zarządców dróg. Zasady prowadzenia ruchu na Miejscach Obsługi Podróżnych zostały przedstawione w WR-Z-12.

(4) Zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych przez zarządców dróg publicznych wszystkich kategorii oraz organy zarządzające ruchem na drodze oraz podmioty zarządzające ruchem na drogach wewnętrznych..

(5) Zaleca się, aby wytyczne były stosowane przy wykonywaniu:

- a) analiz funkcjonalnych i przestrzennych parkingów, w tym na etapie koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenów charakteryzujących się dużym potencjałem absorpcji ruchu samochodowego (np. mieszkalnictwo, usługi, handel itp.),
- b) projektów organizacji ruchu dla nowych i modernizowanych parkingów,
- c) projektów sytuowania oznakowania na parkingach i miejscach postojowych,
- d) ocen bezpieczeństwa ruchu na parkingach lub w otoczeniu miejsc postojowych,
- e) standaryzacji rozwiązań w obszarze podległym danemu organowi zarządzającemu ruchem.

Dokument chroniony prawami autorskimi

2. Wykaz opracowań powołanych

2.1. Akty prawne

- [1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.)
- [2] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2025 poz. 418 z późn. zm.)
- [3] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2025 poz. 889)
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2025 poz. 1352)
- [5] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury, Spraw Wewnętrznych oraz Obrony Narodowej w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, stosowanych na drogach publicznych (...)
- [6] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2017 poz. 784)
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.2022.0.1225 z późn. zm.)

2.2. Pozostałe opracowania

- [8] WR-D-24-2 Wytyczne projektowania ulic. Część 2: Kształtowanie geometryczne
- [9] WR-D-33 Wytyczne projektowania zjazdów, wyjazdów oraz wjazdów na drogach zamiejskich i ulicach
- [10] WR-D-41-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 2: Projektowanie dróg dla pieszych
- [11] WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych
- [12] WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów
- [13] WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach
- [14] WR-Z-43 Wytyczne projektowania zmiennej organizacji ruchu (w zakresie ITS)
- [15] WR-Z-12 Wytyczne oznakowania autostrad i dróg ekspresowych

Dokument chroniony prawami autorskimi

3. Definicje i objaśnienia skrótów

3.1. Definicje

Jezdnia manewrowa – jezdnia na parkingu lub zatoki postojowej oddzielonej od jezdni głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej [4].

Miejsce postojowe – przestrzeń oznaczona właściwym znakiem pionowym przeznaczona do postoju określonego rodzaju środka transportu (np. samochód osobowy, pojazd ciężarowy, autobus, rower, hulajnoga elektryczna czy motocykl). Może być zlokalizowane na drodze lub w innych wyznaczonych lokalizacjach na parkingu. Rozróżnia się różne typy miejsc postojowych, zarówno przykrawędziowych: na jezdni, w zatoce lub na drodze dla pieszych, jak i wyznaczone za pomocą stanowiska lub stanowisk postojowych na placu lub w budynku.

Parking – wydzielona przestrzeń poza drogą oznaczona właściwym znakiem pionowym przeznaczona do postoju pojazdów na wyznaczonych lub niewyznaczonych miejscach postojowych bądź stanowiskach postojowych. Najczęściej parking może być naziemny, podziemny lub wielopoziomowy (np. kubaturowy) i rozumiany jest jako obiekt przydrożny.

Parking kubaturowy – parking znajdujący się w obiekcie kubaturowym (np. garaż, budynek parkingowy), przeznaczony do postoju pojazdów na ograniczonej powierzchni miejsc postojowych w tym obiekcie.

Parking specjalny – specjalne miejsce postojowe lub parking, przeznaczone dla określonych grup pojazdów, zaprojektowany z uwzględnieniem ich szczególnych potrzeb funkcjonalnych, zasad projektowania uniwersalnego i zapewniania dostępności.

Parking typu „Bike and Ride” (B+R) – miejsce postojowe przeznaczone dla użytkowników rowerów czy hulajnóg elektrycznych, kontynuujących podróż środkiem transportu zbiorowego lub pieszo. Zlokalizowany jest zazwyczaj przy węzłach przesiadkowych, stacjach kolejowych lub pętlach autobusowych.

Parking typu „Kiss and Ride” (K+R) – miejsca postojowe krótkotrwałego postoju pojazdu lub pojazdów, zlokalizowane w sąsiedztwie istotnych publicznie generatorów ruchu (np. dworców, szkół, urzędów), przeznaczone do szybkiego wysadzania lub odbierania pasażerów. Odmianą tego typu sposobu organizacji parkowania jest Parking typu „Kiss and Fly” (K+F), stanowiąc analogię parkingu K+R na lotniskach i portach lotniczych.

Parking typu „Park and Ride” (P+R) – miejsca postojowe długotrwałego postoju pojazdów, przeznaczone dla kierowców (i ich pasażerów) pozostawiających prywatny lub publiczny samochód osobowy, kontynuujących podróż innym środkiem transportu publicznego, najczęściej zbiorowym.

Parkingi wydzielone to obszary przeznaczone do postoju pojazdów, fizycznie oddzielone od drogi i zlokalizowane poza pasem drogowym – na placach, terenach przyległych do drogi lub specjalnie wyznaczonych przestrzeniach. Ich projektowanie powinno uwzględniać funkcję terenu, natężenie ruchu, typ użytkowników oraz warunki przestrzenne.

Parkowanie przykrawędziowe to forma parkowania pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni w pasie drogowym. Może odbywać się równolegle, skośnie lub prostopadłe do osi jezdni, w zależności od przyjętej (projektowanej) organizacji ruchu. Ich projektowanie powinno uwzględniać funkcję terenu, natężenie ruchu, typ użytkowników oraz warunki przestrzenne.

Pas buforowy na drodze dla pieszych – to część drogi dla pieszych oddzielająca chodnik (pas ruchu dla pieszych) od jezdni. Szczególne przeznaczenie pasa buforowego na drodze dla pieszych stanowi jego część techniczna według WR-D-41-2, na której zgodnie z [2] możliwy jest postój pojazdów.

Plac manewrowy to najczęściej utwardzona przestrzeń przeznaczona do postoju pojazdów, zlokalizowana poza pasem drogowym bez wyznaczonych konstrukcyjnie lub wyróżnionych geometrycznie jezdni, na którym wydzielono stanowiska postojowe za pomocą oznakowania poziomego lub za pomocą wyróżnienia poprzez kolor lub fakturę nawierzchni.

Rodzaj pojazdu to klasyfikacja pojazdów ze względu na ich konstrukcję, przeznaczenie i sposób poruszania się, zgodny z [2].

Stanowisko postojowe to przestrzeń wyznaczona właściwym znakiem poziomym, przeznaczona do postoju jednego środka transportu, zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi wymiarami technicznymi (np. szerokość, długość) z zachowaniem zasad projektowania uniwersalnego i zapewniania dostępności.

Stanowisko postojowe dla pojazdu wyposażonego w kartę parkingową – zgodnie z definicją zawartą w [3].

Stanowisko postojowe uprzywilejowane – stanowisko postojowe oznaczone znakiem poziomym P-134a przeznaczone dla rodzin z dziećmi.

Stanowisko postojowe zastrzeżone – stanowisko postojowe oznaczone znakiem poziomym P-135 lub jego mutacją (np. P-135a) w celu jego wyłącznego użytkowania przez określonych użytkowników lub rodzaje pojazdów.

Użytkownik pojazdu to osoba korzystająca z pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od jego rodzaju. Może to być kierujący samochodem osobowym, rowerem, hulajnogą elektryczną, motocyklem czy innym środkiem transportu lub pasażer (osoba przewożona danym środkiem transportu).

Zatoka postojowa to wydzielona przestrzeń w pasie drogowym pomiędzy jezdnią główną drogi a innymi elementami infrastruktury drogowej najczęściej w pasie drogowym, stanowiąca miejsca postojowe na jezdni manewrowej. Zatoki postojowe są najczęściej zlokalizowane przy krawędzi jezdni i umożliwiają parkowanie równoległe, skośne lub prostopadłe bez zakłócania płynności ruchu drogowego. Szczególnym przypadkiem jest zatoka postojowa znajdująca się na placach.

3.2. Skróty

P+R (ang. „Park and Ride”) – parkuj i jedź (środkiem transportu publicznego)

K+R (ang. “Kiss and Ride”) – pocałuj i jedź (zostaw pasażera)

K+F (ang. “Kiss and Fly”) – pocałuj i leć (zostaw pasażera)

B+R (ang. “Bike and Ride”) – weź rower i jedź (zaparkuj rower i idź)

SSP – Strefa płatnego parkowania, w myśl ustawy [3]

ŚSPP – Śródmiejska strefa płatnego parkowania, w myśl ustawy [3]

3.3. Symbole

(1) W Tab. 3.3.1 zestawiono wykaz symboli użytych w niniejszych wytycznych wraz z odpowiednią jednostką oraz opisem.

Tab. 3.3.1. Wykaz zastosowanych symboli

Symbol	Jednostka	Opis
α	°	Kąt sytuowania stanowiska postojowego względem kierunku ruchu na jezdni, wyznaczonego za pomocą oznakowania poziomego
La	m	Długość stanowiska postojowego
Lb	m	Szerokość stanowiska postojowego
Lc	m	Szerokość jezdni manewrowej
Luz	m	Odległość lokalizacji środka słupka znaku pionowego drogowego od wskazanego elementu infrastruktury drogowej
Lwz	m	Odległość widoczności na zatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych
P _B	m	Szerokość pasa buforowego na drodze dla pieszych
P _{CH}	m	Szerokość chodnika na drodze dla pieszych

4. Rodzaje i zasady stosowania miejsc postojowych, lokalizacje miejsc postojowych oraz drogi manewrowe

4.1. Ogólne zasady stosowania miejsc postojowych

(1) Organizacja miejsc postojowych na drodze nie może stanowić zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym w szczególności niechronionych użytkowników infrastruktury drogowej, wpływając na pogorszenie warunków widoczności lub sprawności ruchu drogowego.

(2) Miejsca postojowe lub parkingi powinny być oznakowane za pomocą znaku drogowego pionowego D-201 lub jego mutacje wraz z wyznaczeniem stanowisk postojowych za pomocą znaków drogowych poziomych P-134.

(3) Dojazd na parkingi wydzielone lub kubaturowe może być oznakowany przy użyciu znaków drogowych pionowych, jeżeli parking zlokalizowany jest w odległości do 1 km od miejsca sytuowania znaku pionowego na zasadach określonych w rozdziale 4.4.

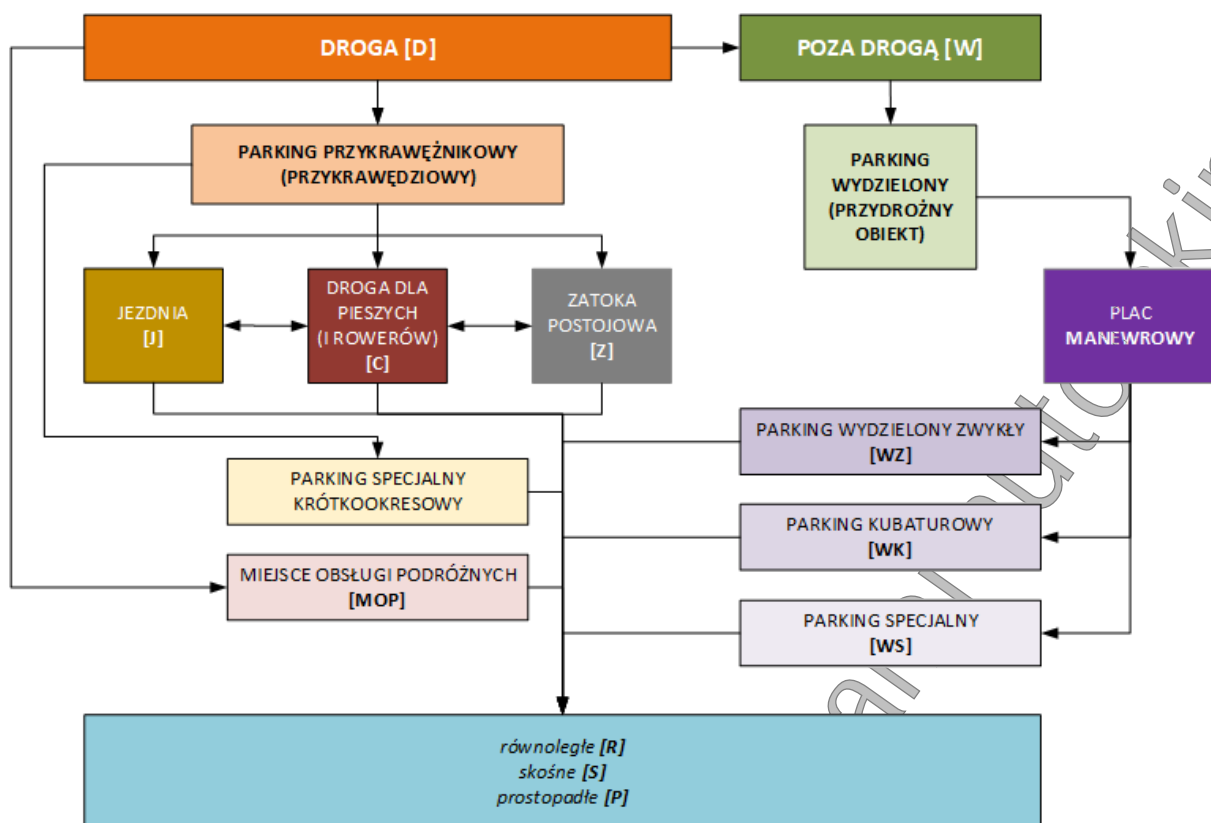
(4) Dojazdy na parkingi wydzielone lub kubaturowe, w tym w szczególności Miejsca Obsługi Podróżnych na drogach ekspresowych i autostradach, mogą być oznakowane przy użyciu dedykowanych znaków o zmiennej treści na zasadach określonych w WR-Z-43.

(5) Dojazdy na parkingi specjalne typu „Park and Ride” lub „Kiss and Ride” mogą być oznakowane przy użyciu standardowych znaków wykorzystywanych do oznaczenia dojazdu do obiektu – jak w przypadku dojazdu do parkingu tradycyjnego. Zaleca się jednak w tym celu wykorzystanie dedykowanego oznakowania D-201d z właściwym symbolem.

(6) Wjazd do stref płatnego parkowania oraz wyjazd z tych stref oznakowany jest na zasadach określonych w rozdziale 8.

(7) Organizacja miejsc postojowych może być prowadzona zgodnie z diagramem ukazanym na rys. 4.1.1. Miejsca postojowe mogą być stosowane:

- a) całkowicie na jezdni, w tym bez pasa postojowego lub z pasem postojowym,
 - b) częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych (w części buforowej),
 - c) w zatoce postojowej, w tym częściowo w zatoce i częściowo na drodze dla pieszych (w części buforowej),
 - d) całkowicie na drodze dla pieszych (w części buforowej),
 - e) na wydzielonych parkingach, rozumianych jako przydrożne nieruchomości obsługiwane za pomocą zjazdu, wjazdu lub wyjazdu, jako:
 - parking zwykły, w tym parking przeznaczony wyłącznie dla danego rodzaju pojazdów,
 - parking kubaturowy,
 - parking specjalny:
 - Park and Ride,
 - Kiss and Ride,
 - Bike and Ride,
 - Parking dla rowerów, rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych lub ich kombinacja (w tym prywatnych lub publicznych) jako wspólny parking dla urządzeń mikromobilności,
- Miejsca Obsługi Podróżnych, rozumiane jako parkingi znajdujące się przy drogach ekspresowych lub autostradach.

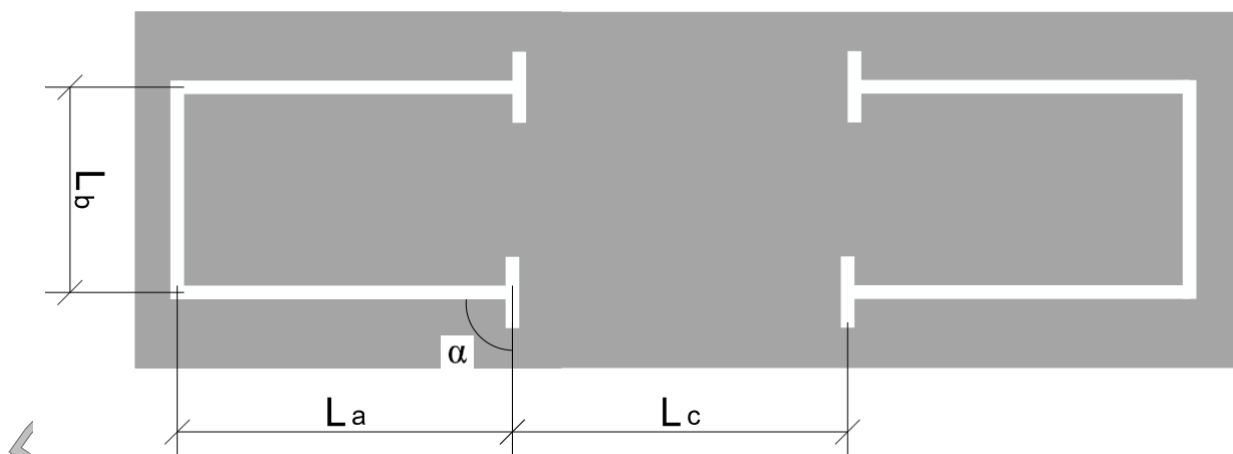


Rys. 4.1.1. Organizacja miejsc postojowych na drodze lub w otoczeniu drogi

(8) Każde miejsce postojowe powinno być oznakowane stosownym znakiem drogowym pionowym lub jego odpowiednikiem w formie znaku o zmiennej treści, chyba że przepisy szczegółowe stanowią inaczej.

(9) Wyznaczone miejsca postojowe powinny być wyposażone w jednoznaczne stanowiska postojowe określonego rodzaju, z dopuszczeniem braku ich wyznaczania za pomocą oznakowania poziomego tylko w przypadku, gdy zastosowana organizacja parkowania będzie jednoznaczna w odbiorze przez kierowców (np. zatoka postojowa przystosowana konstrukcyjnie do parkowania równoległego).

(10) Organizacja stanowisk postojowych może być równoległa, skośna lub prostopadła. Minimalne wymiary stanowisk postojowych, zależne od jego rodzaju i sposobu organizacji zawiera tabela 4.1.1 i rys. 4.1.2. Minimalne wymiary stanowisk postojowych zastrzeżonych podano w tabeli 4.1.3.



Rys. 4.1.2. Przykładowy schemat wymiarów stanowiska postojowego z naniesionymi oznaczeniami

Tab. 4.1.1. Minimalne wymiary stanowisk postojowych

Rodzaj pojazdu	Kąt stanowiska α [°]	Długość La [m]	Szerokość Lb [m]	Szerokość jezdni manewrowej Lc [m]
motocykle, motorowery, skutery, rowery	90	2,50	1,20	3,50
	60	2,80	1,40	3,50
	45	2,60	1,70	3,50
	0	2,50	1,20	3,50
samochody osobowe	90	5,00	2,50	5,00
	60	5,00	2,60	4,00
	45	4,80	3,20	3,50
	0	6,00	2,50	3,00
samochody osobowe z przyczepą	0	10,00	2,50	3,00
samochody osób z niepełnosprawnością	90	5,00	3,60	5,00
	60	5,70	4,10	4,00
	45	5,10	5,70	3,50
	0	6,00	3,60*	3,00
samochody ciężarowe	90	8,00	3,50	12,00
	60	8,70	4,00	7,50
	45	5,00	8,10	6,00
	0	15,00	3,00	3,50
samochody ciężarowe z przyczepą lub pojazdy członowe	90	19,00	3,50	20,00
	60	19,00	3,50	12,00
	0	30,00	3,00	3,50
autobusy	90	10,00	4,00	16,00
	60	10,70	4,60	10,00
	45	9,90	5,70	7,50
	0	19,00	3,00	3,50

* - w przypadku sytuowania stanowiska postojowego dla pojazdu z karą parkingową zorganizowanego równolegle częściowo na jezdni i drodze dla pieszych lub na drodze dla pieszych, na których miejsce to dostosowane jest wysokościowo do drogi dla pieszych, szerokość takiego miejsca postojowego może być zmniejszona do 2,50 m z zastrzeżeniem, że pozostała część drogi dla pieszych (chodnik) posiada co najmniej 1,0 m szerokości

Tab. 4.1.2. Minimalna liczba stanowisk postojowych dla pojazdów z kartą parkingową na drogach publicznych, w strefach zamieszkania lub w strefach ruchu zgodnie z [3]

Ogólna, łączna liczba stanowisk na parkingu	Minimalna liczba stanowisk dla osób z niepełnosprawnością
Od 6 do 15 stanowisk postojowych	1 stanowisko postojowe
Od 16 do 40 stanowisk postojowych	2 stanowiska postojowe
Od 41 do 100 stanowisk postojowych	3 stanowiska postojowe
Powyżej 100 stanowisk postojowych	4% ogólnej liczby stanowisk postojowych

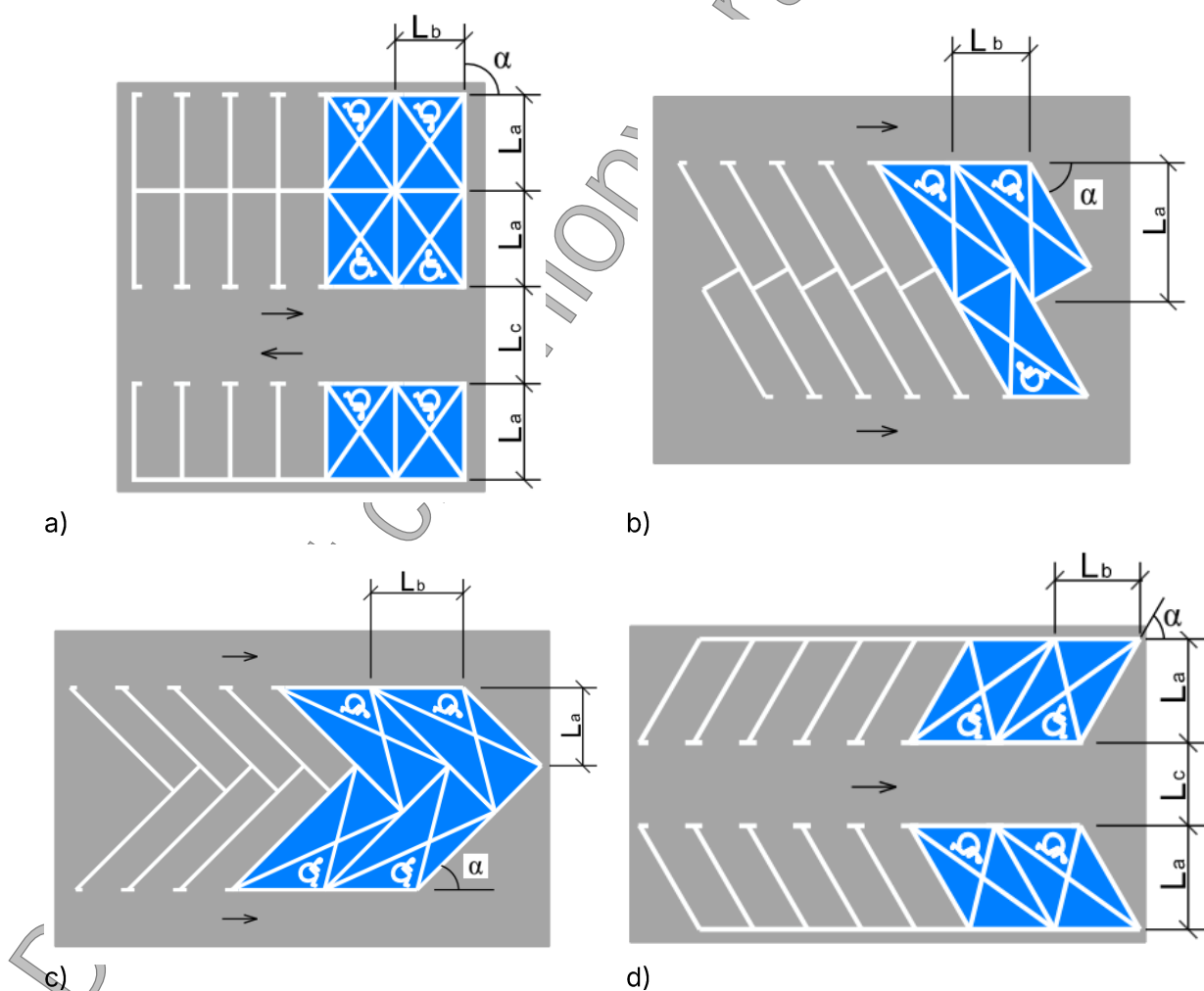
Tab. 4.1.3. Minimalne wymiary stanowiska postojowego zastrzeżonego - "koperta"

Przykrawędziowe - równoległe		
Rodzaj pojazdu	Wymiary [m]	
	La	Lb
Samochód osobowy	5,0	2,5 (3,6)*
Pojazd ciężarowy	10,0	3,0
Przykrawędziowe - prostopadłe lub skośnie		
Kąt nachylenia do krawędzi jezdni α [°]	Wymiary [m]	
	La	Lb
90	4,5	2,5 (3,6)*
60	5,0	2,6 (3,6)*
45	5,0	3,2 (3,8*)

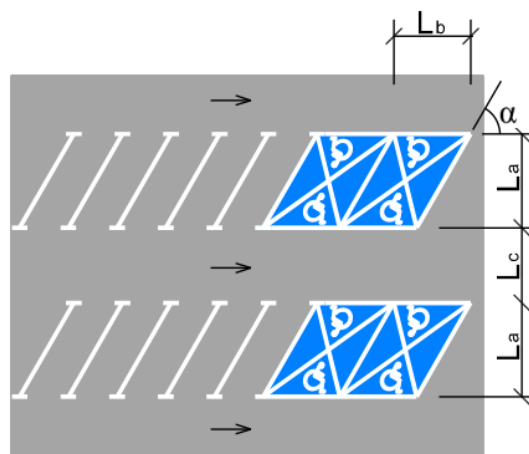
* - wymiary dla stanowisk postojowych pojazdów z kartą parkingową

(11) Na parkingach wydzielonych można organizować także stanowiska postojowe pakietowe, czołowo-styczne lub przelotowe, w tym w szczególności dla pojazdów ciężarowych lub autobusów.

(12) Sposoby organizacji miejsc postojowych tj. prostopadłych, czołowo-stycznych, pakietowych, skośnych i przelotowych przedstawiono na rys. 4.1.3.



Rys. 4.1.3. Sposoby organizacji miejsc postojowych a) prostopadłe, b) czołowo-styczne, c) pakietowe, d) skośne, e) przelotowe



e)

c.d. Rys. 4.1.3. Sposoby organizacji miejsc postojowych a) prostopadłe, b) czołowo-styczne, c) pakietowe, d) skośne, e) przelotowe

(13) Organizując stanowiska postojowe powinno się je projektować z zachowaniem zapasu terenu na tzw. jezdnię manewrową, umożliwiającą kierującym pojazdami komfortowe i bezpieczne korzystanie z wyznaczonego miejsca parkowania. Minimalne wymiary jezdni manewrowej również zawarto w tabeli 4.1. Szczegółowe sposoby ich sytuowania zawarte są w poszczególnych rozdziałach dedykowanych konkretnym rodzajom parkowania.

(14) Wydzielając stanowiska postojowe należy przestrzegać zasad wynikających z przepisów art. 12a [3] dotyczących liczby stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnością. Minimalna liczba stanowisk postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w art. 8 [1], przedstawiona została w tabeli 4.1.2. Takie stanowisko postojowe musi znajdować się w całości na nawierzchni barwy niebieskiej.

(15) Nawierzchnia stanowiska postojowego zastrzeżonego dla pojazdów z kartą parkingową lub uprzywilejowanego dla rodzin z dziećmi powinna być nawierzchnią utwardzoną. Nie dopuszcza się na tych stanowiskach stosowania nawierzchni ażurowej. Wyjątkowo stanowisko postojowe zastrzeżone dla pojazdów z kartą parkingową może być stosowane na „wybruku” wyłącznie w obszarze ochrony konserwatorskiej. Zaleca się w takich przypadkach organizację miejsc postoju dla osób z niepełnosprawnością w innych lokalizacjach.

(16) Kierując się lokalną polityką transportową organ zarządzający ruchem może, w uzgodnieniu z właściwym zarządem drogi, nie wyznaczać poszczególnych stanowisk postojowych w przypadku:

- parkowania równoległego, niezależnie od miejsca jego stosowania na drodze,
- parkowania skośnego lub prostopadłego na jezdni i drodze dla pieszych lub w zatoce.

(17) Organizacja stanowisk postojowych, w zgodzie z lokalną polityką transportową danego organu zarządzającego ruchem, powinna uwzględniać możliwość stosowania stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania.

(18) Liczba stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych powinna odpowiadać liczbie punktów ładowania lub ładowarek w danej lokalizacji, przy czym postój tych pojazdów w takich miejscach możliwy jest wyłącznie na czas ładowania. Stanowiska postojowe dla pojazdów elektrycznych, pojazdów hybrydowych na czas postoju niezwiązany z ładowaniem wyznacza się w innych miejscach. Takie stanowisko postojowe musi znajdować się w całości na nawierzchni barwy zielonej. Dotyczy to także stanowisk postojowych pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym lub pojazdów napędzanych wodorem.

(19) W przypadku stosowania co najmniej 6 stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych przy punktach ładowania zaleca się zastosować co najmniej jedno stanowisko zastrzeżone dla pojazdów z kartą parkingową na czas ładowania. Sposób oznakowania takiego stanowiska przedstawiono w rozdziale 5.2.

(20) Na parkingach wydzielonych i kubaturowych, w tym na parkingach specjalnych typu "Park and Ride" zaleca się wyznaczanie uprzywilejowanych stanowisk postojowych dla rodzin z dziećmi (tzn. osób przewożących dzieci do lat 7 lub kobiety w ciąży).

(21) Zaleca się, aby lokalizację stanowisk postojowych dla pojazdów z kartą parkingową oraz stanowisk postojowych dla rodzin z dziećmi sytuować możliwie najbliżej obiektu ruchotwórczego, przy którym znajduje się parking lub miejsce postojowe.

(22) Każde stanowisko postojowe dedykowane konkretnym użytkownikom lub rodzajom pojazdów powinno być stosownie oznakowane znakiem pionowym i poziomym, chyba, że przepisy szczegółowe stanowią inaczej.

(23) Jeżeli wjazd na parking kubaturowy, w tym przede wszystkim w budynku lub na parking podziemny wyklucza możliwość wjazdu danego rodzaju pojazdu (np. napędzanego paliwem LPG, CNG lub elektrycznego EV), należy przed wjazdem do tego obiektu zastosować właściwy znak zakazu.

(24) Na parkingach wydzielonych, w tym w szczególności w Miejscach Obsługi Podróżnych, można stosować tablice drogowskazowe poprawiające orientację kierujących pojazdami po jezdniach doprowadzających do wyznaczonych, dedykowanych stanowisk postojowych lub punktów obsługi pojazdów (np. na parkingach centr logistycznych) na zasadach określonych w WR-Z-12.

4.2. Szczegółowe zasady sytuowania miejsc postojowych

4.2.1. Dobór sposobu parkowania na drodze lub poza drogą

(1) Na drogach ekspresowych i autostradach postój pojazdów możliwy jest wyłącznie na Miejscach Obsługi Podróżnych, według zasad określonych w WR-Z-12.

(2) Na pozostałych drogach zamiejskich i na ulicach miejsca postojowe powinny być organizowane albo w zatokach postojowych, albo na parkingach wydzielonych.

(3) Na parkingach wydzielonych typową organizacją postoju pojazdów jest parkowanie skośne lub prostopadłe. Parkowanie równoległe może być organizowane wyłącznie w miejscach, w których nie będzie powodować zakłóceń w ruchu pojazdów na jezdniach manewrowych tych obiektów.

(4) Parkowanie przykrawędziowe na jezdni lub w zatokach postojowych poza parkingami wydzielonymi, co do zasady, powinno dotyczyć wyłącznie pojazdów do 3,5 t. Parkowanie przykrawędziowe przy jezdni można organizować wyłącznie, gdy prędkość dopuszczalna na jezdni nie przekracza 50 km/h. Parkowanie w zatoce postojowej dopuszczalne jest wyłącznie, gdy prędkość dopuszczalna na jezdni nie przekracza 70 km/h. W zakresie prędkości dopuszczalnej 60-70 km/h zaleca się stosować zatokę postojową z fizycznym rozdzieleniem od jezdni.

(5) Na drogach zamiejskich i ulicach klasy GP i G nie dopuszcza się organizacji miejsc postojowych jako przykrawędziowe bez zatok postojowych. Stosując zatoki postojowe zaleca się organizowanie stanowisk postojowych z wykorzystaniem sposobu parkowania równoległego.

(6) Na drogach klasy Z rekomendowanym sposobem organizacji stanowisk postojowych jest organizowanie postoju w zatokach postojowych w dowolnej konfiguracji.

(7) Na drogach klasy Z, organizacja miejsc postojowych bez zatok postojowych możliwa jest tylko z dopuszczeniem parkowania równoległego. Zaleca się w tym celu użycie pasa postojowego lub parkowania częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych w jej części buforowej.

(8) Na drogach klasy L i D dopuszcza się parkowanie pojazdów częściowo w zatoce postojowej i częściowo na drodze dla pieszych. Parkowanie równoległe dopuszczone jest także jako częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych. Zaleca się unikanie możliwości organizacji parkowania, które wymusza sytuowanie pojazdów częściowo na chodniku.

(9) Rekomendowane i dopuszczalne sposoby parkowania w zależności od klasy technicznej drogi zamiejskiej lub ulicy przedstawiono w tabeli 4.2.1.

(10) Zaleca się, aby w strefach z gęstą zabudową mieszkaniową poza SPP oraz ŚSPP na drogach klasy L i D stosować parkowanie z wykorzystaniem zatok postojowych umożliwiających niestosowanie oznakowania pionowego i poziomego, według zasady opisanej w akapicie (9) rozdziału 4.1.

Tab. 4.2.1. Zalecane sposoby organizacji miejsc postojowych w zależności od klasy technicznej drogi

Klasa techniczna drogi	Sposób parkowania:			
	Przykrawędziowe:			Parking wydzielony [W]
	Jezdnia [J]	Droga dla pieszych lub droga dla pieszych i rowerów [C]	Zatoka postojowa [Z]	
GP i G	R**	–	R	R*, S, P
Z	R*	R*, S*, P*	R, S, P	
L i D	R*	R, S, P	S, P	

Oznaczenia zgodne z rysunkiem 4.1.1, * - rozwiązanie dopuszczalne, ** - tylko z pasem postojowym

4.2.2. Sytuowanie znaku pionowego względem stanowisk postojowych

(1) Znak drogowy pionowy D-201 i jego -mutacje, przeznaczone do oznaczenia miejsc postojowych, stosuje się przed rozpoczęciem oznaczania miejsc postojowych lub stanowisk postojowych wyznaczonych znakiem poziomym, których znak pionowy dotyczy. Dopuszcza się stosowanie znaku D-201 usytuowanego za stanowiskiem postojowym, którego znak dotyczy, jednak tylko w przypadku:

- parkowania skośnego lub prostopadłego o liczbie stanowisk do 5 w zatoce postojowej lub częściowo w zatoce postojowej i częściowo na drodze dla pieszych lub częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych;
- oznaczenia stanowisk dla pojazdów z kartą parkingową, pojazdów elektrycznych lub pojazdów hybrydowych na czas ładowania, pojazdów dla rodzin z dziećmi oraz miejsc zastrzeżonych;

a w przypadku stanowiska postojowego zastrzeżonego lub uprzywilejowanego w parkowaniu równoległym dopuszcza się jego oznakowanie jako ostatniego w ciągu wyznaczonych stanowisk postojowych. Przykłady takiej organizacji ruchu przedstawiono w rozdziale 5 i 6.

(2) Znak drogowy D-205 stosuje się wyłącznie jako informację dla kierowców o sposobie dojazdu do miejsc postojowych przeznaczonych do ładowania pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych (plug-in). Znak ten nie powinien być stosowany jako oznaczenie stanowisk postojowych na czas ładowania. Dopuszcza się umieszczenie tego znaku w przypadku miejsc postojowych na parkingach w danej strefie takiego parkingu tylko dla pojazdów elektrycznych i hybrydowych na czas ładowania w celu jednoznacznej ich identyfikacji w przestrzeni.

(3) Znak drogowy pionowy (prostopadły do kierunku ruchu) powinien być sytuowany możliwie blisko miejsc postojowych, których dotyczy, jednak nie dalej niż 3 m (Luz) od początku lub końca:

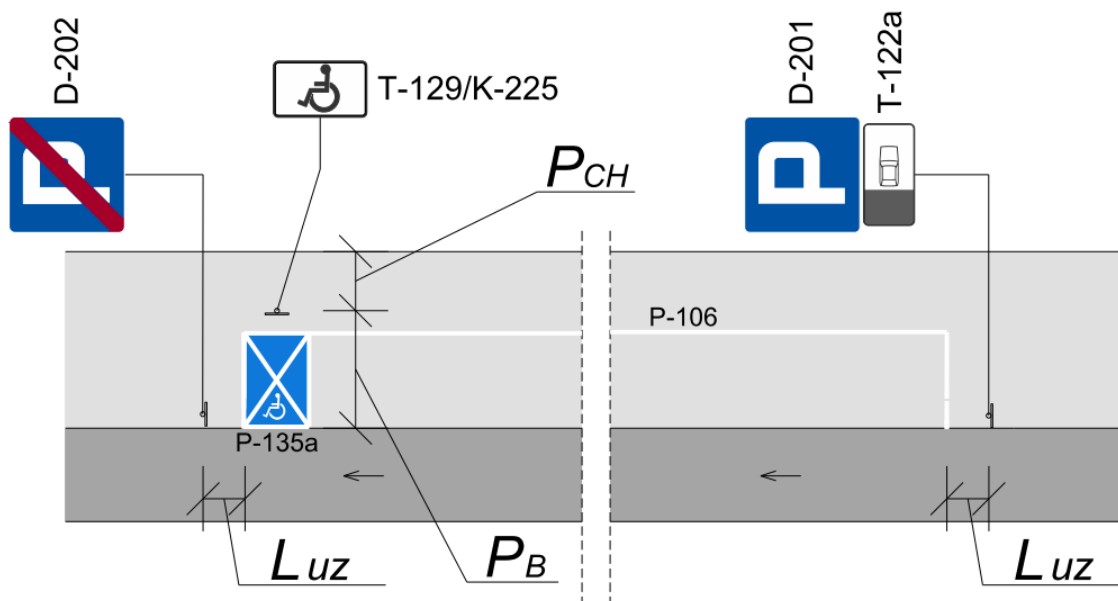
- krawędzi linii pierwszego (ostatniego) stanowiska postojowego (rys. 4.2.1),
- krawędzi zatoki postojowej (rys. 4.2.2).

(4) Stanowiska postojowe dla pojazdów z kartą parkingową, pojazdów dla rodzin z dziećmi oraz miejsc zastrzeżonych dla osób z niepełnosprawnością można oznakować stosując samą tabliczkę np. T-129 z symbolem K-225 czy K-226 bez znaku D-201, chyba że stanowisko takie jest pojedynczym miejscem postoju pojazdów.

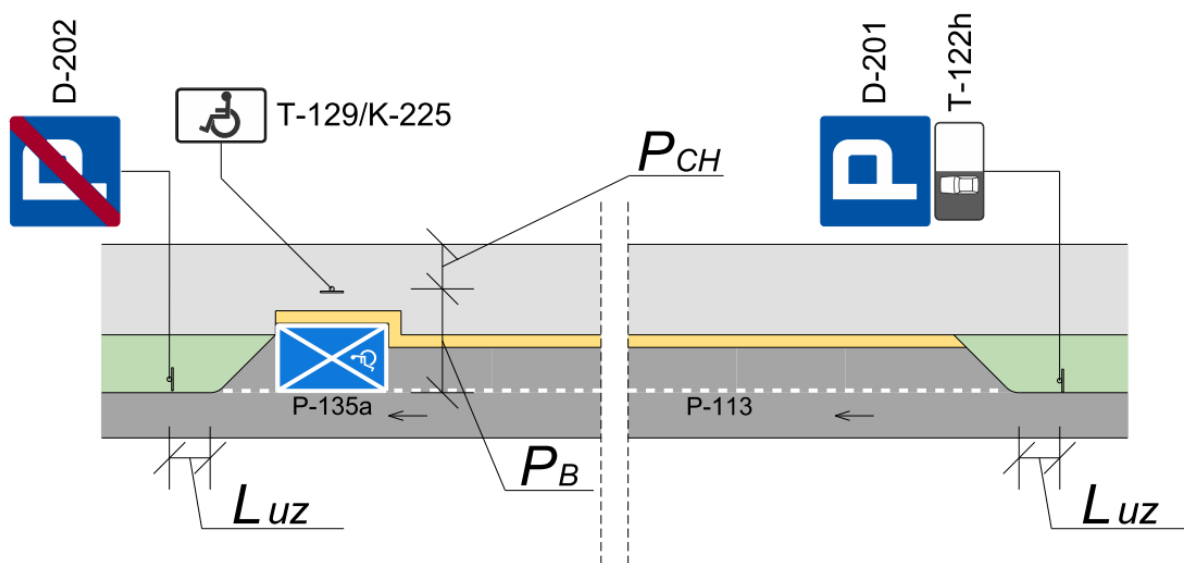
(5) Znak pionowy usytuowany równolegle do kierunku ruchu powinien być zlokalizowany w pasie buforowym (P_B) i nie zachodzić w minimalną szerokość chodnika (P_{CH}) Lokalizację znaków pionowych przedstawiono na rys. 4.2.1 i 4.2.2.

(6) Jeżeli tarcza znaku pionowego lub samodzielnie występująca tabliczka do znaku pionowego jest usytuowana równolegle do kierunku ruchu to zaleca się zastosowanie elementów odbłaskowych na słupku tego znaku lub samodzielnie występującej tabliczki ułatwiających

dostrzeżenie ich lokalizacji w przestrzeni drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów w tym w szczególności dla osób z dysfunkcją wzroku. Ma to na celu również wizualne wyróżnienie z otoczenia tego słupka dla kierujących pojazdami wykonujących manewr parkowania.



Rys. 4.2.1. Usytuowanie znaku pionowego względem początku i końca linii wyznaczających miejsca postojowe na drodze dla pieszych



Rys. 4.2.2. Usytuowanie znaku pionowego względem początku i końca zatoki postojowej równoległej do drogi dla pieszych

(7) Znak drogowy pionowy D-202 wskazujący koniec wyznaczonego miejsca postojowego, umieszcza się nie dalej niż 3 m od końca krawędzi zatoki postojowej, miejsca postojowego lub krawędzi linii ostatniego stanowiska postojowego wyznaczonego znakiem poziomym. Znak D-202 stosuje się również na wyjeździe z parkingu wydzielonego lub kubaturowego.

(8) Znak drogowy pionowy D-201 z tabliczką T-102a wskazujący długość odcinka, na którym wyznaczone są miejsca postojowe, może być stosowany tylko przy spełnieniu łącznie następujących warunków:

- odcinka drogi pomiędzy skrzyżowaniami, zjazdami klasy A lub B, przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejazdami tramwajowymi bądź kombinacją tych miejsc;

- gdy łączna długość tego odcinka drogi nie przekracza 1000 m;

przy czym znak D-201 z tabliczką T-102a powinien być powtarzany nie rzadziej niż co 300 m i nie częściej niż co 150 m.

