



KRZYSZTOF KAPERCZAK

kkaperczak@wp.pl  
ORCID: 0000-0001-9316-7712



BARBARA RYMSZA

Institut Badawczy Dróg  
i Mostów  
brymsza@ibdim.edu.pl  
ORCID: 0000-0002-0504-2360

## Parkowanie przez osoby niepełnosprawne – problem z wymiarami „kopert”

Miejsca postojowe do parkowania przez osoby niepełnosprawne, popularnie nazywane od charakterystycznego ich oznakowania „kopertami”, są elementami przestrzeni w znacznym już stopniu opisanymi i skodyfikowanymi. Przepisy określają ich liczbę przypadającą na ogólną liczbę miejsc, sposób oznakowania, wymiary, a także rodzaje nawierzchni i preferowane lokalizacje. Wśród tych parametrów zwłaszcza wymiary są istotne. Określono je tak, aby osobom niepełnosprawnym, szczególnie na wózkach inwalidzkich, pozwolić na swobodne korzystanie z samochodu, w tym

wejście i wyjście przy otwartych w pełnym zakresie drzwiach, poruszanie się wzdłuż pojazdu i dojście do bagażnika oraz wejście na chodnik. Niekiedy jednak tak korzystne wymiary „kopert” stają się powodem trudności w ich wyznaczeniu.

dy są dodatkowo uzupełniane poprzez przepisy szczebla lokalnego – tzw. „Standardy dostępności” jako zarządzenia prezydentów miast np. [4]. W nich dodatkowo uściślono parametry oraz zasady wyznaczania, o których przepisy wyższego rzędu (rozporządzenia) nie wspominają np. lokalizację, szczegółowe rodzaje nawierzchni, przykładowe sposoby wykonania.

Jednak parametry te, tak korzystne w przypadku możliwości parkowania i dostępu do pojazdu dla osób niepełnosprawnych, są jednocześnie problemem dla zarządców. Szttywno określone wymiary, poprzez sformułowanie „...nie powinny być mniejsze niż...” w [1] oraz ich literalna interpretacja sprawiają, że przy braku wolnej przestrzeni, mogącej być przeznaczoną na wyznaczenie takiego miejsca, zwłaszcza w obszarze wielkomiejskiej zabudowy w wielu przypadkach sprawia, że zarządcy mają do wyboru albo wyznaczyć „koperty” (o podanych wymiarach), albo nie wyznaczyć ich wcale. Niejednokrotnie wyjściem z sytuacji jest podejście „elastyczne”, czyli prospołeczne – wyznaczenie „kopert” o nieprawidłowych wymiarach, za to zgodnie z ludzkimi potrzebami i oczekiwaniami uwzględniającymi miejscowe możliwości.

### Przepisy

Wymiary miejsc postojowych określono w przepisach na poziomie krajowym – rozporządzenia [1], [2] i [3]. Podają one długość i szerokość miejsc uwzględniając kąt ich usytuowania w stosunku do osi jezdni drogi. Przepisy te niekie-

### Przykłady sytuowania „kopert”

#### Przykład nr 1 – zapożyczenie chodnika na „kopertę”

Szerokość zatoki parkingowej do parkowania równoległego to 2,50 m i jest ona odpowiednia w odniesieniu do samochodów osobowych (fot. 1a), lecz za wąska na „kopertę”



Fot. 1. Przykłady „kopert” z prawidłowym zapożyczeniem chodnika: a) poprzez obniżenie krawężnika (z lewej), b) jako część chodnika (z prawej)

