PORADNIK OCHRONY CHODNIKÓW PRZED PARKOWANIEM

DO THE RIGHT MIX

Komisja Europejska

AKCJA MIASTO

Wrocław miasto spotkań

OD AUTORÓW

Oddajemy w Państwa ręce niniejszy poradnik, publikowany z okazji Europejskiego Tygodnia Mobilności, jednak wierzymy, że będzie przydatny na co dzień wszystkim, którzy dostrzegają problem chaotycznego parkowania i jego wpływ na jakość życia w mieście.

Serdecznie dziękujemy osobom, które konsultacją lub społecznym zaangażowaniem pomogły w przygotowaniu poradnika: Agnieszce Bocheńskiej, Elwirze Nowak, Piotrowi Knapińskiemu, Katarzynie Kusowskiej, Aleksandrze Wilk, Filipowi Matusiakowi i Jakubowi Nowotarskiemu.

Dziękujemy samorządowi wrocławskiego Osiedla Ołbin za zgodę na wykorzystanie nazwy w materiałach przykładowych.

Wrocław, wrzesień 2015

Aleksandra Zienkiewicz

Społeczna Rzeczniczka Pieszych

Stowarzyszenie Akcja Miasto

Tomasz Stefanicki

Stanowisko ds. Rozwoju Przestrzeni Publicznej dla Ruchu Pieszego

Urząd Miejski Wrocławia

WPROWADZENIE

Jednym z głównych problemów pieszych w polskich miastach jest zastawianie chodników przez parkujące samochody. Ma on wiele źródeł, z których najważniejsze to: niekontrolowany wzrost motoryzacji, złe prawo i niska kultura ruchu drogowego.

CHODNIKI SĄ CZĘŚCIĄ ULICY DEDYKOWANĄ PIESZYM, ZAŚ JEZDNIA SAMOCHODOM. Obowiązujące do dziś, anachroniczne na skalę Europy, zakłócające tę prostą zasadę przepisy wprowadzone w PRL w 1984 r., są zmorą polskich miast: obniżają jakość życia, tworzą bariery szczególnie uciążliwe dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz blokują rozwój kształtowany według zasad zrównoważonej mobilności. Są także obciążeniem dla budżetu publicznego. Chodniki bardzo często nie są konstrukcyjnie przystosowane do przenoszenia ciężaru samochodów. To powoduje szybką dewastację infrastruktury i generuje koszty pokrywane z kieszeni podatników.

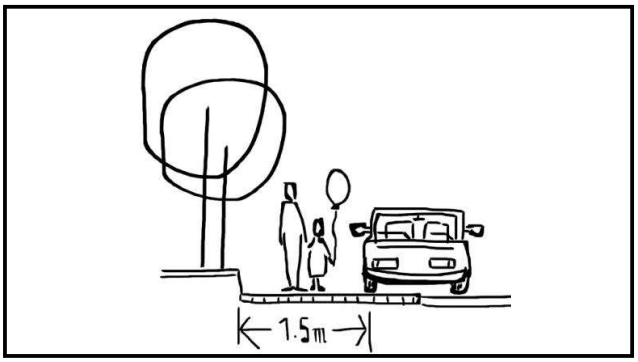
W społeczeństwach, w których dba się o jakość życia, na pierwszy miejscu stawiana jest ochronę praw najsłabszych członków wspólnoty. Nasza praktyka i, niestety, w niektórych wypadkach także przepisy prawa, najbardziej chronią kierowców, czyli najsilniejszych uczestników ruchu drogowego. Dopóki tego nie zmienimy, nie będziemy żyć w nowoczesnych aglomeracjach, lecz w miejskich dżunglach.

Niniejszą publikacją podpowiadamy mieszkańcom oraz samorządom osiedli tzw. niskobudżetowe rozwiązania, o jakie mogą wnioskować do zarządców dróg i organizatorów ruchu, aby chronić przestrzeń chodników przed zawłaszczaniem przez kierowców. Nie ma jednego uniwersalnego sposobu na właściwe porządkowanie parkowania. Należy zawsze dostosować się do warunków lokalnych. Najlepiej znają je codzienni użytkownicy, dla tego połączenie ich doświadczeń oraz podstawowej wiedzy prawno-technicznej z zakresu metod organizacji parkowania może przynieść bardzo dobre efekty.

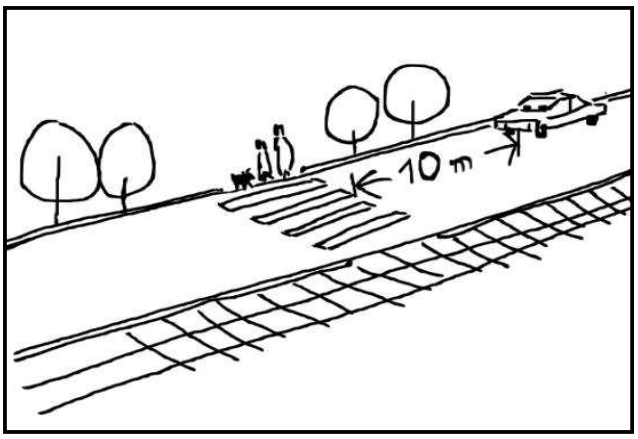
Wybraliśmy metody niskobudżetowe, ponieważ skala problemu jest ogromna i aby stawić mu czoła w zauważalnym stopniu, musimy stosować rozwiązania, na upowszechnienie których nas stać.

Odległości

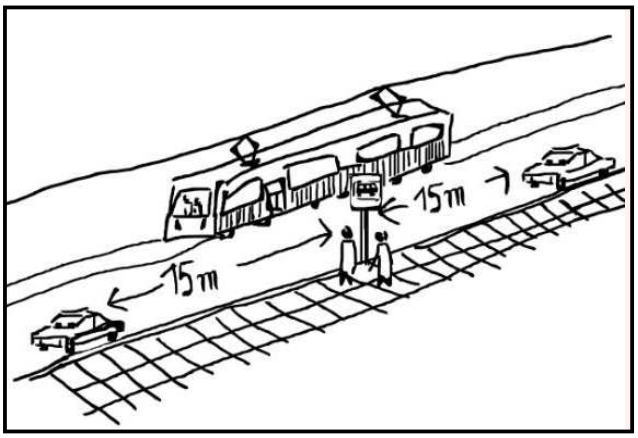
Parkowanie na chodniku samochodów osobowych, motocykli i rowerów jest możliwe pod warunkiem pozostawienia dystansów:



Rys. 1: min. 1,5 m[1] szerokości chodnika wolnej dla ruchu pieszego (jeśli chodnik jest węższy, nie można na nim parkować).



Rys. 2: min. 10 m od najbliższego skrzyżowania lub przejścia dla pieszych.



Rys 3: min. 15 m od słupka przystankowego komunikacji zbiorowej.