(9) W przypadku konieczności wyznaczenia miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością, niezależnie od lokalizacji (początek, środek, koniec ciągu miejsc postojowych), należy zastosować oznakowanie pionowe tabliczki T-129 z symbolem K-225 oraz oznakowanie poziome w postaci symbolu wózka inwalidzkiego naniesionego na niebieską nawierzchnię jezdni na znaku poziomym P-135a. Zaleca się przy tym, aby samodzielnie stosowany słupek dla tabliczki T-129 z symbolem K-225 wyposażony był w elementy odblaskowe oraz specjalne oznaczenia dla osób niedowidzących.

(10) Przykłady umieszczenia znaków pionowych i poziomych zostały przedstawione w dalszych rozdziałach w zależności od sposobu wydzielenia miejsc postojowych.

4.3. Stosowanie miejsc postojowych w rejonie miejsc niebezpiecznych

(1) Organizacja miejsc postojowych nie powinna mieć miejsca:

- na łukach poziomych dróg o małym promieniu i dużym kącie zwrotu,
- w obszarach skrzyżowań, rozumianych według definicji zawartej w WR-D-31, oraz w miejscach pół widoczności wolnych od przeszkód tych skrzyżowań,
- w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdów tramwajowych poza skrzyżowaniami oraz w miejscach pół widoczności wolnych od przeszkód tych przejazdów,
- przed i za przejazdem kolejowo-drogowym na odcinku od przejazdu do słupka wskaźnikowego z jedną kreską (znak G-101c),
- w zatokach postojowych pomiędzy jezdniami bez zorganizowanych chodników i przejść dla pieszych do tych zatok, w obszarze wpływu przystanku autobusowego, trolejbusowego lub tramwajowego (minimum 15 m od tarczy znaku informującego o przystanku).

(2) Organizacja miejsc postojowych za pomocą znaków drogowych przy zjazdach może występować wyłącznie przy spełnieniu warunków widoczności określonych w rozdziale 7, przyjmując dodatkowe wymagania:

- a) odległość L_1 (WR-D-33) powinna być mierzona nie od krawędzi jezdni, a od równoległej do jezdni głównej drogi krawędzi linii stanowiska postojowego,
- b) parametry przyjmowane do obliczeń odległości L_2 (WR-D-33) powinny być spójne z przyjętymi założeniami, przy czym zaleca się przyjęcie kwantyla 85% z rozkładu prędkości na jezdni, na którą włącza się do ruchu pojazd ze zjazdu.

(3) Organizacja miejsc postojowych za pomocą znaków drogowych w obszarach przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerów może mieć miejsce wyłącznie przy spełnieniu warunków widoczności określonych w rozdziale 9.2 WR-D-41-3, przyjmując dodatkowe wymagania:

- a) szerokość pasa bezpieczeństwa dla pieszych L_{BP} (WR-D-41-3) zaleca się przyjmować jako minimalną o wartości 2,5 m (Strefa Obsługi Pieszych w myśl przepisów [4]),
- b) odległość L_{WZ} (WR-D-41-3) zaleca się określać do krawędzi linii zatrzymania przed przejściem dla pieszych (przejazdu dla rowerów), a w przypadku jej braku, jako minimum 2 m od krawędzi znaku poziomego określającego powierzchnię przejścia dla pieszych (lub przejazdu dla rowerów),

przy czym niezależnie od określonych warunków widoczności należy przestrzegać zasad ogólnych wynikających z przepisów ustawy [1] i nie sytuować miejsc postojowych w odległości bliższej niż 10 m od znaku pionowego oznaczającego przejście dla pieszych (lub przejazd dla rowerów oraz ich kombinacje).

(4) Na długości wyznaczonych miejsc postojowych na jezdni lub częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych oraz w zatokach postojowych nie należy stosować progów zwalniających.

4.4. Rekomendowane zasady kierowania na parkingi

(1) W celu poinformowania kierujących pojazdami o zbliżaniu się do parkingu wydzielonego lub kubaturowego (w tym specjalnego, np. P+R) stosuje się pionowy znak drogowy D-201 z symbolem strzałki w dolnej części tego znaku. Organizacji tej nie stosuje się w przypadku Miejsc Obsługi Podróżnych oraz parkingów dla rowerów lub hulajnóg elektrycznych.

(2) Dojazd do parkingu wydzielonego lub kubaturowego powinien być oznakowany wraz z podaniem odległości w dolnej części tego znaku oraz strzałką naprowadzającą skierowaną w lewo lub w prawo, informującą kierujących pojazdami o kierunku wjazdu na parking z drogi.

(3) Wjazd na parking wydzielony lub kubaturowy z drogi oznakowany jest znakiem D-201 bezpośrednio przed tym parkingiem. Na znaku D-201 umieszcza się strzałkę zgodną z kierunkiem wjazdu na parking, oddzielnie dla obu kierunków ruchu z drogi doprowadzającej do tego parkingu, informując kierującego pojazdem o wjeździe na plac manewrowy, na którym zastosowano stanowiska postojowe dla pojazdów (rys. 4.4.1).

(4) Jeżeli dojazd do obiektu możliwy jest tylko z jednego kierunku ruchu, to informację o obiekcie stosuje się tylko dla tego kierunku.



a)



b)

Rys. 4.4.1. Sposób oznakowania wjazdu na parking z drogi za pomocą strzałek (a – w prawo, b – w lewo)

(5) Jeżeli parking wydzielony lub kubaturowy oddalony jest od drogi, w dolnej części znaku podaje się odległość do tego parkingu (rys. 4.4.2).

(6) Na dojeździe do parkingu wydzielonego lub kubaturowego, w przypadku występowania skrzyżowania na tym dojeździe, na którym kierujący pojazdem musi zmienić kierunek ruchu w celu dojazdu na ten parking, stosuje się strzałkę informującą o kierunku ruchu przez to skrzyżowanie w celu dotarcia na parking oddalony od drogi (rys. 4.4.3). Sposób takiego oznakowania dojazdu na parking oddalony od drogi można stosować także w przypadku niewystępowania skrzyżowań, w tym w szczególności, gdy parking oddalony od drogi może być trudno dostrzegalny przez kierujących pojazdami (np. drogi wielopasowe dwujezdniowe, intensywna zabudowa lub roślinność przydrożna itp.).

(7) Jeżeli trasa dojazdu do parkingu zmienia kierunek, to w obszarze skrzyżowań także należy stosować znaki D-201 ze strzałkami, wskazanymi na rys. 4.4.2.

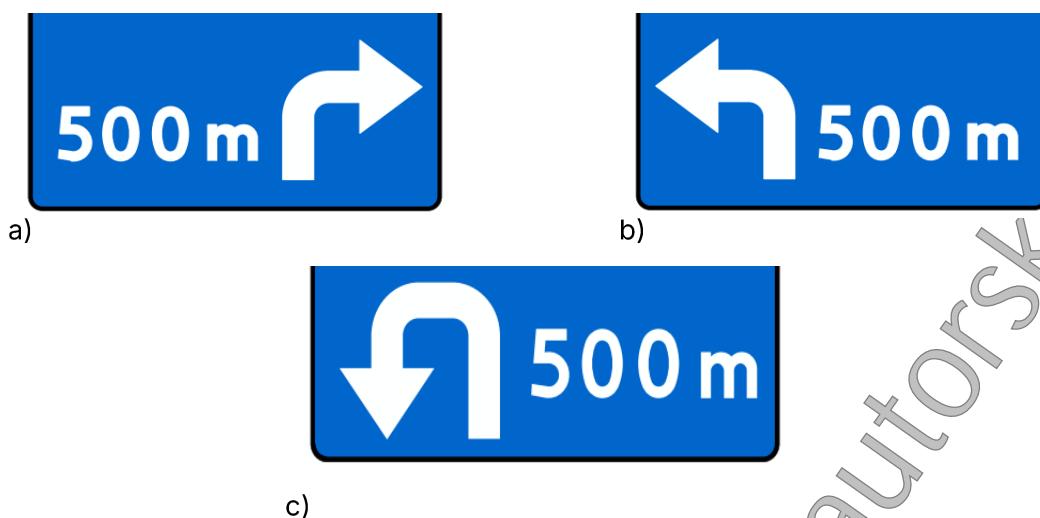


a)



b)

Rys. 4.4.2. Przykładowy sposób umieszczania odległości w dolnej części znaku D-201 na dojeździe do parkingu oddalonego od drogi, gdzie: a – dojazd w prawo, b – dojazd w lewo



Rys. 4.4.3. Przykładowy sposób umieszczania odległości w dolnej części znaku D-201 na dojeździe do parkingu oddalonego od drogi przed skrzyżowaniem lub dojazdem trudno dostrzegalnym z drogi, gdzie: a – dojazd w prawo, b – dojazd w lewo, c- dojazd poprzez zawracanie

(8) Dojazd do parkingu wydzielonego lub kubaturowego na drodze powinien być organizowany z wyprzedzeniem dla kierujących pojazdami, stosując znak D-201 wraz z podaniem w dolnej części znaku odległości poprzedzającej dojazd do tego parkingu (rys. 4.4.4). Napis podający odległość do parkingu wyraża się w metrach lub w kilometrach, jeżeli znak umieszczony jest w odległości większej lub równej 1000 m od parkingu, którego dotyczy.



Rys. 4.4.4. Przykładowy sposób umieszczenia odległości na znaku D-201 wskazującego informację o dojeździe do parkingu wydzielonego lub kubaturowego

(9) W przypadku organizacji miejsc postojowych na drogach zamiejskich na parkingach wydzielonych, kubaturowych lub miejscach postojowych w zatokach z jezdnią manewrową, dojazd do wjazdu do tych parkingów poprzedza się znakiem D-201 z podaniem odległości:

- 1 km lub 500 m – w przypadku dróg powiatowych,
- 2 km i 500 m – w przypadku dróg krajowych i wojewódzkich.

(10) Na drogach krajowych i wojewódzkich zamiejskich innych niż drogi ekspresowe i autostrady zaleca się stosowanie dodatkowego oznakowania D-201 jako znaków poprzedzających parking z podaniem odległości 5 km. Zaleca się w szczególności stosowanie tej praktyki w przypadku dojazdu do obszaru zabudowanego, na obrzeżach którego zorganizowano parking specjalny, np. P+R.

(11) Na ulicach w obszarach zabudowanych, niezależnie od kategorii technicznej drogi, znak informujący o dojeździe do parkingu można poprzedzać w odległości do 500 m od wjazdu do tego parkingu, podając odległość z dokładnością do 50 m.

(12) Dojazd do stacji ładowania pojazdów elektrycznych lub hybrydowych prowadzi się analogicznie z wykorzystaniem znaku drogowego D-205. Znak ten bez dodatkowych oznaczeń można również sytuować na wjeździe do placu manewrowego, na którym stacja ładowania pojazdów występuje i została oznaczona odrębnymi znakami drogowymi, a także na parkingu wydzielonym lub kubaturowym z wyznaczonym miejscem postojowym wyłącznie dla takich pojazdów.

(13) Dojazd do obozowiska, kempingu, pola biwakowego lub schroniska młodzieżowego, dla których stosuje się znaki, odpowiednio: D-213 (z odmianami) prowadzi się analogicznie. Miejsca oznakowane tymi znakami drogowymi nie wymagają dodatkowego znakowania miejsc

postojowych z wykorzystaniem znaków D-201 na ich obszarze. W celu prowadzenia kierowcy do parkingu w takich miejscach, aby niepotrzebnie nie dublować informacji i stosować wielu znaków pionowych na drodze dojazdowej do tych miejsc, nie stosuje się znaku D-201 wraz ze znakami D-213 (z odmianami).

(14) Przykładowy sposób umieszczania znaków D-201 wykorzystanego w organizacji ruchu w celu informowania kierującego pojazdem o dojeździe do parkingu zaprezentowano w rozdziale 7.

Dokument chroniony prawami autorskimi

5. Miejsca postojowe przykrawędziowe

(1) Wybór sposobu parkowania pojazdów na drodze wymaga szczegółowego przeanalizowania warunków ruchu pojazdów, natężenia ruchu pieszych, szerokości jezdni i drogi dla pieszych (drogi dla pieszych i rowerów), skrajni oraz istniejącej organizacji ruchu. W szczególności należy ocenić, czy planowany sposób parkowania zapewnia bezpieczne i płynne prowadzenie ruchu oraz nie powoduje ograniczeń funkcjonalnych w pasie drogowym. Weryfikacji podlega m.in. zachowanie wymaganej przestrzeni dla ruchu pojazdów, w tym wykonywania manewrów, oraz zapewnienie niezakłóconego ruchu pieszych i rowerzystów. Należy również sprawdzić wpływ parkowania na widoczność i skrajnię, a także zgodność z istniejącą organizacją ruchu oraz czytelność oznakowania w obszarze objętym opracowaniem.

(2) W parkowaniu przykrawędziowym w pierwszej kolejności zaleca się projektować parkowanie równoległe. Parkowanie skośne zaleca się stosować wówczas, gdy wjazd na stanowisko możliwy jest tylko z jednego kierunku.

(3) Parkowanie pojazdów całkowicie na jezdni można wprowadzać na szerokich jezdniach o małych natężeniach ruchu pojazdów, przy czym rekomenduje się w takim przypadku wyłącznie parkowanie równoległe.

(4) Parkowanie częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych jest rozwiązaniem pośrednim, gdy nie można dopuścić postoju pojazdu całkowicie na drodze dla pieszych, ze względu na jego szerokość, a warunki ruchu pojazdów umożliwiają częściowy postój na jezdni. Nie zaleca się wyznaczać miejsc postojowych, choćby częściowo, na drodze dla pieszych z wysokim krawężnikiem. Na odcinkach drogi dla pieszych, gdzie dopuszczone zostało parkowanie, zaleca się obniżenie krawężnika oraz fizyczne oddzielenie (w miarę możliwości) pojazdów od pieszych poprzez wykorzystanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego np. separatoru ruchu U-304.

(5) Miejsca postojowe przykrawędziowe mogą zostać wyznaczone pomiędzy przeszkodami występującymi na drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów, jeśli długość odcinka, na którym występuje przeszkoda, nie przekracza 15 m.

(6) Oznakowanie poziome powinno być spójne z oznakowaniem pionowym i jednoznacznie informować kierowców o sposobie parkowania, granicach miejsc czy stanowiska postojowego oraz ewentualnych ograniczeniach, a także rodzajach pojazdów lub użytkownikach dróg, których stanowiska postojowe dotyczą.

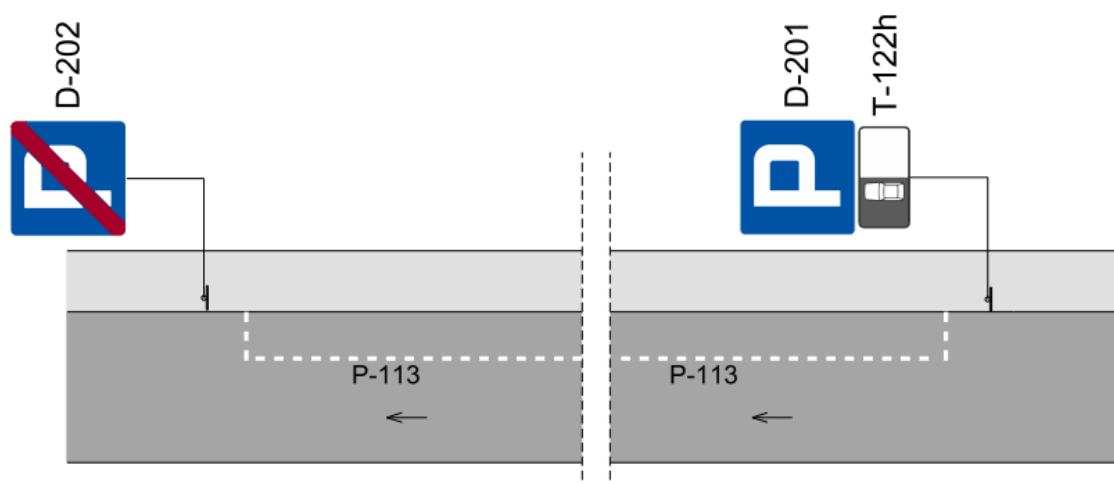
(7) Organizacja miejsc postojowych powinna uwzględniać minimalne wymiary stanowisk oraz zapewnienie bezpiecznych warunków manewrowania i widoczności, szczególnie w pobliżu przejść dla pieszych, skrzyżowań oraz zjazdów do posesji.

5.1. Miejsca postojowe równoległe

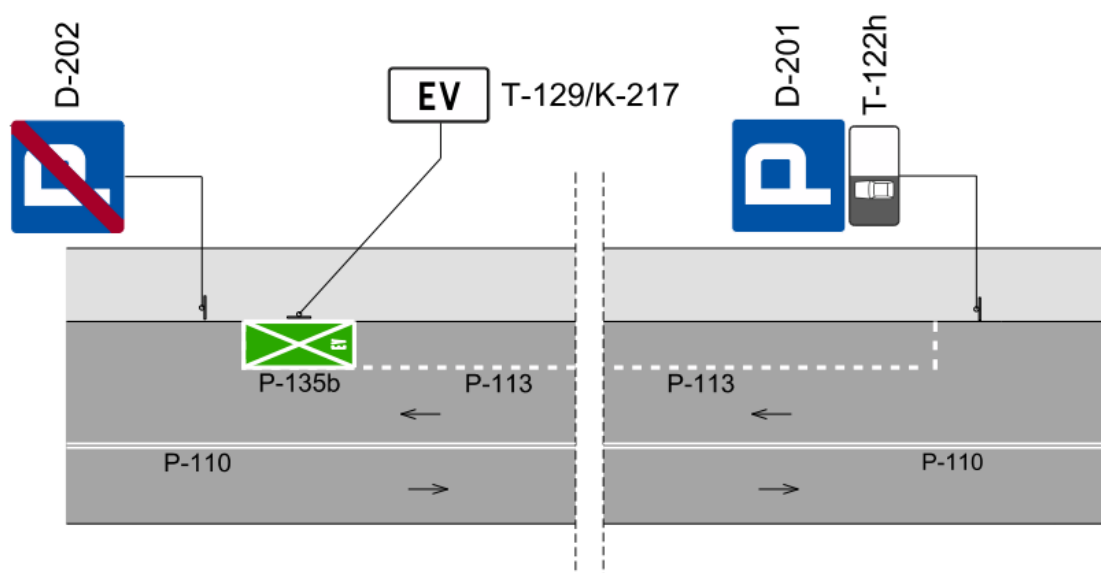
5.1.1. Parkowanie na jezdni

(1) W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż drogi jednokierunkowej lub dwukierunkowej, gdzie pojazdy parkują całkowicie na jezdni, należy zastosować odpowiednie oznakowanie pionowe i poziome, przedstawione na rys. 5.1.1. (droga jednokierunkowa) i rys. 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4 (droga dwukierunkowa). Na rysunku 5.1.2 usytuowano miejsca postojowe dla pojazdów elektrycznych lub hybrydowych, natomiast na rysunku 5.1.3 miejsca przeznaczone dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży.

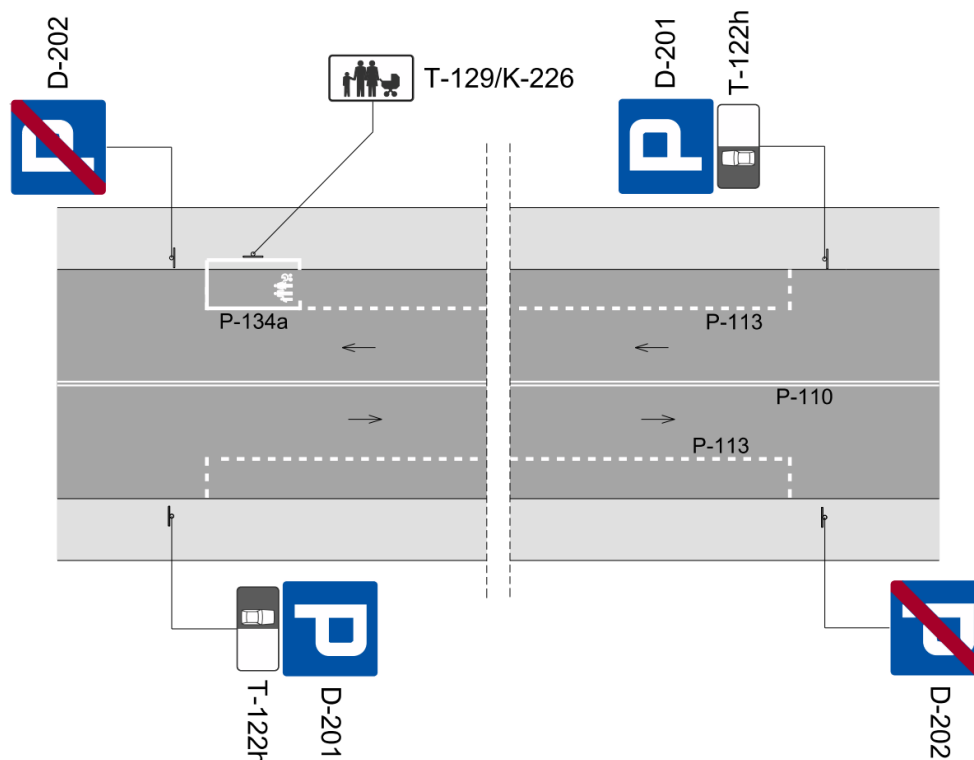
(2) Po przeprowadzonej analizie brd, warunków ruchu, warunków widoczności można stosować parkowanie równoległe po obu stronach na jezdni.



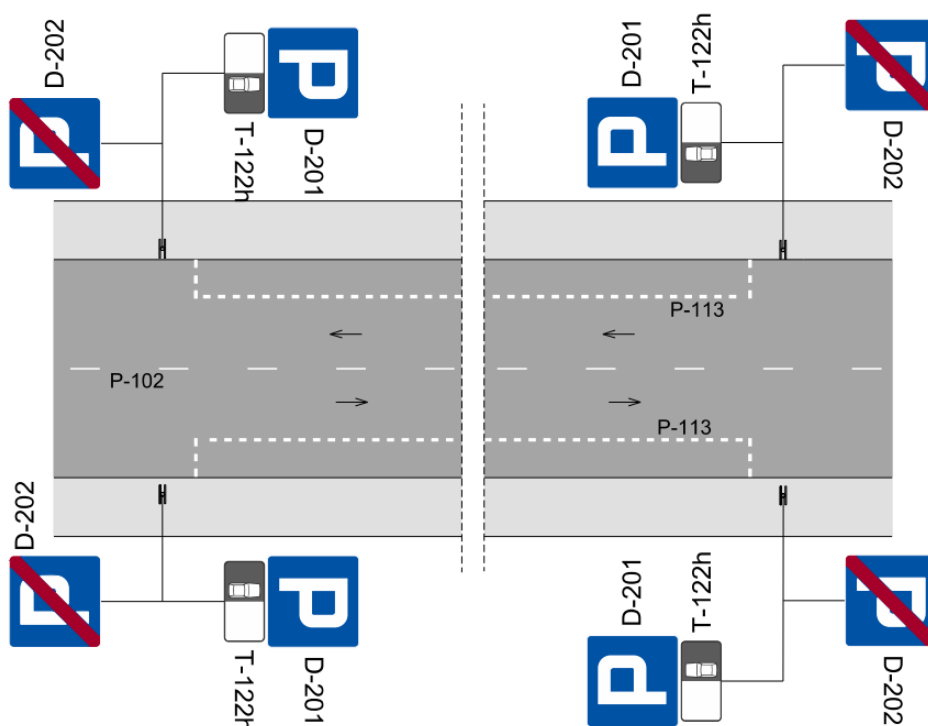
Rys. 5.1.1. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi jednokierunkowej gdzie umożliwiono parkowanie tylko po jednej stronie jezdni



Rys. 5.1.2. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi dwukierunkowej gdzie umożliwiono parkowanie tylko po jednej stronie jezdni z wyznaczonym miejscem postojowym dla pojazdów elektrycznych lub hybrydowych za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-217 i znaku poziomego P-135b

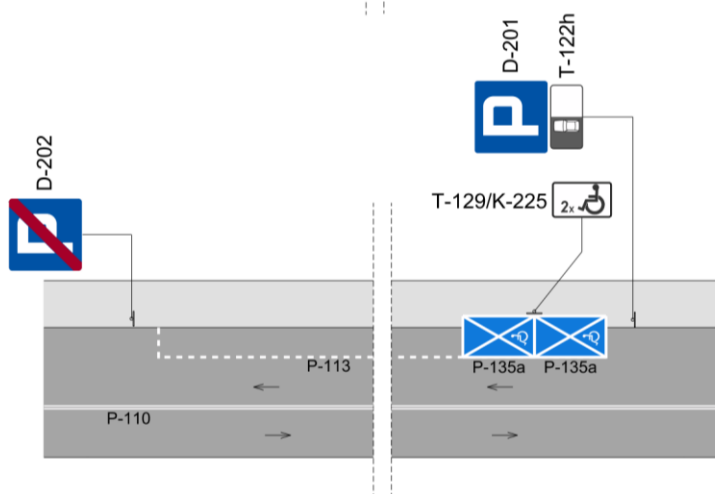
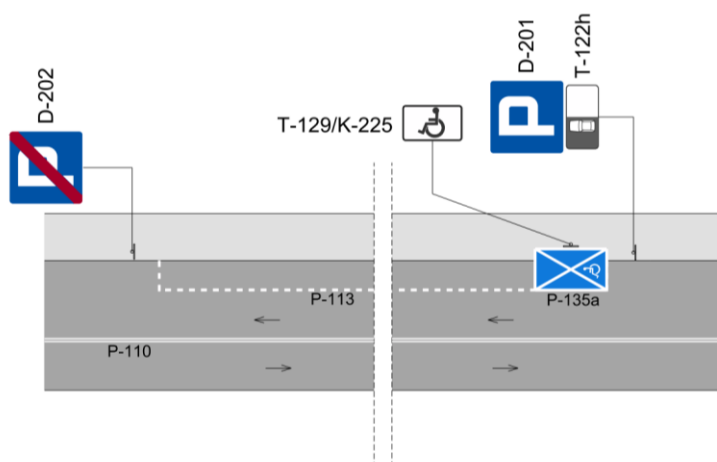
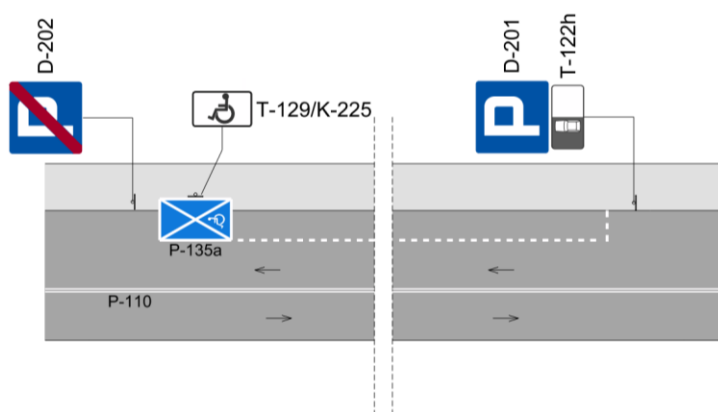
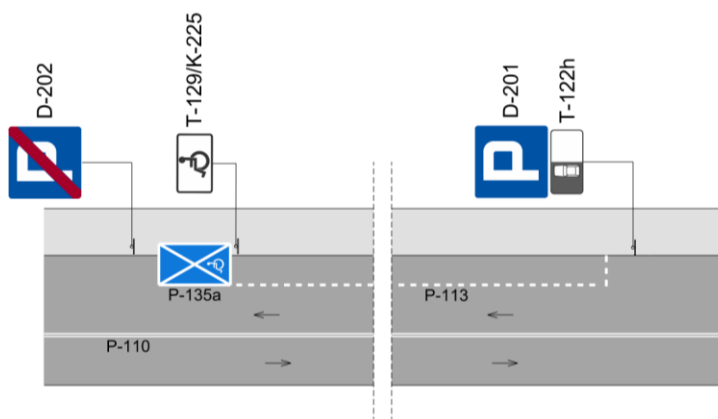


Rys. 5.1.3. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi dwukierunkowej gdzie umożliwiono parkowanie po obu stronach jezdni, ale w kierunku jazdy pojazdów z wyznaczonym miejscem postojowym przeznaczonym dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-226 i znaku poziomego P-134a



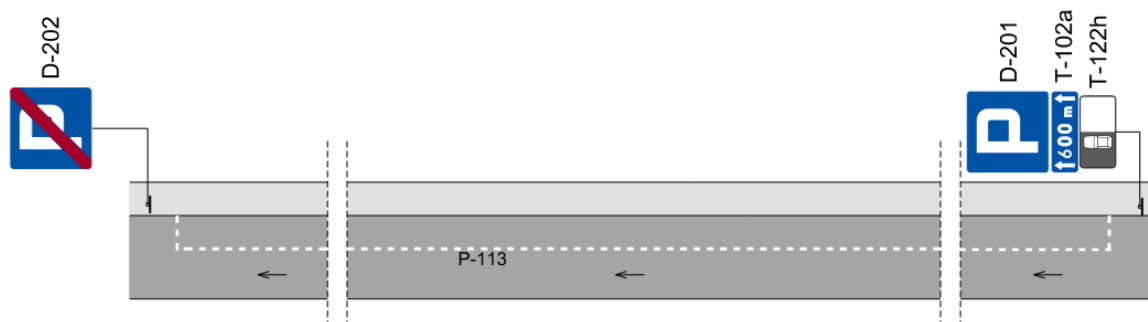
Rys. 5.1.4. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi dwukierunkowej gdzie umożliwiono parkowanie po obu stronach jezdni z możliwością parkowania z obu kierunków ruchu

(3) Jeśli występuje konieczność wprowadzenia stanowisk dla osób z niepełnosprawnością należy zastosować oznakowania pionowe i poziome zgodnie z przedstawionymi przykładami na rys. 5.1.5.



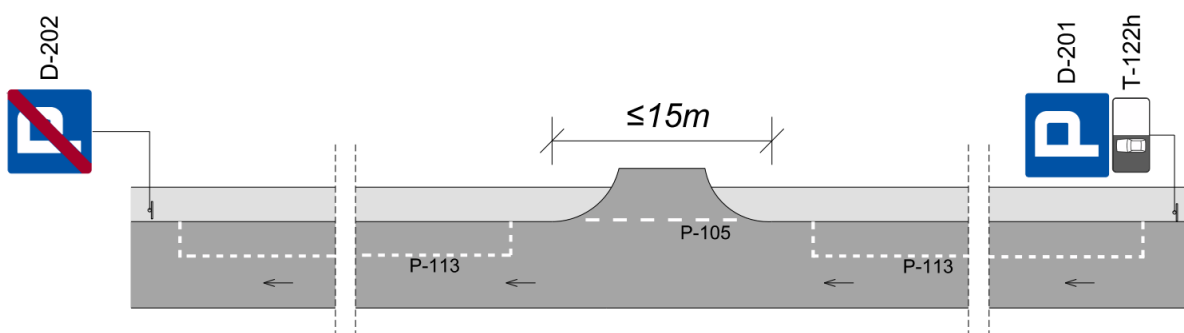
Rys. 5.1.5. Przykłady oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi dwukierunkowej gdzie wyznaczono miejsce do parkowania dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 usytuowaną równoległe do kierunku ruchu

(4) W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych na dłuższym odcinku (powyżej 300 m) zaleca się zastosować tabliczkę T-102a, aby wskazać długość odcinka przeznaczanego do parkowania. Przykład takiego rozwiązania wskazano na rys. 5.1.6.

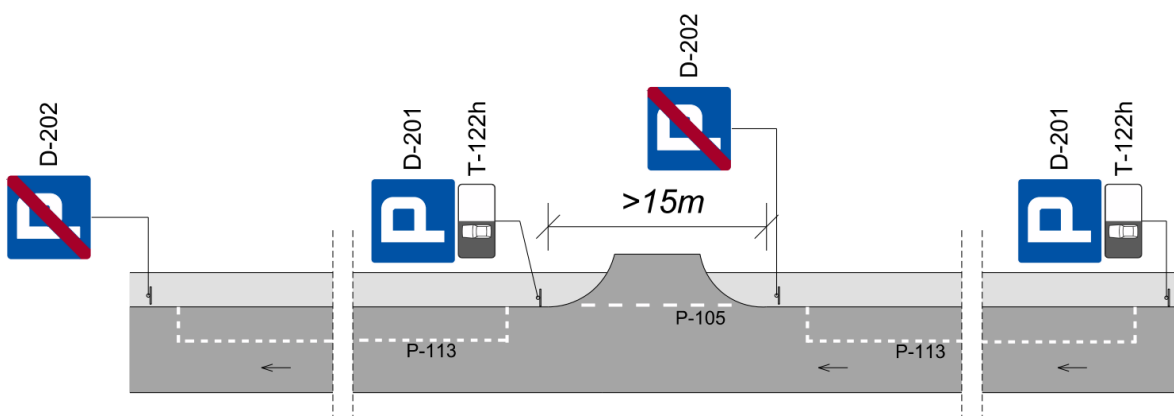


Rys. 5.1.6. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi jednokierunkowej na odcinku o długości większej niż 600 m

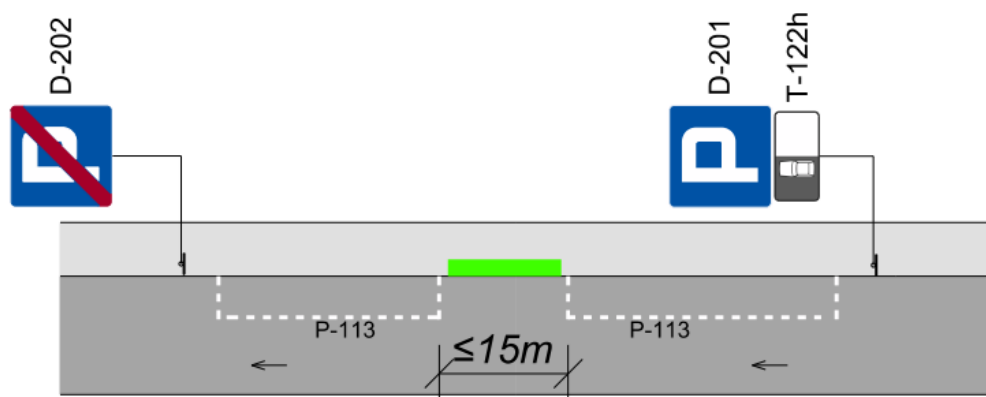
(5) Zasady określające postępowanie z oznakowaniem miejsc postojowych w przypadku, gdy na odcinku drogi występują zjazdy lub przeszkody, zostały przedstawione na rys. 5.1.7-5.1.10.



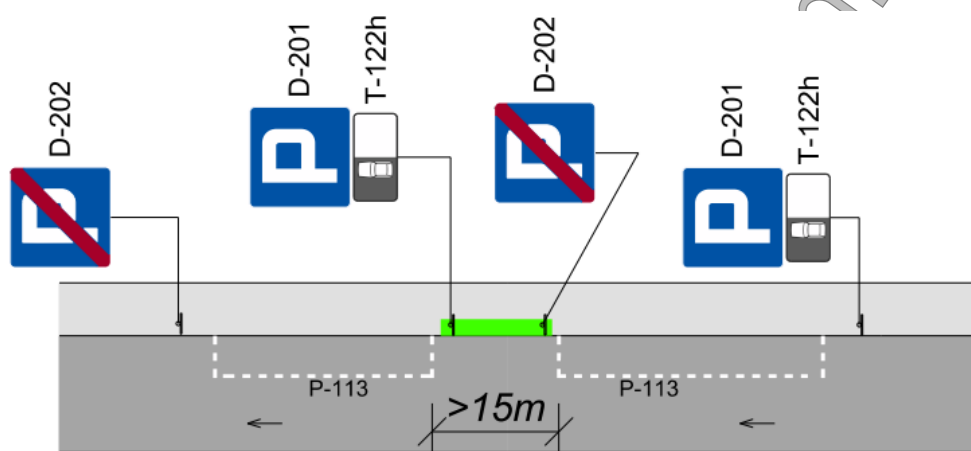
Rys. 5.1.7. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi jednokierunkowej gdzie w ciągu wyznaczonych miejsc postojowych występuje zjazd zwykły o szerokości mniejszej bądź równej 15 m



Rys. 5.1.8. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi jednokierunkowej gdzie w ciągu wyznaczonych miejsc postojowych występuje zjazd zwykły o szerokości większej niż 15m



Rys. 5.1.9. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi jednokierunkowej gdzie w ciągu wyznaczonych miejsc postojowych długość przeszkody jest mniejszej bądź równej 15 m

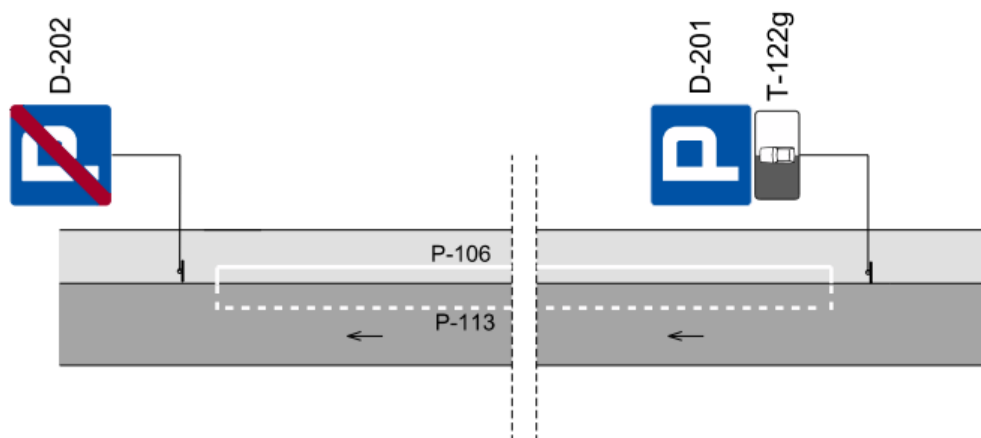


Rys. 5.1.10. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na jezdni drogi jednokierunkowej gdzie w ciągu wyznaczonych miejsc postojowych długość przeszkody jest większa niż 15 m

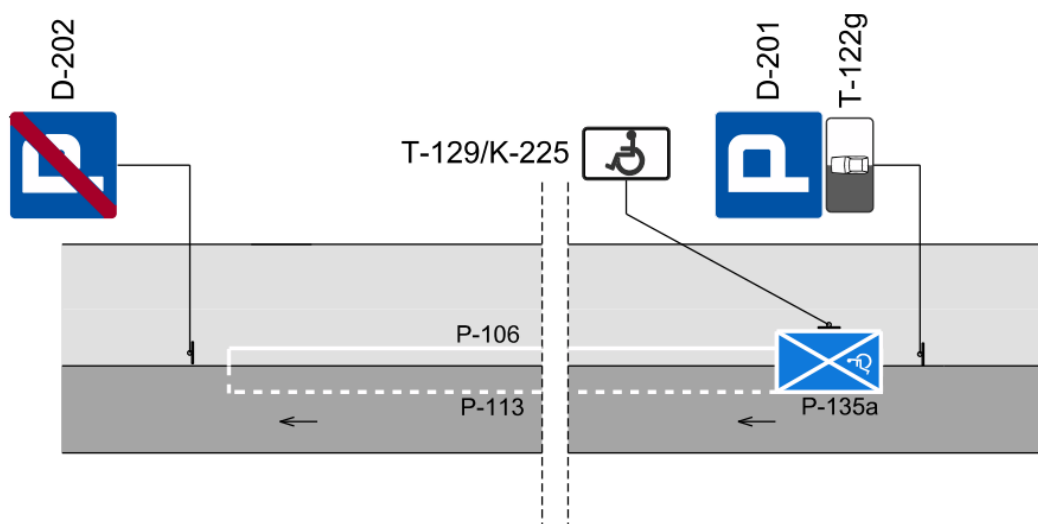
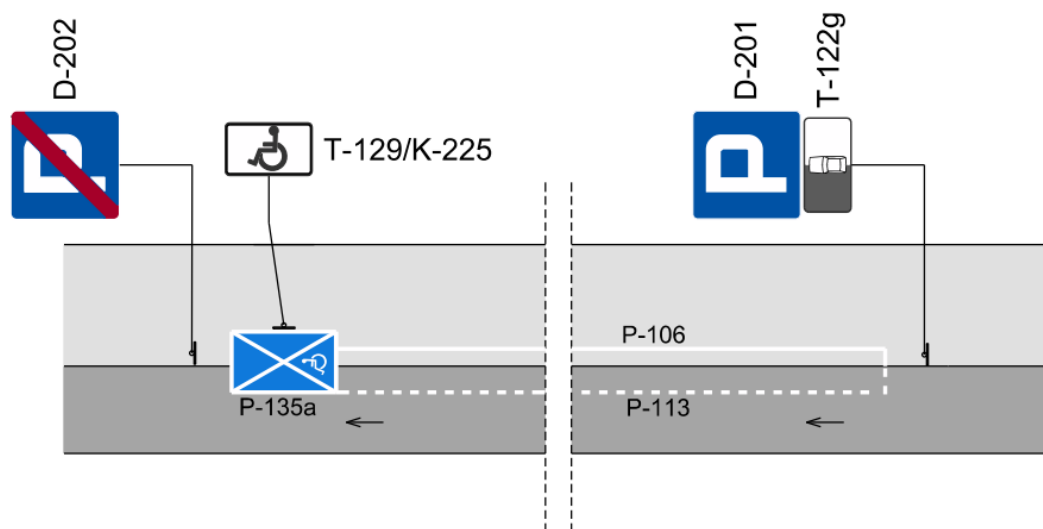
5.1.2. Parkowanie częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych

(1) W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż drogi jednokierunkowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczone są częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych należy wprowadzić oznakowanie pionowe i poziome jak na rys. 5.1.11.

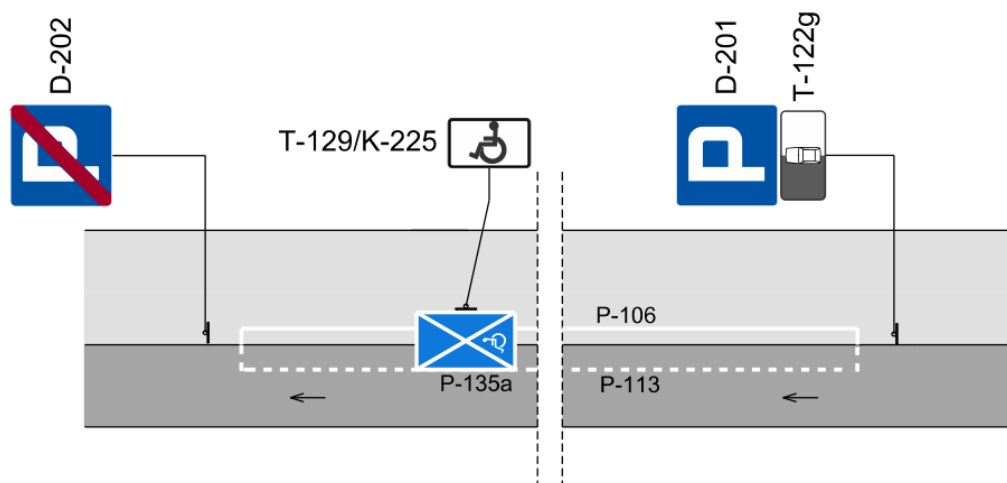
(2) Jeśli występuje konieczność wprowadzenia miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością na początku, środku czy na końcu wyznaczonych miejsc postojowych zaleca się lokalizację znaków pionowych i poziomych jak na rys. 5.1.12. w przypadku drogi jednokierunkowej, natomiast w przypadku drogi dwukierunkowej jak na rys. 5.1.13.