(min. 3,6 m wg [1]). Zwiększenie wymiarów zatoki chociażby tylko na „kopertę” byłoby działaniem naruszającym estetykę przestrzeni (zmiana przebiegu chodnika w celu powiększenia szerokości zatoki). Możliwe byłoby też częściowe wymalowanie koperty na jezdni ulicy (klasy G/Z), co z kolei byłoby zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu pojazdów na jezdni oraz osoby niepełnosprawnej poruszającej się po „kopercie”. Skorzystano więc z zapisu w [2] (który nie obowiązuje w obszarze pasów drogowych), że szerokość koperty można zmniejszyć do 2,5 m, pod warunkiem możliwości korzystania z przylegającego chodnika, który uzupełni zastępczo brakującą szerokość. W tym przypadku szerokość chodnika 2,1 m to umożliwia. Jednak kluczem do takiej interpretacji – że chodnik jest przedłużeniem „koperty” – jest swobodny dostęp z „koperty” do chodnika poprzez np. obniżenie chodnika na styku z jezdnią. A jako alternatywa wyznaczenie „koperty” bezpośrednio na chodniku (fot. 1b).

### Przykład nr 2 – „koperty” na chodniku

Niezbyt szeroka jezdnia i chodnik oraz dopuszczone parkowanie na chodniku nie pozwoliły na wyznaczenie „ko-



Fot. 2. Wymiary „koperty” dostosowane do możliwości przestrzeni – zmniejszona szerokość i długość

perty” o minimalnej szerokości 3,6 m (fot. 2). Rozwiązaniem stało się wyznaczenie „koperty” o szerokości identycznej jak pozostałe miejsca parkingowe, czyli znacznie węższej – 1,5 m (rys. 2), przy zachowaniu przestrzeni dla pieszych szerokości także 1,5 m. Zmniejszeniu uległa także długość „koperty” – 4,8 m (wobec wymaganych w [1] 6,0 m).

Prawdopodobnie zmiana wymiarów nastąpiła w porozumieniu z wnioskującym o wyznaczenie tego miejsca, który zgodził się na taką modyfikację, a którego niepełnosprawność oraz posiadany pojazd pozwalają na korzystanie z „koperty” o takich wymiarach.

### Przykład nr 3 – lokalizacja „koperty”

Miejsce postojowe o wymiarach zgodnych z przepisami zostało wyznaczone częściowo na asfaltowej jezdni, częściowo na powierzchni utwardzonej betonową kostką brukową (fot. 3). Dokonano interpretacji przepisów przyjmując, że miejsce na „kopertę” powinno mieć w całości nawierzchnię utwardzoną. A zatem na potrzeby „koperty” sztucznie zapożyczono część trawnika, który wybrukowano.

### Przykład nr 4 – sposób parkowania pojazdów na „kopertach”

Miejsca postojowe (fot. 4) wyznaczono o wymiarach „prawie” zgodnych z przepisami (3,3×4,4 m i 3,3×4,6 m, wobec wymaganych wg [1] 3,60×6,00 m). Jednak wyznaczenie „kopert” wg tych przepisów w tym miejscu nie powinno być wykonane, gdyż chodnik, który pozostał do ruchu pieszych jest zbyt wąski – ma szerokość ok. 0,20 m wobec minimalnej 2,00 m a przynajmniej 1,25 m wg [1]). Zwyciężyła jednak chęć uwzględnienia próśb niepełnosprawnych mieszkańców o wyznaczenie „kopert” w warunkach deficytu wolnej przestrzeni w istniejącej zabudowie właśnie w tym miejscu, nawet kosztem szerokości chodnika. Aby jednak nie powodować konfliktów z pieszymi parkujący ustawiają swoje samochody tak, aby w minimalnym tylko stopniu przeszkadzać idącym pieszym – parkują przy samej krawędzi jezdni zostawiając pozostałą wolną część koperty na potrzeby pieszych.