[1] Dodajmy, że szerokość 1,5 m nie gwarantuje swobodnego poruszania się np. dla osób niepełnosprawnych. Współczesne prawo budowlane wymaga, aby chodniki miały szerokość co najmniej 2,0 m (pozwala to np. na wyminięcie się dwóch wózków inwalidzkich). Jednak przedmiotowy przepis Prawa o ruchu drogowym powstał w czasach, gdy nie zwracano uwagi na bariery architektoniczne wzmacniające wykluczenia społeczne.

Inne obostrzenia parkowania na chodnikach

Parkowanie zakazane jest na fragmentach ulic oznakowanych zakazem zatrzymywania lub postoju, a także strefą zamieszkania (w tym ostatnim przypadku parkować można tylko pod warunkiem istnienia oznakowania miejsca jako parkingowe). Wspomniane zakazy, o ile nie mają dodatkowych tabliczek informacyjnych, dotyczą całej szerokości drogi (ulicy), to jest jezdni i chodnika.

Rys. 4: Znaki pionowe wprowadzające ograniczenia w parkowniu na ulicy: zakaz postoju (B-35), zakaz zatrzymywania (B-36) i strefa zamieszkania (D-40).

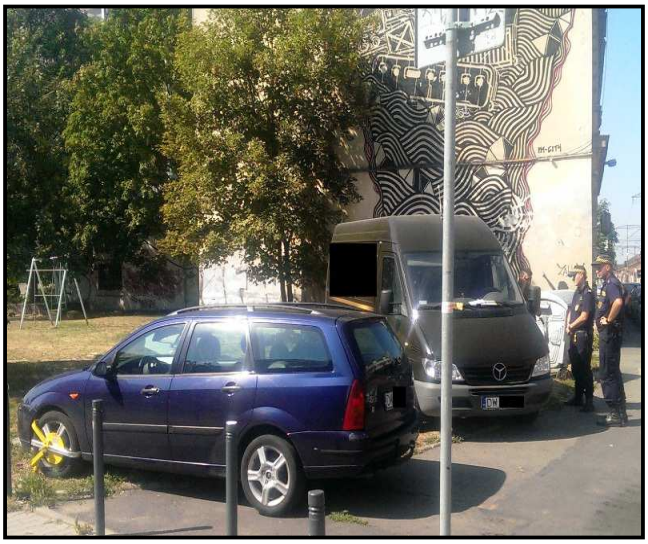
Samochody ciężarowe mogą stawać na chodniku tylko w sytuacji, gdy ich waga nie przekracza 2,5 t i nawet wtedy mogą wjeżdżać na chodnik maksimum dwoma kołami.

Fot. 1: Samochód dostawczy parkujący w całości na chodniku, dodatkowo przy przejściu dla pieszych.

PRZEPISY

Zgłoszenia

W sytuacji, gdy przynajmniej jeden z powyższych warunków jest złamany, można zadzwonić na straż miejską i poprosić o interwencję (numer telefonu: 986).



Fot. 2: Interwencja straży miejskiej po zgłoszeniu parkowania niezgodnego z przepisami

Metoda interwencyjna jest właściwym rozwiązaniem, gdy problem ma charakter incydentalny lub w danym miejscu popełniany stale przez tych samych użytkowników (np. pracownicy biurowca, mieszkańcy bloku). W sytuacji gdy występuje on w sposób ciągły, a przepisy łamią różne osoby -tzw. okazjonalni użytkownicy (np. klienci sklepu, punktu usługowego lub urzędu) należy sięgać po rozwiązania trwałe.

NOWE INWESTYCJE

Fot. 3: Parkowanie w zatoce, ul. Wyszyńskiego, Wrocław

Przy budowach lub przebudowach ulic należy na etapie projektowania kształtować infrastrukturę tak, aby w ogóle uniemożliwiać wjazd samochodów na chodnik (np.wysoki lub podwójny krawężnik, architektoniczne wydzielenie zatok parkingowych). Warto dopilnować przestrzegania tej zasady i sprawdzić projekt, gdy wiemy, że planowana jest nowa inwestycja w naszej okolicy.

Przesuwanie samochodów na jezdnię

W niniejszej publikacji wskazujemy rozwiązania mające zastosowanie do ulic osiedlowych, nie przenoszących dużego ruchu. W terminologii inżynierów ruchu są to drogi klasy lokalnej i dojazdowej.

Zdecydowana większość tych ulic we Wrocławiu jest objęta strefami uspokojenia ruchu – tempo 30. To właśnie na tego typu ulicach problem zastawiania chodników przez samochody jest szczególnie uciążliwy.

Fot. 4: Wrocławska ulica w strefie tempo 30 - szeroka pusta jezdnia i auta parkujące w części lub całości na chodniku

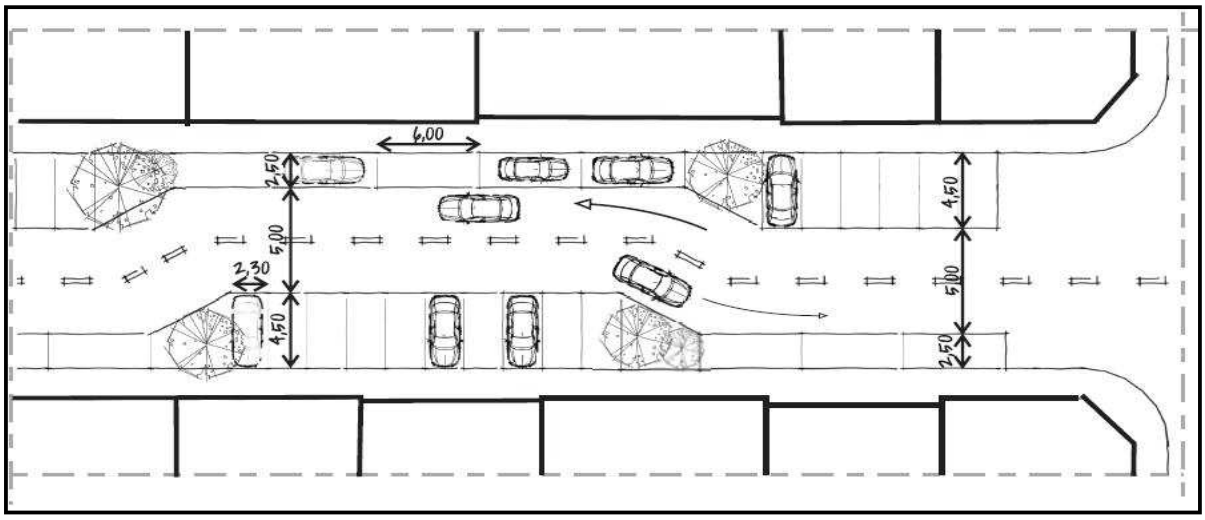
Co warte podkreślenia, bardzo często na ulicach tych (zwłaszcza na obszarze wrocławskiego Śródmieścia i Krzyków) jezdnie są wystarczająco szerokie, aby pomieścić zarówno samochody znajdujące się w ruchu, jak i parkujące. Uporządkowanie parkowania poprzez przesunięcie go w obręb jezdni nie spowodowałoby zmniejszenia ilości (legalnych) miejsc postojowych, a dodatkowo spowodowałoby realne uspokojenie ruchu. **IM WĘŻSZE SĄ PASY RUCHU, TYM NIŻSZE SĄ REALNE PRĘDKOŚCI I BEZPIECZNIEJSZE ULICE**. Jest to sposób zdecydowanie bardziej efektywny niż stawianie znaków drogowych z ograniczeniami prędkości.