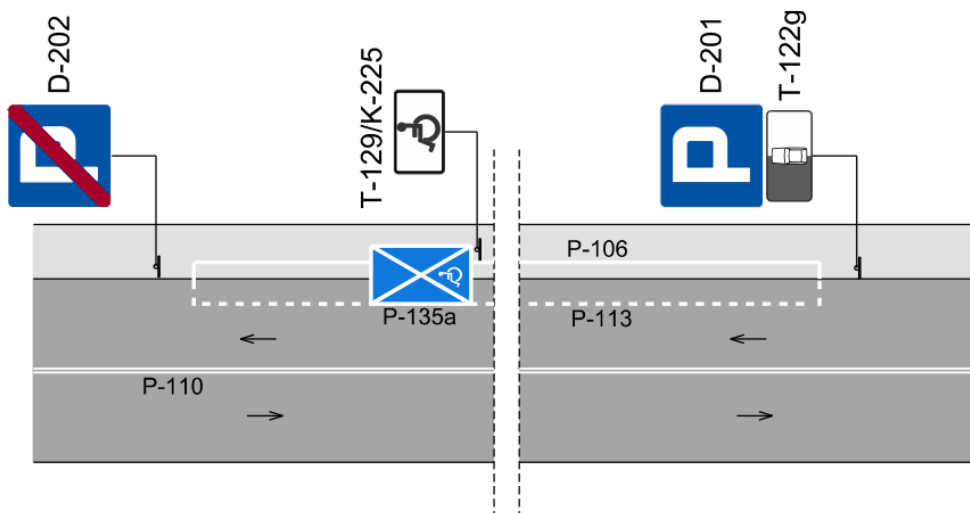
Rys. 5.1.11. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej



Rys. 5.1.12. Przykłady oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225 usytuowaną równoległe do kierunku ruchu

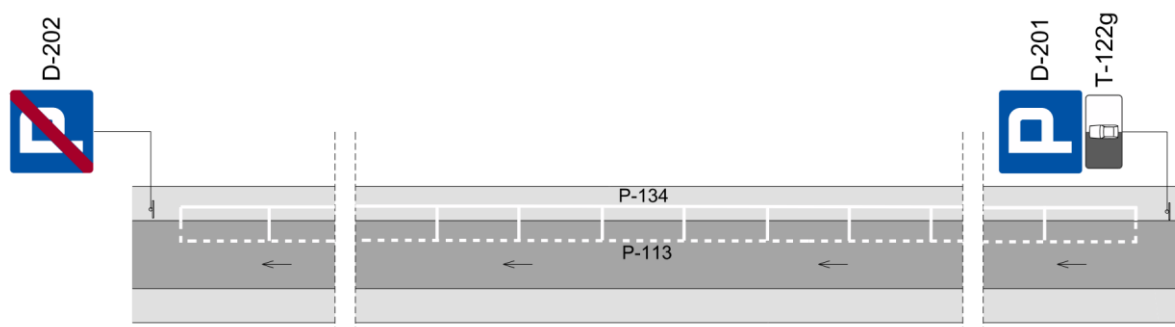


c.d. Rys. 5.1.12. Przykłady oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225 usytuowaną równolegle do kierunku ruchu

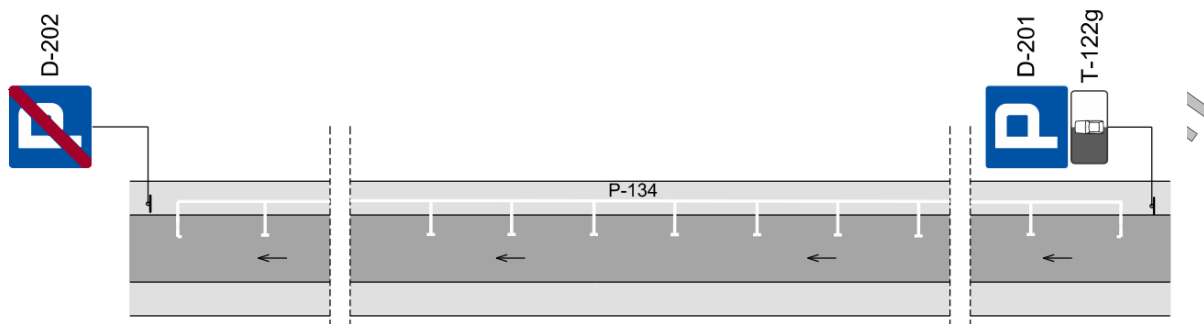


Rys. 5.1.13. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze dwukierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225 usytuowaną prostopadle do kierunku ruchu z możliwością parkowania tylko pojazdów poruszających się po stronie występujących miejsc postojowych

(3) Przy występowaniu problemów związanych z nieprawidłowym usytuowaniem pojazdów na wyznaczonej przestrzeni do parkowania, zaleca się zastosować oznakowanie poziome wyznaczając osobne stanowiska postojowego (rys. 5.1.14 i 5.1.15).

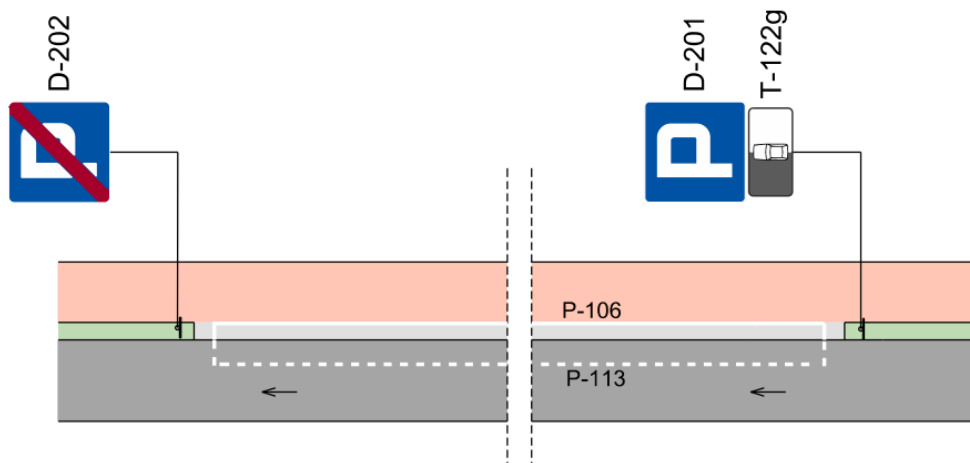


Rys. 5.1.14. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z wyznaczeniem każdego stanowiska postojowego za pomocą znaków poziomych P-113 i P-134

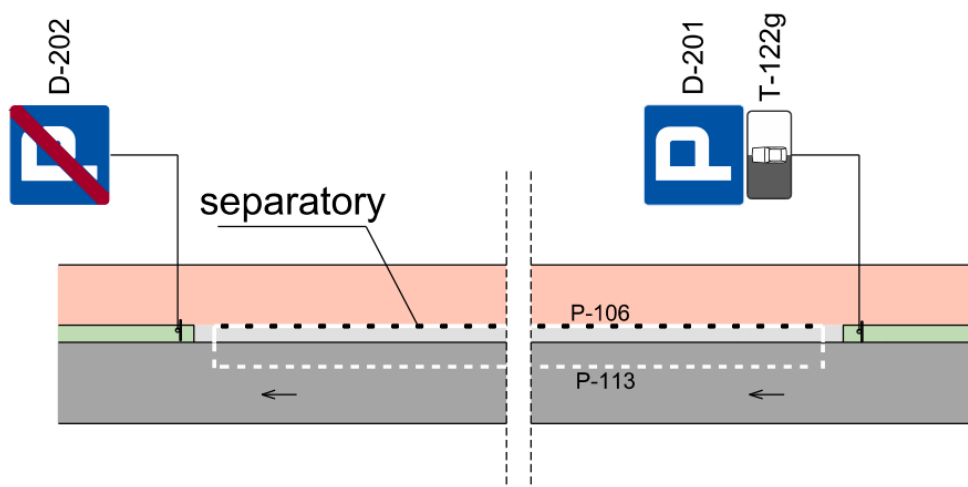


Rys. 5.1.15. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z wyznaczeniem każdego stanowiska postojowego za pomocą znaku poziomego P-134

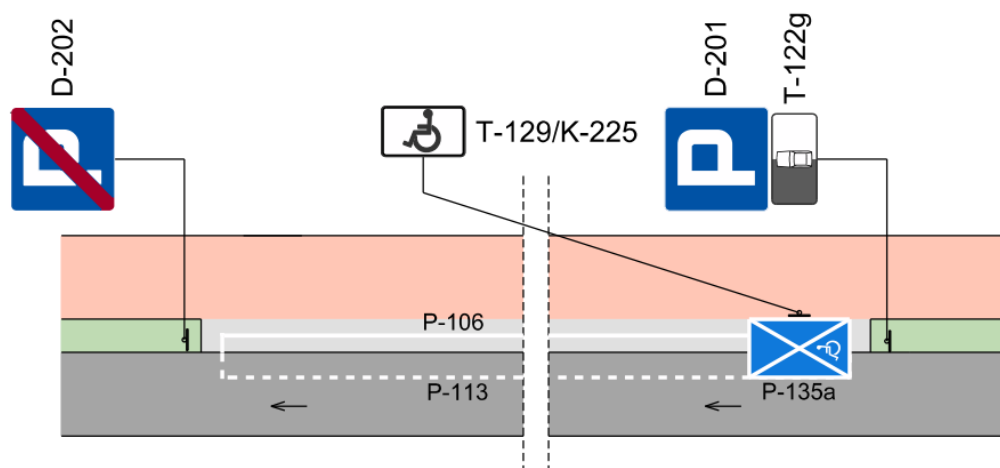
(4) Miejsca postojowe równoległe zlokalizowane między jezdnią a drogą dla pieszych i rowerów należy projektować przy zachowaniu minimalnych szerokości drogi dla pieszych i rowerów zgodnie z WR-D-41-2 (rys. 5.1.16). Jeśli na drodze dla pieszych i rowerów występuje potrzeba separacji miejsc postojowych od drogi dla pieszych i rowerów zaleca się stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego np. separatorów ruchu U-304 na krawędzi wydzielonych miejsc postojowych. Przykład takiego rozwiązania przedstawiono na rys. 5.1.17.



Rys. 5.1.16. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych i rowerów na drodze jednokierunkowej

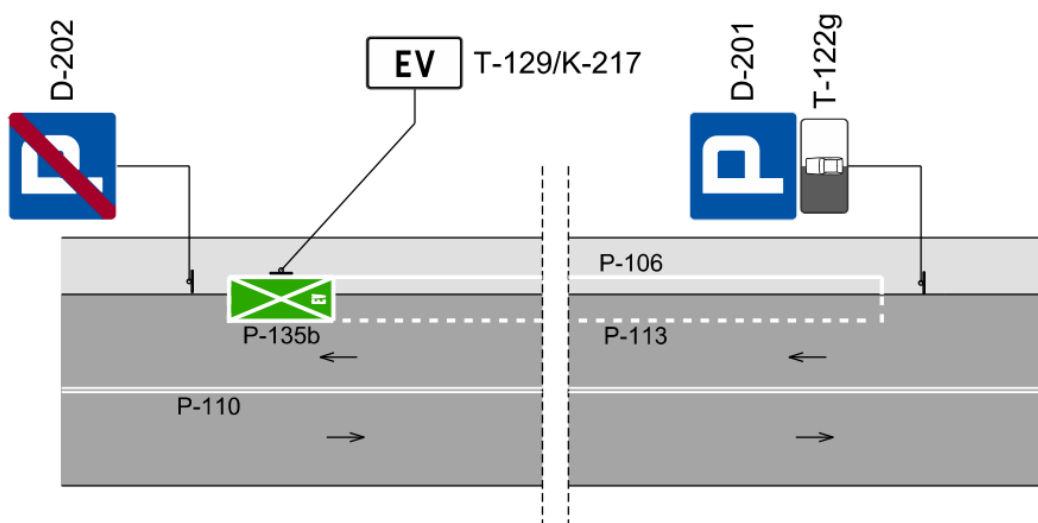


Rys. 5.1.17. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych i rowerów na drodze jednokierunkowej z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego U-304

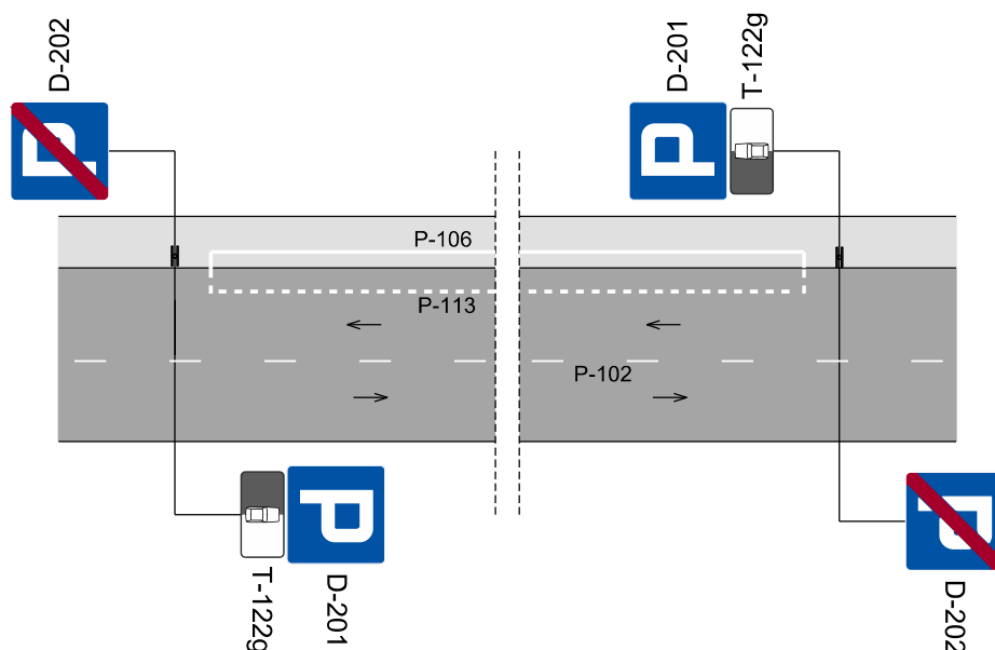


Rys. 5.1.18. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych i rowerów na drodze jednokierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225

(5) Jeśli zarządca ruchu na drodze dwukierunkowej umożliwia parkowanie przykrawędziowe równoległe częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych tylko dla pojazdów poruszających się po stronie występujących miejsc postojowych, to w takiej sytuacji należy postępować jak na rys. 5.1.19 – umieścić znaki pionowe tylko dla jednego kierunku ruchu. Natomiast jeśli zarządca ruchu chce umożliwić parkowanie dla obu kierunków ruchu, to znaki pionowe należy usytuować dla obu kierunków ruchu zgodnie z rys. 5.1.20.

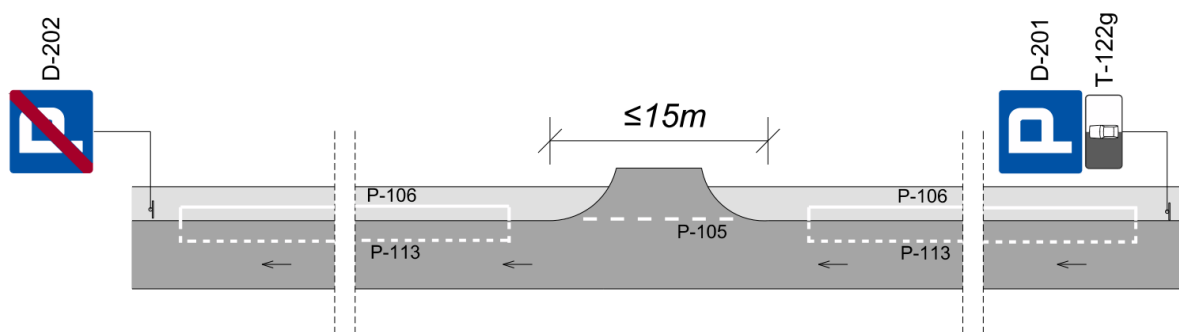


Rys. 5.1.19. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze dwukierunkowej, gdzie możliwość parkowania występuje tylko w kierunku poruszania się pojazdów z wyznaczonym stanowiskiem postojowym dla pojazdu elektrycznego lub hybrydowego za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-217 i znaku poziomego P-135b

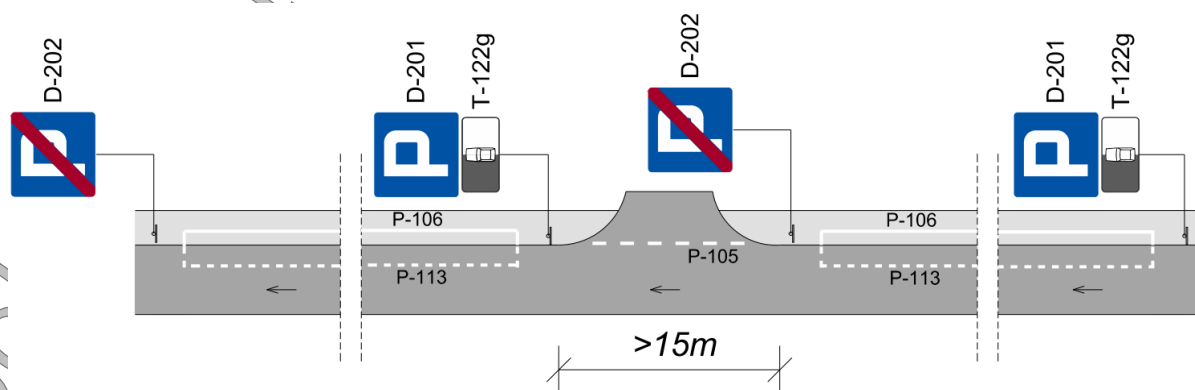


Rys. 5.1.20. Przykłady oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze dwukierunkowej, gdzie możliwość parkowania występuje dla obu kierunków ruchu

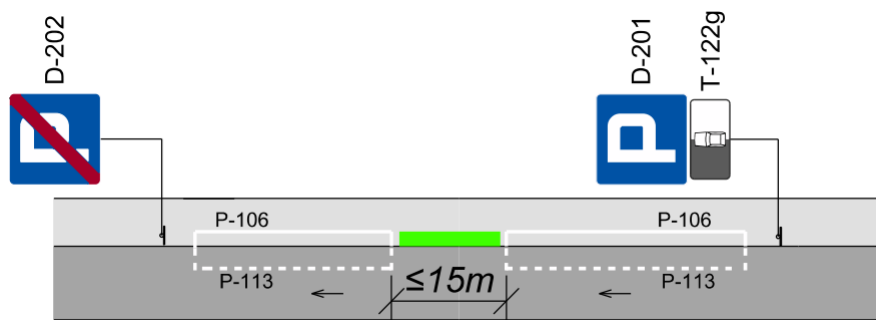
(6) Gdy w ciągu wyznaczonych miejsc postojowych równoległych częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych występują zjazdy lub przeszkody należy postępować zgodnie z założeniami i przykładami wskazanymi w rozdziale 5.1.1. Przykłady takich rozwiązań przedstawiono na rys. 5.1.21 do 5.1.23.



Rys. 5.1.21. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej, gdy odległość pomiędzy wyznaczonymi miejscami postojowymi jest mniejsza bądź równa 15 m

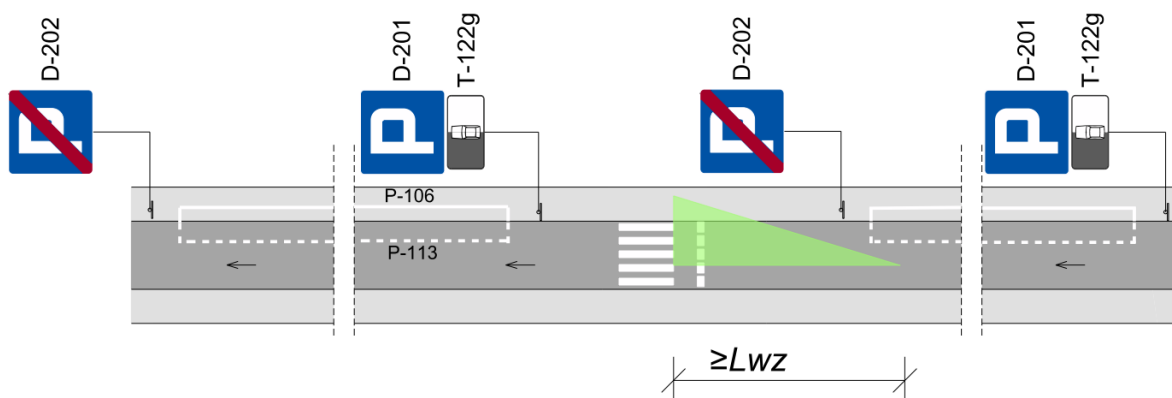


Rys. 5.1.22. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej, gdzie odległość pomiędzy wyznaczonymi miejscami postojowymi jest większa niż 15 m



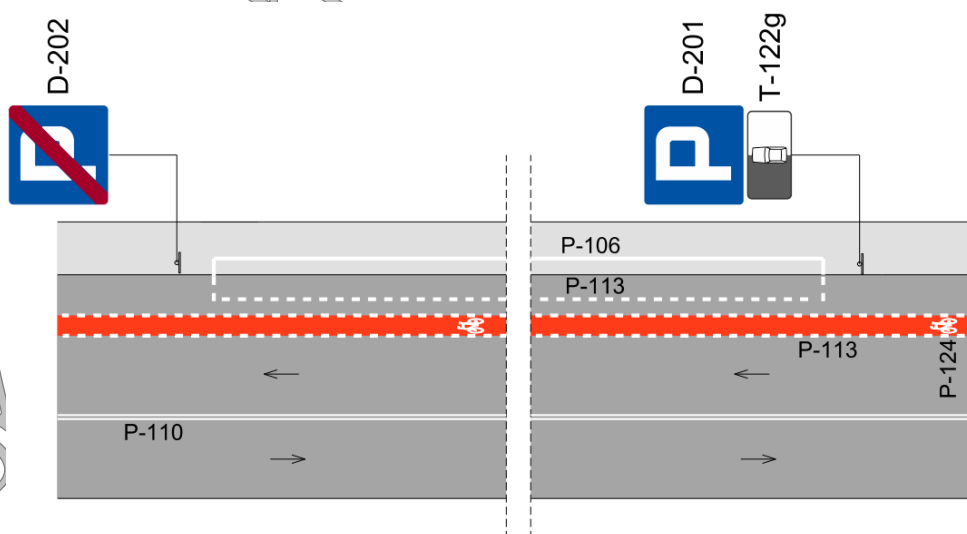
Rys. 5.1.23. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej, gdzie występuje przeszkoda jest mniejsza bądź równa 15 m

(7) W przypadku parkowania w obszarze przejścia dla pieszych czy przejazdu dla rowerów, należy projektować miejsca postojowe z odpowiednim odsunięciem od przejścia dla pieszych zachowując warunku widoczności przedstawiono (WR-D-41-3, WR-D-42-3). Na rys. 5.1.24 przedstawiono przykład.



Rys. 5.1.24. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej w obszarze przejścia dla pieszych

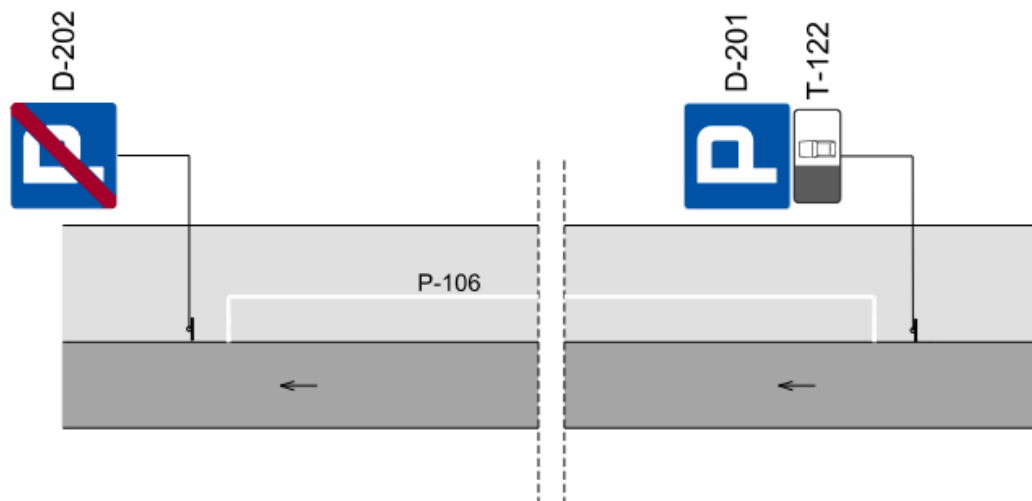
(8) Jeśli miejsca postojowe zlokalizowane są przy pasie dla rowerów należy zachować skrajnie między miejscami postojowymi, a pasem dla rowerów zgodnie z WR-D-42-2 (rys. 5.1.25.). Zaleca się projektowanie miejsc postojowych na drogach dwukierunkowych tylko dla pojazdów poruszających się po stronie występujących miejsc postojowych.



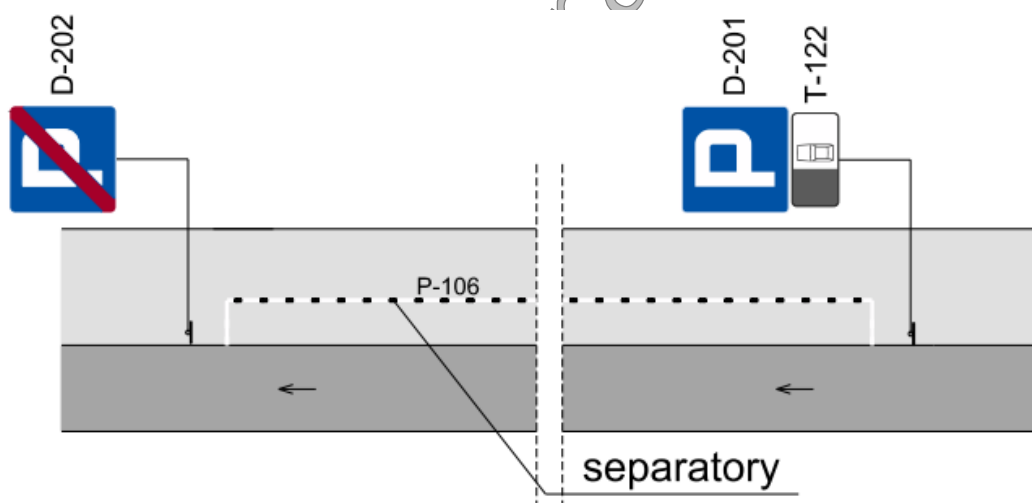
Rys. 5.1.25. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze dwukierunkowej z pasem ruchu dla rowerów

5.1.3. Parkowanie na drodze dla pieszych

(1) W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż drogi jednokierunkowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczone są na drodze dla pieszych należy wprowadzić oznakowanie pionowe i poziome jak na rys. 5.1.26. Przedstawiono również przykład przy zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego np. separatorów ruchu U-304 na rys. 5.1.27 oddzielając miejsca postojowe od ruchu pieszego, jeśli taka organizacja ruchu jest konieczna.

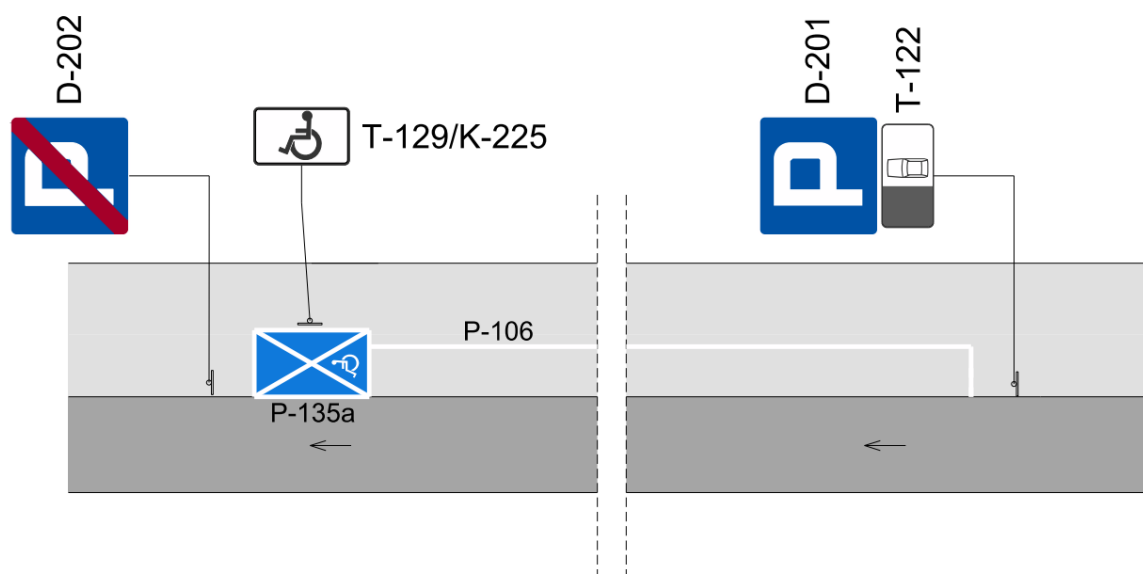


Rys. 5.1.26. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej



Rys. 5.1.27. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej przy zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego U-304

(2) Jeśli istnieje potrzeba wprowadzenia miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością, miejsca te należy zaprojektować analogicznie jak przedstawiono na rys. 5.1.28. z zachowaniem odpowiedniej skrajni, podobnie jak przedstawiono to we wcześniejszych punktach rozdziału 5.1.



Rys. 5.1.28. Przykład oznakowania dla parkowania równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225

(3) Przy występowaniu zjazdów, przeszkody czy przejść dla pieszych itp. w ciągu projektowanych miejsc postojowych należy postępować analogicznie jak przedstawiono w rozdziale 5.1.1 i 5.1.2.

(4) Miejsca parkingowe na drogach dwukierunkowych należy projektować analogicznie jak przedstawiono w przykładach w rozdziale 5.1.1 i 5.1.2.

5.2. Miejsca postojowe prostopadłe

5.2.1. Parkowanie na jezdni

(1) Nie zaleca się projektować parkowania przykrawędziowego prostopadłego na jezdni głównej drogi jedno- lub dwukierunkowej.

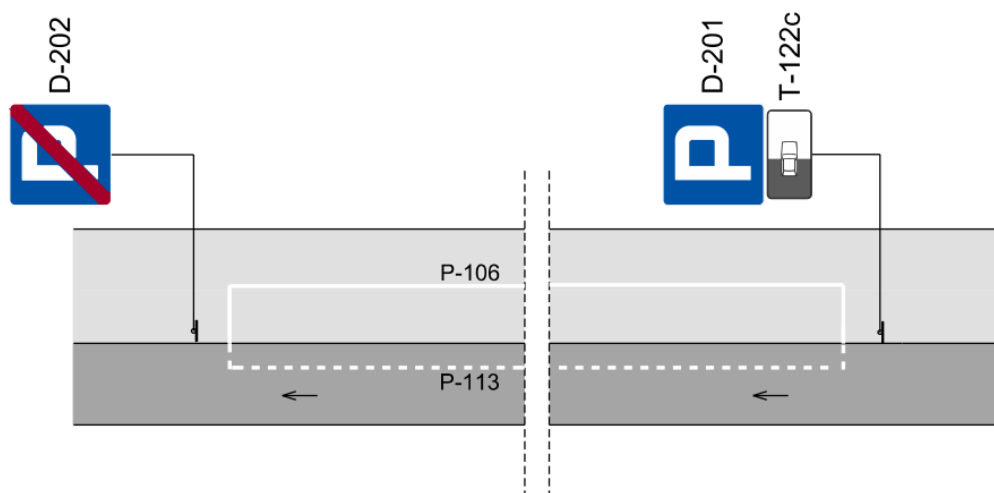
5.2.2. Parkowanie częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych

(1) W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych prostopadłych wzdłuż drogi jednokierunkowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczone są częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych, należy wprowadzić oznakowanie pionowe i poziome jak na rys. 5.2.1.

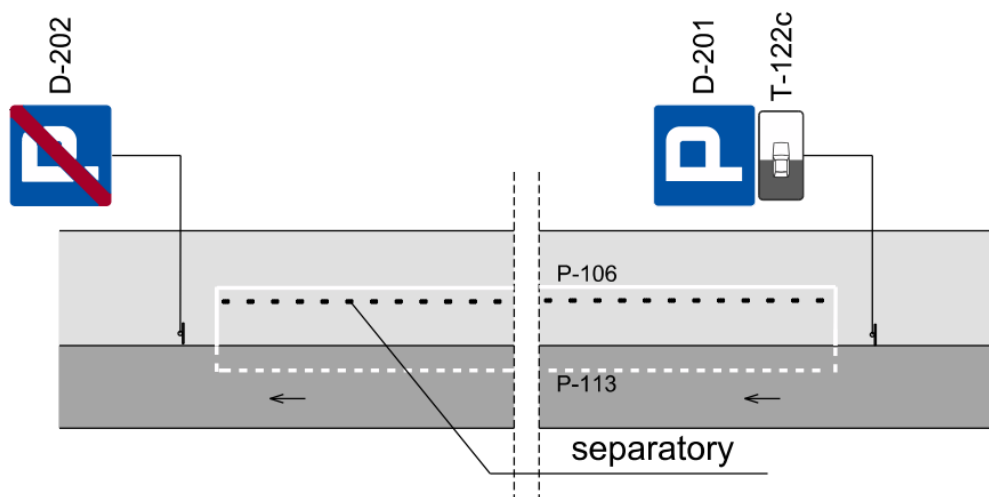
(2) Jeśli zarządca ruchu chce odseparować ruch pieszych od wydzielonych miejsc postojowych to zaleca się wprowadzenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego np. separatorów ruchu U-304 jak w przykładach przedstawionych we wcześniejszych rozdziałach. Przykład takiego rozwiązania przedstawiono na rys. 5.2.2.

(3) Jeśli występuje konieczność wprowadzenia miejsca postojowego dla osoby z niepełnosprawnością na początku, środku czy na końcu wyznaczonych miejsc postojowych zaleca się lokalizację znaków pionowych i poziomych jak na rys. 5.2.3. i zgodnie z przykładami przedstawionymi w rozdziale 5.1.

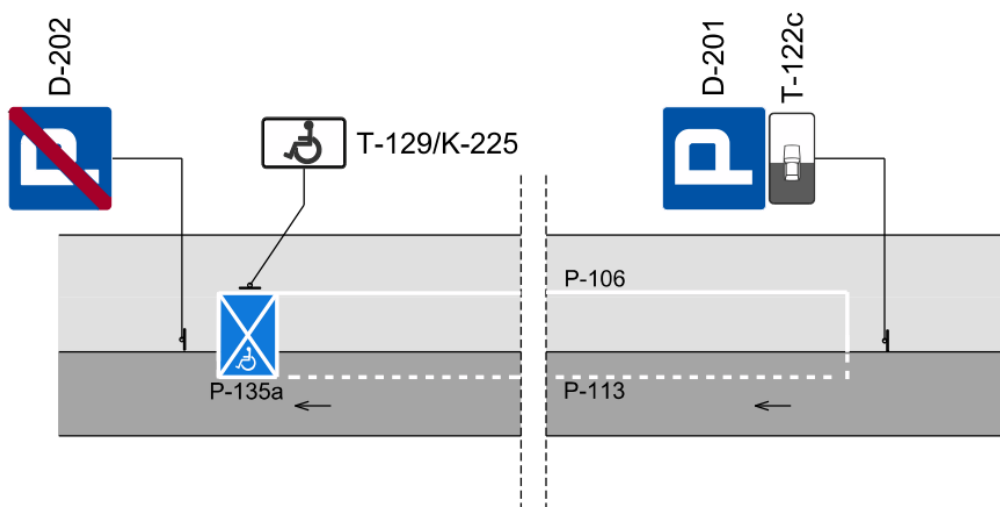
(4) W przypadku konieczności wyznaczenia miejsca postojowego przeznaczonego dla osoby z niepełnosprawnością należy miejsce to zaprojektować zgodnie z przykładami przedstawionymi w rozdziale 5.1.



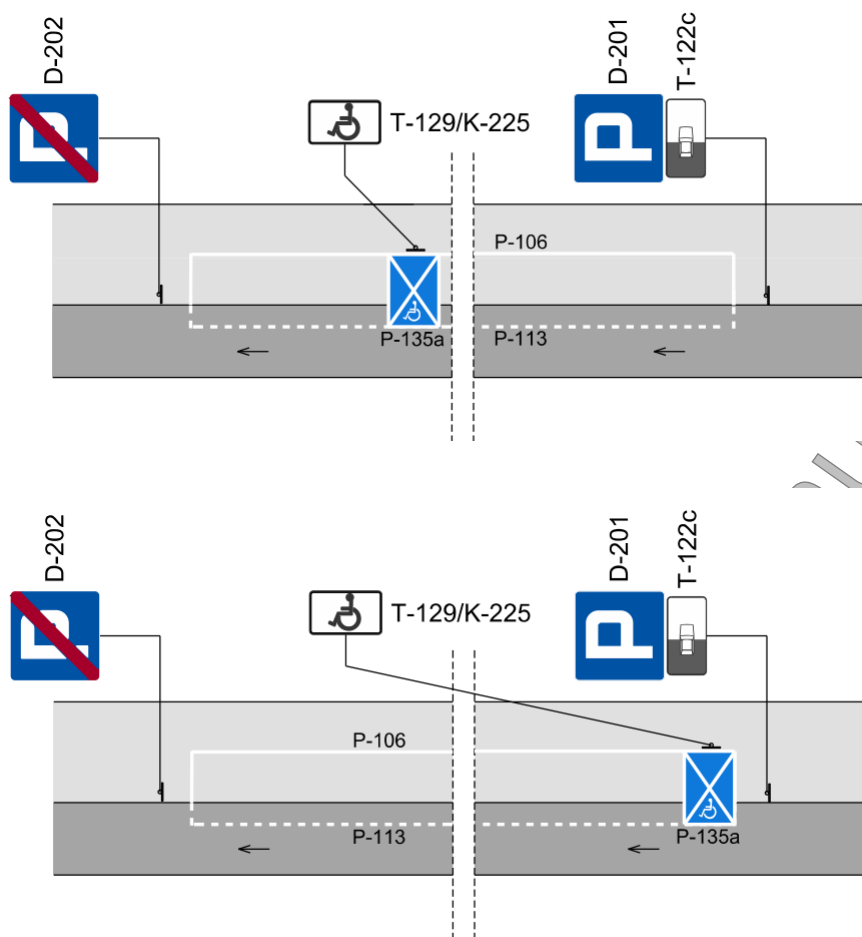
Rys. 5.2.1. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej



Rys. 5.2.2. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego U-304

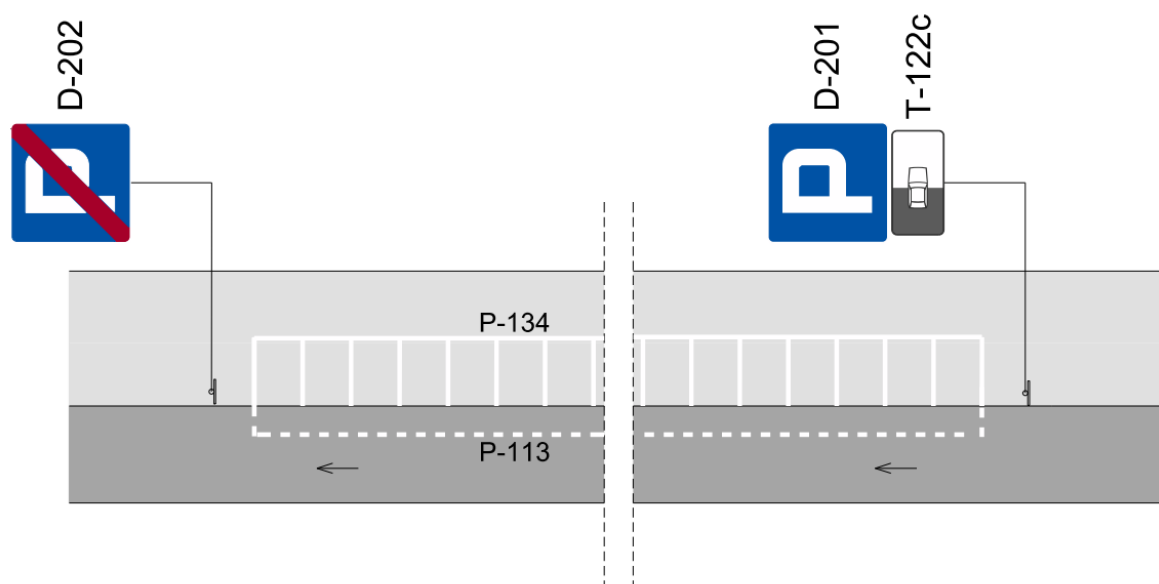


Rys. 5.2.3. Przykłady oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225



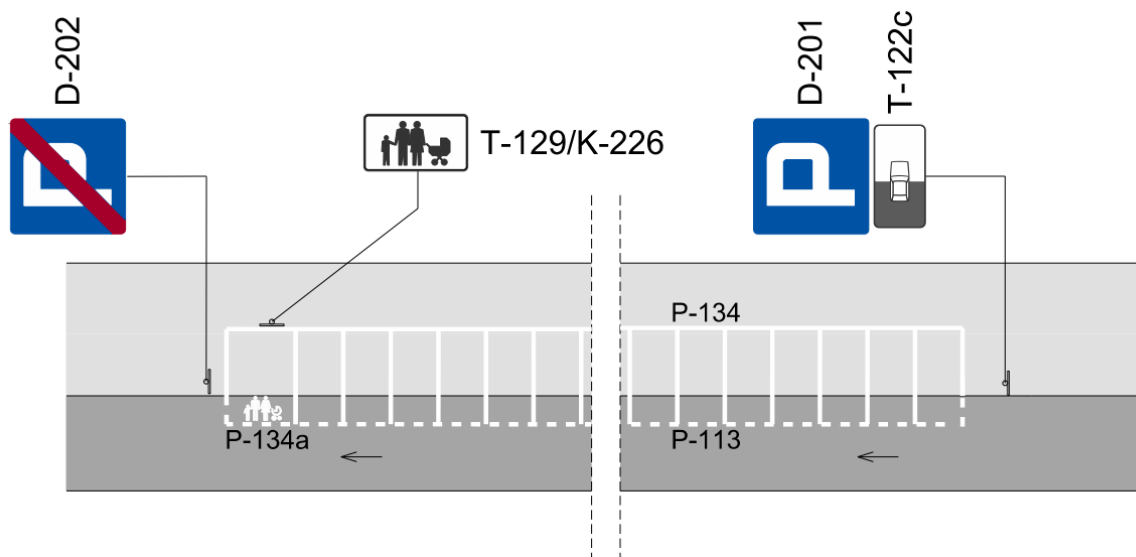
c.d. Rys. 5.2.3. Przykłady oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem postojowym dla osoby z niepełnosprawnością z tabliczką T-129 z symbolem K-225

(5) W przypadku, gdy mamy do czynienia z wyznaczaniem stanowisk postojowych na miejscu postojowym częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych – stanowiska postojowe powinny być oznakowane na całej ich długości i szerokości, przy czym wjazd na te stanowiska należy oznakować znakiem poziomym P-106 i P-113. Dopuszcza się możliwość stosowania znaku P-134 wyłącznie na drodze dla pieszych (bez nanoszenia go na jezdnię) pod warunkiem, że długość oznakowanego w ten sposób stanowiska postojowego na części drogi dla pieszych stanowi co najmniej 50% jego długości. Przykład takiego rozwiązania przedstawiono na rys. 5.2.4.