Fot. 3. „Koperta” wyznaczona przy pomocy brukowania trawnika

Fot. 4. „Koperty” wyznaczone w niewłaściwym miejscu, mimo to sposób parkowania pojazdów umożliwia pieszym korzystanie z części chodnika



### Przykład nr 5 – czytelne oznakowanie „kopert”

Aby czytelnie wyróżnić dwie „koperty” spośród szeregu miejsc postojowych wyznaczono zatoką parkingową za pomocą oznakowania pionowego oraz, co szczególnie jest w tym przypadku istotne, oznakowania poziomego (fot. 5). Wymiary stanowisk 3,6×5,8 m są prawie zgodne z przepisami (prawidłowo wg [1] to 3,60×6,00 m). Częściowy zabór jezdni na potrzeby miejsc postojowych ma charakter tylko formalny, gdyż parkujący starają się parkować samochody nie na jezdni, lecz na chodniku na styku z jezdnią. Zawężenie jezdni na potrzeby parkowania ma więc charakter tylko teoretyczny i miejscowy, nie przeszkadza w sposób rzeczywisty dwustronnemu lokalnemu ruchowi samochodów ani pieszych idących po chodniku.

### Podsumowanie

Podane przykłady pokazują, że sztywna interpretacja przepisów w warunkach istniejącej gęstej zabudowy nie zawsze sprawdza się i wymusza wykonywanie przez zarządców różnych sztuczek prawnych i interpretacyjnych, a przy tym zawierania umów społecznych tak, aby pogodzić ze sobą i przepisy i potrzeby ludności. Z obserwacji

poczynionych przez autorów jest to częściej praktykowane (i tolerowane) na ulicach niższych klas i kategorii – zwłaszcza na drogach i terenach wewnętrznych. Nasuwa się więc pytanie, czy należy w dalszym ciągu taki stan tolerować, czy może spróbować opracować zasady, na podstawie których w określonych warunkach istniałaby możliwość elastycznego dostosowywania wymiarów „kopert” do lokalnych warunków – zmniejszania ich wymiarów w zależności od:

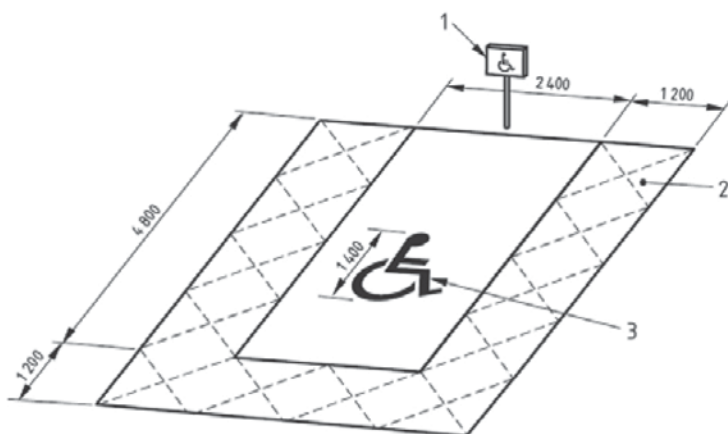
- miejsca, w którym zachowanie wymaganych wymiarów jest utrudnione a nawet niemożliwe – ściska zabudowa,
- osoby, która wnioskuje o „kopertę” i z niej będzie zwyczajowo korzystać – stopień jej sprawności oraz gabaryty samochodu.

Być może pożytecznym byłoby przyjęcie (lub adaptacja) brytyjskiego wzoru „koperty”, na którą składa się nie tylko wyznaczenie jej zasięgu, ale również wskazanie miejsca sytuowania samochodu oraz przestrzeni poruszania się i dostępu (fot. 6) [5]. Przestrzeń ta mogłaby być wyznaczana elastycznie – w zależności od potrzeb i możliwości mogąc służyć także do innych celów np. do ruchu pieszych (chodnik) lub ruchu samochodowego (nawierzchnia ulicy).

Oczywiście można byłoby ograniczyć również obszar stosowania tego typu „kopert” – tylko do dróg niskich klas i kategorii np. L i D oraz gminnych i wewnętrznych.