Fot. 5: Uporządkowanie parkowania, poprzez wymalowanie linii na jezdni, ul. Jaworowa, Wrocław

Uspokajanie ruchu kołowego

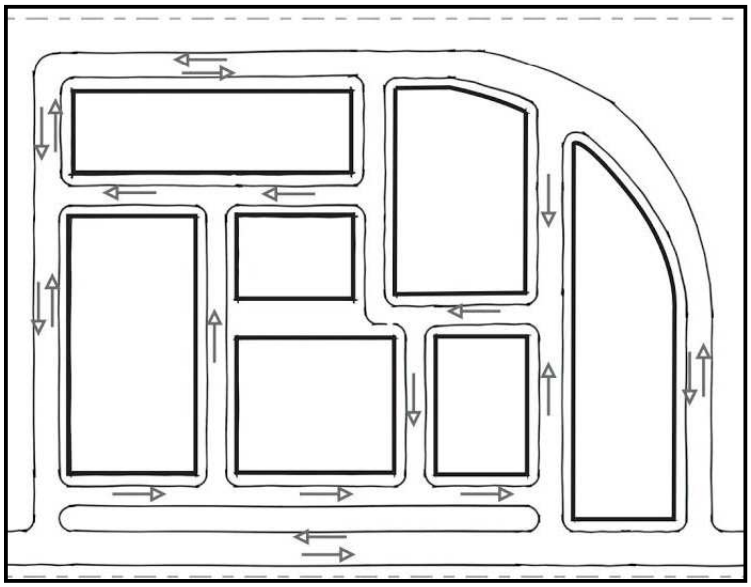
Porządkując parkowanie w strefie uspokojonego ruchu należy wyznaczyć **SPOSÓB POSTOJU MAKSYMALNIE ZMNIEJSZAJĄCY SZEROKOŚĆ PASA RUCHU DO OBOWIĄZUJĄCEGO MINIMUM.** W ten sposób nie tylko chronimy chodnik, ale także zwiększamy bezpieczeństwo ruchu.

Dodatkowo warto przewidzieć wymuszenie tzw. **MEANDROWANIA,** czyli zmiany toru ruchu samochodów. Można to osiągnąć np. zamieniając strony jezdni przeznaczonych do postoju lub sposób parkowania wewnątrz odcinków między skrzyżowaniami (np. z równoległego na prostopadłe po jednej i odwrotnie po drugiej stronie jezdni). To również jest bardzo skuteczny sposób uspokojenia ruchu i podnoszenia bezpieczeństwa na osiedlowych ulicach.



Rys. 5: Porządkowanie parkowania a uspokojenie ruchu: wprowadzenie meandrowania dzięki zmianie sposobu parkowania (K. Kusowska)

Jeśli w danym obszarze, na którym mamy deficyt miejsc parkingowych, występuje układ ulic równoległych dwukierunkowych, należy przeanalizować możliwość zmiany organizacji ruchu na jednokierunkowy.



Rys. 6: Ilustracja zasady naprzemiennego wyznaczania ulic jednokierukowych wewnątrz osieli

Innym skutecznym sposobem radzenia sobie z deficytem miejsc parkingowych jest **WPROWADZENIE STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA**. Zameldowani mieszkańcy mogą wykupić specjalny abonament w cenie 50 zł za pół roku. Biorąc pod uwagę czas tracony na wielu osiedlach Wrocławia w poszukiwaniu miejsca parkingowego w pobliżu swego miejsca zamieszkania, jest to bardzo rozsądna kwota. Co ważne, wprowadzenie strefy redukuje głównie postój samochodów rzadko używanych, których niestety stale przybywa (nieopłacalność sprzedaży starych aut).

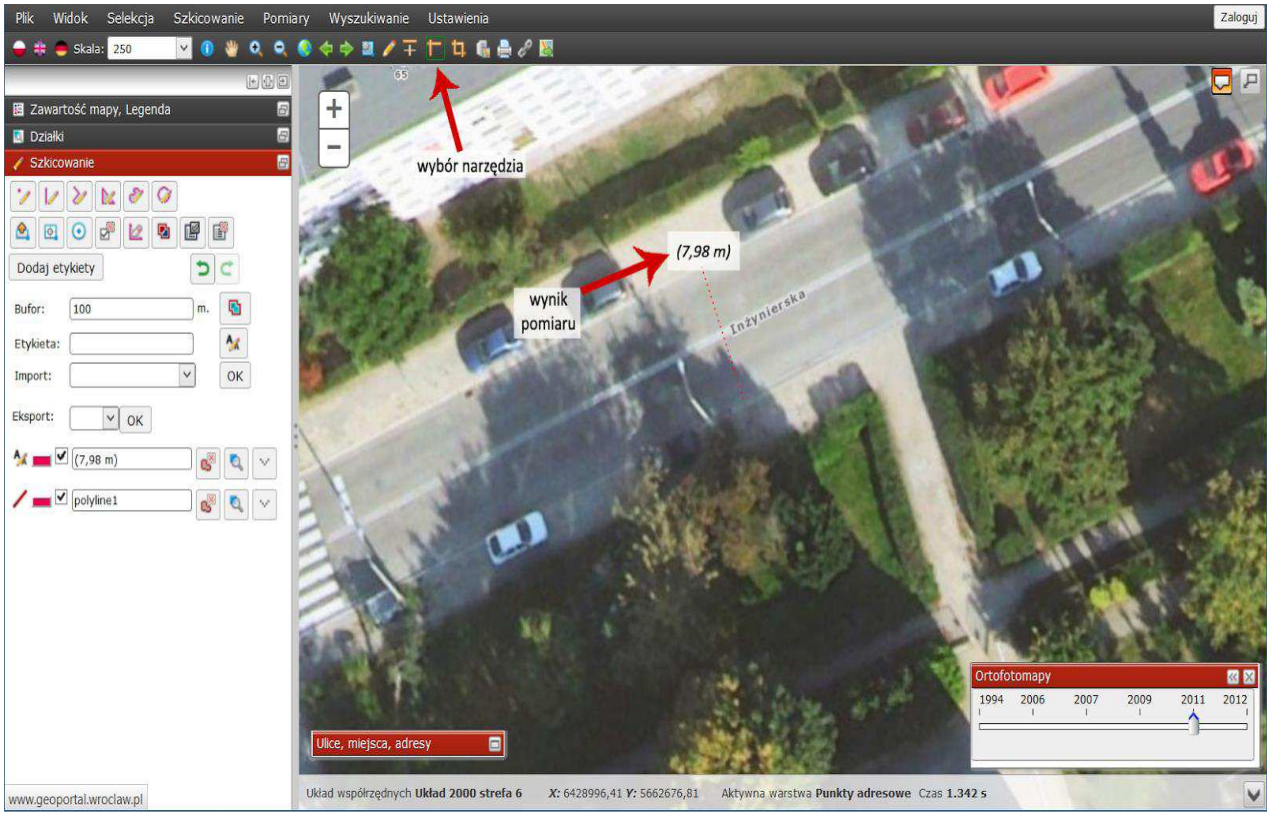
Porządkowanie parkowania - planowanie, wymagane szerokości