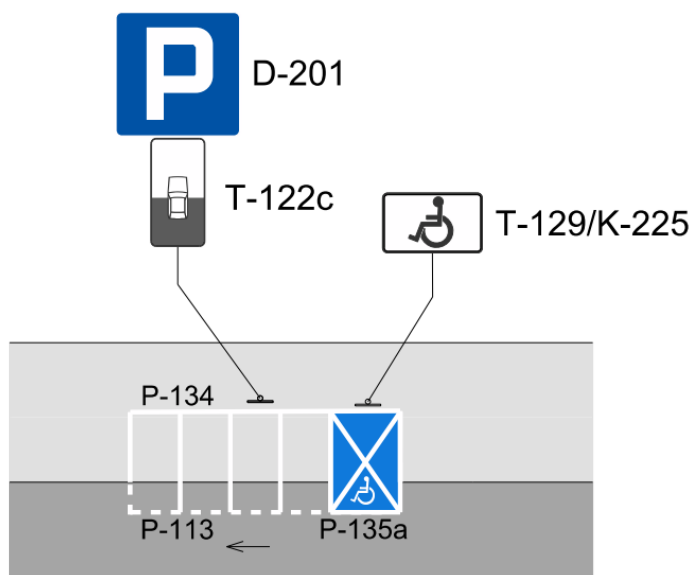
Rys. 5.2.4. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z wyznaczeniem każdego stanowiska postojowego za pomocą znaku poziomego P-134 tylko na części drogi dla pieszych

(6) Przy występowaniu problemów związanych z nieprawidłowym parkowaniem pojazdów na wyznaczonej przestrzeni do parkowania można zastosować oznakowanie poziome dla każdego stanowiska postojowego (rys. 5.2.5.). Dodatkowo na rysunku 5.1.3 zamieszczono miejsce postojowe przeznaczone dla pojazdów samochodowych rodzin podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży. Miejsce postojowe zostało wyznaczone za pomocą znaku tabliczki T-129 z symbolem K-226 i znaku poziomego P-134a.



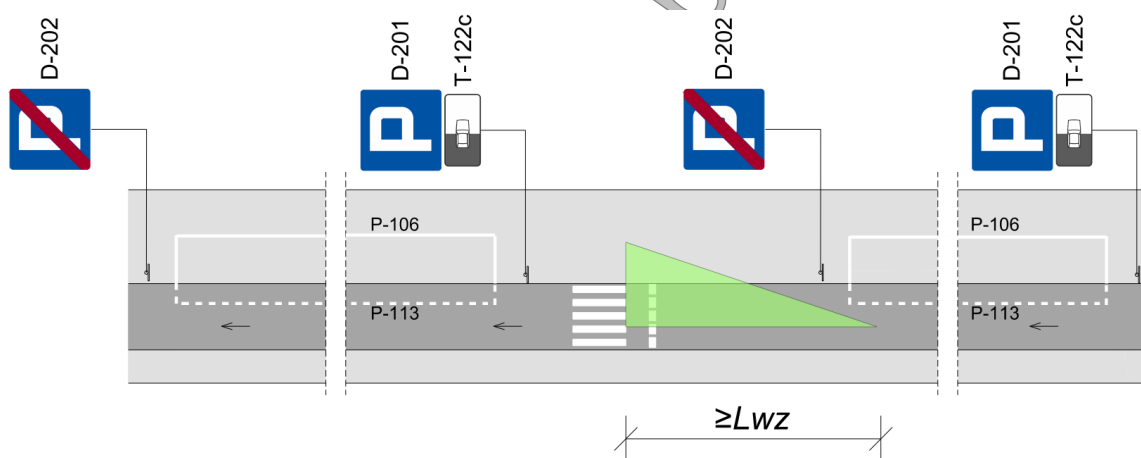
Rys. 5.2.5. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z wyznaczeniem każdego stanowiska postojowego oraz z dodatkowym miejscem przeznaczonym dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży wyznaczone za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-226 i znaku poziomego P-134a

(7) W przypadku wyznaczonych miejsc postojowych przykrawędziowych prostopadłych do 5 stanowisk, dopuszcza się umieszczanie znaków pionowych z tarczą znaku obróconą równolegle do kierunku ruchu pojazdów na jezdni głównej, co przedstawiono na rys. 5.2.6 z miejsce dla osoby z niepełnosprawnością.



Rys. 5.2.6. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej do 5 miejsc postojowych w tym jedno miejsce dla osoby z niepełnosprawnością wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

(8) Na rys. 5.2.7 przedstawiono przykład oznakowania miejsc postojowych prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej zlokalizowanym w obszarze przejścia dla pieszych, gdzie wskazane jest, aby zachować odpowiednie warunki widoczności wskazana w WR-D-41-3.



Rys. 5.2.7. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej zlokalizowanym w obszarze przejścia dla pieszych

(9) Przy lokalizacji miejsc postojowych prostopadłych częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych projektowanych w obrębie dróg dla pieszych i rowerów, zjazdów, przeszkód, przejść dla pieszych należy postępować analogicznie jak przedstawiono w pkt. 5.1 i 5.2 z dostosowaniem do parkowania prostopadłego.

(10) Nie należy projektować miejsc postojowych przykrawędziowych prostopadłych znajdujących się częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych, gdy występuje pas dla rowerów wzdłuż jeźni.

(11) Nie zaleca się projektowania takich miejsc postojowych na drogach lub ulicach klasy G i wyższej.

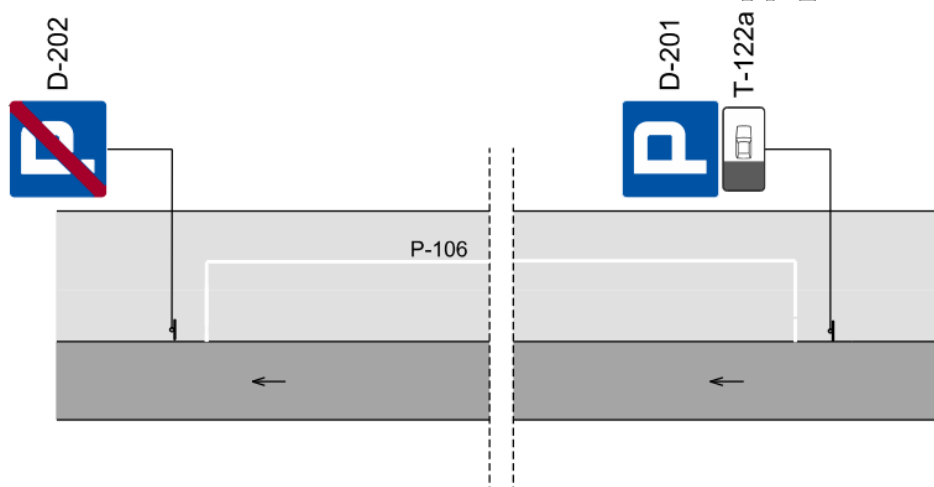
(12) W innych przypadkach niż przedstawione powyżej przy wyznaczaniu miejsc postojowych przykrawędziowych prostopadłych częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych należy postępować analogicznie jak w rozdziale 5.1.2.

(13) Wyżej scharakteryzowane przykłady należy stosować analogicznie do sytuowania miejsc postojowych częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych i rowerów.

5.2.3. Parkowanie na drodze dla pieszych

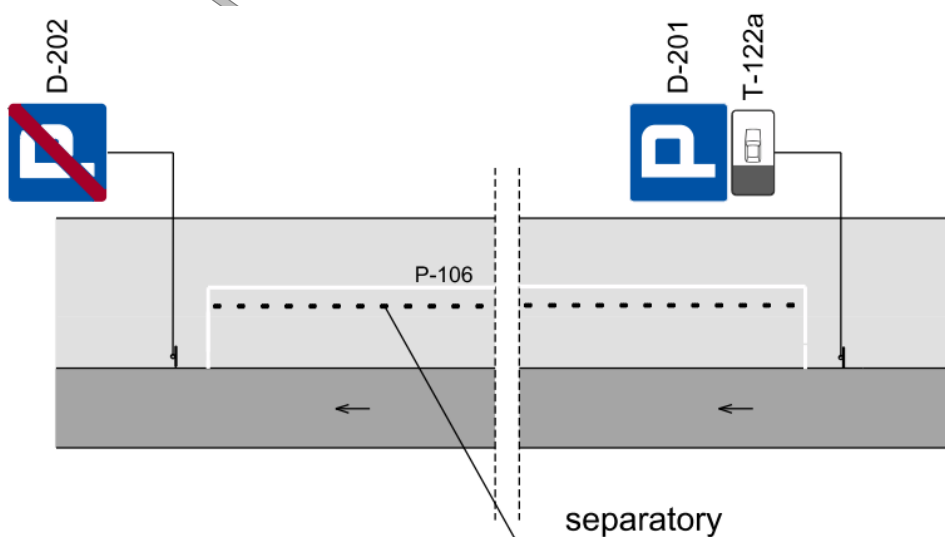
(1) W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż drogi jednokierunkowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczone są na drodze dla pieszych, należy wprowadzić oznakowanie pionowe i poziome jak na rys. 5.2.8.

(2) Jeśli występuje konieczność wprowadzenia miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością należy postępować analogicznie jak w rozdziale 5.1. Przykład takiego rozwiązania przedstawiono na rys. 5.2.11.



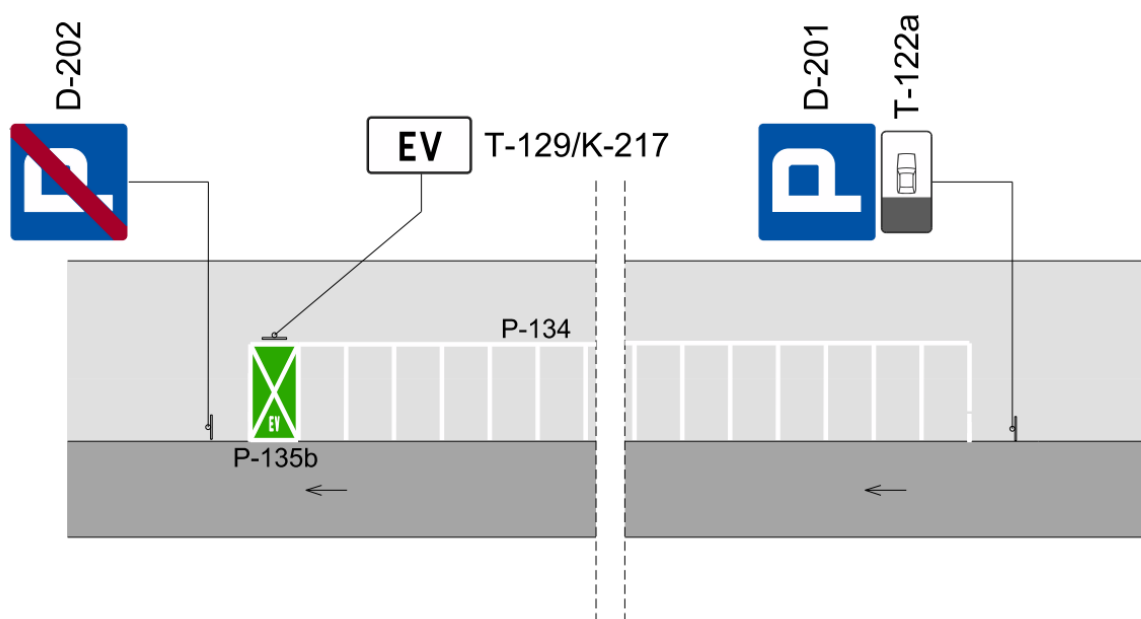
Rys. 5.2.8. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej

(3) W przypadku konieczności ograniczenia wjazdu pojazdów na miejsce postojowe, zaleca się zastosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego np. separatorów ruchu U-304. Elementy te skutecznie wyznaczają granice dostępnych przestrzeni, ograniczając możliwość niekontrolowanego wjazdu, a jednocześnie zapewniają porządek organizacyjny.



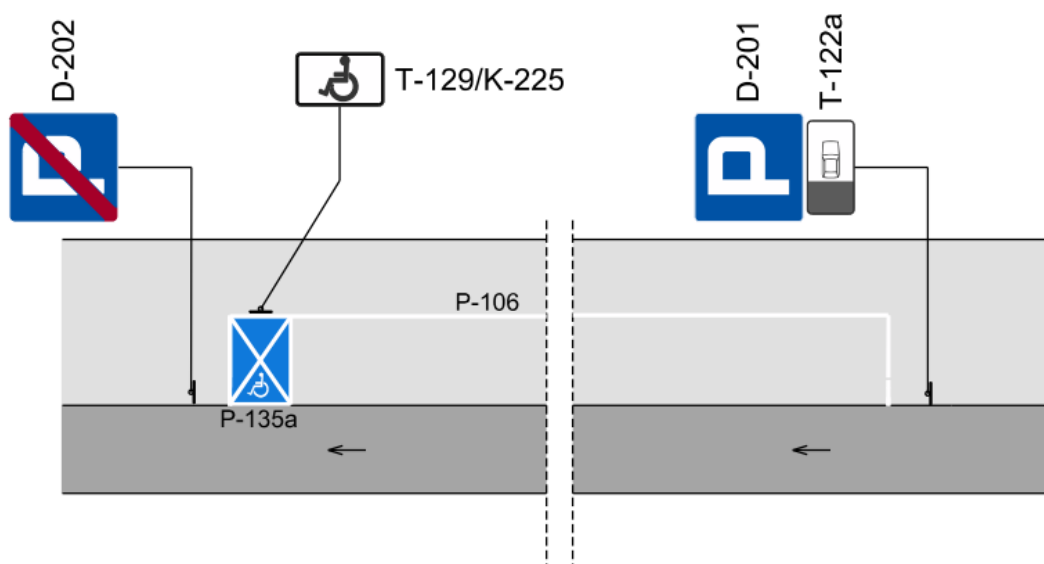
Rys. 5.2.9. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej przy zastosowaniu separatorów ruchu U-304

(4) Przy występowaniu problemów związanych z nieprawidłowym usytuowaniem pojazdów na wyznaczonej przestrzeni do parkowania można zastosować oznakowanie poziome dla każdego stanowiska postojowego (rys. 5.2.10.). Na rysunku 5.2.10 zamieszczono dodatkowo oznakowanie stanowiska postojowego dla pojazdów elektrycznych lub hybrydowych.

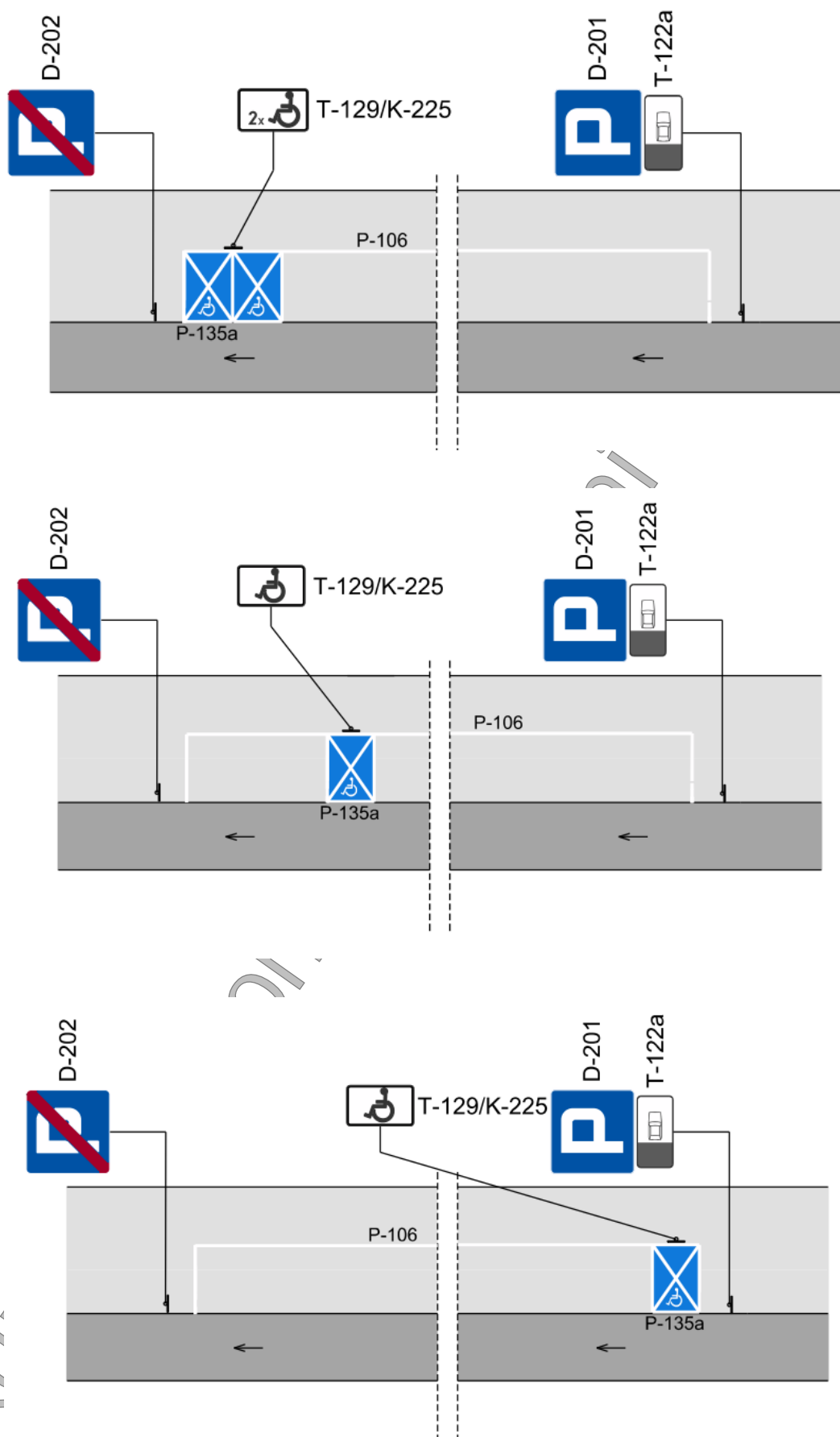


Rys. 5.2.10. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z wyznaczeniem każdego stanowiska postojowego oraz z wyznaczonym stanowiskiem postojowym dla pojazdu elektrycznego lub hybrydowego za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-217

(5) Gdy występuje konieczność wyznaczenia miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością tabliczkę T-129 z symbolem K-225 należy projektować równoległe do kierunku ruchu pojazdów jak na rys. 5.2.11.

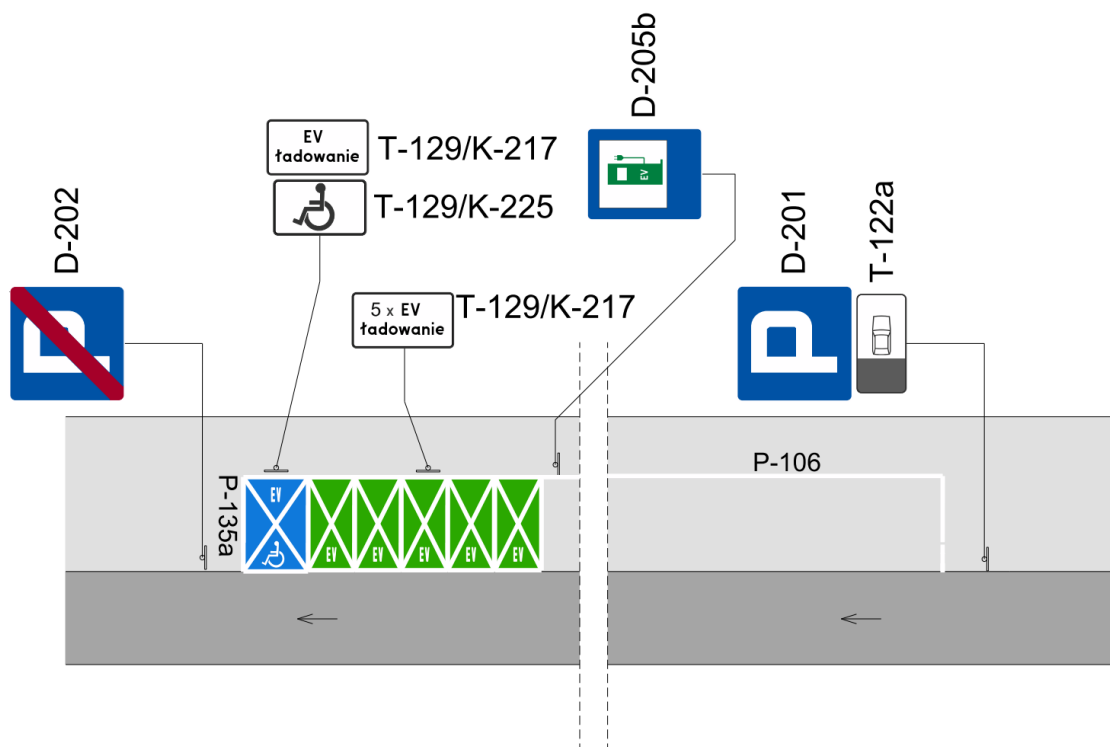


Rys. 5.2.11. Przykłady oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem dla osób z niepełnosprawnością wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

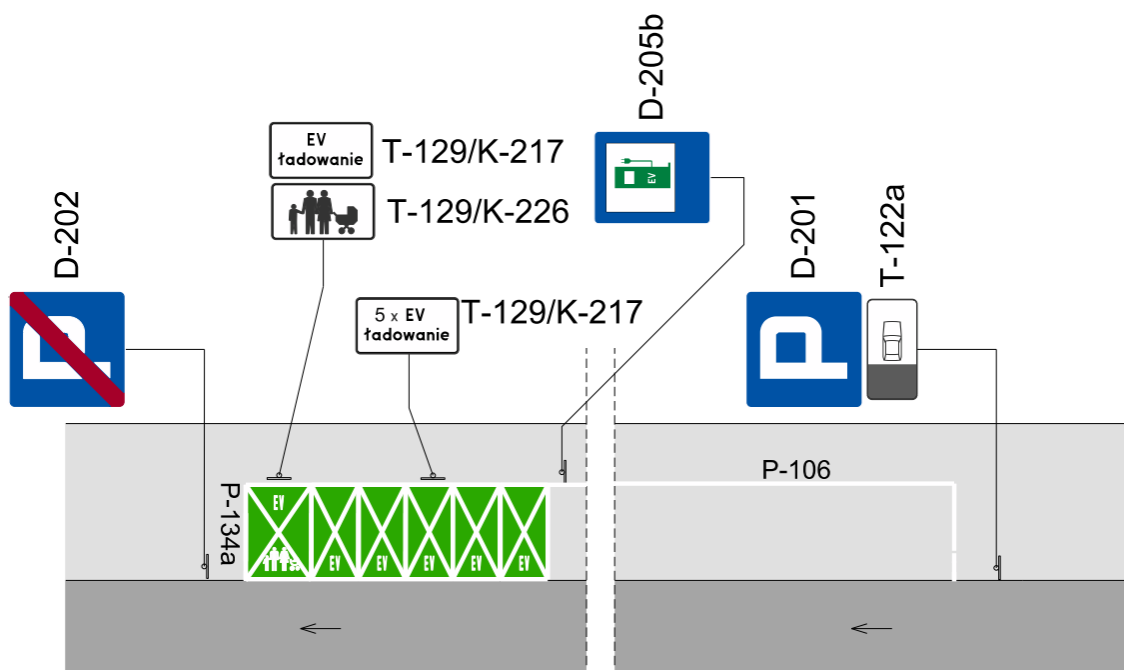


c.d. Rys. 5.2.11. Przykłady oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem dla osób z niepełnosprawnością wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

(6) W przypadku stosowania co najmniej 6 stanowisk postojowych dla pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych przy punktach ładowania zaleca się zastosować co najmniej jedno stanowisko zastrzeżone dla pojazdów z kartą parkingową na czas ładowania. Sposób oznakowania takiego stanowiska przedstawiono na rys. 5.2.12. Stanowisko takie należy oznaczać w całości barwą niebieską. W zgodności z lokalną polityką transportową analogiczną zasadę można stosować w przypadku stanowiska postojowego na czas ładowania ze wskazaniem uprzywilejowania dla kierujących pojazdami przewożących dzieci (lub kobiety w ciąży), stosując tę samą szerokość stanowiska zastrzeżonego z piktogramem symbolu stanowiska postojowego P-134a. Nawierzchnia takiego stanowiska powinna być oznaczona w całości barwą zieloną (rys. 5.2.13).



Rys. 5.2.12. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej ze stanowiskami postojowymi do ładowania pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych oraz jednego stanowiska postojowego przeznaczonego do ładowania pojazdu elektrycznego i hybrydowego osoby z niepełnosprawnością



Rys. 5.2.13. Przykład oznakowania dla parkowania prostopadłego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej ze stanowiskami postojowymi do ładowania pojazdów elektrycznych i pojazdów hybrydowych oraz jednego stanowiska postojowego przeznaczonego dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży

(7) W innych przykładkach niż przedstawione powyżej podczas wyznaczania miejsc postojowych przykrawędziowych prostopadłych na drodze dla pieszych należy postępować analogicznie jak w rozdziale 5.1.3.

5.3. Miejsca postojowe skośne

5.3.1. Parkowanie na jezdni

(1) Nie zaleca się projektować parkowania przykrawędziowego skośnego na jezdni.

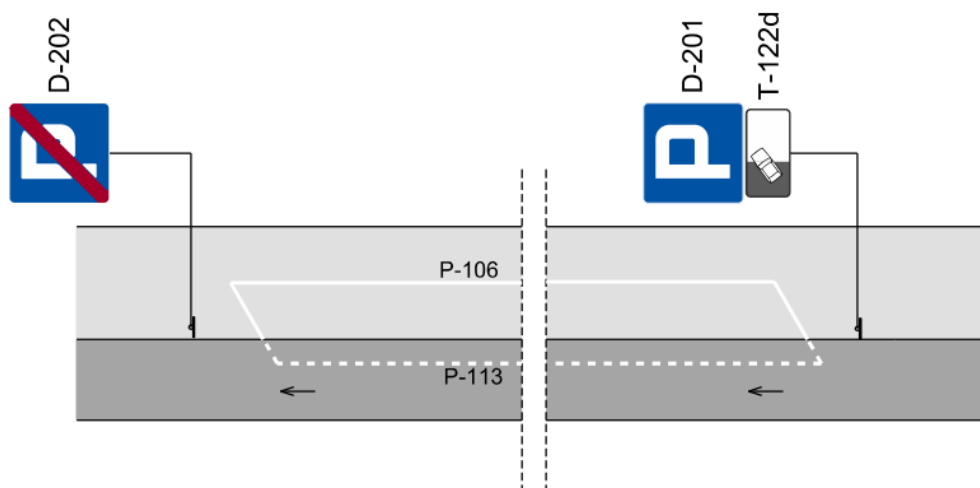
5.3.2. Parkowanie częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych

(1) Parkowanie przykrawędziowe skośne nie powinno być umożliwiające na drogach dwukierunkowych z możliwością parkowania dla obu kierunków ruchu, chyba że szerokość jezdni pozwala na bezpieczne wykonanie manewrów i zachowanie skrajni.

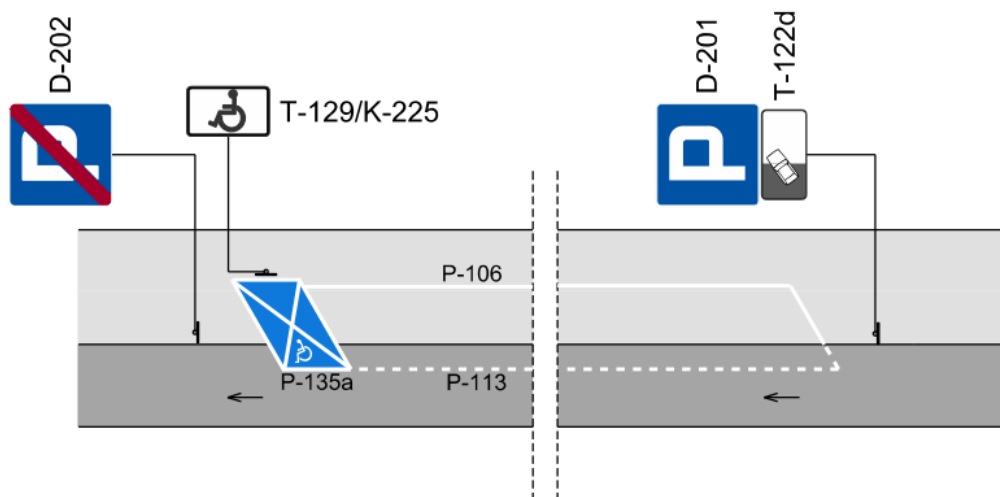
(2) W przypadku miejsc postojowych skośnych na drodze jednokierunkowej stosuje się znak pionowy D-201 z tabliczką T-122 oraz oznakowanie poziome w postaci znaku poziomego P-106 i P-113 (rys. 5.3.1.). W przypadku kiedy liczba stanowisk skośnych nie przekracza pięciu można ustawić znak pionowy pośrodku wydzielonych miejsc postojowych, gdzie tarcza znaku jest ustawiona równoległe do kierunku ruchu, podobnie jak przy parkowaniu prostopadłym.

(3) Nie zaleca się stosowania parkowania skośnego w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszych lub rowerzystów, zwłaszcza w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla pieszych, przystanków środków publicznego transportu zbiorowego i skrzyżowań.

(4) W przypadku miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnościami stosuje się rozwiązania analogicznie jak w przedstawionych przykładach w rozdziale 5.2. Przykład takiego rozwiązania przedstawiono na rys. 5.3.2.



Rys. 5.3.1. Przykład oznakowania dla parkowania skośnego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej



Rys. 5.3.2. Przykład oznakowania dla parkowania skośnego częściowo na jezdni i częściowo na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej z miejscem dla osób z niepełnosprawnością wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

(5) W innych przykładkach niż przedstawione powyżej podczas wyznaczania miejsc postojowych przykrawędziowych skośnych zlokalizowanych częściowo na jezdni, częściowo na drodze dla pieszych należy postępować analogicznie jak w rozdziale 5.2.2.

5.3.3. Parkowanie na drodze dla pieszych

(1) W przypadku projektowania miejsc postojowych przykrawędziowych na drodze dla pieszych należy postępować analogicznie jak dla przypadku wyznaczania miejsc postojowych przykrawędziowych prostopadłych – rozdział 5.2.2.

6. Miejsca postojowe przykrawędziowe w zatokach postojowych

(1) Wybór sposobu parkowania pojazdów na drodze wymaga szczegółowej analizy warunków ruchu pojazdów, natężenia ruchu pieszych, szerokości jezdni i chodnika, istniejącej organizacji ruchu, dostępności terenu oraz bezpieczeństwa użytkowników dróg.

(2) Miejsca postojowe w zatokach postojowych projektuje się jako wydzielone obszary poza pasami ruchu, zlokalizowane najczęściej w obrębie pasa drogowego. Zatoki postojowe powinny być wyprofilowane w sposób umożliwiający bezpieczny wjazd i wyjazd z miejsca postojowego, bez zakłócania płynności ruchu na przyległej jezdni. Ich lokalizacja musi uwzględniać widoczność, dostępność dla pieszych oraz brak kolizji z innymi elementami infrastruktury drogowej, takimi jak przystanki komunikacji publicznej, przejścia dla pieszych czy skrzyżowania.

(3) Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków zachowania skrajni, także organizację miejsc postojowych:

- częściowo w zatoce, częściowo na drodze dla pieszych,
- częściowo na jezdni, częściowo w zatoce.

(4) Oznakowanie poziome powinno być spójne z oznakowaniem pionowym i jednoznacznie informować uczestników ruchu o sposobie parkowania, granicach miejsca czy stanowiska postojowego oraz ewentualnych ograniczeniach.

6.1. Przykłady wyznaczania miejsc postojowych w zatokach postojowych

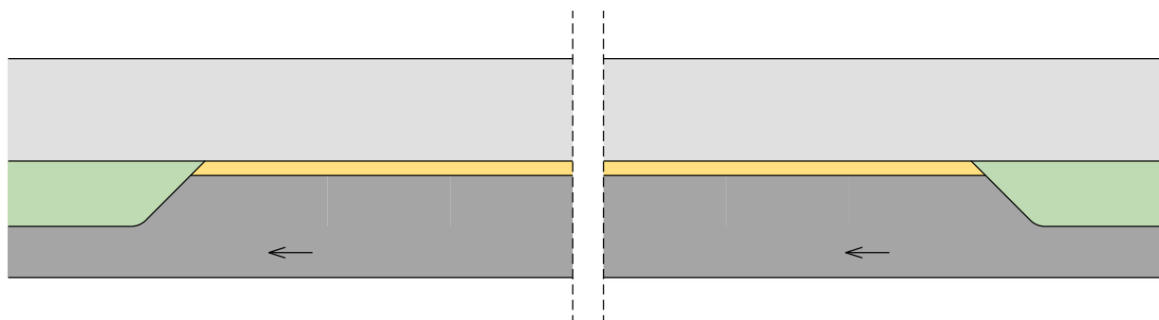
6.1.1. Zatoki postojowe równoległe

(1) W przypadku miejsc postojowych sytuowanych równoległe do jezdni w zatokach postojowych zaleca się stosowanie znaku pionowego D-201. Może on również występować z tabliczką T-122 (lub mutacje) oraz oznakowaniem poziomym w postaci znaku P-113 (rys. 6.1.1.3).

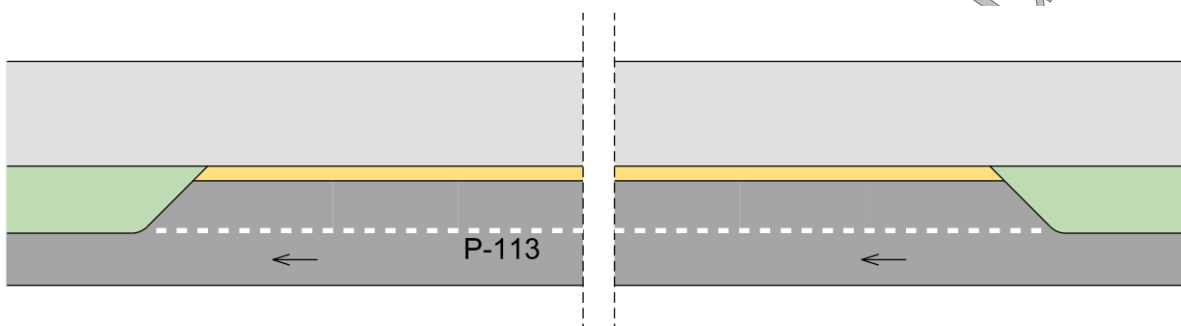
(2) Gdy geometria zatoki postojowej jest jednoznaczna w odbiorze i postrzeganiu zasad postoju w ciągu drogi przez kierowców, można pozostawić zatokę postojową bez oznakowania – rozwiązanie dopuszczalne (rys. 6.1.1.1.) lub wprowadzić tylko oznakowanie poziome – rozwiązanie rekomendowane (rys. 6.1.1.2.). Zasada ta nie dotyczy SPP i ŚSPP.

(3) W przypadku miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością stosuje się znak pionowy D-201 z tabliczką T-129 z symbolem K-225 oraz oznakowanie poziome P-135a, na powierzchni niebieskiej, analogicznie jak w parkowaniu przykrawędziowym.

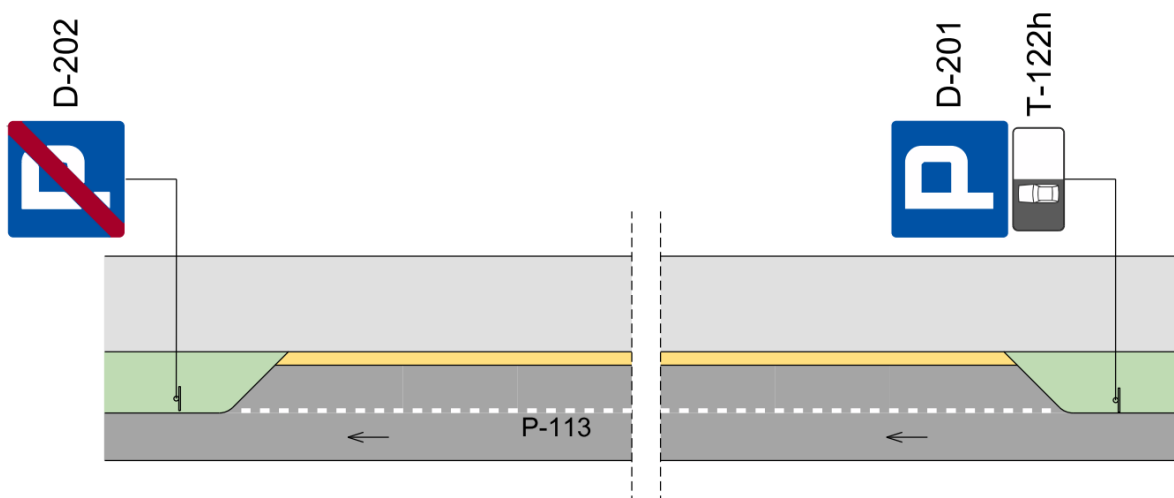
(4) Na rys. 6.1.1.3 przedstawiono oznakowanie zatoki postojowej z miejscami postojowymi równoległymi do jednokierunkowej ulicy. Na rys. 6.1.1.4 pokazano przykład oznakowania zatoki postojowej z miejscami sytuowanymi równoległe wraz z lokalizacją jednego miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnościami. Na rys. 6.1.1.5 przedstawiono przykład oznakowania miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością w zgrupowaniu dwóch takich miejsc. Wszystkie przykłady spełniają minimalną szerokość drogi dla pieszych sytuowanej przy zatoce postojowej.



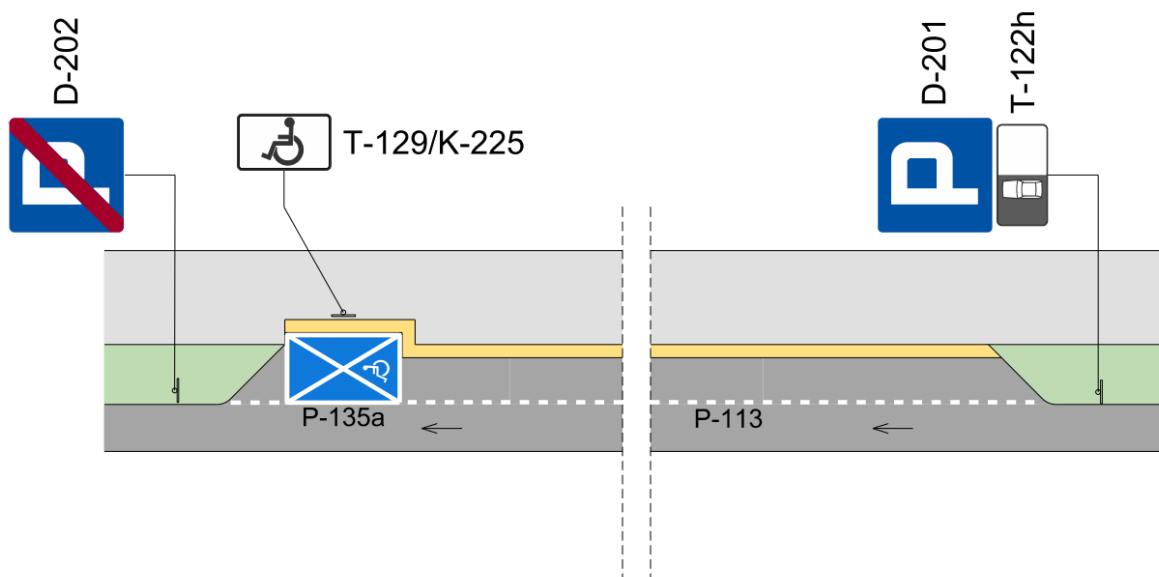
Rys. 6.1.1.1. Przykład zatoki postojowej równoległej na drodze jednokierunkowej bez oznakowania pionowego i poziomego – rozwiązanie dopuszczalne



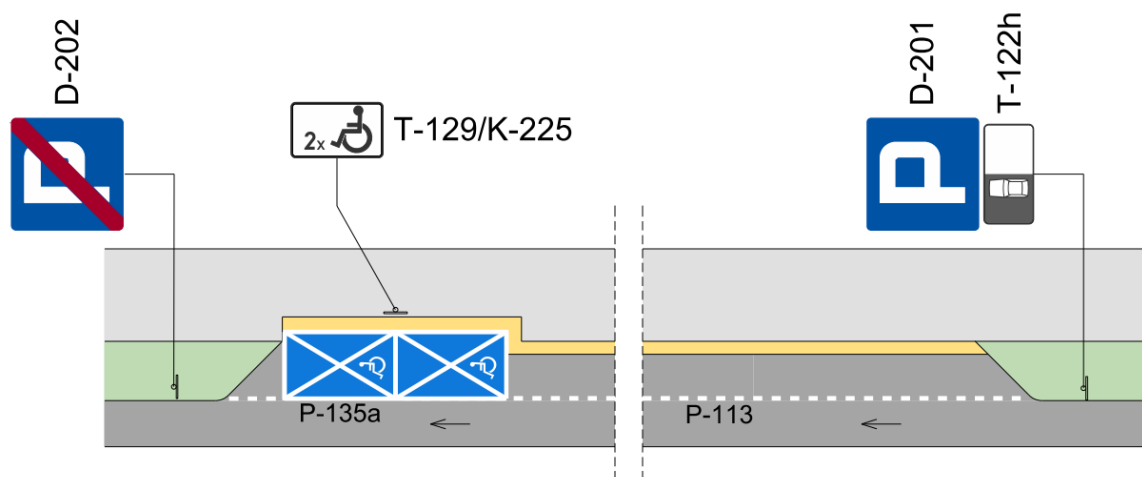
Rys. 6.1.1.2. Przykład zatoki postojowej równoległej na drodze jednokierunkowej przy zastosowaniu wyłącznie oznakowania poziomego – rozwiązanie rekomendowane



Rys. 6.1.1.3. Przykład oznakowania zatoki postojowej równoległej na drodze jednokierunkowej ze strefą buforową przy zastosowaniu oznakowania pionowego i poziomego – rozwiązanie dopuszczalne

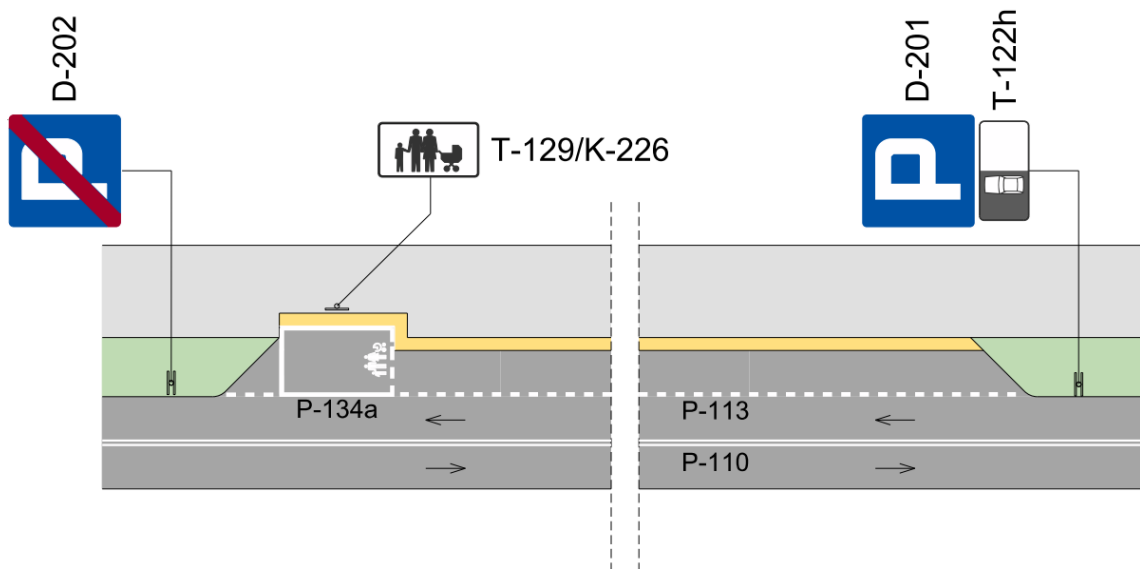


Rys. 6.1.1.4. Przykład oznakowania zatoki postojowej usytuowanej równoległe do ulicy jednokierunkowej ze strefą buforową oraz jednym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością, wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

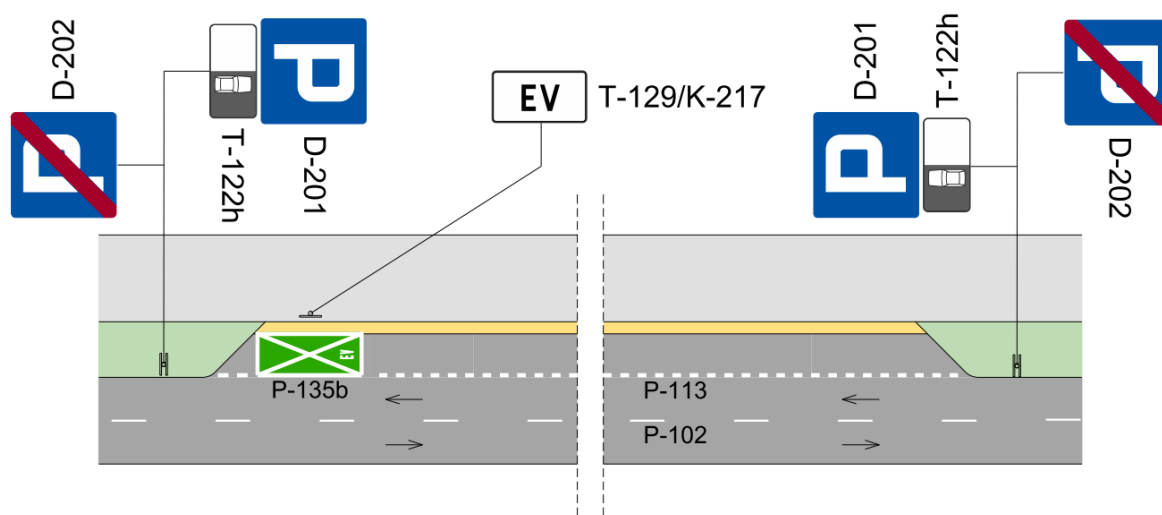


Rys. 6.1.1.5. Przykład oznakowania zatoki postojowej usytuowanej równoległe do ulicy jednokierunkowej ze strefą buforową oraz dwoma lub większą liczbą miejsc dla osób z niepełnosprawnością, wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

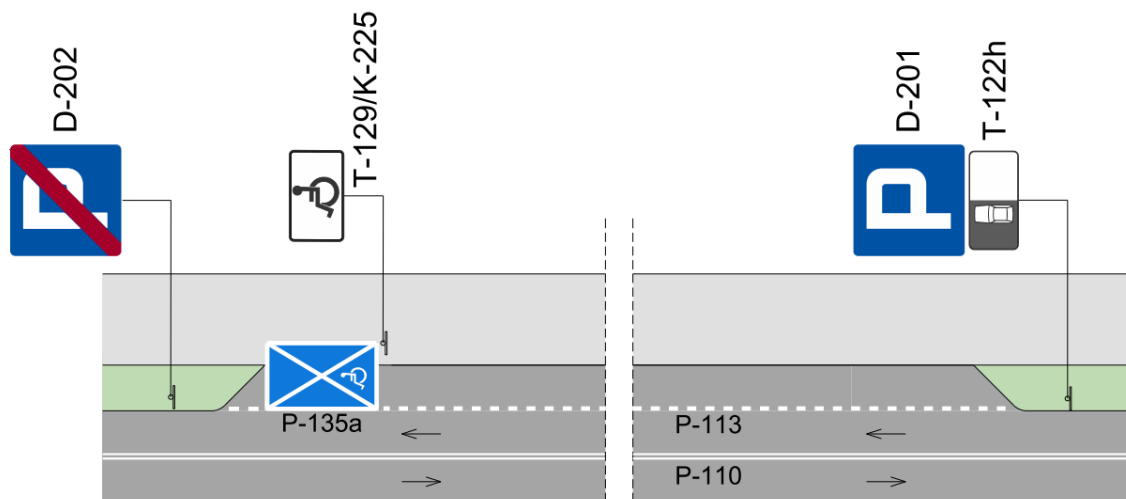
(5) Na rysunkach od 6.1.1.6 do 6.1.1.15 przedstawiono przykład oznakowania zatoki postojowej w wariantach wraz z pasem bezpieczeństwa (WR-D-24) oraz bez pasa bezpieczeństwa zlokalizowanych przy drodze dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu (rys. 6.1.1.6, 6.1.1.8 do 6.1.1.13) lub ze wszystkich kierunków (rys. 6.1.1.7, 6.1.1.15). Na rysunku 6.1.1.6 przedstawiono dodatkowe oznakowanie miejsca postojowego przeznaczonego dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży. Natomiast na rysunku 6.1.1.7 usytuowano miejsce postojowe przeznaczone dla pojazdów elektrycznych lub hybrydowych. Przykłady na wyżej wskazanych rysunkach uwzględniają również sytuowanie zatoki postojowej z buforem bezpieczeństwa oraz bez takiego buforu, a także sytuowanie miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością w różnych wariantach (miejsca postojowego na skraju zatoki postojowej, miejsca postojowego wewnątrz zatoki postojowej).