Fot. 5. „Koperty” czytelnie wyznaczone oznakowaniem poziomym i pionowym nie utrudniają ruchu pieszych i ruchu kołowego





Fot. 6. Brytyjska „koperta” z zaznaczonym miejscem postoju samochodu oraz przestrzenią dostępu: a) schematyczne wymiary angielskiej „koperty” – w mm (z lewej), b) uliczna rzeczywistość (z prawej) – Manchester (Anglia) wg [5]

## Bibliografia

- [1] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.)
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. (Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690 z późn. zm.)
- [3] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. 2002 nr 170 poz. 1393)
- [4] Zarządzenie Prezydenta m. st. Warszawy nr 1682/2017 z 23.10.2017 r. w sprawie tworzenia na terenie miasta stołecznego Warszawy dostępnej przestrzeni, w tym infrastruktury dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności i percepcji, załącznik nr 1-Standardy dostępności dla m.st. Warszawy.
- [5] BSI British Standards BS 8300:2009 Design of buildings and their approaches to meet the needs of disabled people – Code of practice.

## Z serwisu Ministerstwa Infrastruktury

### Kolejny odcinek szlaku Via Carpatia w realizacji

13.09.2021

13 września 2021 r. podpisano umowę na projekt i budowę drogi ekspresowej S19 między Iskrzynią a Miejscem Piastowym. Odcinek ten będzie miał ok. 10 km długości, a wartość umowy wynosi 365 mln złotych. Zakończenie inwestycji zaplanowano w połowie 2025 r.

W ramach zadania wybudowany zostanie nowy odcinek drogi ekspresowej o przekroju dwujezdniowym, po dwa pasy ruchu w obu kierunkach, wraz z pasem awaryjnym. Powstaną dwa węzły drogowe: Iskrzynia i Miejsce Piastowe. Węzeł Iskrzynia połączy drogę ekspresową S19 z drogą krajową nr 19 i drogą powiatową nr 1973R, natomiast węzeł Miejsce Piastowe stanowić będzie połączenie z drogą krajową nr 28.



Zakres prac obejmie także budowę obiektów inżynierskich, w tym dziewięciu mostów, trzech wiaduktów w ciągu drogi ekspresowej, czterech wiaduktów nad drogą ekspresową, trzech przejść dla zwierząt oraz trzech przepustów pod trasą główną. W miejscowości Widacz droga ekspresowa poprowadzona zostanie wiaduktem nad linią kolejową nr 108 Stróże – Krościenko. Droga zostanie wyposażona również w urządzenia BRD oraz ochrony środowiska. Przebudowane lub rozbudowane zostaną drogi poprzeczne, a także infrastruktura techniczna oraz ciekły wodny i urządzenia melioracyjne. W celu realizacji zadań związanych z bieżącym utrzymaniem drogi w Miejscu Piastowym wybudowany zostanie obwód drogowy.

Wykonawca na projekt i roboty budowlane, wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, będzie miał 36 miesięcy (do etapu realizacji robót nie wlicza się okresów zimowych). Wymogiem GDDKiA jest złożenie wniosku o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) w terminie 10 miesięcy od podpisania umowy. Ponadto w terminie 23 miesięcy wymagane jest wykonanie robót i materiałów o wartości nie mniejszej niż 15 proc. zaakceptowanej kwoty kontraktowej.

Droga ekspresowa S19 to element międzynarodowego szlaku Via Carpatia, łączącego północną i południową część Europy. W Polsce trasa ta będzie miała ponad 700 km długości i przebiegać będzie przez województwa podlaskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie, lubelskie i podkarpackie. Na Podkarpaciu będzie miała docelowo długość ok. 169 km.

Stan realizacji S19 na Podkarpaciu:

- 30,2 km – oddane do ruchu (od węzła Sokółów Małopolski do węzła Rzeszów Południe),
- 84,5 km – dziewięć odcinków w realizacji,
- 54,1 km – cztery odcinki w przygotowaniu.