Przy planowaniu porządkowania parkowania (przesuwania z chodnika do zatok i na jezdnię) kluczowa jest znajomość kilku terminów technicznych, szerokości zadanych przepisami oraz dostępnej szerokości całej ulicy, którą chcemy zagospodarować.

KLASA DANEJ ULICY określa jej znaczenie dla układu komunikacyjnego w mieście,. Można ją sprawdzić w wykazie dostępnym na stronie internetowej Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta.

Szerokość **JEZDNI MANEWROWEJ** to łączna szerokość przyległych do miejsca postojowego pasów ruchu, niezależnie od kierunku jazdy, o ile nie rozdziela ich linia ciągła.

Dostępną szerokość jezdni można zmierzyć w terenie, ale także np. posługując się elektroniczną ortofotomapą dostępną w serwisie geoportal.wroclaw.pl (narzędzie „Mierz odległość").



Fot. 6: Rzut z ekranu ilustrujący wykorzystanie narzędzia pomiaru odległości na miejskim geoportalu

Tabela: Kluczowe **szerokości minimalne** przy porządkowaniu parkowania					
Ruch/ klasa ulicy	Sposób parkowania	Znak pola	Szerokość zatoki/pasa postojowego [m]	Szerokość jezdni manewrowej /pasa ruchu [m][2]	Długość ulicy na 1 miejsce postojowe [m]
			A	B	C
Jedno-kierunkowa	Równoległe - 0°	1	2,50	3,00	6,00
	Skośne - 45°	2	4,80	3,50	3,20
	Skośnie - 60°	3	5,00	4,00	2,60
	Prostopadłe - 90°	4	4,50	5,00	2,30
Dwu-kierunkowa lokalna	Równoległe - 0°	5	2,50		6,00
	Skośne - 45°	6	4,80		3,20
	Skośnie - 60°	7	5,00		2,60
	Prostopadłe - 90°	8	4,50		2,30
Dwu-kierunkowa dojazdowa	Równoległe - 0°	9	2,50	4,50	6,00
	Skośne - 45°	10	4,80		3,20
	Skośnie - 60°	11	5,00		2,60
	Prostopadłe - 90°	12	4,50	5,00	2,30

Wyjaśnienie: Jeśli chcemy parkować po obu stronach jezdni, musimy uwzględnić dla każdej strony stosowane wartości z kolumny A. Dla pasów ruchu w jezdni należy zawsze przewidzieć większą z szerokość podanych w kolumnie B. Dla chodnika musimy zarezerwować minimum 2 m z każdej strony. Wartość z kolumny C jest ważna przy obliczaniu, ile miejsc powstanie w efekcie porządkowania (dzielimy długość dostępnego odcinka ulicy przez podaną w tabeli wartość). Pamiętajmy jednak o minimalnych odległościach od skrzyżowań, pasów dla pieszych, przystanków, oraz o pozostawieniu miejsca przy wjazdach do bram i posesji.

[2] W zależności od sytuacji podana wartość to albo minimalna szerokość jezdni manewrowej dla danego typu parkowania albo dwukrotność minimalnej szerokości pasa ruchu dla danej klasy drogi dwukierunkowej przy zastosowaniu uspokojenia ruchu (większa z powyższych wartości) – zgodnie z: Załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 nr 220, poz. 2181)

Przykład: załóżmy, że szerokość naszej śródmiejskiej ulicy jednokierunkowej (jednopasowej) to 20 m (jezdnia+zatoki+chodniki). Chcemy móc parkować po obu stronach jezdni - z jednej strony równolegle, z drugiej skośnie (450). Na pasy postojowe przeznaczamy odpowiednie wartości z kolumny A: 2,50 m i 4,80 m. Do tego rezerwujemy miejsce na pas ruchu, dodając wyższą z wartości w kolumnie B (3,50 m). Po obu stronach chcemy zachować chodniki, na co potrzebujemy łącznie min. 4 m. Wychodzi suma: 14,80 m. Możemy zatem przeznaczyć pozostałe 5,20 m na szerszy chodnik, drogę rowerową, pas zieleni, małą architekturę lub, jeśli bardzo brakuje miejsc parkingowych, zmienić sposób parkowania na skośny po obu stronach.

Metodyka parkowania

Korzystając z danych w powyższej tabeli możemy obliczyć minimalną szerokość ulicy:

$$S_{min} = A_1 + A_2 + B_{max} + 4\ m$$

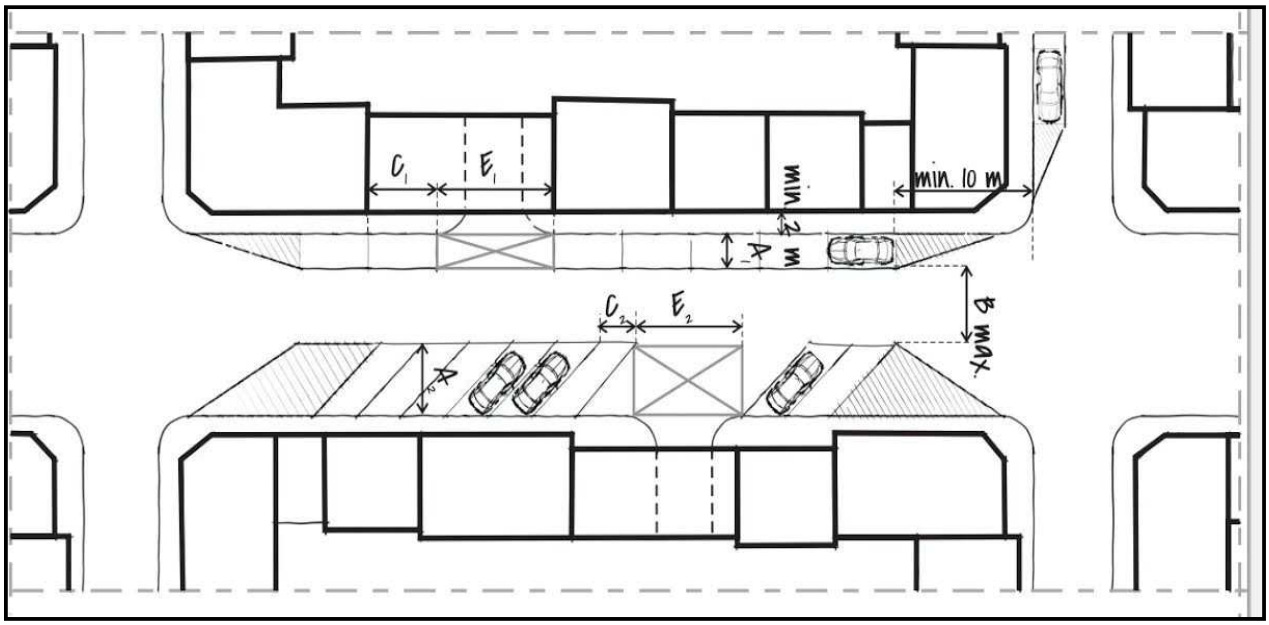
Gdzie:

S_{min} – minimalna szerokość ulicy przy danym sposobie porządkowania parkowania

A_1, A_2 – szerokość pasa/zatoki postojowej dla danego sposobu parkowania (kolumna A)

B_{max} – większa z odpowiednich szerokości jezdni manewrowej/pasa ruchu (kolumna B)

4m – minimalna szerokość zarezerwowana dla obustronnych chodników



Rys. 7: Najważniejsze wielkości przy wyznacznaniu sposobu porządkowania parkowania

Możemy też oszacować **ILOŚĆ MIEJSC POSTOJOWYCH** dostępnych po porządkowaniu:

$$I = (D-E_1)/ C_1 + (D-E_2) / C_2$$

Gdzie:

I – ilość miejsc postojowych

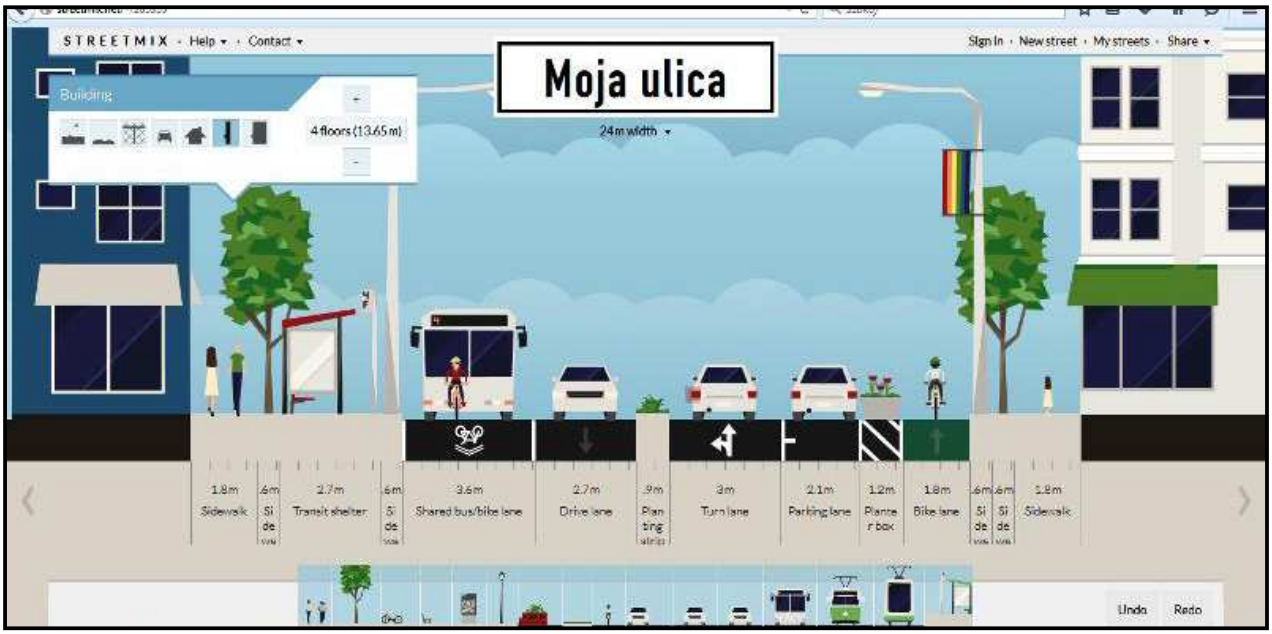
D – długość odcinka ulicy z zachowanymi minimalnymi odległościami od skrzyżowań/przejść

E_1, E_2 – łączna długość wjazdów do bram, posesji po danej stronie ulicy

C_1, C_2 – długość jednego miejsca postojowego przy danym typie parkowania (kolumna C)

Pokazywanie korzyści i zdobywanie poparcia

Narzędzia internetowe są coraz częściej cenną pomocą w działaniach na rzecz poprawy jakości życia w miastach. Jednym z nich jest strona internetowa streetmix.net, która pomaga gospodarować przestrzenią ulicy i pozwala budować elementy ulicy jak z klocków. Możemy tam dobierać zabudowę, szerokości całej ulicy i jej poszczególnych elementów składowych: pasów ruchu, postojowych chodników, przestrzeni przeznaczonej na zieleń, infrastrukturę techniczną, czy transport publiczny. W kilka minut możemy stworzyć bardzo ciekawą i przyjazną wizualizację swoich zamierzeń.



Fot. 7: Rzut z ekranu narzędzia internetowego streetmix.org

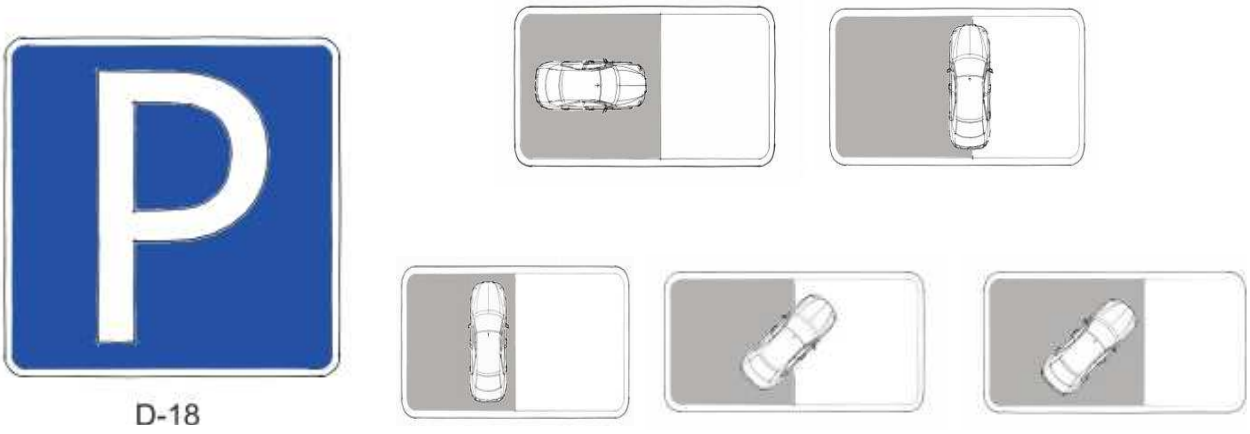
Będzie to pomocne w prowadzeniu dyskusji publicznej – np. w mediach społecznościowych, które także mają przydatne narzędzia, dając użytkownikom możliwość zamieszczania uwag i propozycji, czy brania udziału głosowaniu przy wyborze różnych wariantów.