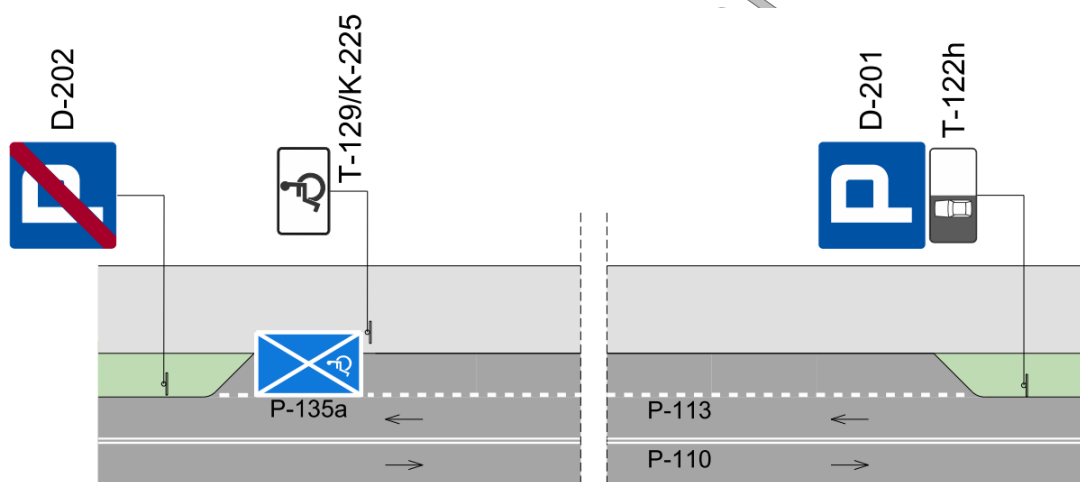
Rys. 6.1.1.6. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, z oznakowaniem miejsca postojowego przeznaczonego dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży wyznaczona za pomocą znaku tabliczki T-129 z symbolem K-226 i znaku poziomego P-134a



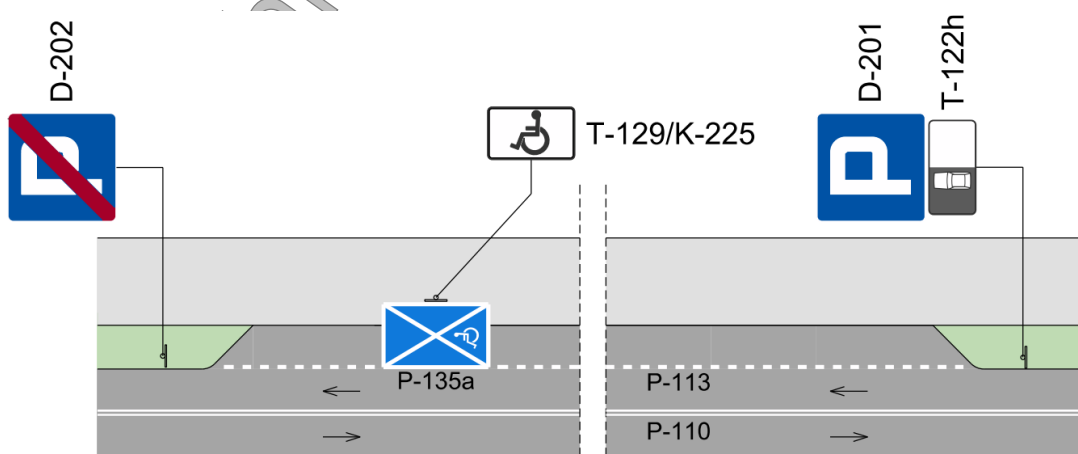
Rys. 6.1.1.7. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej, z wyznaczonym stanowiskiem postojowym dla pojazdu elektrycznego lub hybrydowego za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-217



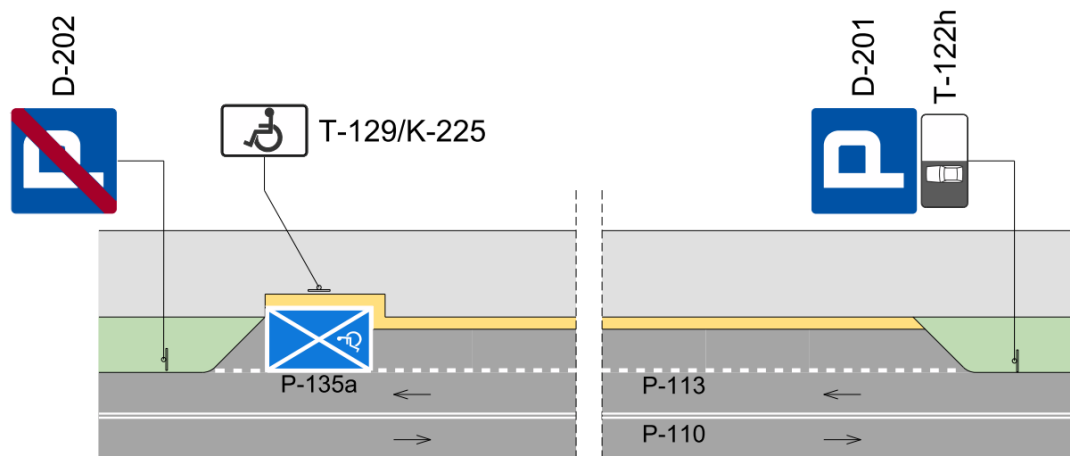
Rys. 6.1.1.8. Przykład oznakowania zatoki postojowej, bez strefy buforowej, usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z miejscem dla osoby z niepełnosprawnością wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a



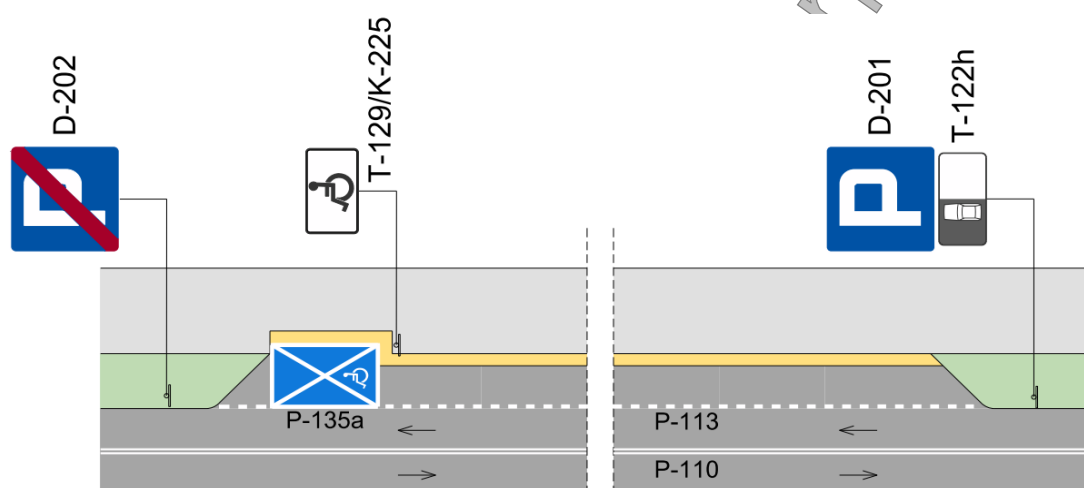
Rys. 6.1.1.9. Przykład oznakowania zatoki postojowej, bez strefy buforowej, usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z miejscem dla osoby z niepełnosprawnością wyznaczonym za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a



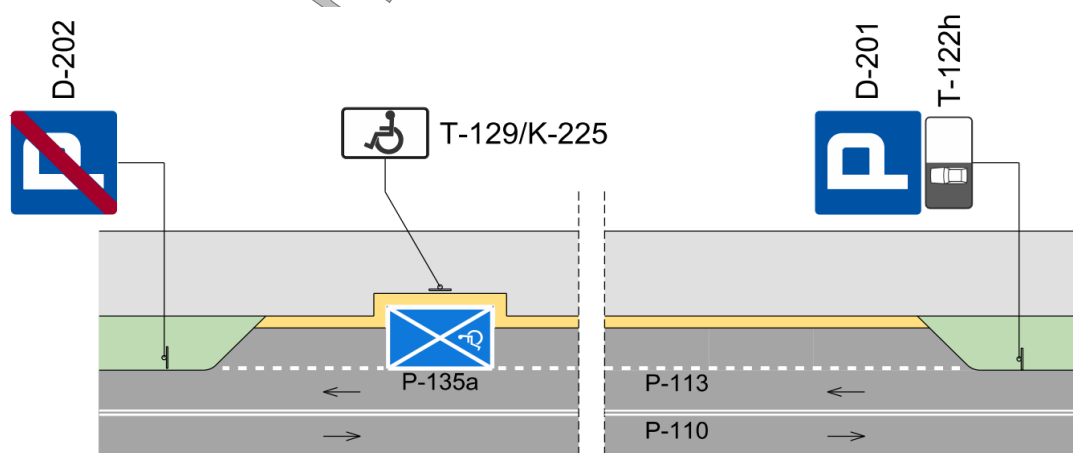
Rys. 6.1.1.10. Przykład oznakowania zatoki postojowej, bez strefy buforowej, usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a wewnątrz zatoki postojowej



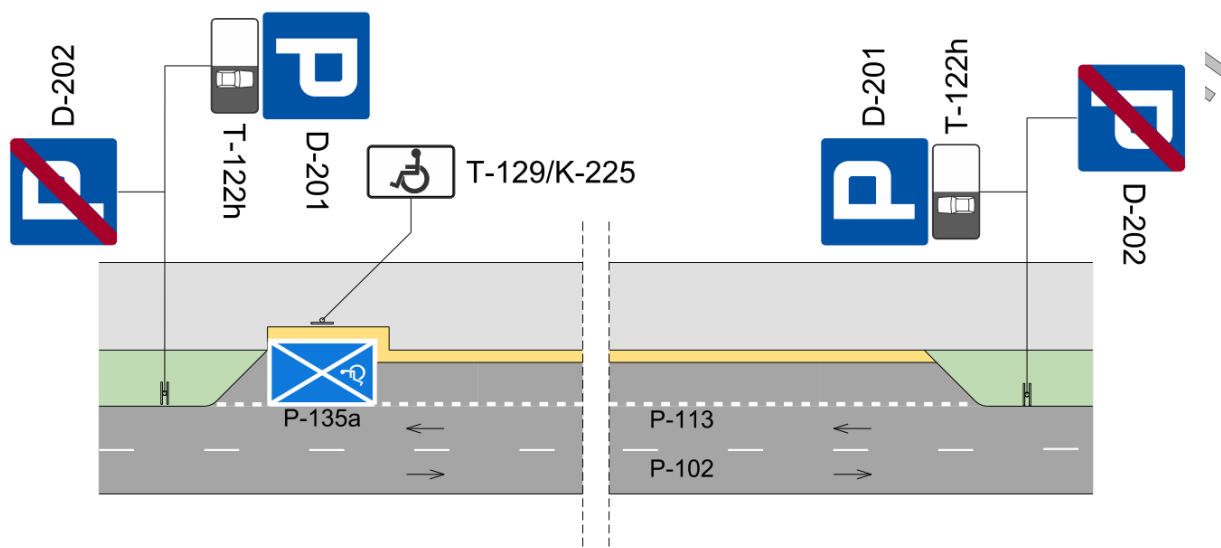
Rys. 6.1.1.11. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a usytuowaną równolegle do kierunku jazdy



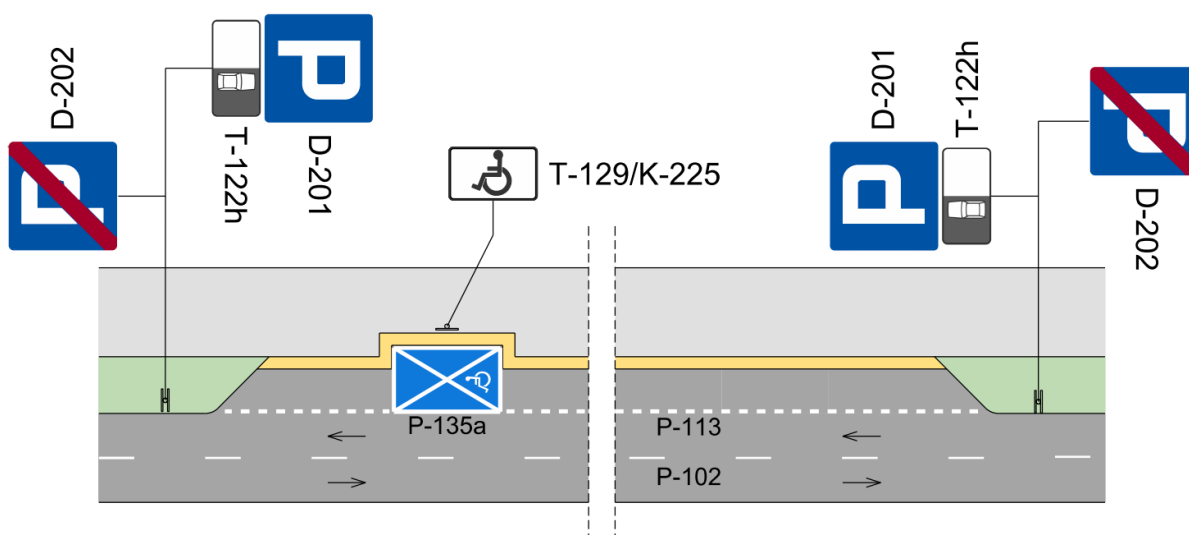
Rys. 6.1.1.12. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a usytuowaną prostopadłe do kierunku jazdy



Rys. 6.1.1.13. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a wewnątrz zatoki postojowej

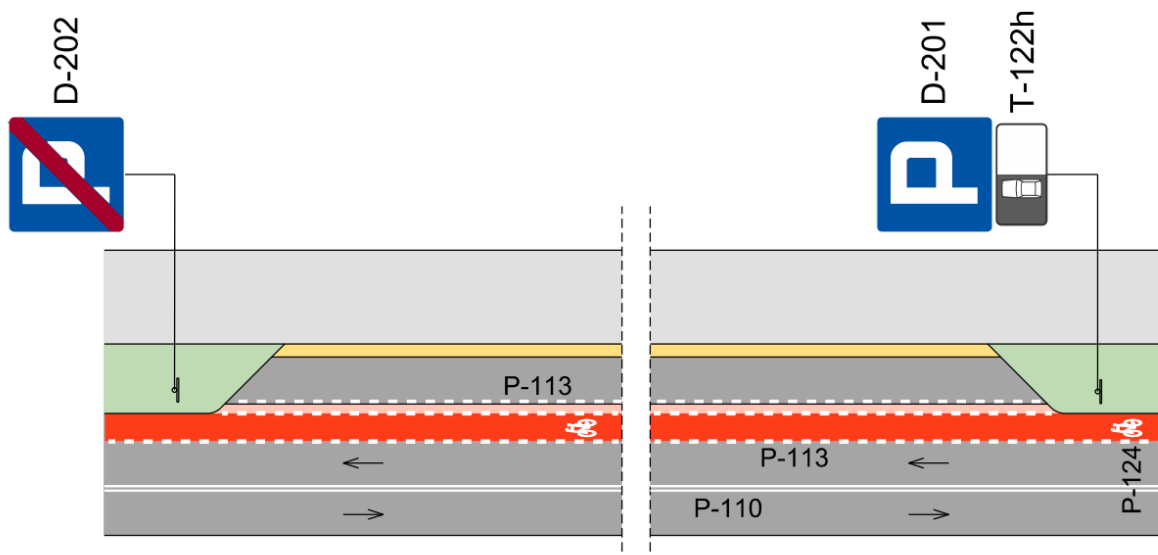


Rys. 6.1.1.14. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

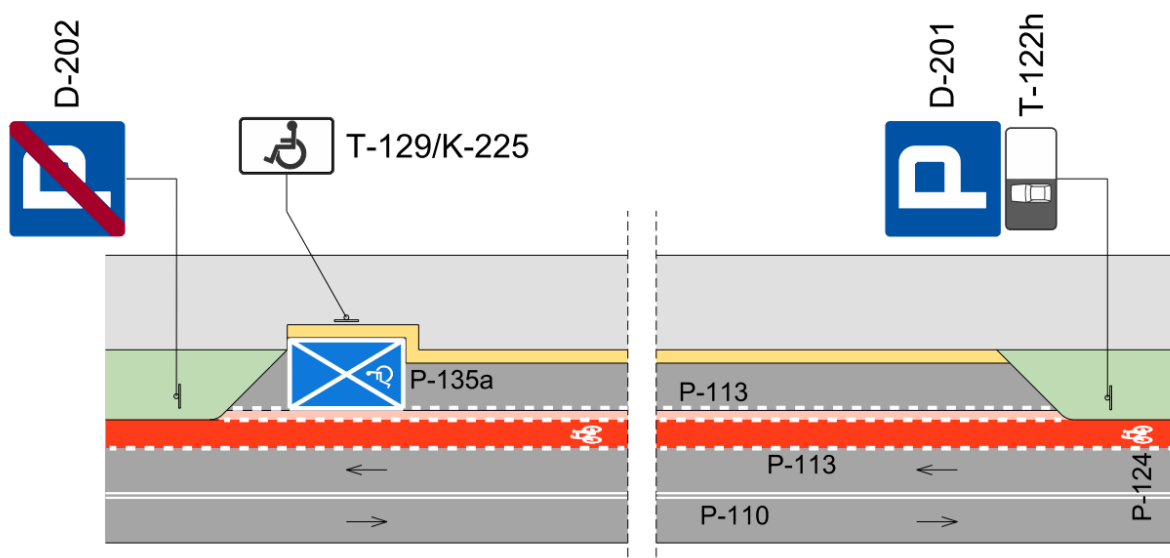


Rys. 6.1.1.15. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a wewnątrz zatoki postojowej

(6) Sytuowanie zatoki postojowej z miejscami postojowymi zorientowanymi równoległe do drogi pomiędzy drogą dla pieszych, a pasem ruchu dla rowerów, należy projektować przy zachowaniu minimalnej szerokości drogi dla pieszych. Na rys. 6.1.1.16 i 6.1.1.17 przedstawiono przykłady oznakowania zatoki postojowej usytuowanej między drogą dla pieszych, a pasem ruchu dla rowerów.

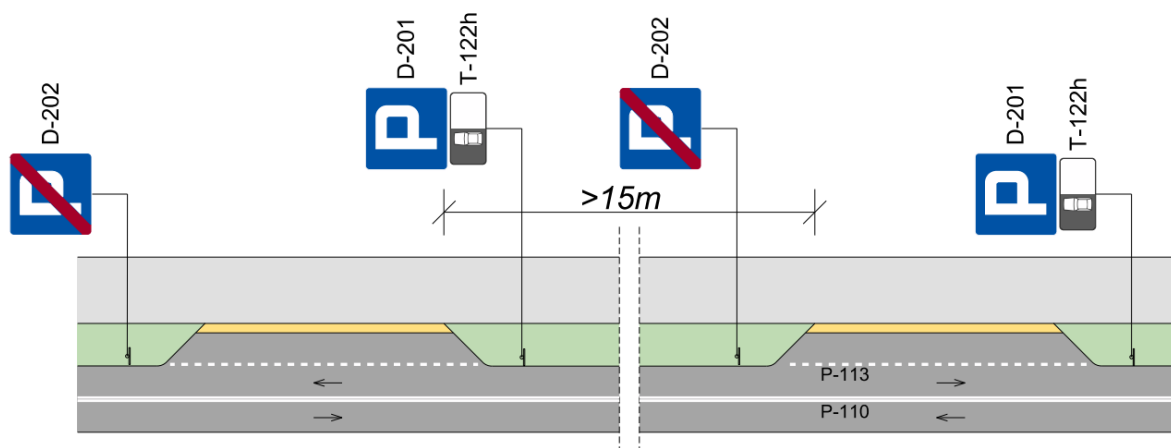


Rys. 6.1.1.16. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu wyposażonego w pas ruchu dla rowerów

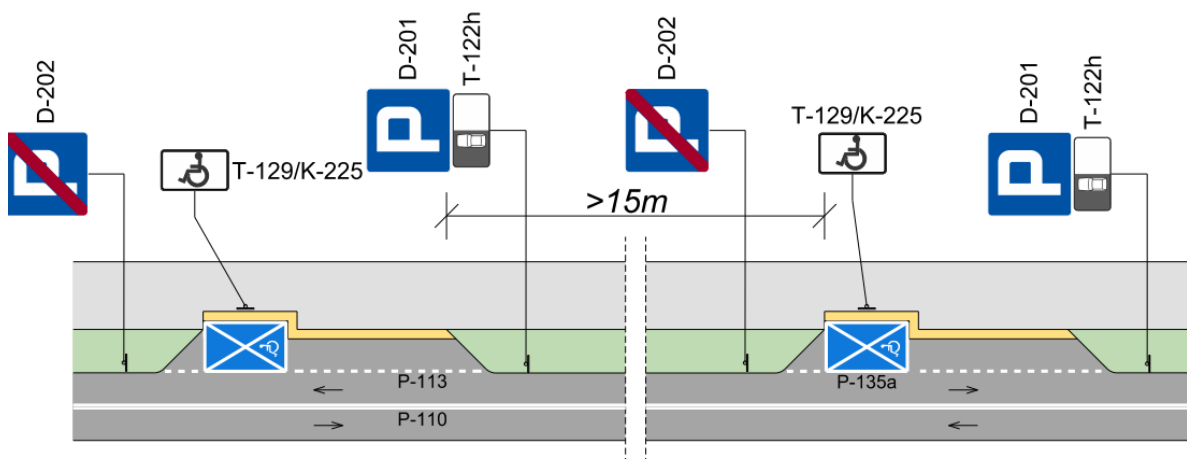


Rys. 6.1.1.17. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu wyposażonego w pas ruchu dla rowerów z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

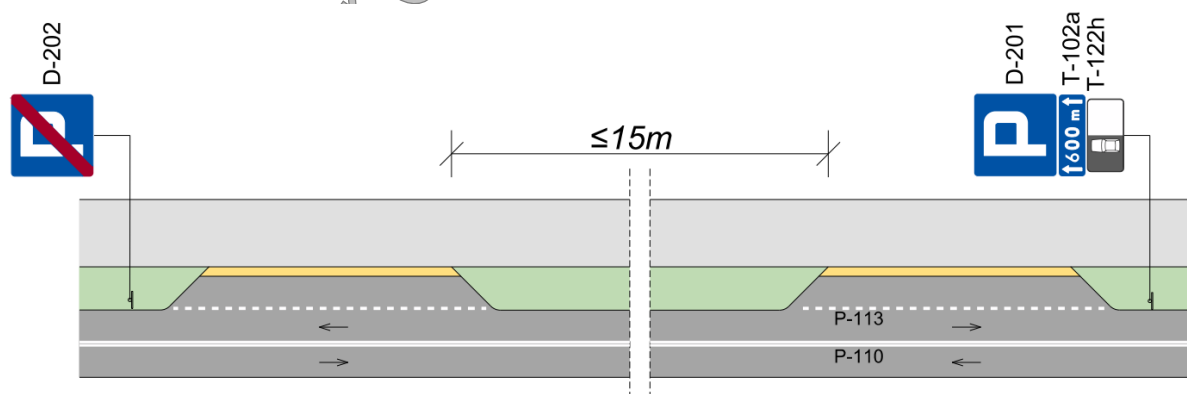
(7) Na rysunkach od 6.1.1.18 do 6.1.1.21, przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zieleni. Na rys. 6.1.1.18 i 6.1.1.19 przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zieleni w przypadku, gdy długość rozdzielenia zatoki postojowej wynosi więcej niż 15 m. W takim przypadku należy powtórzyć oznakowanie określające początek i koniec zatoki postojowej - zatoki traktujemy jako dwie osobne. Na rys. 6.1.1.20 i 6.1.1.21 przedstawiono przykład rozdzielenia zatoki postojowej strefą zieleni o długości mniejszej bądź równej 15 m - w takim przypadku zatokę postojową traktujemy jako jednorodną i nie trzeba powtarzać oznakowania pionowego (tzn. początku i końca zatoki postojowej).



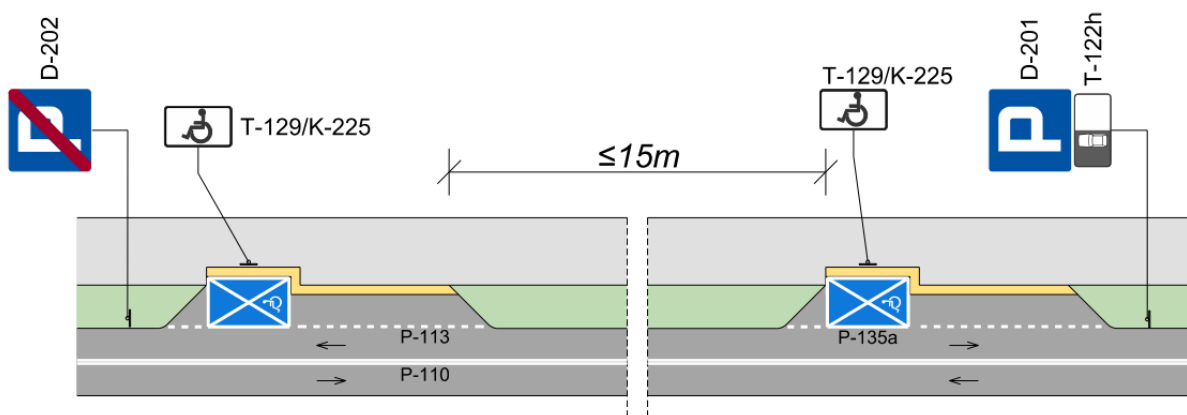
Rys. 6.1.1.18. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu w przypadku, rozdzielonej pasem zieleni o długości o długości większej niż 15 m



Rys. 6.1.1.19. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej pasem zieleni o długości większej niż 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

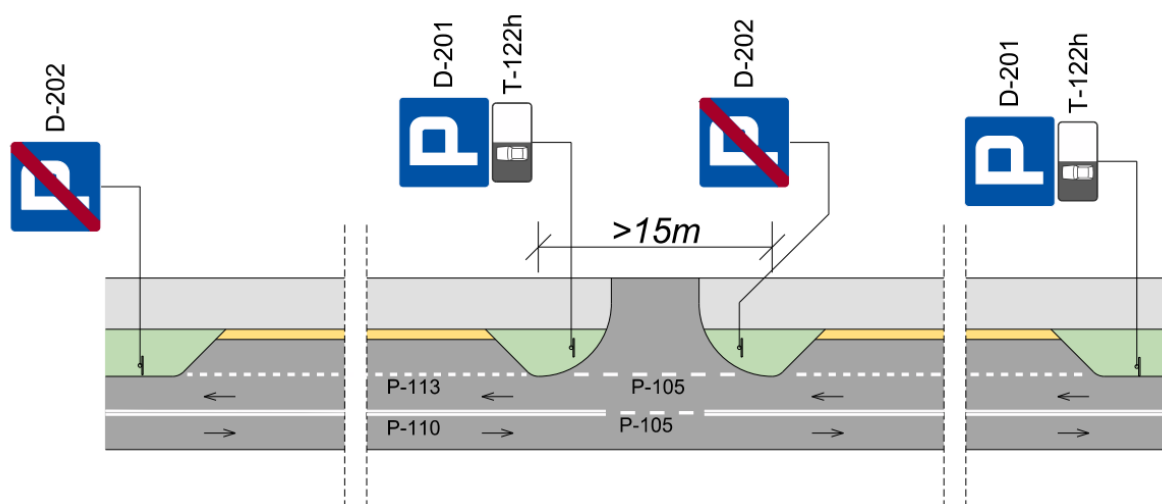


Rys. 6.1.1.20. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej pasem zieleni o długości mniejszej bądź równej 15 m

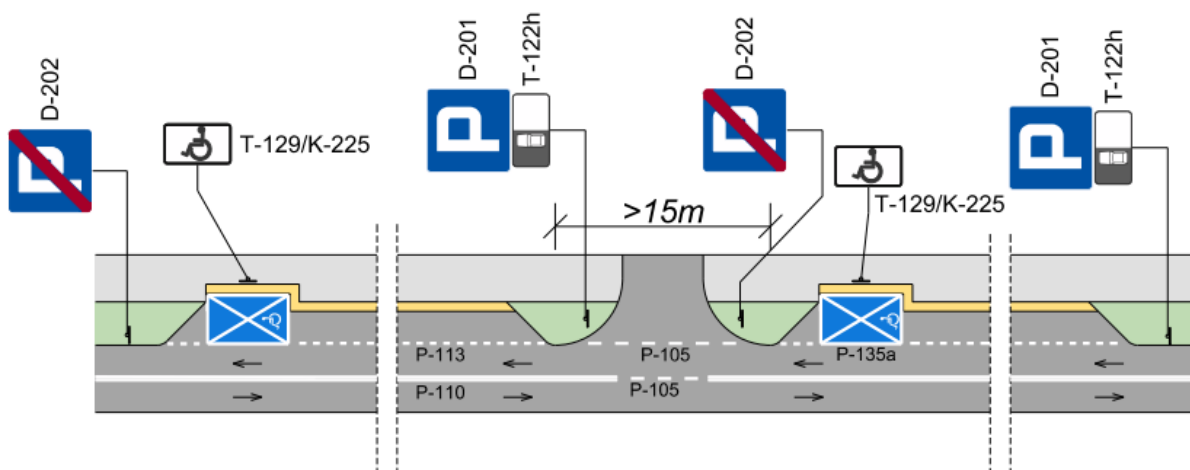


Rys. 6.1.1.21. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej pasem zieleni o długości o długości mniejszej bądź równej 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

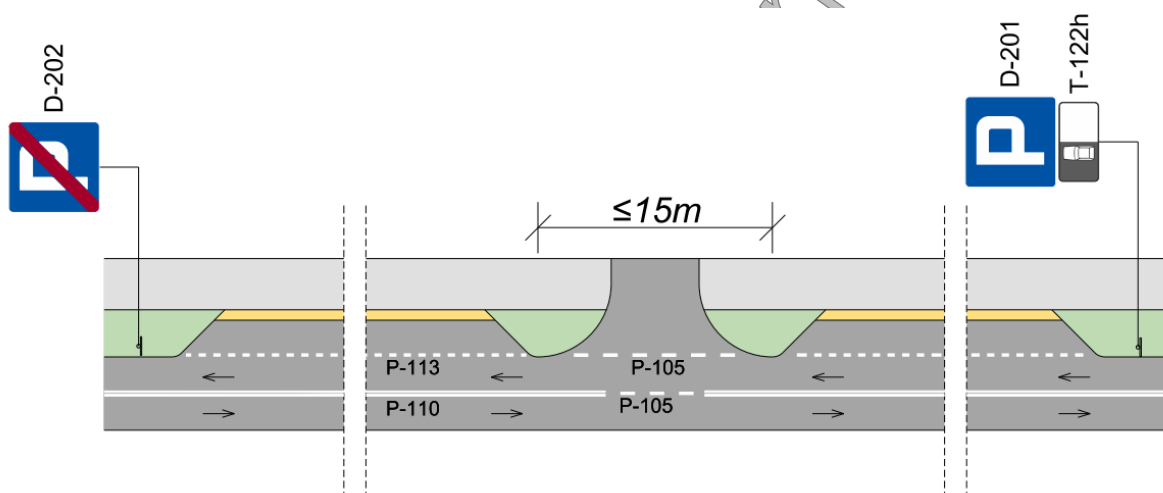
(8) Na rysunkach od 6.1.1.22 do 6.1.1.25, przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zjazdu, wjazdu, wyjazdu. Na rysunkach 6.1.1.22 i 6.1.1.23 przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zjazdu, wjazdu, wyjazdu, w przypadku długości rozdzielenia zatoki postojowej wynoszącej więcej niż 15 m. W takim przypadku należy powtórzyć oznakowanie określające początek i koniec zatoki postojowej – zatoki traktujemy jako dwie osobne strefy. Na rys. 6.1.1.24 przedstawiono przykład rozdzielenia zatoki postojowej strefą zjazdu, wjazdu, wyjazdu o długości mniejszej bądź równej 15 m - w takim przypadku zatokę traktujemy jako jednorodną, w tej sytuacji można nie powtarzać oznakowania początku i końca zatoki postojowej. W przypadku sytuacji, gdy długość rozdzielania jest mniejsza lub równa 15 m, ale występuje brak widoczności lub przystanianie należy powtórzyć oznakowanie pionowe przy rozpoczęciu i zakończeniu zatoki postojowej (rys 6.1.1.25).



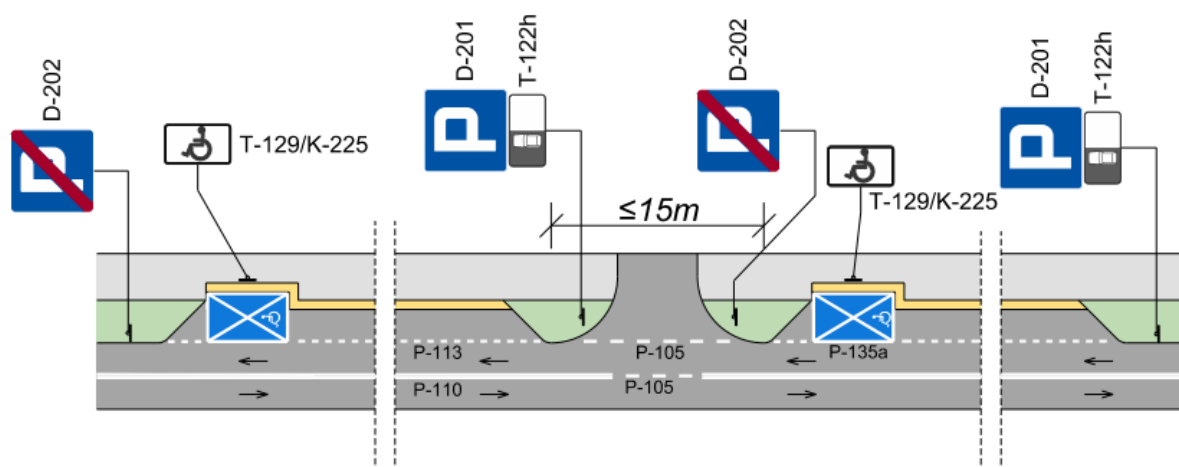
Rys. 6.1.1.22. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej strefą zjazdu o długości większej niż 15 m



Rys. 6.1.1.23. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej strefą zjazdu o długości większej niż 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

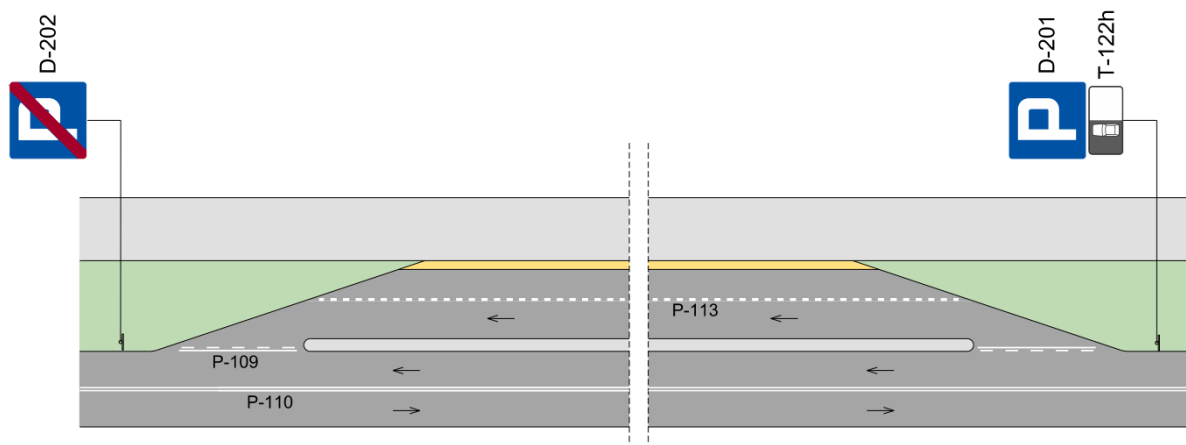


Rys. 6.1.1.24. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową bez wyznaczonych miejsc dla osób z niepełnosprawnością, usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej strefą zjazdu o długości mniejszej bądź równej 15 m

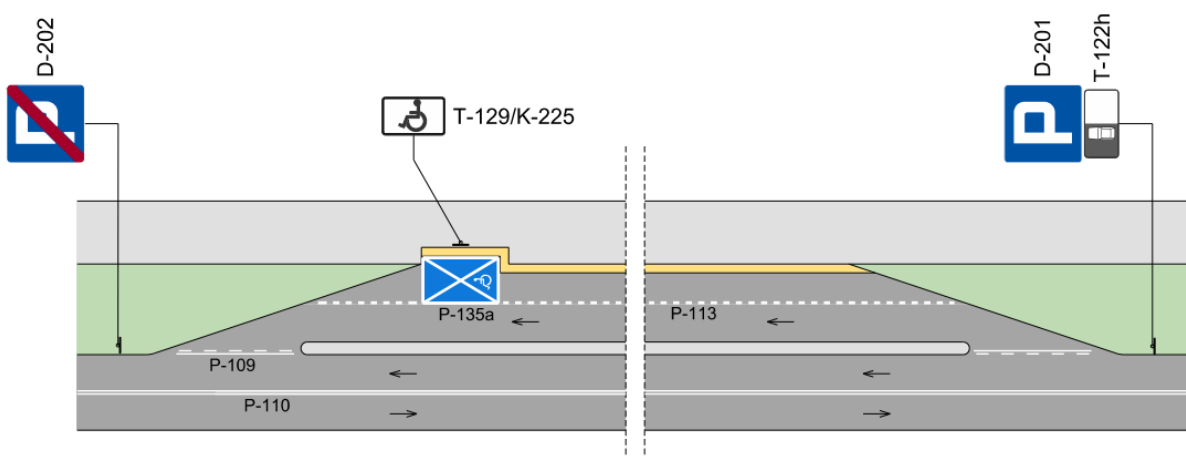


Rys. 6.1.1.25. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej równolegle do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu, rozdzielonej strefą zjazdu o długości mniejszej bądź równej 15 m w sytuacji braku widoczności lub przesłaniania z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

(9) Na rys. 6.1.1.26 i 6.1.1.27 przedstawiono przykłady oznakowania wydzielonej zatoki postojowej obsługiwanej poprzez wjazd i wyjazd na drogę manewrową.



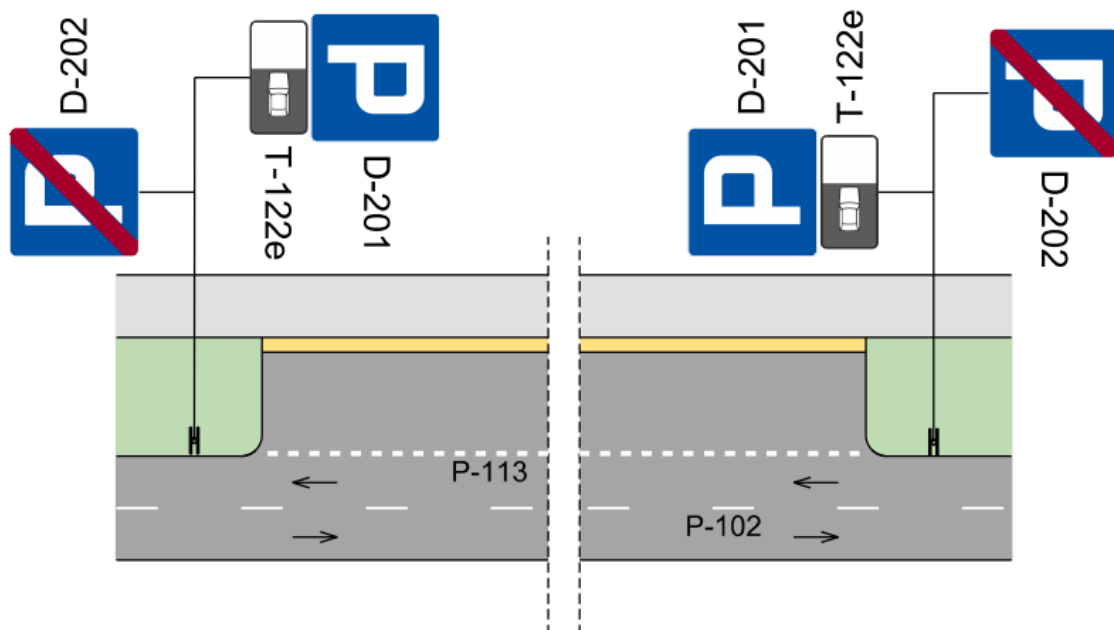
Rys. 6.1.1.26. Przykład oznakowania wydzielonej zatoki postojowej z jezdnią manewrową, ze strefą buforową, usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej



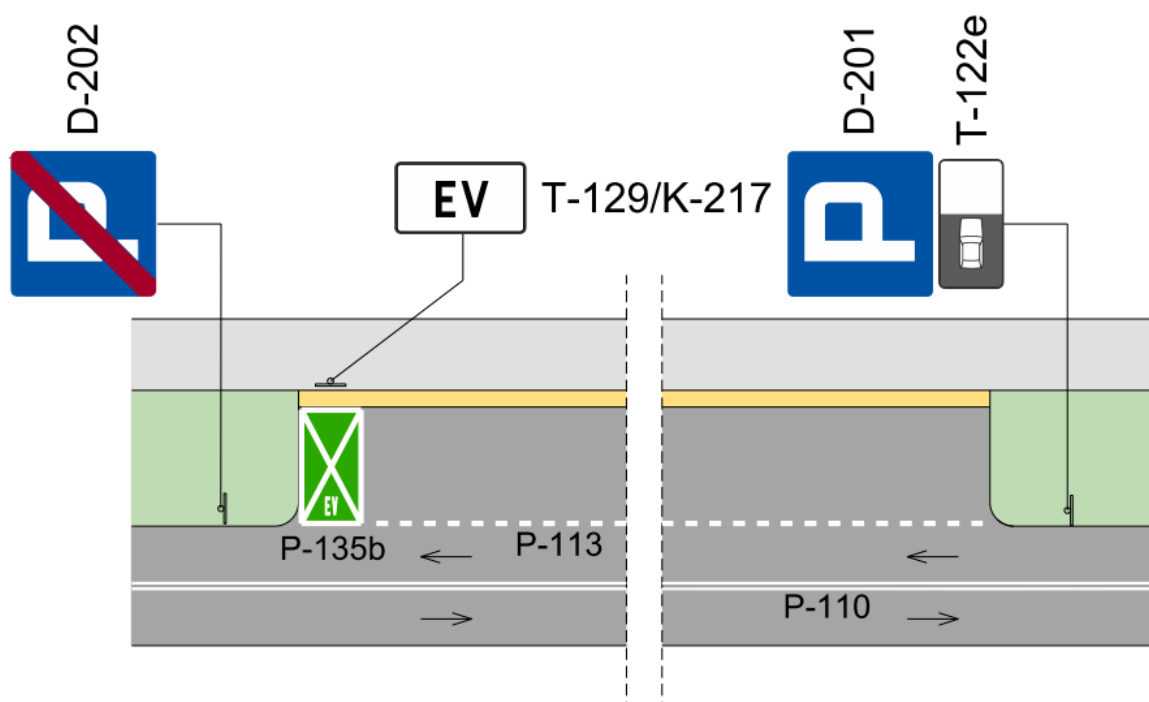
Rys. 6.1.1.27. Przykład oznakowania wydzielonej zatoki postojowej z jezdnią manewrową, ze strefą buforową, usytuowanej równoległe do ulicy dwukierunkowej z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

6.1.2. Zatoki postojowe prostopadłe

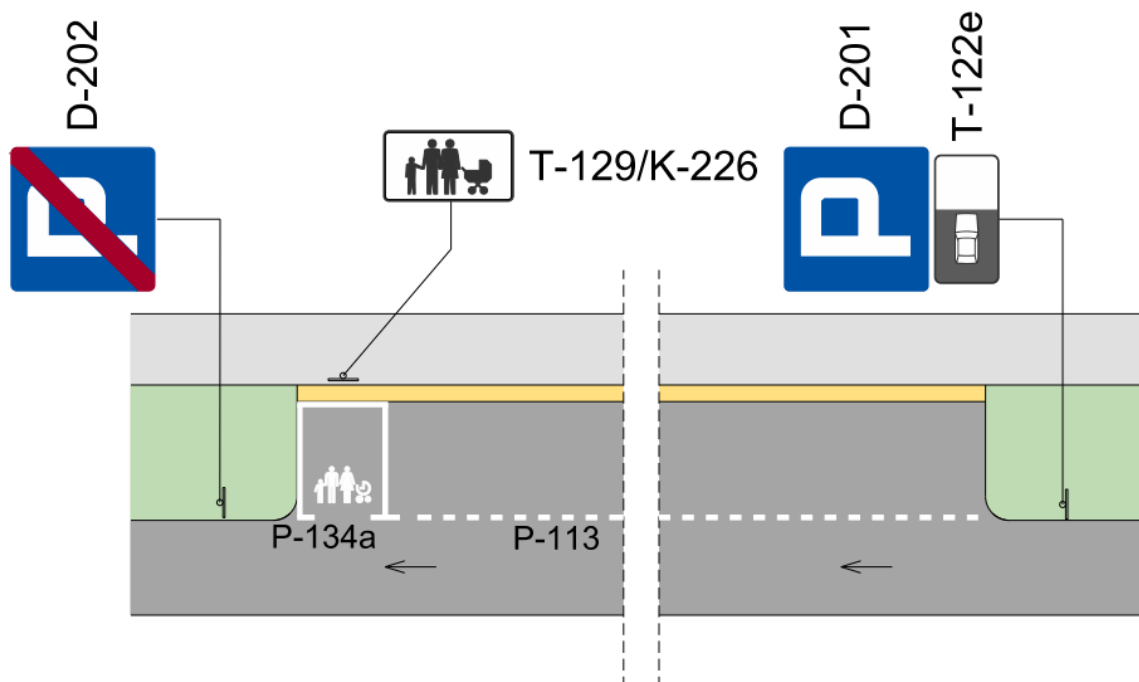
(1) W przypadku miejsc postojowych sytuowanych prostopadłe w zatokach postojowych stosuje się znak pionowy D-201 może on również występować z tabliczką T-122 (oraz jej odmianami), oraz oznakowaniem poziomym w postaci znaku P-134 lub P-113. W przypadku miejsca postojowego dla osób z niepełnosprawnością stosuje się tabliczkę z symbolem K-225 oraz oznakowanie poziome w postaci koperty P-135a, na powierzchni niebieskiej. Na rysunku 6.1.2.1 przedstawiono oznakowanie zatoki postojowej z miejscami postojowymi sytuowanymi prostopadłe do dwukierunkowej ulicy. Na rysunku 6.1.2.2 pokazano przykład oznakowania zatoki postojowej z miejscami sytuowanymi prostopadłe do drogi dwukierunkowej z możliwością wjazdu z przyległego kierunku z dodatkowym wydzielonym miejscem przeznaczonym dla pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Na rysunku 6.1.2.3 przedstawiono przykład oznakowania miejsc postojowych sytuowanych prostopadłe przy drodze jednokierunkowej z dodatkowym wyznaczonym miejscem postojowym przeznaczonym dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży. Na rys. 6.1.2.4 i 6.1.2.5 przedstawiono przykład oznakowania zatoki postojowej z miejscami dla osób niepełnosprawnych. Wszystkie przykłady spełniają minimalną szerokość drogi dla pieszych sytuowanej przy zatoce postojowej.



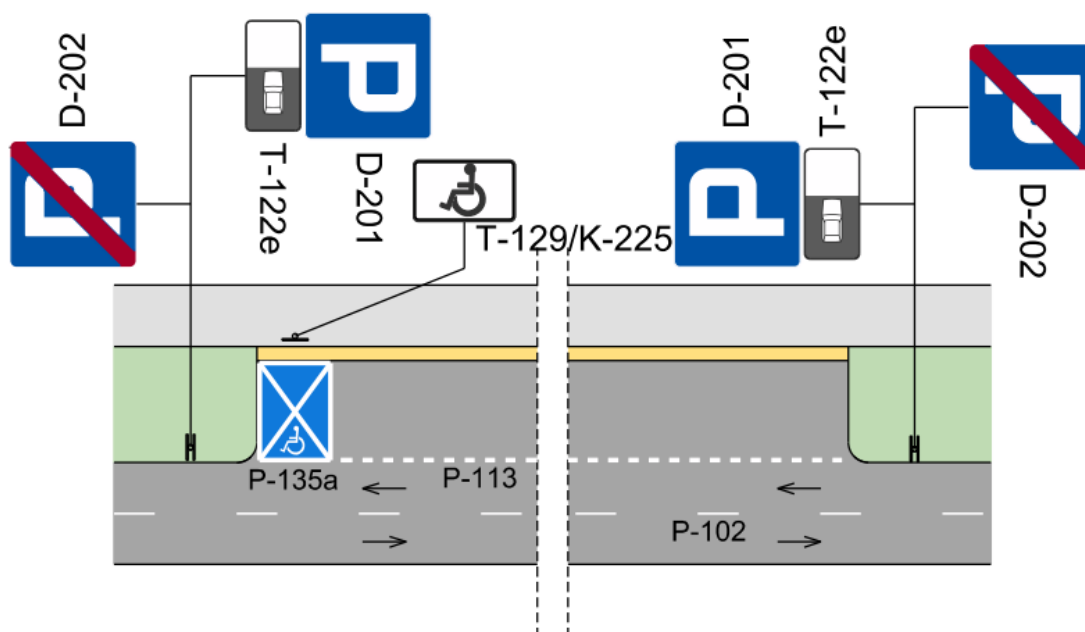
Rys. 6.1.2.1. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, sytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej



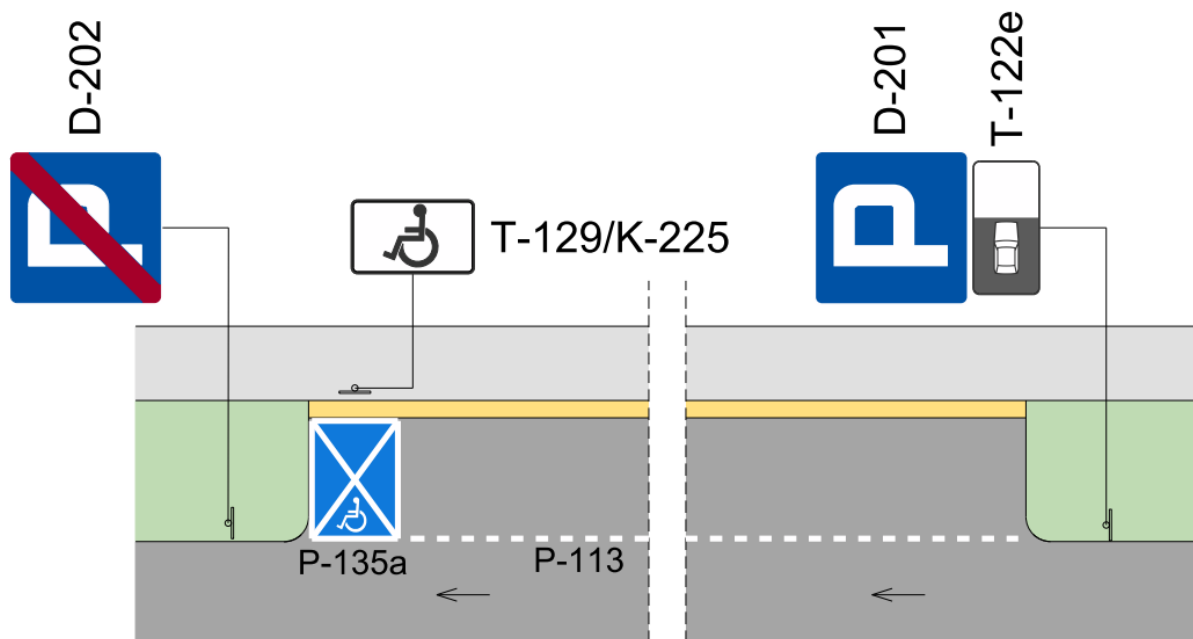
Rys. 6.1.2.2. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej z możliwością parkowania tylko z przyległego pasa ruchu z dodatkowo wyznaczonym miejscem postojowym dla pojazdu elektrycznego lub hybrydowego za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-217



Rys. 6.1.2.3. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy jednokierunkowej z wyznaczonym miejscem postojowym przeznaczonym dla pojazdów samochodowych osób podróżujących z dziećmi w wieku do 7 lat lub kobiet w ciąży wyznaczoną za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-226 i znaku poziomego P-134a

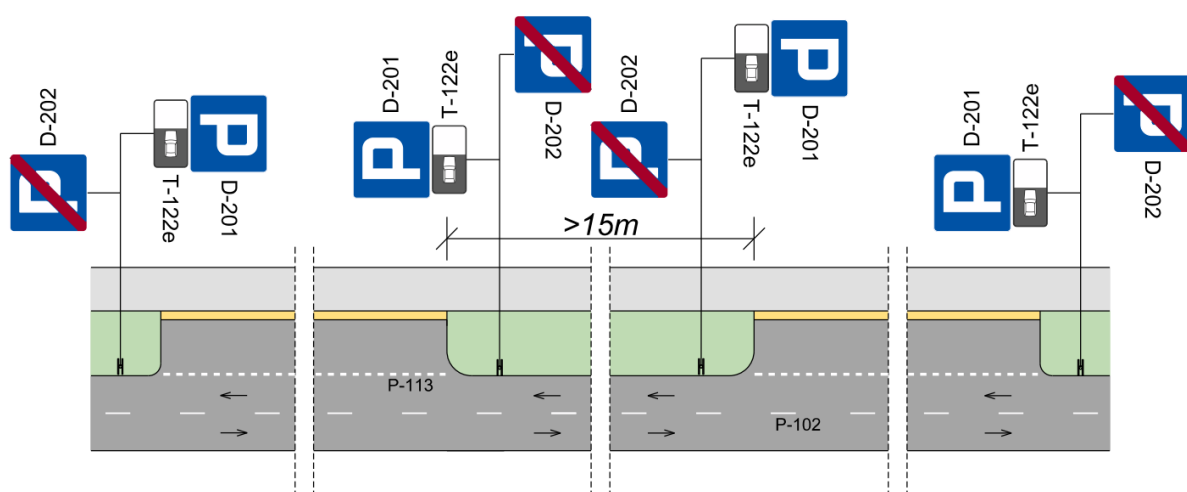


Rys. 6.1.2.4. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

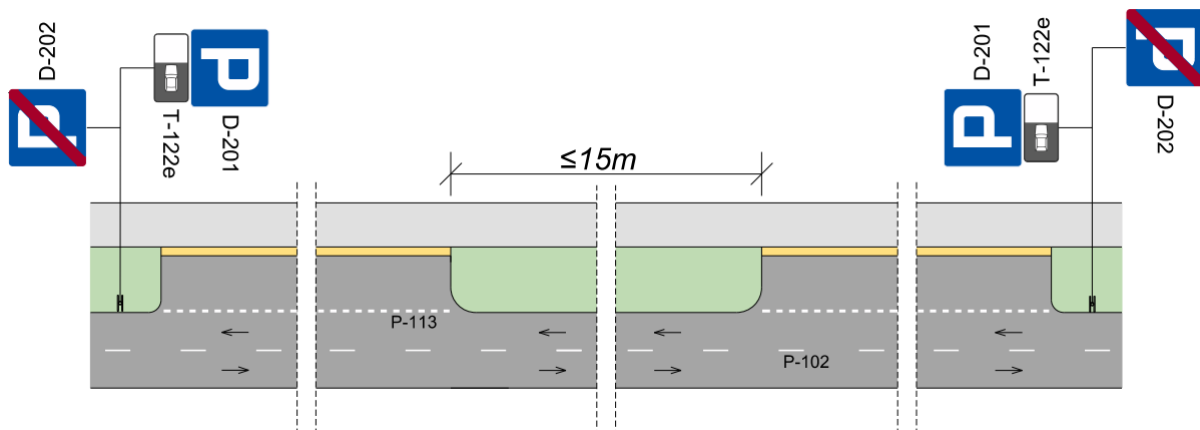


Rys. 6.1.2.5. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową usytuowanej prostopadłe do ulicy jednokierunkowej z wyznaczonym miejscem dla osoby z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

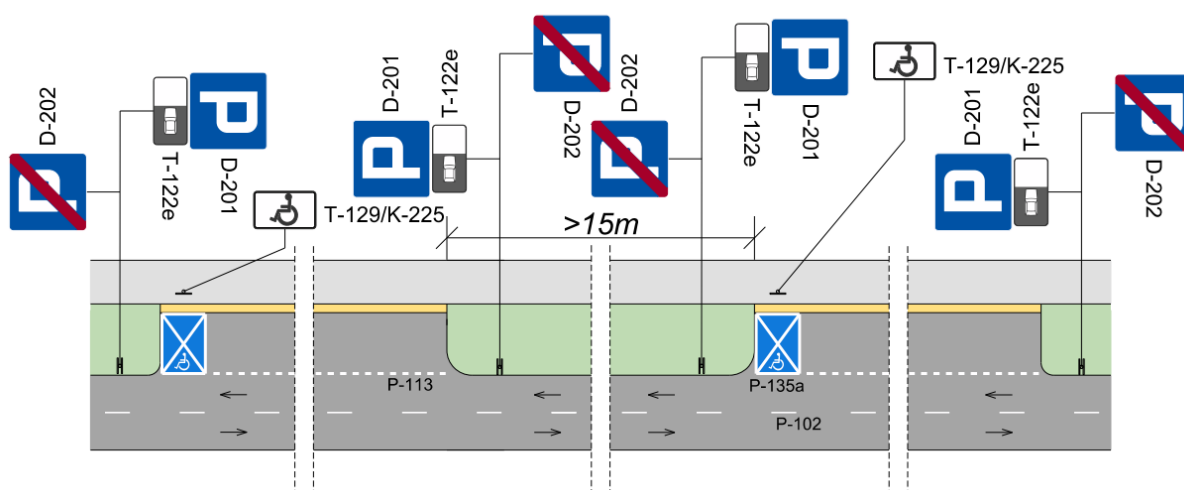
(2) Na rysunkach od 6.1.2.6 do 6.1.2.13, przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zieleni i wjazdem, zjazdem, wyjazdem. Na rysunkach 6.1.2.6 do 6.1.2.9 przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zieleni, w przypadku długości rozdzielenia zatoki postojowej wynoszącej więcej niż 15 m. W takim przypadku należy powtórzyć oznakowanie określające początek i koniec zatoki postojowej (zatoki traktujemy jako dwie osobne strefy). Na rys. 6.1.2.7, 6.1.2.9 przedstawiono przykład rozdzielenia zatoki postojowej strefą zieleni o długości mniejszej bądź równej 15 m. W takim przypadku zatokę traktujemy jako jednorodną - nie należy powtarzać oznakowania początku i końca zatoki postojowej.



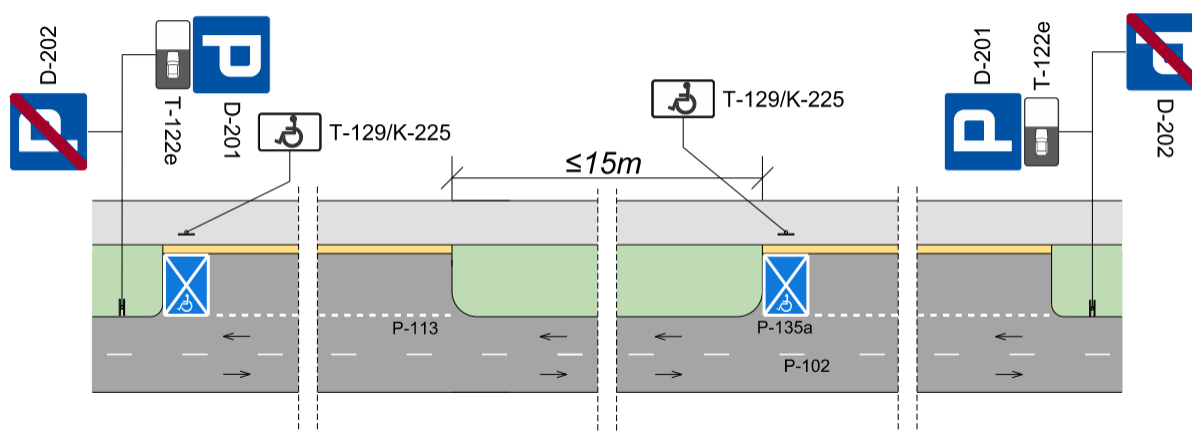
Rys. 6.1.2.6. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej pasem zieleni o długości o długości większej niż 15 m



Rys. 6.1.2.7. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej pasem zieleni o długości o długości mniejszej bądź równej 15 m

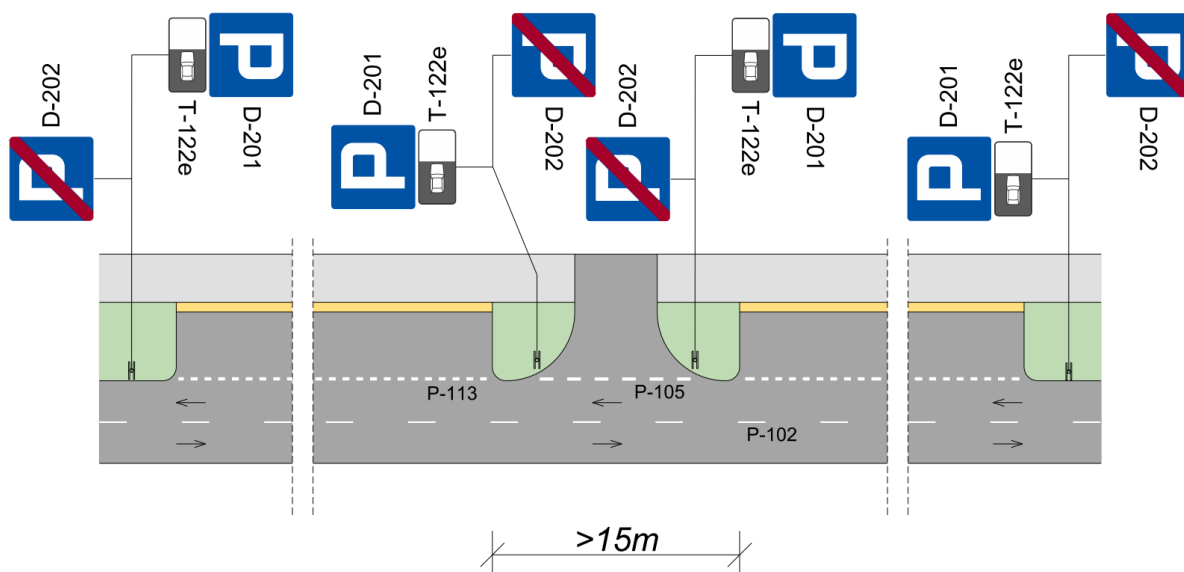


Rys. 6.1.2.8. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej pasem zieleni o długości o długości większej niż 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

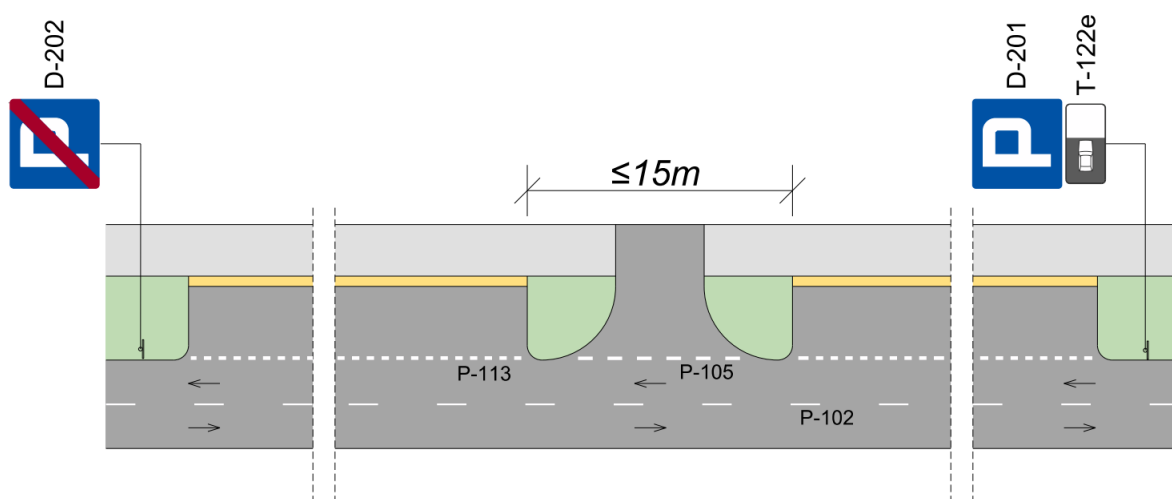


Rys. 6.1.2.9. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej pasem zieleni o długości o długości mniejszej bądź równej 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

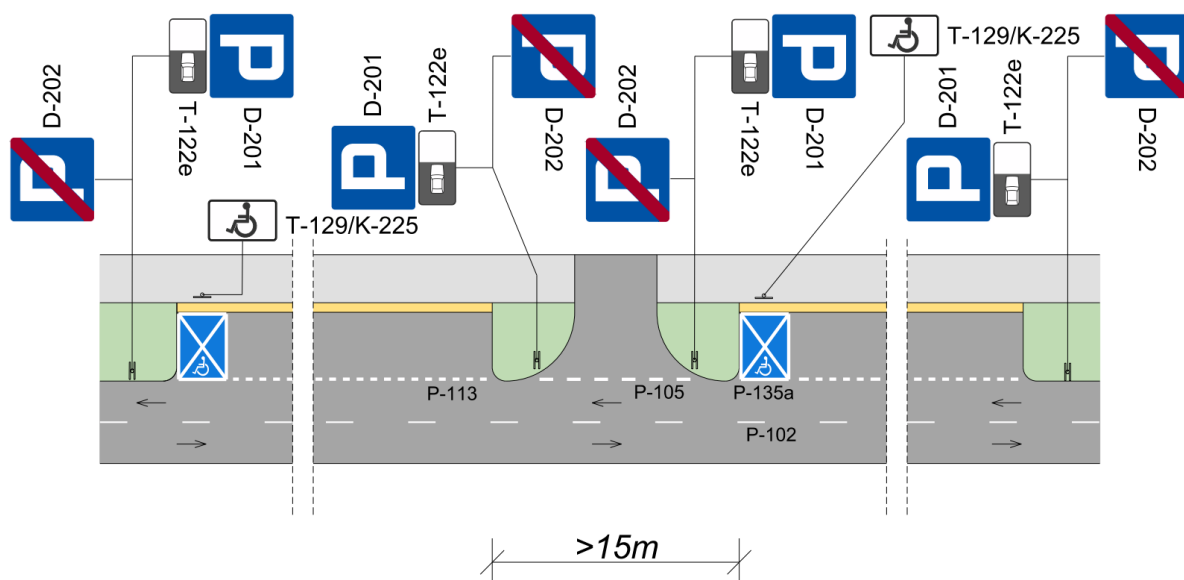
(3) Na rysunkach od 6.1.2.10 do 6.1.2.13, przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zjazdu, wjazdu, wyjazdu. Na rysunkach 6.1.2.10 i 6.1.2.12 przedstawiono sposoby oznakowania zatoki postojowej rozdzielonej strefą zjazdu, wjazdu, wyjazdu, w przypadku długości rozdzielenia zatoki postojowej wynoszącej więcej niż 15 m. W takim przypadku należy powtórzyć oznakowanie określające początek i koniec zatoki postojowej (zatoki traktujemy jako dwie osobne strefy). Na rys. 6.1.2.11 przedstawiono przykład rozdzielenia zatoki postojowej strefą zjazdu, wjazdu, wyjazdu o długości mniejszej bądź równej 15 m - w takim przypadku zatokę traktujemy jako jednorodną. W konsekwencji tego można nie powtarzać oznakowania początku i końca zatoki postojowej. W przypadku sytuacji, gdy długość rozdzielenia jest mniejsza lub równa 15 m, ale występuje brak widoczności lub przystanki należy powtórzyć oznakowanie pionowe przy rozpoczęciu i zakończeniu zatoki postojowej (rys. 6.1.2.13).



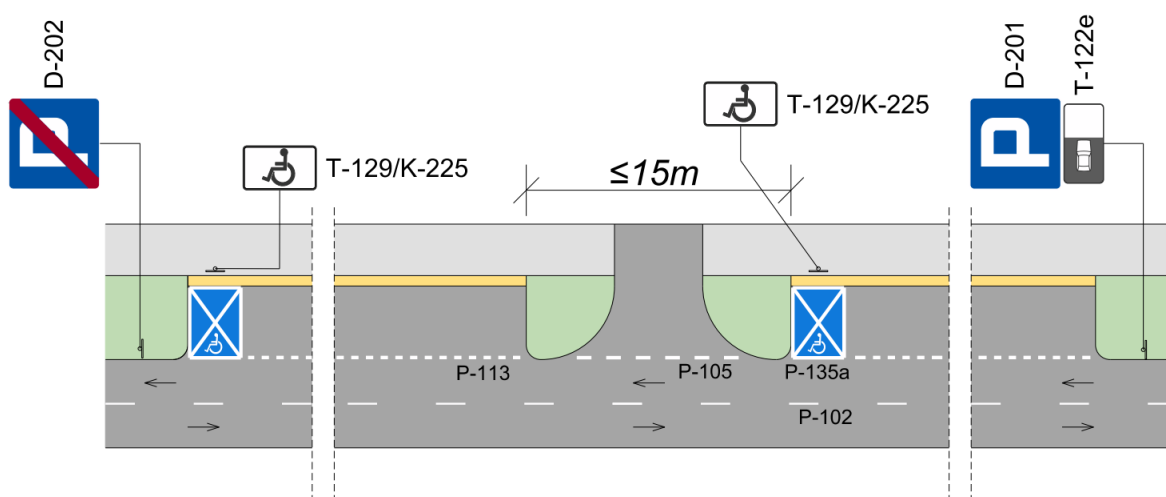
Rys. 6.1.2.10. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej zjazdem o długości większej niż 15 m



Rys. 6.1.2.11. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadłe do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej zjazdem o długości mniejszej bądź równej 15 m



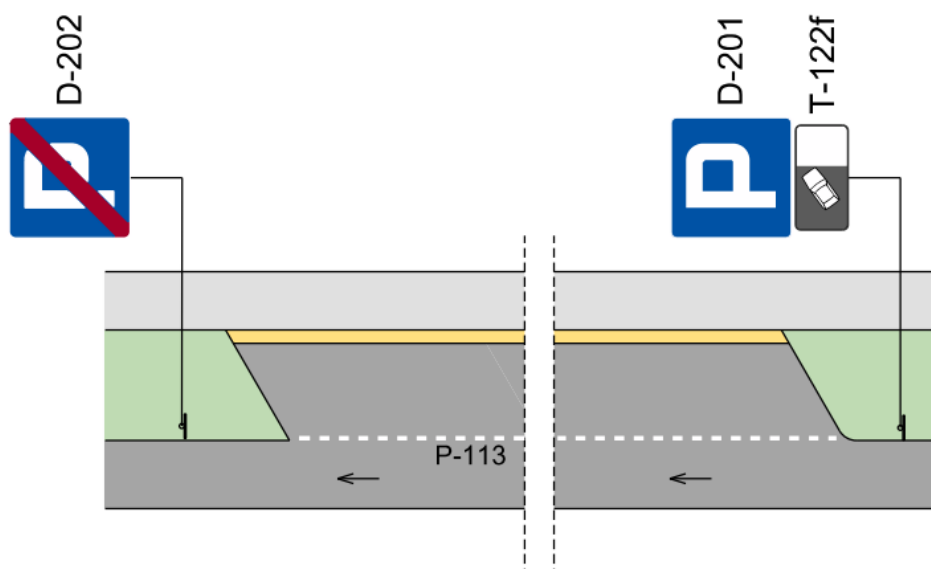
Rys. 6.1.2.12. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadle do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej zjazdem o długości większej niż 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a



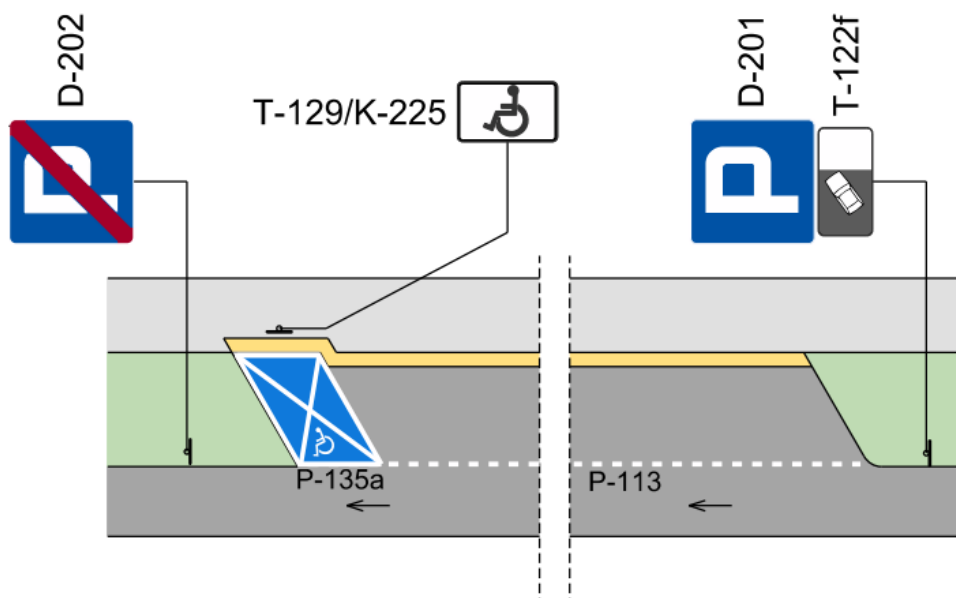
Rys. 6.1.2.13. Przykład oznakowania zatoki postojowej, ze strefą buforową, usytuowanej prostopadle do ulicy dwukierunkowej, rozdzielonej zjazdem o długości mniejszej bądź równej 15 m z wyznaczonymi miejscami dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

6.1.3. Zatoki postojowe skośne

(1) W przypadku miejsc postojowych sytuowanych skośnie w zatokach postojowych stosuje się oznakowanie pionowe i poziome zgodnie z przykładami przedstawionymi w rozdziale 6.1.1 i 6.1.2. Na rys. 6.1.3.1 pokazano przykład oznakowania zatoki postojowej z miejscami sytuowanymi skośnie na drodze jednokierunkowej. Na rys. 6.1.3.2 przedstawiono przykład oznakowania zatoki postojowej z miejscami dla osób z niepełnosprawnościami.



Rys. 6.1.3.1. Przykład oznakowania zatoki postojowej skośnej (kąt 60°) dla drogi jednokierunkowej



Rys. 6.1.3.2. Przykład oznakowania zatoki postojowej skośnej (kąt 60°) dla drogi jednokierunkowej z wydzielonym miejscem dla osób z niepełnosprawnością za pomocą tabliczki T-129 z symbolem K-225 i znaku poziomego P-135a

Dokument chroniony prawami autorskimi

7. Parkingi wydzielone i kubaturowe

(1) Parkingi stanowią kluczowy element infrastruktury transportowej, umożliwiając bezpieczne i uporządkowane zatrzymywanie pojazdów w przestrzeni miejskiej i zamiejskiej. W zależności od lokalizacji, funkcji oraz formy zagospodarowania terenu, wyróżnia się m.in. parkingi wydzielone oraz parkingi kubaturowe, które różnią się przede wszystkim konstrukcją.

7.1. Parkingi wydzielone

(1) Parkingi wydzielone mogą być stosowane:

- w strefach usługowych, handlowych, mieszkaniowych,
- przy obiektach użyteczności publicznej (szkoły, urzędy, szpitale),
- wzdłuż dróg głównych, pod warunkiem zapewnienia bezpiecznego zjazdu, wjazdu lub wyjazdu.

(2) Projektowanie parkingów wydzielonych powinno uwzględniać:

- minimalne wymiary stanowisk postojowych i szerokości jezdni manewrowych wskazanych w tab. 4.1.1 oraz zgodnie z WR-D-41-2),
- skrajnię pionową i poziomą,
- odwodnienie, oświetlenie, dostępność dla osób z niepełnosprawnościami.

(3) Parking wydzielony powinien być dostępny dla wszystkich użytkowników, w tym osób z ograniczoną mobilnością. Należy zapewnić:

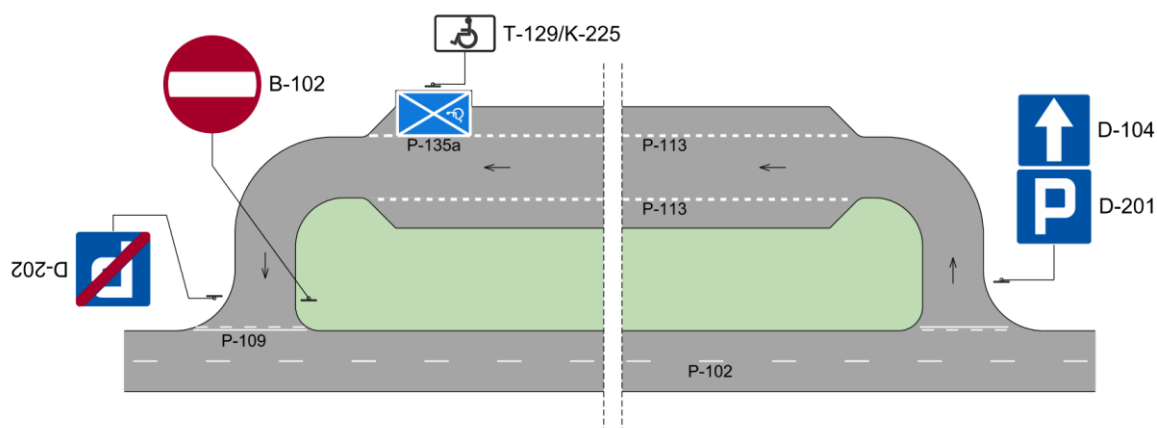
- odpowiednią liczbę miejsc dla osób z niepełnosprawnością wskazano w tabeli 4.1.2.
- bezprogowe dojścia do dróg dla pieszych i obiektów.

(4) Na parkingach można wyznaczyć następujące rodzaje dróg:

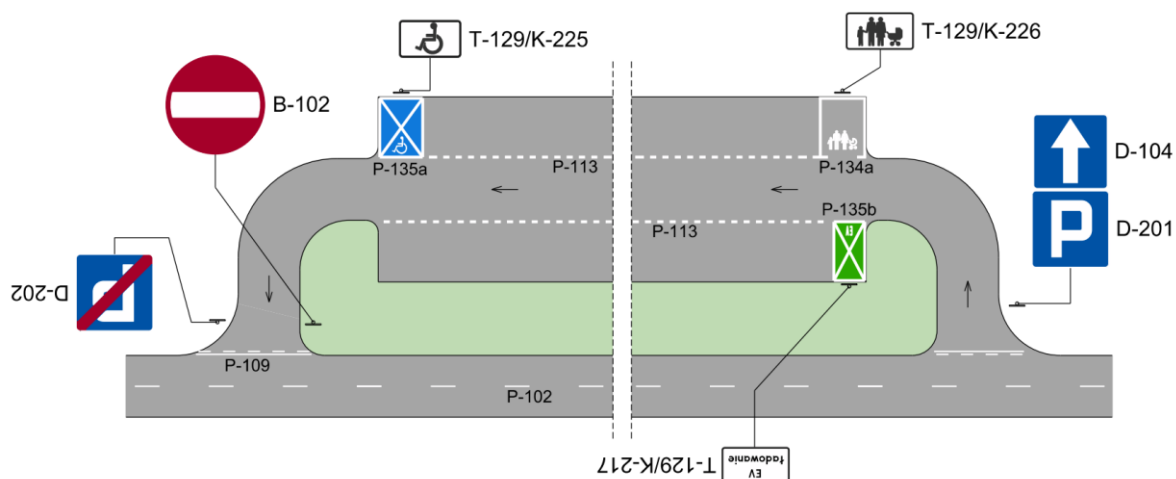
- Drogi manewrowe – służą przede wszystkim do wyznaczania przy nich miejsc lub zatok postojowych. W parkingach o większej powierzchni drogi te nie powinny obsługiwać wjazdów ani wyjazdów. Nie powinny również służyć do przemieszczania się pomiędzy różnymi częściami parkingu.
- Drogi zbiorczo-rozprowadzające – służą do zbierania ruchu z dróg manewrowych oraz do przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi częściami parkingu. Wprowadza się je na parkingach o średniej powierzchni. Mogą obsługiwać wjazdy i wyjazdy z parkingu. Z uwagi na sposób postrzegania tych dróg przez kierowców jako dróg o pierwszeństwie przejazdu (często większa szerokość niż dróg manewrowych, dłuższe odcinki proste, brak wyznaczonych wzdłuż miejsc parkingowych), zaleca się nadanie im pierwszeństwa. Dopuszcza się stosowanie połączeń tych dróg jako skrzyżowań równorzędnych zgodnie z WR-Z-13, punkt 5.5.1.4.
- Drogi główne – stosowane wyłącznie na parkingach o bardzo dużej powierzchni. Stanowią połączenia dróg zbiorczo-rozprowadzających. Dopuszcza się podłączanie do nich dróg manewrowych. W przypadku zastosowania dróg głównych powinny one mieć nadane pierwszeństwo względem pozostałych dróg oraz obsługiwać wjazdy i wyjazdy z parkingu.

(5) Miejsca postojowe na parkingach wydzielonych mogą nie posiadać oznakowania pionowego i poziomego, chyba, że rodzaj parkowania może być nieczytelny dla użytkowników, to w takiej sytuacji należy zastosować oznakowanie pionowe lub poziome albo pionowe i poziome w zależności od potrzeby zarządcy parkingu, ale zgodnie z ogólnymi zasadami projektowania miejsc postojowych. Jeżeli podejmuje się decyzję o niestosowaniu oznakowania miejsc lub stanowisk postojowych, zaleca się wskazanie tych miejsc lub stanowisk odmienną barwą lub fakturą nawierzchni.