Warto też poinformować mieszkańców o swojej inicjatywie na osiedlowej stronie internetowej, zamieścić artykuł w osiedlowej gazetce lub zainteresować dziennikarzy lokalnych mediów. W działaniu na rzecz społeczności lokalnej nie należy obawiać się publicznej dyskusji. Choć wymaga dodatkowego zaangażowania, może bardzo zwiększyć skuteczność działań.

NISKOBUDŻETOWE SPOSOBY OCHRONY CHODNIKÓW PRZED PARKOWANIEM

01. Znaki pionowe: wskazanie sposobu (D-18 i T-30)

Podstawową i najtańszą metodą regulacji sposobu parkowania jest postawienie znaku parkowania wraz z tabliczką, która pokazuje jak należy parkować w stosunku do krawędzi jezdni/chodnika.



Rys. 8: Znak parkingu i warianty tabliczek wskazujących sposób parkowania

Takie oznakowanie jest wartościowe, gdyż rozstrzyga wiele wątpliwości – zwłaszcza gdy przychodzi do interwencji służb porządkowych. Na pewno warto je zastosować jako pierwszy, podstawowy środek. Niestety bardzo traci na skuteczności w miejscach o dużym deficycie miejsc parkingowych. Z doświadczenia wynika, że wystarczy aby jeden kierowca złamał ustaloną zasadę (np. zaparkował prostopadle zamiast równolegle), a inni szybko idą w jego ślady widząc brak interwencji.

Ponadto tabliczka wskazująca parkowanie jedną osią na chodniku nie rozstrzyga o głębokości, co w efekcie często prowadzi do nadużyć.

Fot. 8: “Efekt domina” w przypadku nieprzestrzegania sposobu parkowania wskazanego tabliczką T-30 i jednocześnie zbyt głębokie zastawianie chodnika

02. Zatoczka parkingowa wyznaczona linią krawędziową ciągłą (P-7b i P-7d)

Fot. 9: Zatoka wyznaczona linią krawędziową ciągłą

W sytuacji, gdy brakuje zatoczek parkingowych wydzielonych krawężnikiem, można je stworzyć za pomocą wymalowania linii krawędziowej ciągłej. To rozwiązanie warto stosować łącznie z rozwiązaniem 01. Rozstrzyga ono jednoznacznie kwestie głębokości parkowania i znacznie skuteczniej porządkuje parkowanie oraz ogranicza spory o czytelność zasad, gdy przychodzi do egzekucji prawa.

02a. Linia krawędziowa (P-7)

Fot. 10: Wykorzystanie linii krawędziowej ciągłej do oznakowania zakazu parkowania na ulicy miejskiej (Hiszpania)

W wielu krajach, w obszarach zabudowanych stosuje się linie krawędziowe (ciągłą i przerywaną) równolegle do krawężników, aby dokładnie określać miejsca, w których można (przerywana) i w których nie można (ciągła) się zatrzymywać. Jest to bardzo skuteczna metoda pomagająca odpowiednim służbom egzekwować prawo (nie trzeba każdorazowo wykonywać pomiarów).

W Polsce niestety przepisy nie są jednoznaczne co do możliwości stosowania tego oznakowania w takim kontekście– zapis rozporządzenia[3] sugeruje, że użycie takich linii jest uzasadnione wtedy, gdy nie ma krawężnika lub nie ma on zachowanej ciągłości. Zachęcamy do lobbowania na rzecz jednoznacznego dopuszczenia w polskim prawie tej metody ochrony chodnika przed zajmowaniem przez samochody.

03. Wyspy boczne

Wyspy boczne to rodzaj wypustek od krawężnika w kierunku osi jezdni, wykonanych najczęściej z elementów prefabrykowanych, rzadziej w formie wybruku. W kontekście porządkowania parkowania instaluje się je najczęściej na początku oraz na końcu odcinka ulicy, na którym dopuszczone jest parkowanie przy krawężniku czterema lub dwoma kołami na jezdni. Zaletą tego rozwiązania jest nie tylko wyraźne określenie gdzie zaczyna i kończy się miejsce, w którym można zaparkować (zwykle stawia się je 10 m od skrzyżowania lub pasów dla pieszych oraz przy zjazdach do bram/posesji). Bardzo ważny jest też aspekt przesunięcia ruchu samochodowego w kierunku środka jezdni i jego uspokojenie dzięki zawężeniu pasa ruchu. W efekcie redukowana jest psychologiczna potrzeba parkujących kierowców ochrony swoich pojazdów i ucieczki na chodnik przed samochodami znajdującymi się w ruchu. Dzięki temu nie wjeżdżają oni zbyt głęboko w przestrzeń dedykowaną pieszym.

Fot. 11: Parkowanie “w cieniu” wyspy bocznej

[3] Załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 nr 220, poz. 2181)

NISKOBUDŻETOWE SPOSOBY OCHRONY CHODNIKÓW PRZED PARKOWANIEM

04. Słupki

Słupki są radykalnym i zwykle skutecznym rozwiązaniem, choć same w sobie stanowią barierę dla wszystkich uczestników ruchu – w tym pieszych. Mogą też powodować wypadki.

Dlatego należy je stosować jako ostateczność, gdy wskazane wcześniej metody są nieskuteczne. Co do zasady stosowanie słupków można rozważyć:

- gdy postój samochodów w danym miejscu jest w ogóle zabroniony i powoduje zagrożenie dla uczestników ruchu
- na narożnikach skrzyżowań lub przy przejściach dla pieszych, w szczególności tam gdzie chodnik jest szeroki, a deficyt przestrzeni pod parkowanie sprawia, że kierowcy chcą wykorzystać na swoje potrzeby miejsce dedykowane pieszym.