(6) Na rys. 7.1.1 oraz 7.1.2. przedstawiono przykłady zalecanego oznakowania pionowego i poziomego dla parkingu wydzielonego, obsługiwanego za pomocą wjazdu i wyjazdu oraz jezdni manewrowej jednokierunkowej.

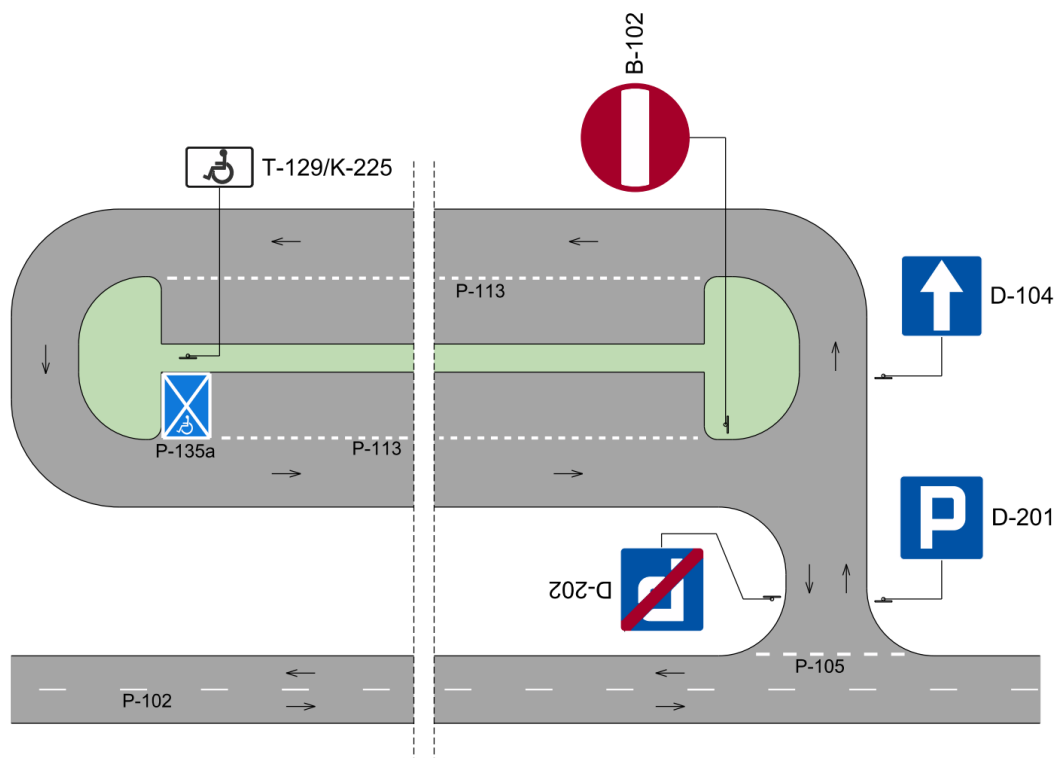


Rys. 7.1.1. Przykład oznakowania parkingu wydzielonego obsługiwane go za pomocą wjazdu i wyjazdu z jezdnią manewrową jednokierunkową z wyznaczeniem miejsc postojowych równoległych w zatoce



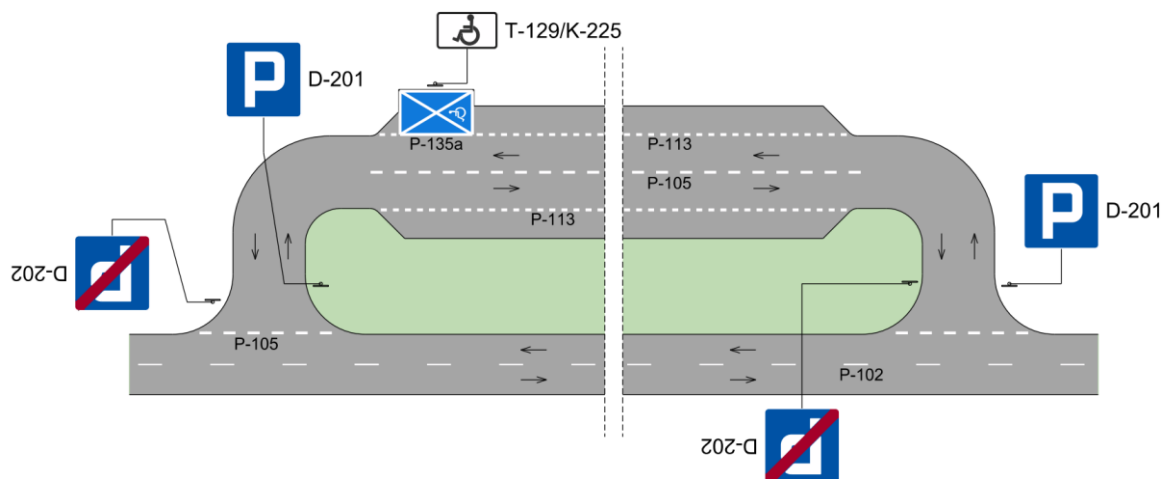
Rys. 7.1.2. Przykład oznakowania parkingu wydzielonego obsługiwane go za pomocą wjazdu i wyjazdu z jezdnią manewrową jednokierunkową z wyznaczeniem miejsc postojowych prostopadłych w zatoce

(7) W przypadku kiedy parking wydzielony jest obsługiwany przez zjazd dwukierunkowy, a jedne manewrowe są jednokierunkowe zaleca się postępować zgodnie z rys. 7.1.3.



Rys. 7.1.3. Przykład oznakowania parkingu wydzielonego obsługiwanego za pomocą zjazdu dwukierunkowego z jezdnią manewrową jednokierunkową

(8) Jeśli parking wydzielony jest obsługiwany przez dwa zjazdy dwukierunkowe, a jezdnie manewrowe są dwukierunkowe zaleca się postępować zgodnie z rys. 7.1.4.

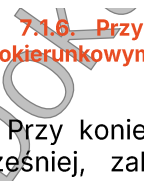


Rys. 7.1.4. Przykład oznakowania parkingu wydzielonego obsługiwanego za pomocą dwóch zjazdów dwukierunkowego z jezdnią manewrową dwukierunkową

(9) Występowanie parkingu wydzielonego, który zlokalizowany jest na pasie rozdziálu pomiędzy dwoma jezdnią jednokierunkowymi, gdzie parking obsługiwany jest za pomocą wjazdu i wyjazdu oraz jezdnią manewrową jednokierunkową zaleca się postępować zgodnie z rys. 7.1.5 oraz rys. 7.1.6.



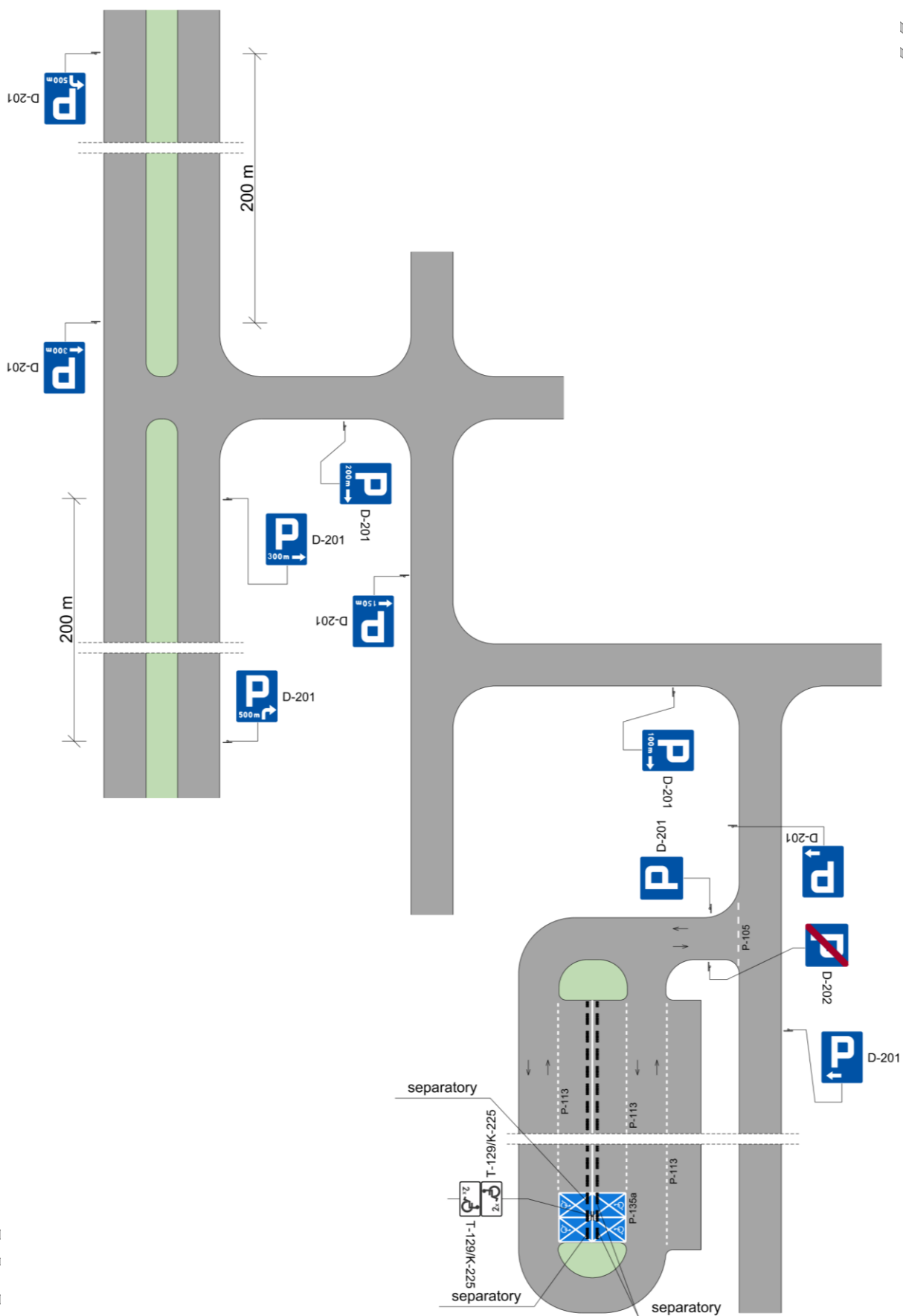
zlokalizowanego z jezdnią manewrową



Rys. 7.16. Przy
jednokierunkowym
(10) Przy konie
wcześniej, za

Rys. 7.16. Przy
jednokierunkowym

(10) Przy konie
wcześniej, za



Rys. 7.1.10. Przykład oznakowania pojazdu do parkingu oddalonego od drogi z koniecznością zmiany kierunku ruchu na skrzyżowaniu

7.2. Parkingi kubaturowe

(1) Parkingi kubaturowe charakteryzują się zwartą zabudową, często zintegrowaną z innymi funkcjami użytkowymi, takimi jak usługi, handel czy biura. Projektowanie tego typu obiektów wymaga uwzględnienia szeregu wymagań funkcjonalnych i technicznych, w tym:

- odpowiednich wymiarów stanowisk postojowych oraz dróg manewrowych zgodnych z obowiązującymi przepisami i wytycznymi projektowymi,
- zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, w tym odpowiednie lokalizacji i wymiarów miejsc postojowych oraz dostępu do wind, pochylni i wejść,
- zastosowania systemów kontroli wjazdu i wyjazdu (np. szlabany, terminale biletowe, automatyczne kasy, systemy LPR),
- wykonania czytelnego oznakowania pionowego i poziomego zgodnego z warunkami technicznymi i zasadami ogólnymi bezpieczeństwa ruchu.

(2) Parkingi kubaturowe charakteryzują się zwartą zabudową, często zintegrowaną z innymi funkcjami użytkowymi, takimi jak usługi, handel czy biura. Projektowanie tego typu obiektów wymaga uwzględnienia szeregu wymagań funkcjonalnych i technicznych, w tym:

- odpowiednich wymiarów stanowisk postojowych, odległości między nimi, ich liczby oraz dróg manewrowych zgodnych z obowiązującymi przepisami i wytycznymi projektowymi, w tym w szczególności [7],
- zapewnienia dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, w tym odpowiednie lokalizacji i wymiarów miejsc postojowych oraz dostępu do wind, pochylni i wejść,
- zastosowania systemów kontroli wjazdu i wyjazdu (np. szlabany, terminale biletowe, automatyczne kasy),
- wykonania czytelnego oznakowania pionowego i poziomego zgodnego z warunkami technicznymi i zasadami ogólnymi bezpieczeństwa ruchu.

(3) Przy oznakowaniu parkingu kubaturowego należy określić jego charakter wynikający przede wszystkim z rodzaju obiektu, który jest przez niego obsługiwany. Informacja ta ma kluczowe znaczenie przy:

- wyznaczaniu ciągów z pierwszeństwem przejazdu,
- analizie miejsc potencjalnego powstawania kolejek wynikających z podporządkowania strumieni ruchu,
- określaniu wymaganej przepustowości dróg oraz punktów kontrolnych (wjazdów, wyjazdów, szlabanów itp.).

Parkingi kubaturowe mogą obsługiwać różne typy obiektów, które generują odmienne rozkłady ruchu:

- obiekty o równomiernym rozkładzie ruchu w czasie doby lub godzin, takie jak sklepy, centra usługowe, urzędy czy biurowce. W ich przypadku ruch rozkłada się bardziej stabilnie, a ryzyko gwałtownych wzrostów ruchu jest mniejsze.
- obiekty o charakterze „eventowym”, takie jak kina, obiekty sportowe, hale widowiskowe czy kościoły. Generują one intensywne i krótkotrwałe strumienie ruchu związane z rozpoczęciem i zakończeniem wydarzeń.

W przypadku obiektów zdolnych do wygenerowania znacznego natężenia ruchu w krótkiej jednostce czasu należy szczególnie starannie zaprojektować układ pierwszeństwa. Celem jest ograniczenie akumulacji pojazdów na drogach wewnętrznych, a także zapobieganie blokowaniu wjazdów, wyjazdów oraz pochylni między kondygnacjami. Odpowiednie nadanie pierwszeństwa pozwala na zachowanie płynności ruchu i minimalizuje ryzyko tworzenia się zatorów wewnątrz obiektu.

(4) Dojazdy manewrowe i dojścia, w rozumieniu [7], należy w niniejszych wytycznych traktować jako:

- dojazdy manewrowe – jako jezdnię manewrową,

- dojścia – jako zorganizowana lub nie przestrzeń przeznaczona do ruchu pieszych z miejsc postojowych do wejść lub wyjść z parkingu.

(5) Sposób oznakowania parkingów kubaturowych powinien być zgodny z zasadami stosowanymi na parkingach powierzchniowych. Największe różnice wynikają z konieczności odmiennego ustalania pierwszeństwa przejazdu. Na parkingach powierzchniowych pierwszeństwo zwykle nadaje się drogom o większej „randze” i przewidywanym natężeniu ruchu. W parkingach kubaturowych należy jednak uwzględnić dodatkowe czynniki wpływające na bezpieczeństwo i płynność ruchu, takie jak:

- nadawanie pierwszeństwa w miejscach wjazdu i wyjazdu z części kubaturowej – w punktach przejścia pomiędzy przestrzenią otwartą a przestrzenią zadaszoną często występuje silne olśnienie kierowcy, powodowane dużą różnicą natężenia światła pomiędzy strefą zewnętrzną a wnętrzem obiektu. Nawet przy intensywnym oświetleniu wewnętrznym efekt ten w słoneczne dni może być znaczący i prowadzić do chwilowej utraty zdolności prawidłowego widzenia. Z tego względu nie należy lokalizować punktów wymagających ustąpienia pierwszeństwa bezpośrednio w miejscach wjazdu ani wyjazdu z części kubaturowej, aby nie wymuszać na oślepionym kierowcy konieczności zatrzymania się lub oceniania pierwszeństwa.
- analiza długości możliwej kolejki przed punktami podporządkowania - parking należy projektować tak, aby potencjalne kolejki pojazdów przed punktami ustąpienia pierwszeństwa w minimalnym stopniu wpływały na funkcjonowanie pochylni oraz dróg wjazdowych i wyjazdowych. Szczególnie niebezpieczne jest powstawanie kolejek na pochylni, zwłaszcza tej, po której pojazdy poruszają się pod górę, ponieważ zwiększa to ryzyko zatrzymania pojazdu i trudności w ruszaniu. Nie dopuszcza się sytuacji, w której kolejka pojazdów ustawiałaby się na pochylni o pochyleniu $\geq 10\%$.
- wzajemna widoczność strumieni ruchu - elementy konstrukcyjne parkingu, takie jak ściany, słupy czy obniżone stropy, mogą znacznie ograniczać widoczność na skrzyżowaniach i łukach dróg wewnętrznych. W przypadku pochylni, na których widoczność jest dodatkowo ograniczona, ciąg z pierwszeństwem przejazdu należy wyznaczać dla pojazdów zjeżdżających z pochylni, niezależnie od tego, czy poruszają się one w dół, czy pod górę. Zapewnia to większą przewidywalność ruchu oraz minimalizuje ryzyko nagłego zatrzymania pojazdu na pochyłym odcinku.

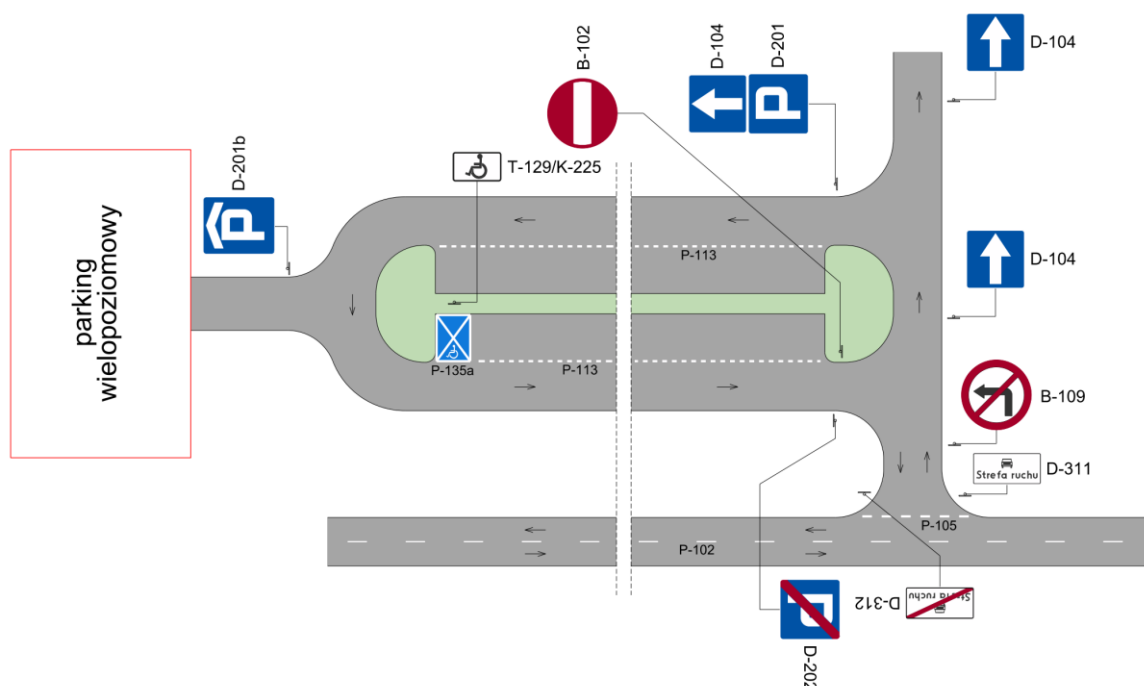
(6) Lokalizacja urządzeń technicznych, a w szczególności urządzeń kontroli wjazdu i wyjazdu, powinna być szczegółowo przeanalizowana z uwagi na możliwość generowania kolejek pojazdów. Niewłaściwe umiejscowienie tych elementów może znacząco pogorszyć funkcjonowanie całego parkingu kubaturowego. Zaleca się, aby urządzenia kontroli wjazdu i wyjazdu były lokalizowane przed pochylnią wjazdową lub wyjazdową, zwłaszcza w przypadku pochylni, po której kierowcy poruszają się pod górę. Celem jest zapewnienie, aby ewentualna kolejka przed urządzeniem nie ustawia się na pochylni, co mogłoby prowadzić do ryzyka zatrzymania pojazdu na odcinku o dużym nachyleniu i utrudnienia ponownego ruszania. Należy również zwrócić uwagę, aby urządzenia kontroli nie były instalowane bezpośrednio za pochylnią, w szczególności za pochylnią o kierunku jazdy pod górę. Wynika to z ograniczonej widoczności pionowej — kierowca dojeżdżający do szczytu pochylni może nie zauważyć urządzenia w odpowiednim czasie, co zwiększa ryzyko: najechania na urządzenie, gwałtownego hamowania, oraz powstawania zatorów lub kolizji na szczycie pochylni. Prawidłowe rozmieszczenie urządzeń kontroli ruchu jest kluczowe dla zapewnienia płynności przejazdu, bezpieczeństwa oraz uniknięcia niekorzystnych spiętrzeń ruchu wewnątrz parkingu.

(7) Lokalizacja parkomatów w obiektach kubaturowych powinna zapewniać kierowcom odpowiednią widoczność pieszych ustawiających się w kolejce do urządzenia. Należy uwzględnić, że w okresach szczytowego obciążenia parkingu kolejki do parkomatów mogą sięgać aż do strefy jezdnej. Z tego względu konieczne jest takie usytuowanie parkomatów, aby:

- piesi oczekujący w kolejce pozostawali dobrze widoczni dla kierowców nadjeżdżających z każdej strony,
- nie dochodziło do sytuacji, w której piesi wchodzi w obszar ruchu pojazdów z ograniczoną widocznością,

- W praktyce oznacza to konieczność lokalizowania parkomatów poza głównymi ciągami komunikacyjnymi pojazdów, w miejscach o dobrej widoczności, z zapewnieniem odpowiedniego odsunięcia od krawędzi jezdni oraz przewidywaną przestrzenią na tworzące się kolejki pieszych.

(8) Na parkingach kubaturowych należy zachować skrajnię pojazdu zarówno dla dróg manewrowych, jak i dla miejsc postojowych. Dopuszcza się odstępstwo od zachowania pełnej skrajni pojazdu dla stanowisk postojowych przy parkowaniu prostopadłym. W takim przypadku należy zastosować odpowiedni element na jezdni, taki jak odbojnik lub ogranicznik koła, którego zadaniem jest wyznaczenie faktycznego miejsca zatrzymania pojazdu. Rozwiązanie to pozwala uniknąć kontaktu pojazdu z elementami konstrukcyjnymi obiektu (ściany, słupy) oraz zapewnia przewidywalne i bezpieczne położenie pojazdu względem drogi manewrowej.



Rys. 7.2.1. Przykład oznakowania dojazdu na parking kubaturowy znajdujący się w strefie ruchu

8. Strefy płatnego parkowania

(1) Strefy płatnego parkowania (SPP) oraz śródmiejskie strefy płatnego parkowania (ŚSPP) muszą być wyznaczane zgodnie z przepisami ustawy [3] oraz spójnie i jednolicie według wymogów stawianych przez rozporządzenia [5] i [6].

(2) Do oznakowania wjazdu do stref płatnego parkowania na drogach publicznych stosowane są wyłącznie znaki D-301. Na znaku tym stosuje się w sposób wyraźny oznaczenie danej strefy za pomocą:

(3) albo wielkiej litery „A”, „B”, „C”, „D” itd.,

(4) albo rzymskiej cyfry „I”, „II”, „III”, „IV” itd.,

przy czym, jeżeli w danym obszarze zabudowanym występuje wyłącznie jedna SPP i nie jest to ŚSPP, na znaku nie przedstawia się żadnego symbolu tej strefy pozostawiając wyłącznie napis „STREFA”.

(5) Stosując więcej niż jedną SPP, w tym także ŚSPP i co najmniej dwie SPP, należy stosować jedną z metod oznaczania SPP czy to literowo, czy z wykorzystaniem cyfry. Jeżeli w danym obszarze zabudowanym występująć będzie wyłącznie ŚSPP i jedna SPP, nie stosuje się na znakach D-301 żadnych dodatkowych oznaczeń, pozostawiając wyśrodkowany napis „Strefa”.

(6) Gradacja (kolejność) oznaczania danych SPP powinna być stosowana według ustalonych kryteriów ważności pod względem:

- a) gęstości zaludnienia,
- b) dostępności parkingowej,
- c) rotacji parkingowej,
- d) wielkości opłat za postój,

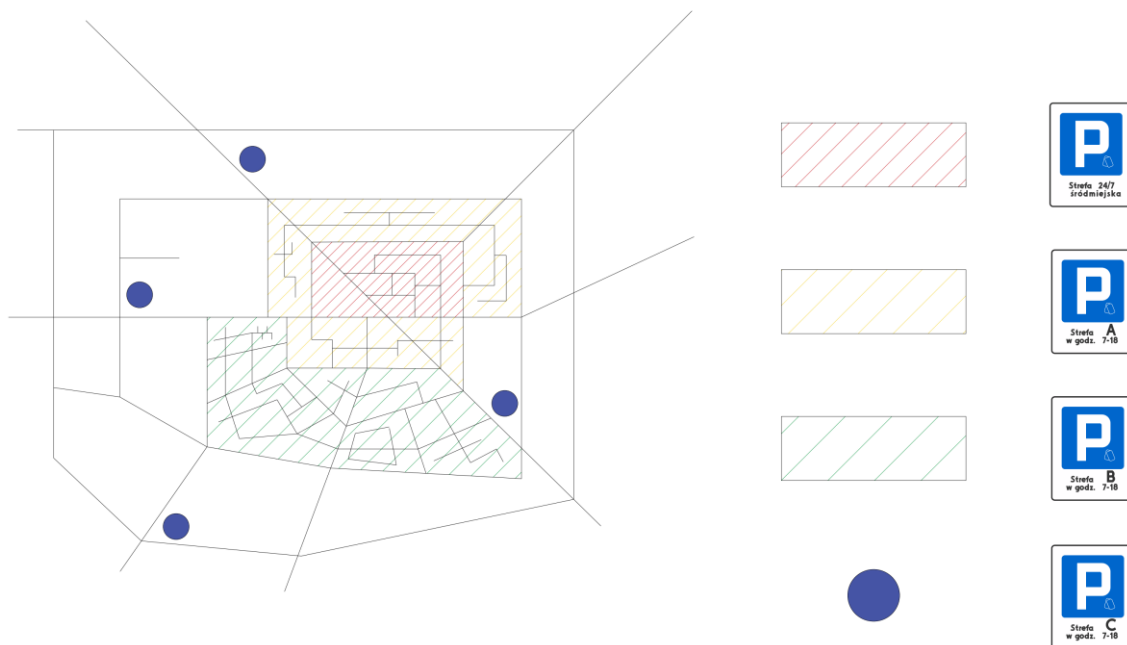
przy czym litera „A” bądź cyfra rzymska „I” oznacza najwyższą hierarchię (poza ŚSPP).

(7) Oznakowanie pionowe SPP może zawierać również skróty dni tygodnia, w których strefa funkcjonuje. Oznakowanie pionowe ŚSPP, w którym postój pojazdów jest całodobowy w każdy dzień tygodnia, nie zawiera dodatkowych symboli.

(8) Zaleca się, aby stosując strefy płatnego parkowania przed obszarem wyznaczającym te strefy, organ zarządzający ruchem na drodze, w porozumieniu z właściwym zarządem drogi, stosował parkingi specjalne P+R.

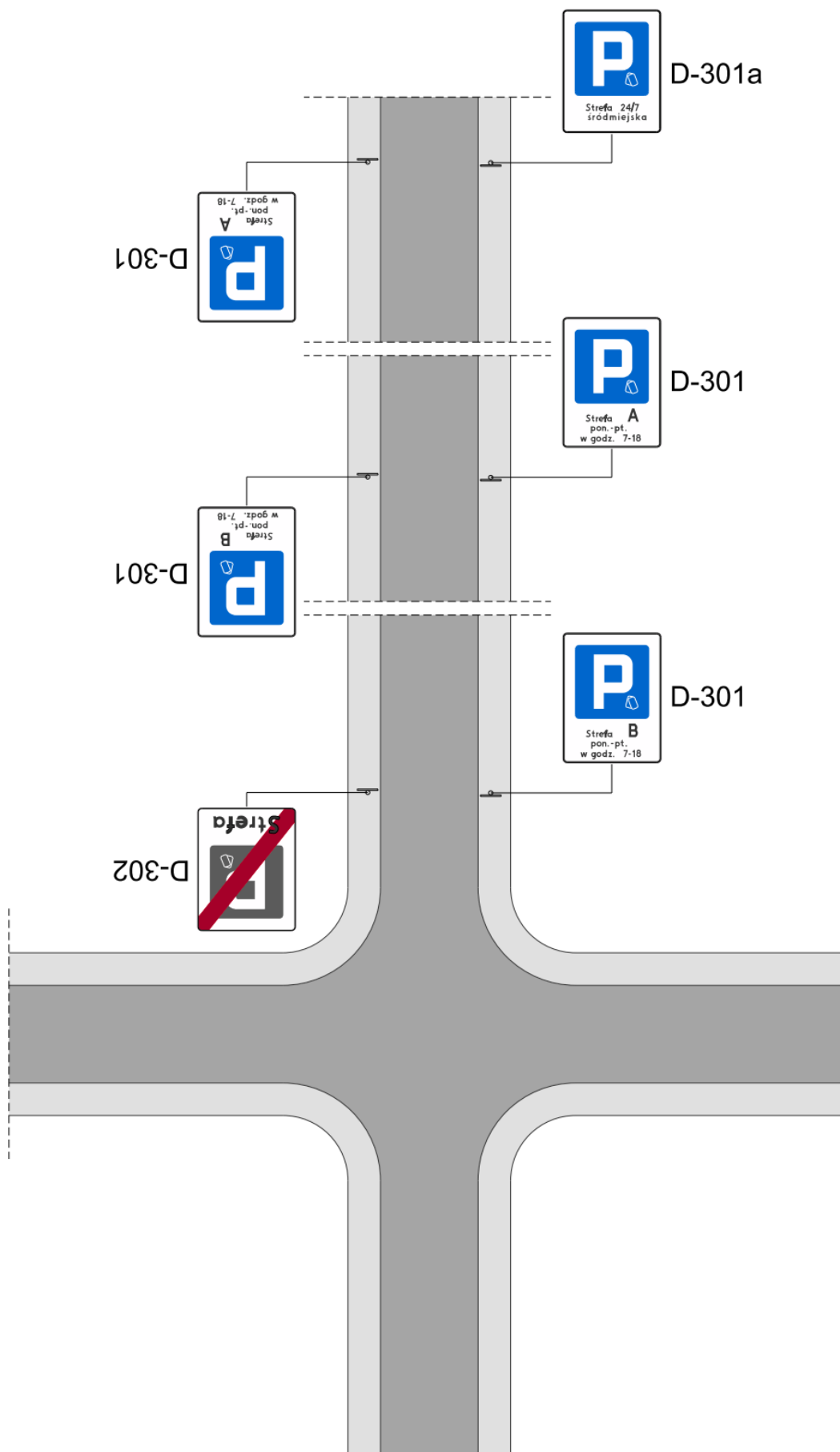
(9) Znaki D-301, D-301a zaleca się umieszczać na wylotach za skrzyżowaniem. Ostateczna lokalizacja tych znaków zależy jednak od indywidualnego rozplanowania wszystkich projektowanych stref pomiędzy sobą na danej sieci ulicznej. Stosowanie znaku D-302 powinno być spójne ze znakami D-301 i D-301a, tzn. na wlocie skrzyżowania, stanowiącego wyjazd ze stref płatnego parkowania. Dopuszcza się stosowanie rozpoczęcia i zakończenia stref płatnego parkowania na odcinku drogi pomiędzy skrzyżowaniami.

(10) Przykład sposobu oznakowania wjazdu do stref płatnego parkowania ukazano na rysunkach od 8.1 do 8.2.



Rysunek 8.1. Przykładowy schemat wyznaczonych stref płatnego parkowania na sieci ulicznej

(11) W strefach ruchu dopuszcza się stosowanie znaku D-301 dla potrzeb oznakowania wewnętrznych SPP na drogach niepublicznych, jednak wyłącznie w przypadku, gdy na znaku D-301, zastosowano napis „STREFA PRYWATNA”. Pod znakiem D-301 z napisem „STREFA PRYWATNA” należy umieścić tabliczkę wskazującą odniesienie do regulaminu parkowania.



Rysunek 8.2. Przykładowa gradacja stref płatnego parkowania dla kilku SPP i ŚSPP na sieci ulicznej z ukazaniem sposobu oznaczania wjazdu i wyjazdu z tych stref

Dokument chroniony prawami autorskimi

9. Parkingi specjalne

9.1. Rodzaje parkingów specjalnych

(1) Parking specjalny to infrastruktura postojowa dedykowana określonym kategoriom pojazdów, projektowana z uwzględnieniem ich specyficznych wymagań technicznych, funkcjonalnych oraz dostępnościowych. Może być zlokalizowany zarówno poza pasem drogowym, jak i w jego obrębie – z wyłączeniem jezdni, dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych.

(2) Celem parkingu specjalnego jest zapewnienie komfortu, bezpieczeństwa oraz efektywnego wykorzystania przestrzeni w kontekście zróżnicowanych form mobilności. Parking specjalny może występować zarówno poza pasem drogowym, jak i w pasie drogowym z wyjątkiem jezdni, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów.

(3) Zalecanym rozwiązaniem w przypadku parkingów specjalnych jest ich lokalizacja w zatokach postojowych lub parkowanie przykrawędziowe równoległe na drodze dla pieszych, które zapewniają bezpieczne i funkcjonalne warunki zatrzymania pojazdów. Tego typu zatoki umożliwiają łatwy dostęp, minimalizują zakłócenia w ruchu drogowym oraz sprzyjają uporządkowanemu wykorzystaniu przestrzeni publicznej. Parkingi specjalne mogą być również realizowane jako parkingi wydzielone czy kubaturowe.

(4) W ramach tej kategorii wyróżnia się:

(5) Kiss and Ride – strefy krótkotrwałego postoju (do ok. 3 minut), służące do szybkiego wysadzania lub odbierania pasażerów, zlokalizowane w pobliżu generatorów ruchu (np. szkół, dworców, urzędów); ich odpowiednikami na lotniskach są Kiss and Fly.

(6) Bike and Ride – obiekty przeznaczone dla rowerów i hulajnóg elektrycznych, umożliwiające integrację z transportem zbiorowym lub ruchem pieszym, zlokalizowane przy węzłach przesiadkowych.

(7) Park and Ride – parkingi długoterminowe dla samochodów osobowych, zlokalizowane na obrzeżach miast lub w pobliżu stacji transportu publicznego, mające na celu ograniczenie ruchu indywidualnego w centrach miast i promowanie komunikacji zbiorowej.

(8) Parkingi specjalne obejmują różne typy stref postojowych, dostosowane do konkretnych potrzeb użytkowników i form transportu. Podział parkingów specjalnych ze względu na jego cechy i charakter przedstawiono w tab. 9.1.

Tab. 9.1. Podział parkingów specjalnych

Cecha	Rodzaj parkingu			
	Kiss and Ride K+R	Kiss and Fly K+F	Bike and Ride B+R	Park and Ride P+R
Opis	strefa krótkotrwałego postoju przeznaczona do szybkiego wysadzania lub odbierania pasażerów	strefa krótkotrwałego postoju przeznaczona do szybkiego wysadzania lub odbierania pasażerów na lotniskach	parking dla rowerów i hulajnóg, umożliwiający kontynuację podróży np. komunikacją zbiorową	parking lub miejsca przeznaczone dla kierowców, którzy pozostawiają samochód i kontynuują podróż transportem zbiorowym
Przeznaczenie	krótkotrwały postój (wysadzenie/podjęcie pasażera)	krótkotrwały postój (wysadzenie/podjęcie pasażera)	integracja roweru lub hulajnogi elektrycznej z transportem publicznym.	długoterminowy postój przesiadka na transport publiczny, redukcja wjazdów do centrum

Cel	zapewnienie płynności ruchu i bezpieczeństwa manewrów	zapewnienie płynności ruchu i bezpieczeństwa manewrów	ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta, promowanie transportu publicznego	zwiększenie rotacji miejsc postojowych i dostępności usług
Użytkownik	rodzic/opiekun, kierowca „podwożący”, taxi/ride-hailing (jeśli dopuszczony)	kierowca „podwożący” lub odbierający, taxi	rowerzysta dojeżdżający do węzła przesiadkowego lub użytkownik systemu rowerów miejskich	dojeżdżający do pracy, przyjezdni spoza miasta, osoby korzystające z komunikacji zbiorowej
Czas postoju	do 3 minut (rotacja co kilka minut); brak pozostawiania samochodu bez kierowcy	do 10 minut (rotacja co kilka minut)	kilka godzin/cały dzień, zależnie od podróży komunikacją zbiorową	do 2-3 godzin (rotacja wielokrotna dziennie)
Lokalizacja	blisko wejścia do szkół, dworców, węzłów przesiadkowych, ale nie bezpośrednio do drzwi 20-100 m	blisko wejścia do lotnisk	blisko wejścia na peron/przystanek, w sąsiedztwie P+R, zadaszonej strefie lub pod wiatą	Przy stacjach kolejowych/tramwajowych/autobusowych, węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej; ≤150–300 m do peronu/przystanku/dworca
Liczba miejsc	2-10 stanowisk postojowych w zatoce lub przykrawędziowo	2-10 stanowisk postojowych w zatoce lub przykrawędziowo	od kilku do kilkudziesięciu stojaków, wiaty dla ochrony przed warunkami atmosferycznymi	powyżej 5 stanowisk postojowych
Rodzaj sytuowania miejsc postojowych	zalecane równoległe	zalecane równoległe	-	równoległe, prostopadłe, skośne
Wymiary stanowiska	zgodnie z tab. 4.1.1	zgodnie z tab. 4.1.1	zgodnie z WR-D-24-2	zgodnie z tab. 4.1.1
Oznakowanie pionowe	znak D-201d z opisem K+R	znak D-201d z opisem K+F	znak D-201c z symbolem roweru lub D-201d z opisem B+R	znak D-201d z opisem P+R
Oznakowanie poziome	zastosowanie znaku poziomego P-134 i/lub P113 oraz napis K+R	zastosowanie znaku poziomego P-134 i/lub P113 oraz napis K+F	zastosowanie znaku poziomego P-134 i/lub P113 oraz napis B+R lub zastosowanie znaku poziomego P-124	zastosowanie znaku poziomego P-134 i/lub P113 oraz napis P+R
Czy płatny	nie	nie	tak lub nie	tak lub nie

9.2. Zasady projektowania parkingów specjalnych

(1) Projektowanie parkingów specjalnych wymaga uwzględnienia ich szczególnego przeznaczenia, różnorodności użytkowników oraz integracji z systemem transportu publicznego. Właściwa lokalizacja, forma oraz organizacja przestrzeni postojowej wpływają na efektywność funkcjonowania tych obiektów oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

(2) Miejsca postojowe powinny być dostosowane do:

(3) typu użytkowników (np. kierowcy, rowerzyści, osoby z ograniczoną mobilnością),

(4) czasu postoju (krótkotrwały, średni, całodzienny),

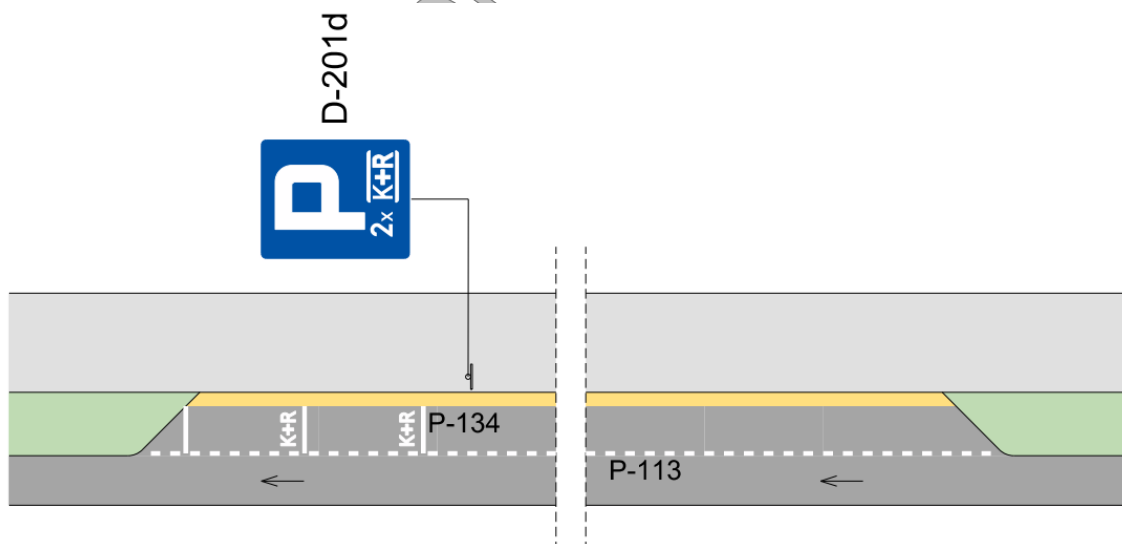
(5) rodzaju pojazdów (samochody osobowe, rowery, hulajnogi elektryczne).

Dostosowanie parametrów technicznych i funkcjonalnych do tych kryteriów pozwala na lepsze wykorzystanie przestrzeni oraz zwiększenie komfortu użytkowników.

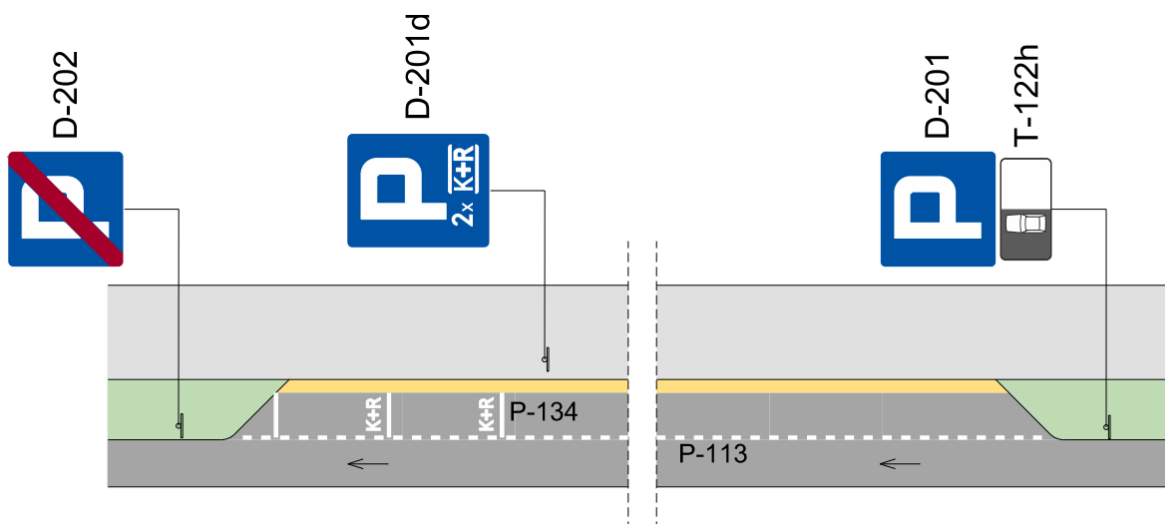
(6) Zaleca się, aby parkingi specjalne były lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, stacji kolejowych, pętli autobusowych lub innych punktów integrujących różne środki transportu. Taka lokalizacja umożliwia szybką, wygodną i bezpieczną przesiadkę pomiędzy różnymi formami mobilności, co sprzyja ograniczeniu ruchu indywidualnego i promowaniu transportu zbiorowego.