Fot. 12: Ochrona chodnika i drogi rowerowej poprzez słupkowanie

Fot. 13: Wykorzystanie stojaków rowerowych typu “odwrócone U” do ochrony chodnika przed parkowaniem

05. Ograniczniki / separatory podłużne

Separatory (ograniczniki) podłużne to forma nakręcanych prefabrykowanych elementów, które działają jak krawężnik, fizycznie uniemożliwiając wjazd samochodom. We Wrocławiu są stosowane rzadko, głównie na skrzyżowaniach przy separacji obszarów o wyłączonym ruchu. Można je jednak zastosować także do ochrony chodników, co dzieje się w wielu miastach na świecie – jest to tani i skuteczny sposób na zabezpieczenie przed wjazdem samochodów

Fot. 14: Ochrona chodnika separatorem podłużnym, (USA)

WNIOSKI

Gdy z analizy sytuacji na danej ulicy lub szerszym obszarze wynika, że istnieją możliwości uporządkowania parkowania i lepszej ochrony chodnika, możemy zwrócić się do organizatora ruchu (w przypadku Wrocławia – Wydziału Inżynierii Miejskiej)

Bardzo zalecamy, aby podobne inicjatywy zgłaszać w pierwszej kolejności do samorządów osiedlowych i przygotowywać je we współpracy z nimi. Ponieważ przestrzeń do parkowania jest często tematem budzącym konflikty społeczne, WIM co do zasady wymaga, aby wnioski w tej sprawie posiadały opinię właściwej Rady Osiedla (o ile wnioskodawcą nie jest sama Rada).

Adresy wrocławskich samorządów osiedlowych znajdziemy na stronie internetowej wroclaw.pl (zakładka Wiadomości/Wrocławskie Osiedla). Jeśli zaś mamy wątpliwość, któremu samorządowi osiedlowemu podlega dana ulica, możemy to sprawdzić w uchwale Rady Miejskiej nr LIV/3267/06 z 6 lipca 2006 r.

Zalecamy, aby wniosek o zmianę organizacji ruchu zawierał szkic sytuacyjny oraz uzasadnienie.

Poniżej przedstawiamy dwa przykładowe wnioski w formie uchwał Rady Osiedla dotyczące porządkowania parkowania – pierwszy z nich dotyczy rozwiązania obszarowego (przy wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego), drugi zaś lokalnego (oznakowanie sposobu parkowania na konkretnej ulicy). Zachęcamy do korzystania z tych dokumentów jako wzorów.

UCHWAŁA RADY OSIEDLA OŁBIN NR ...../...../...
Z DNIA ..... R.
W SPRAWIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU W OBSZARZE WYZNACZONYM ULICAMI:
JEDNOŚCI NARODOWEJ, NOWOWIEJSKA, WYSZYŃSKIEGO

Na podstawie uchwały Nr XIII/416/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2003 Statut Osiedla Ołbin, § 6 pkt. 4 lit. J, Rada Osiedla Ołbin uchwala, co następuje:

§1

Rada wnioskuje o wprowadzanie w przedmiotowym obszarze ruchu jednokierunkowego oraz oznakowania wskazanego w załączniku.

§2

Rada uzasadnia swój wniosek ochroną bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności pieszych, ograniczeniem barier w dostępności przestrzeni publicznej dla osób z dysfunkcjami ruchu i optymalizacją przestrzeni przeznaczonej do parkowania.

§3

Wykonanie uchwały Rada powierza Zarządowi.

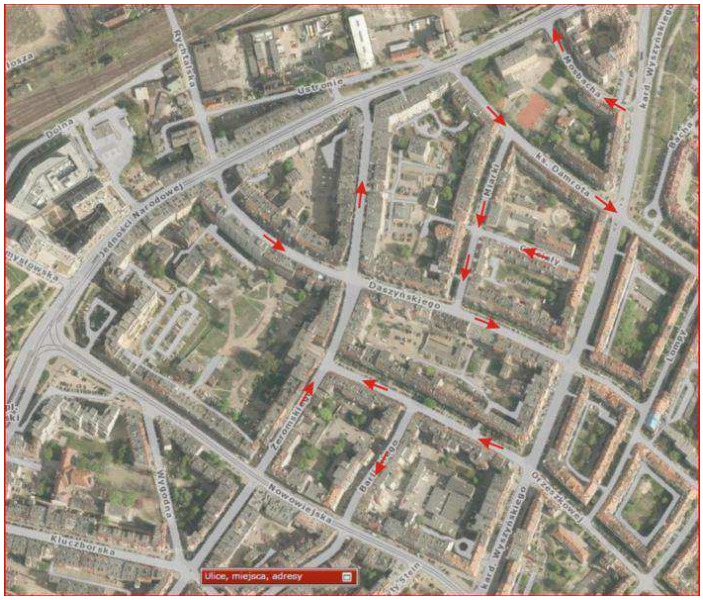
Przewodniczący Rady
Osiedla Ołbin

Dokument poglądowy

Załącznik do uchwały Rady
Osiedla Ołbin nr: ...../...../...

Proponowana zmiana organizacji ruchu i oznakowania porządkująca parkowanie na obszarze wewnętrznym wyznaczonym przez ulice: Jedności Narodowej, Nowowiejską i Wyszyńskiego

1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w obszarze wyznaczonym zgodnie z poniższą ilustracją



2. Pozostawienie szerokości maks. 2,5 m pasa ruchu kołowego
3. Wyznaczenie obustronnego parkowania prostopadłego, zajmującego pozostałą część jezdni
4. Oznaczenie krańców obszarów parkowania wysepkami bocznymi stanowiącymi urządzenie uspokojenia ruchu oraz wyznaczającymi szerokość części jezdni przeznaczonej do parkowania
5. W przypadku braku dostatecznej szerokości jezdni, dopuszczenie częściowego zajęcia chodnika, wyznaczając zatokę parkingową linią krawędziową ciągłą (P-7d)
6. Szerokość chodnika pozostawiona do ruchu pieszym powinna wynosić minimum 2 m
7. W przypadku braku dostatecznej szerokości jezdni i chodnika dla wyznaczenia parkowania prostopadłego, na danym fragmencie ulicy proponuje się wyznaczenie parkowania skośnego lub równoległego.

UCHWAŁA RADY OSIEDLA OŁBIN NR ...../...../...
Z DNIA ..... R.
W SPRAWIE UPORZĄDKOWANIA PRAKOWANIA PRZY ULICY DASZYŃSKIEGO (FRAGMENT WYSZYŃSKIEGO-ŻEROMSKIEGO)

Na podstawie uchwały Nr XIII/416/03 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 16 października 2003 Statut Osiedla Ołbin, § 6 pkt. 4 lit. j, Rada Osiedla Ołbin uchwala, co następuje:

§1

Rada wnioskuje o uporządkowanie parkowania poprzez zmianę organizacji ruchu i wprowadzenie oznakowania zgodnie z załącznikiem.