9.3. Parkingi K+R, K+F

(1) Przy wyznaczaniu stanowisk postojowych dla parkingu typu K+R w zatoce postojowej równoległej należy zastosować znak pionowy D-201d oraz oznaczyć miejsca postojowe za pomocą oznakowania poziomego P-113, z napisem „K+R” na każdym stanowisku. Jeżeli miejsc dla parkingu typu K+R jest więcej niż jedno, na znaku pionowym D-201d należy wskazać ich liczbę. Na rys. 9.3.1 przedstawiono przykład, w którym w zatoce równoległej przy drodze jednokierunkowej zastosowano oznakowanie wyłącznie dla parkingu typu K+R, natomiast na rys. 9.3.2 pokazano przykład z dodatkowym oznakowaniem sposobu parkowania dla pozostałej części zatoki.

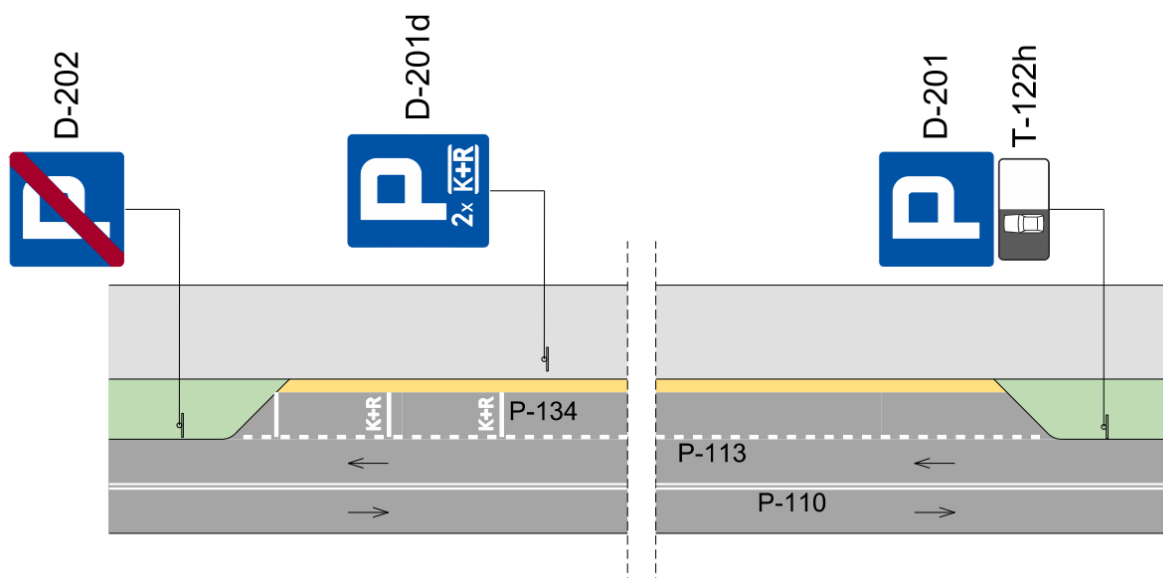


Rys. 9.3.1 Przykład oznakowania parkingu K+R w zatoce postojowej równoległej na drodze jednokierunkowej dla dwóch stanowisk postojowych

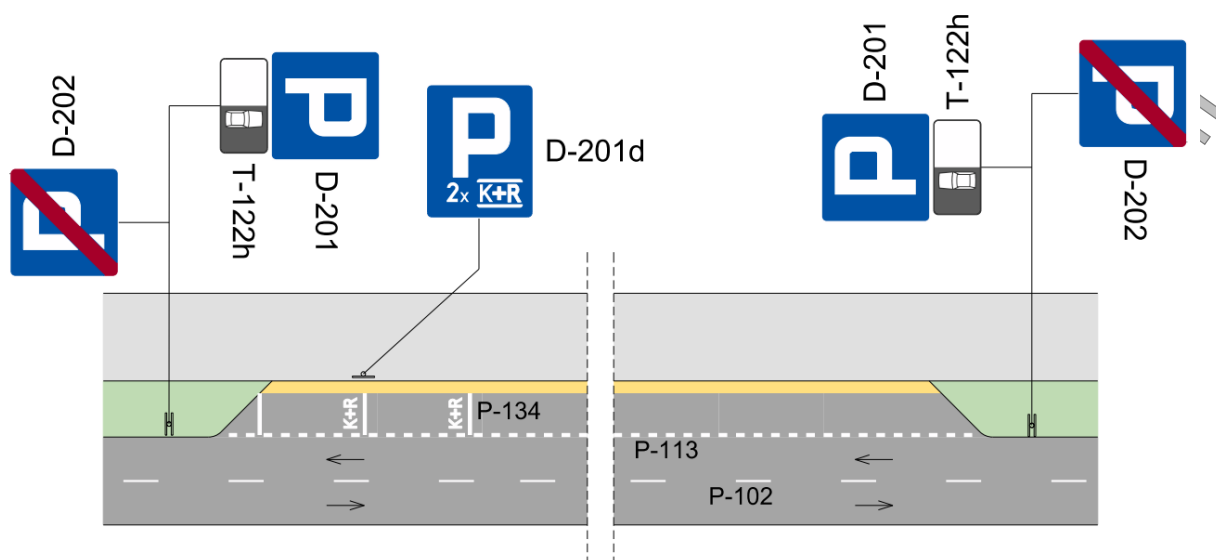


Rys. 9.3.2. Przykład oznakowania parkingu K+R w zatoce postojowej równoległej na drodze jednokierunkowej dla dwóch stanowisk postojowych i pozostałej części zatoki równoległej

(2) W przypadku lokalizacji parkingu typu K+R przy drodze dwukierunkowej w zatoce postojowej równoległej oznakowanie należy wykonać analogicznie do przykładów przedstawionych powyżej, w sytuacji kiedy zarządca drogi lub ruchu dopuszcza parkowanie pojazdów po tej stronie, po której zlokalizowany jest parking (rys. 9.3.3). Natomiast jeśli zarządca chce umożliwić parkowanie pojazdów z obu kierunków ruchu, należy postępować zgodnie z rys. 9.3.4. Znak D-201 należy projektować równoległe do kierunków ruchu.

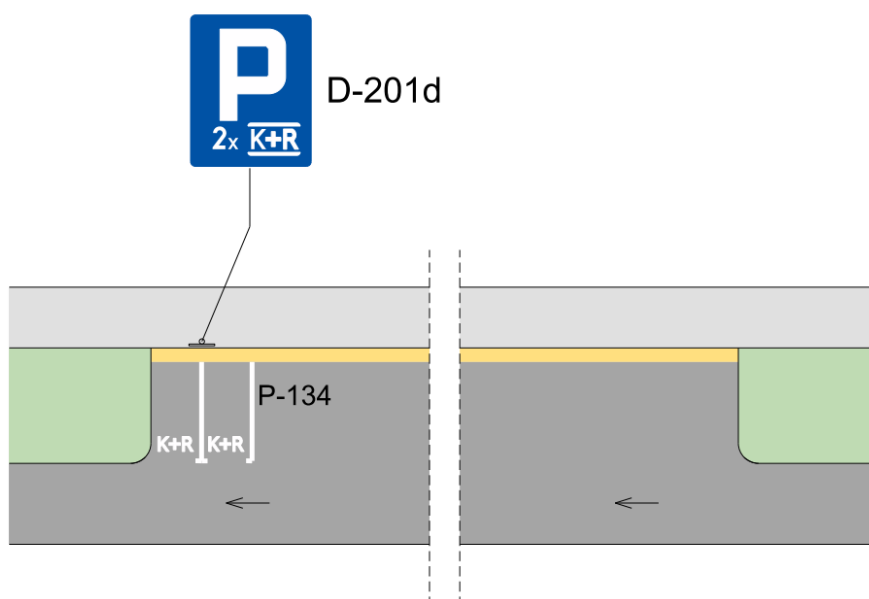


Rys. 9.3.3. Przykład oznakowania parkingu K+R w zatoce postojowej równoległej na drodze dwukierunkowej gdzie możliwe jest parkowanie tylko dla pojazdów poruszających się po stronie parkingu

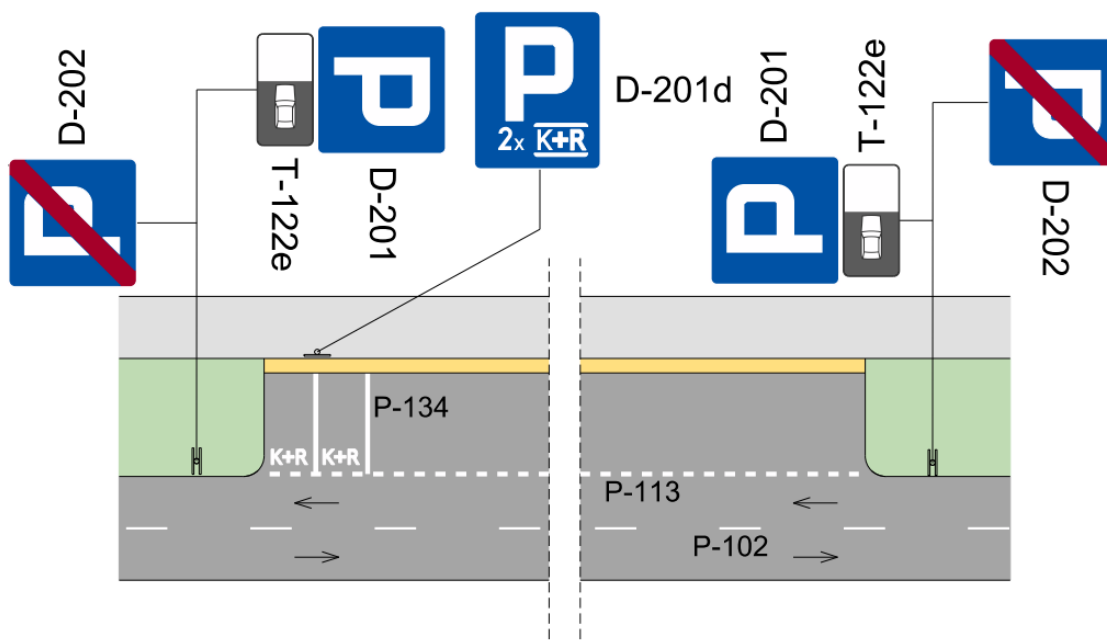


Rys. 9.3.4. Przykład oznakowania parkingu K+R w zatoce postojowej równoległej na drodze dwukierunkowej gdzie umożliwi się parkowanie dla obu kierunków ruchu

(3) Z kolei oznakowanie parkingów K+R w zatokach prostopadłych należy wykonać analogicznie jak wskazano sposób oznakowanie tego typu parkingów w rozdziale 6. Poniżej przedstawiono przykład oznakowanie parkingów K+R z przy drodze jednokierunkowej (rys. 9.3.5) i dwukierunkowej rys. 9.3.6.

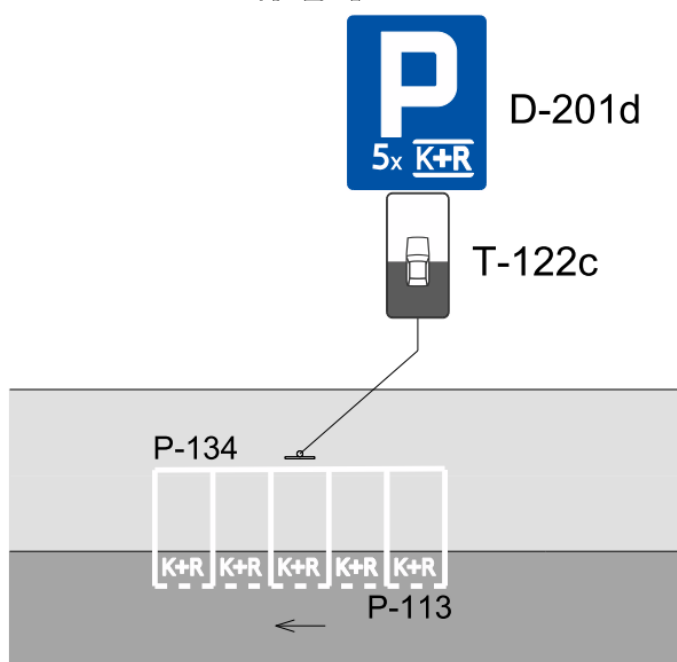


Rys. 9.3.5. Przykład oznakowania parkingu K+R w zatoce postojowej prostopadłej na drodze jednokierunkowej

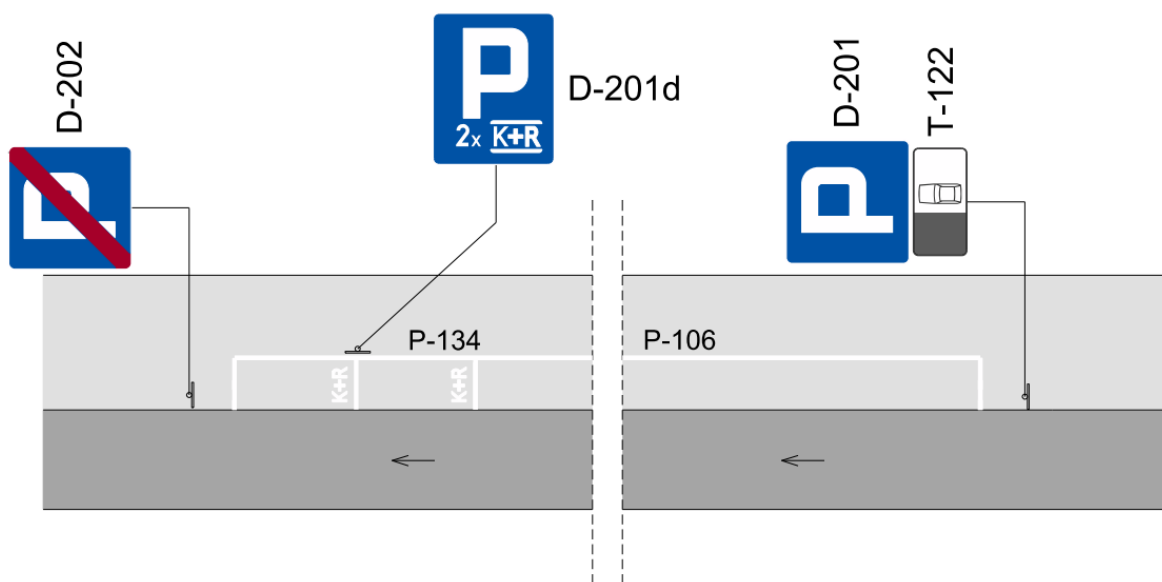


Rys. 9.3.6. Przykład oznakowania parkingu K+R w zatoce postojowej prostopadłej na drodze dwukierunkowej gdzie umożliwia się parkowanie dla obu kierunków ruchu

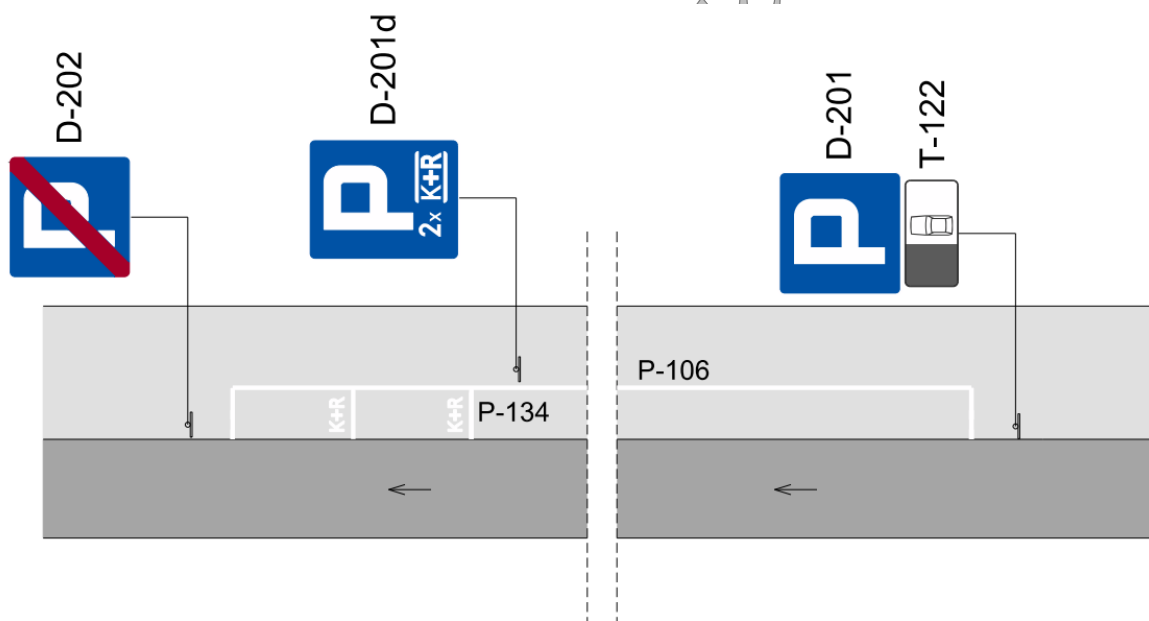
(4) W sytuacji lokalizacji parkingów typu K+R znajdujących się na drodze dla pieszych, należy projektować miejsca postojowe zgodnie z przykładami przedstawionymi w rozdziale 5 i 6. Przykłady obrazujące parkingi K+R dla parkowania przykrawędziowego równoległego na drodze dla pieszych zostały przedstawione w dwóch wariantach (znak D-201d) ustawiony prostopadłe i równoległe do kierunku ruchu na rys. 9.3.8. i rys. 9.3.9. Jeżeli stanowisk postojowych w ciągu wyznaczonych miejsc postojowych prostopadłych jest mniej lub równe 5, można parking K+R projektować jak wskazano na rys. 5.2.6 i 5.2.7 w rozdziale 5.2. Przykład przedstawiono na rys. 9.3.7.



Rys. 9.3.7. Przykład oznakowania parkingu K+R dla parkowania przykrawędziowego równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej ze znakiem D-201d i tabliczkę T-122 ustawionym równoległe do kierunku ruchu

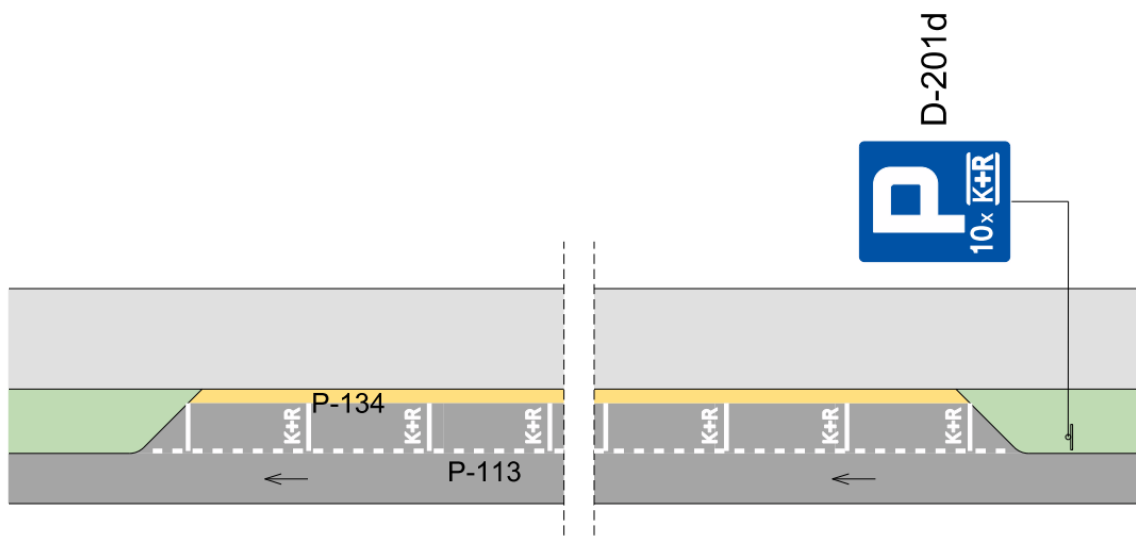


Rys. 9.3.8. Przykład oznakowania parkingu K+R dla parkowania przykrawężniowego równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej ze znakiem D-201d ustawionym równoległym do kierunku ruchu

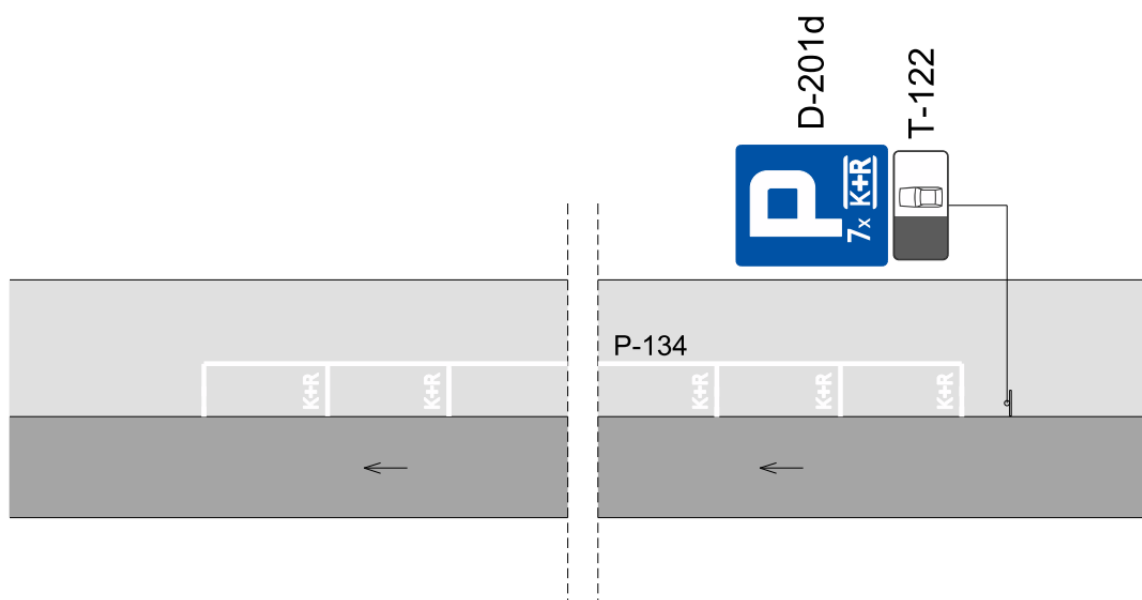


Rys. 9.3.9. Przykład oznakowania parkingu K+R dla parkowania przykrawężniowego równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej ze znakiem D-201d ustawionym prostopadłym do kierunku ruchu

(5) Jeżeli cała zatoka postojowa lub cały ciąg miejsc postojowych przeznaczony jest dla wyłącznie dla użytkowników K+R to taką zatokę lub wyznaczone miejsca parkingów zaleca się projektować zgodnie z rys. 9.3.10 i rys. 9.3.11.



Rys. 9.3.10. Przykład oznakowania parkingu K+R dla parkowania w zatoce postojowej równoległej na drodze jednokierunkowej



Rys. 9.3.11. Przykład oznakowania parkingu K+R dla parkowania przykrawężdziowego równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej

(6) Przedstawione przykłady należy analogicznie stosować dla parkingu K+F.

9.4. Parking B+R

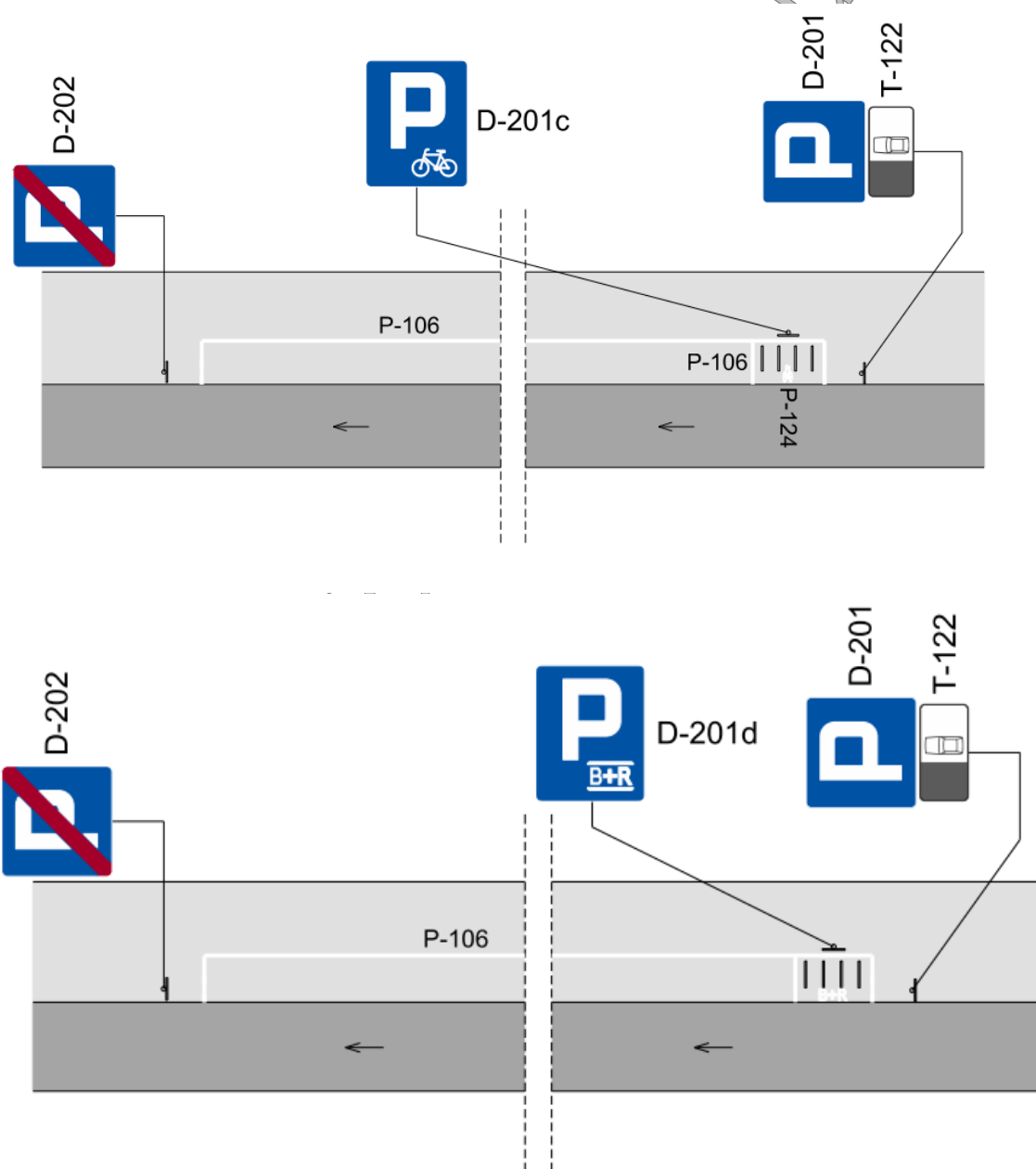
(1) Parking B+R mogą występować w formie parkingu przykrawężdziowego, zatoki postojowej, parkingów wydzielonych oraz kubaturowych, natomiast należy zastosować dedykowane oznakowanie pionowe D-201d lub D-201c oraz poziome P-134 lub P-106 dla tego rodzaju parkingu.

(2) Znak pionowy D-201c ze znakiem poziomym P-124 zleca się stosować dla parkingów B+R, gdzie występują stojaki rowerowe (możliwość pozostawienia prywatnych rowerów), natomiast znak pionowy D-201d z oznakowaniem poziomym w postaci napisu B+R zaleca się stosować na stacjach rowerowych w ramach systemów rowerów publicznych.

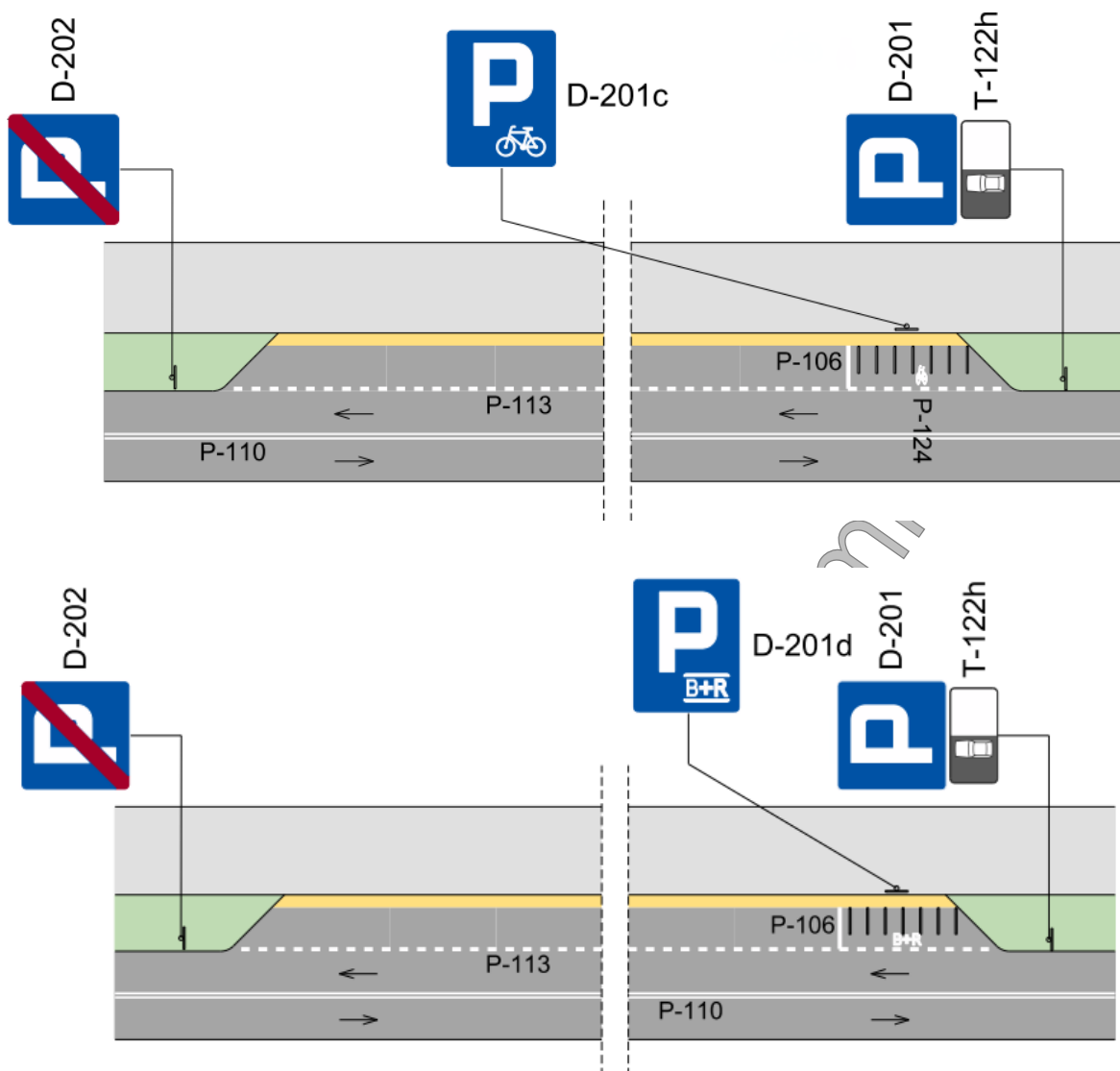
(3) Parkingi B+R zaleca się projektować całkowicie na drogach dla pieszych, w zatokach postojowych, na parkingach wydzielonych i kubaturowych.

(4) Na rys. 9.4.1 przedstawiono przykład, w którym przy parkowaniu równoległym na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej zastosowano oznakowanie dla parkingu typu B+R, natomiast na rys. 9.4.2 i 9.4.3 pokazano przykład parkingu typu B+R zastosowany w zatoce postojowej równoległej i prostopadłej. Parking ten zaleca się również stosować na parkingach wydzielonych zlokalizowanych np. na węzłach przesiadkowych – przykład ukazano na rys. 9.4.4.

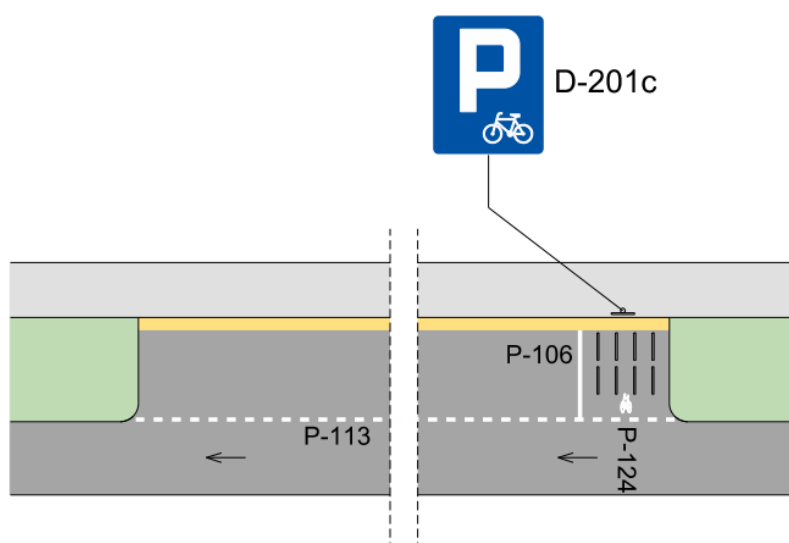
(5) Na rys. 9.4.1 przedstawiono przykład, gdzie tarczę znaku pionowego D-201d usytuowano równolegle do kierunku ruchu. Podobną lokalizację znaku pionowego wskazano w kolejnych przykładach. Zaleca się, aby parkingi typu B+R były stosowane na początku lub na końcu wyznaczonych miejsc osobowych dla pojazdów samochodowych. Dla parkingów B+R nie stosuje się tabliczek wskazujących ustawienie pojazdu.



Rys. 9.4.1 Przykład oznakowania parkingu B+R dla parkowania przykrawężniowego równoległego na drodze dla pieszych na drodze jednokierunkowej przy zastosowaniu znaków pionowych D-201c i D-201d



Rys. 9.4.2 Przykład oznakowania parkingu B+R dla parkowania w zatoce postojowej równoległej na drodze dwukierunkowej przy zastosowaniu znaków pionowych D-201c i D-201d



Rys. 9.4.3 Przykład oznakowania parkingu B+R dla parkowania w zatoce postojowej prostopadłej na drodze jednokierunkowej przy zastosowaniu znaków pionowych D-201c i D-201d



a w zatoce pos
201d

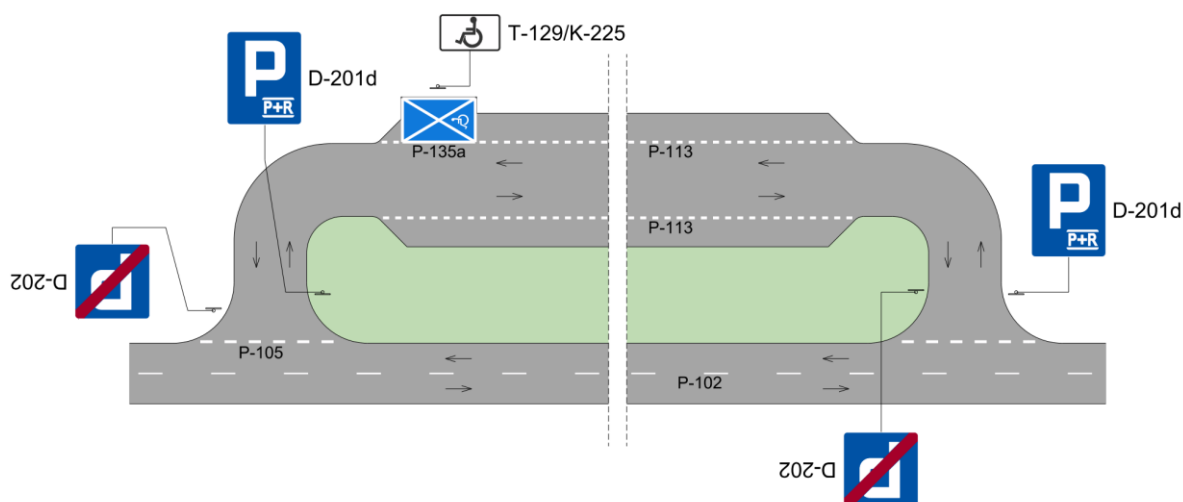


9.5. Parking P+R

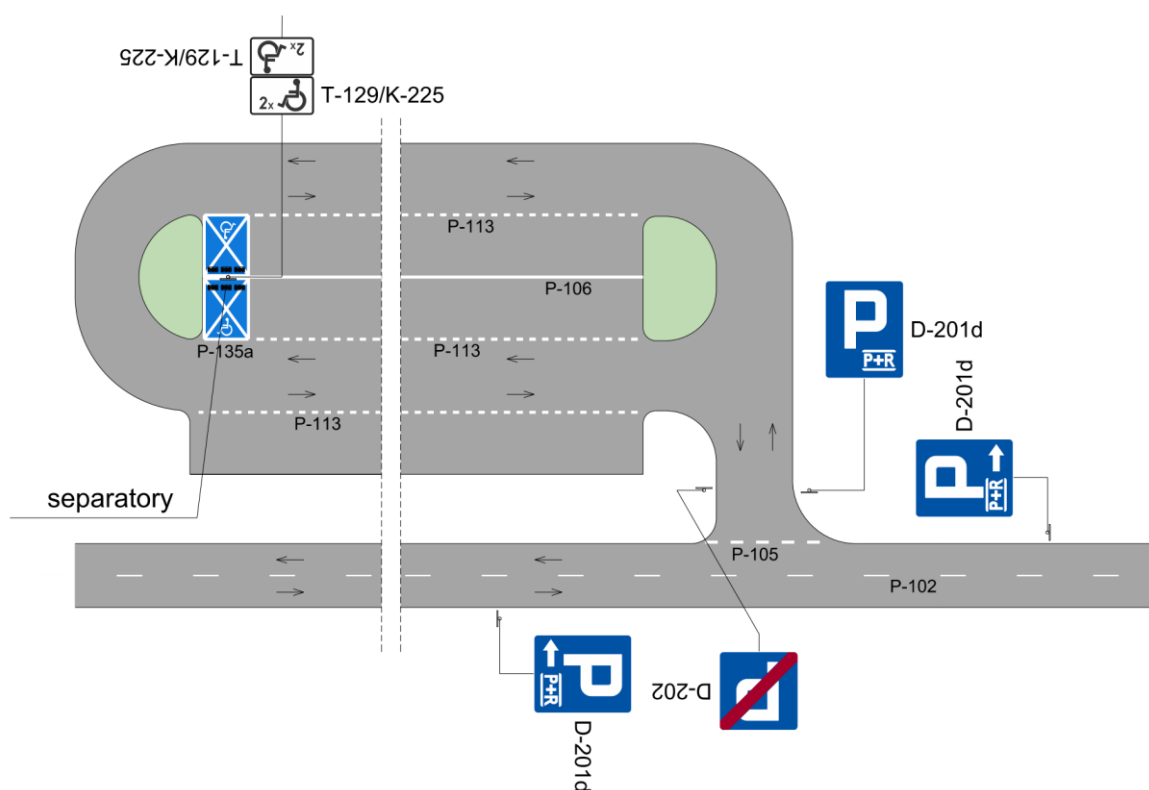
9.5. Parking P+R

(6) Parking P+R mogą występować w formie parkingu przykrawędziowego, zatoki postojowej, parkingów wydzielonych oraz kubaturowych, natomiast należy zastosować dedykowane oznakowanie pionowe D-201d oraz poziome P-134 dla tego rodzaju parkingu.

(7) Dla parkingów przykrawędziowych i zatok postojowych należy postępować analogicznie jak przedstawiono w rozdziale 9.3. Z kolei jeśli parking P+R jest parkingiem wydzielonym również zaleca się zastosować dedykowane oznakowanie pionowe przy wjeździe do parkingu (rys. 9.5.1). Na parking P+R może również naprowadzać kierowców poprzez odpowiednie strzałki na znaku pionowym D-201d (rys. 9.5.2)



Rys. 9.5.1 Przykład oznakowania parkingu P+R dla parkowania wydzielonego



Rys. 9.5.2 Przykład oznakowania parkingu P+R dla parkowania wydzielonego z nakierowaniem kierowców na parking

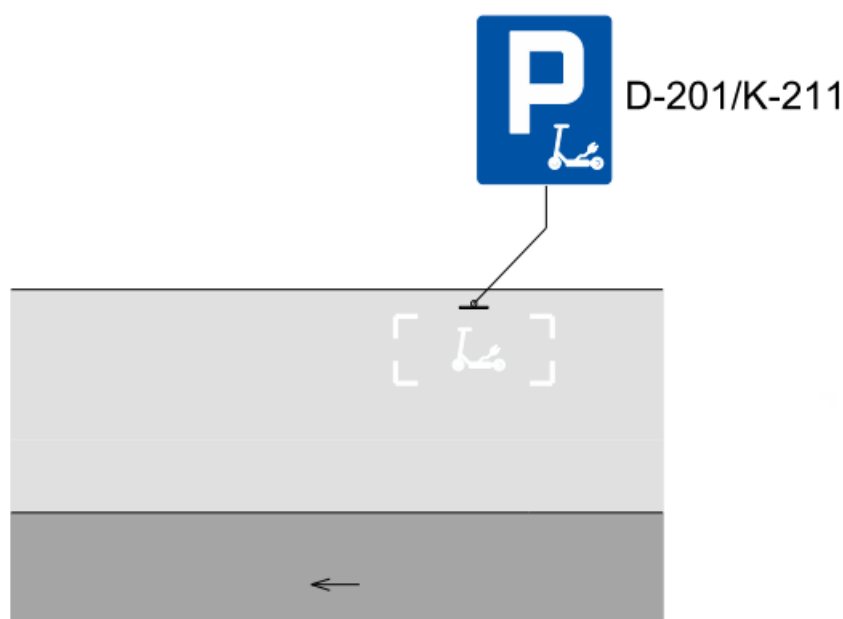
9.6. Parking dla hulajnog

(1) Parking dla hulajnog powinien być zlokalizowany przy drogach dla rowerów, na drogach dla pieszych i rowerów lub na drogach dla pieszych, z zachowaniem odpowiednich skrajni, aby nie ograniczać przestrzeni wszystkim uczestnikom ruchu drogowego tj. niechronionym uczestnikom ruchu drogowego oraz kierowcom pojazdów. Minimalna odległość od krawędzi jezdni, przejść dla pieszych oraz elementów infrastruktury (np. słupów, znaków) powinna zapewniać swobodny i bezpieczny przepływ ruchu niechronionych użytkowników dróg. Zaleca się, aby parkingi były umieszczane w pobliżu wejść do budynków użyteczności publicznej, miejsc rekreacyjnych, węzłów przesiadkowych oraz punktów usługowych

(2) Zaleca się stosowanie znaku pionowego P-201 z symbolem K-211 w połączeniu z oznakowaniem poziomym P-142. Przykład przedstawiono na rys. 9.6.1.

(3) Tarcza znaku pionowego powinna być usytuowana równolegle do kierunku ruchu, podobnie jak w przypadku parkingów B+R. Natomiast jeśli występuje konieczność wprowadzenia tarczy znaku pod innym kątem dla zachowania lepszej widoczności znaku przez potencjalnych użytkowników to można wprowadzić inny kąt ustawienia tarczy tego znaku. Parkingi dla hulajnóg mogą być stosowane blisko parkingów B+R. Dla parkingów hulajnóg nie stosuje się tabliczek wskazujących ustawienie pojazdu.

(4) Nie dopuszcza się lokalizowania parkingów dla hulajnóg lub innych środków mikromobilności (w tym rowerów i stacji roweru publicznego) w rejonie przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów lub skrzyżowań bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Zaleca się, aby parkingi te stanowiły osobną część infrastruktury poza drogą dla pieszych w pasie drogowym.



Rys. 9.6.1 Przykład oznakowania parkingu dla hulajnóg przy zastosowaniu znaku P-201 z symbolem K-211 i oznakowaniem poziomym P-142