§2

Rada uzasadnia swój wniosek ochroną bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności pieszych, ograniczeniem barier w dostępności przestrzeni publicznej dla osób z dysfunkcjami ruchu i optymalizacją przestrzeni przeznaczonej do parkowania.

§3

Wykonanie uchwały Rada powierza Zarządowi.

Przewodniczący Rady
Osiedla Ołbin

Załącznik do uchwały Rady
Osiedla Ołbin nr: ...../...../...

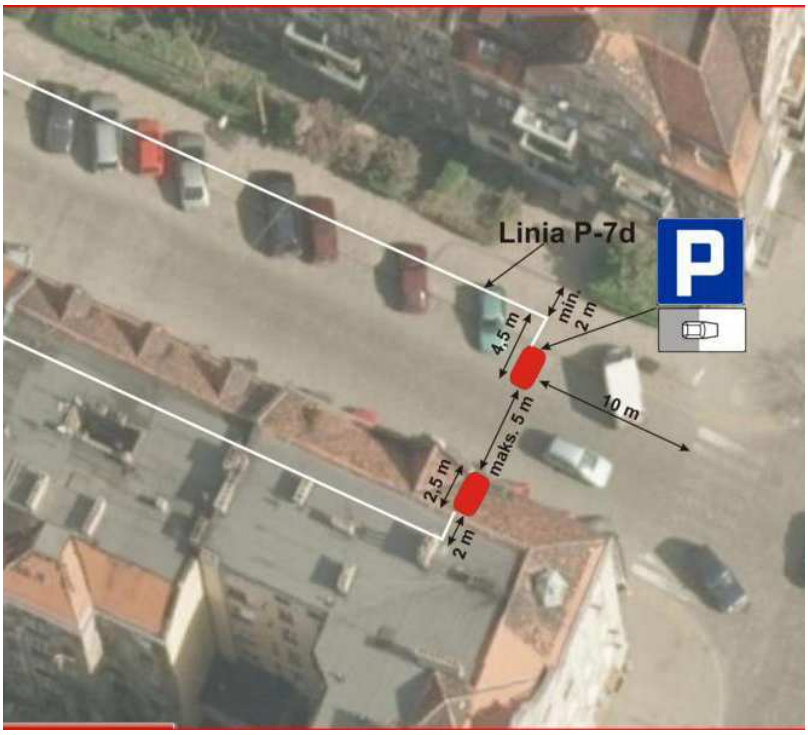
Proponowana zmiana organizacji ruchu i oznakowania porządkująca parkowanie na ulicy Daszyńskiego (fragment Wyszyńskiego-Żeromskiego)

1. Uspokojenie ruchu poprzez zwężenie pasów ruchu wyspami bocznymi do łącznej szerokości 4,5 – 5 m

2. Wyznaczenie po obu stronach jezdni parkowania prostopadłego (znak D-18 i tabliczka T-30d), w cieniu wysp bocznych oraz w zatoce na chodniku wyznaczonej linią krawędziową ciągłą (P-7d)

3. Pozostawienie minimum 2 m chodnika jako przestrzeń użytkową przeznaczoną wyłącznie do ruchu pieszych.

4. W przypadku braku minimalnych szerokości pasa drogowego na danym fragmencie, zamiast parkowania prostopadłego wyznaczenie parkowania ukośnego lub równoległego do krawędzi jezdni.



Ilustracja poglądowa proponowanych zmian

Spis rysunków:

Rys. 1: *min. 1,5 m szerokości chodnika wolnej dla ruchu pieszego (jeśli chodnik jest węższy, nie można na nim parkować)* (rys. A. Bocheńska); s.4
Rys. 2: *min. 10 m od najbliższego skrzyżowania lub przejścia dla pieszych* (rys. A. Bocheńska); s.4
Rys. 3: *min. 15 m od słupka przystankowego komunikacji zbiorowej* (rys. A. Bocheńska); s.4
Rys. 4: *Znaki pionowe wprowadzające ograniczenia w parkowniu na ulicy: zakaz postoju (B-35), zakaz zatrzymywania (B-36) i strefa zamieszkania (D-40)* (A. Bocheńska); s.5
Rys. 5: *Porządkowanie parkowania a uspokojenie ruchu: wprowadzenie meandrowania dzięki zmianie sposobu parkowania* (K. Kusowska); s.9
Rys. 6: *Ilustracja zasady naprzemiennego wyznaczania ulic jednokierukowych wewnątrz osieli* (K. Kusowska); s.9
Rys. 7: *Najważniejsze wielkości przy wyznacznaniu sposobu porządkowania parkowania* (K. Kusowska) s.13
Rys. 8: *Znak parkingu i warianty tabliczek wskazujących sposób parkowania* (K. Kusowska); s. 15

Spis fotografii:

Fot. 1: *Samochód dostawczy parkujący w całości na chodniku, dodatkowo przy przejściu dla pieszych* (A. Zienkiewicz); s. 4
Fot. 2: *Interwencja straży miejskiej po zgłoszeniu parkowania niezgodnego z przepisami* (T. Stefanicki); s.6
Fot. 3: *Parkowanie w zatoce, ul. Wyszyńskiego, Wrocław* (A. Zienkiewicz); s.6
Fot. 4: *Wrocławska ulica w strefie tempo 30 - szeroka pusta jezdnia i auta parkujące w części lub całości na chodniku* (F. Matusiak); s. 7
Fot. 5: *Uporządkowanie parkowania, poprzez wymalowanie linii na jezdni, ul. Jaworowa, Wrocław* (F. Matusiak); s. 8
Fot. 6: *Rzut z ekranu ilustrujący wykorzystanie narzędzia pomiaru odległości na miejskim geoportalu* (A. Zienkiewicz); s. 10
Fot. 7: *Rzut z ekranu narzędzia internetowego streetmix.org*, s.10
Fot. 8: *"Efekt domina" w przypadku nieprzestrzegania sposobu parkowania wskazanego tabliczką T-30 i jednocześnie zbyt głębokie zastawianie chodnika* (T. Stefanicki); s.15
Fot. 9: *Zatoka wyznaczona linią krawędziową ciągłą* (T. Stefanicki); s.16
Fot. 10: *Wykorzystanie linii krawędziowej ciągłej do oznakowania zakazu parkowania na ulicy miejskiej (Hiszpania)* (T. Stefanicki); s.16
Fot. 11: *Parkowanie "w cieniu" wyspy bocznej* (T. Stefanicki); s.17
Fot. 12: *Ochrona chodnika i drogi rowerowej poprzez słupkowanie* (T. Stefanicki); s.18
Fot. 13: *Wykorzystanie stojaków rowerowych typu "odwrócone U" do ochrony chodnika przed parkowaniem* (T. Stefanicki); s.18
Fot. 14: *Ochrona chodnika separatorem podłużnym, (USA)* (J. Nowotarski); s.19