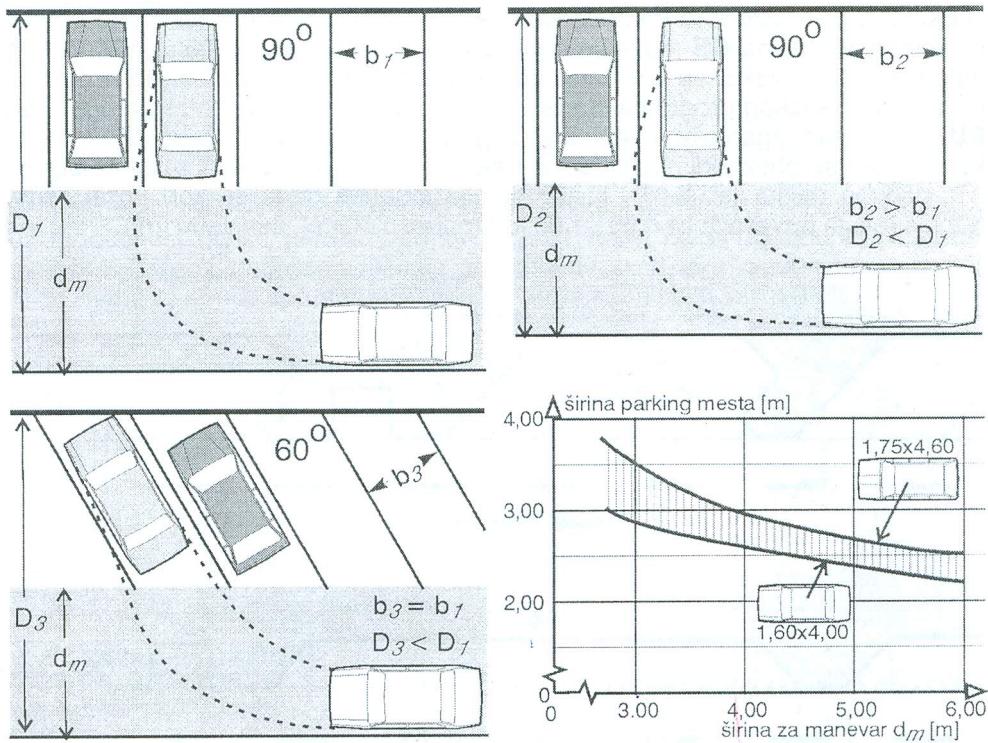


zavisnosti od dimenzija merodavnog putničkog automobila, nedostatak širine za manevar nadoknađuje se promenom ugla tj. primenom kose šeme sa istom širinom parking mesta ili povećanjem širine parking mesta za upravnu šemu (sl. 6-34), naravno, sa posledicom smanjenja ukupnog kapaciteta.



Sl. 6 - 34

Osnovne veze širine parking mesta, ugla parkiranja i širine pristupnog kolovoza za manevar (prema L. 11)

6.2.3 POVRŠINSKA PARKIRALIŠTA

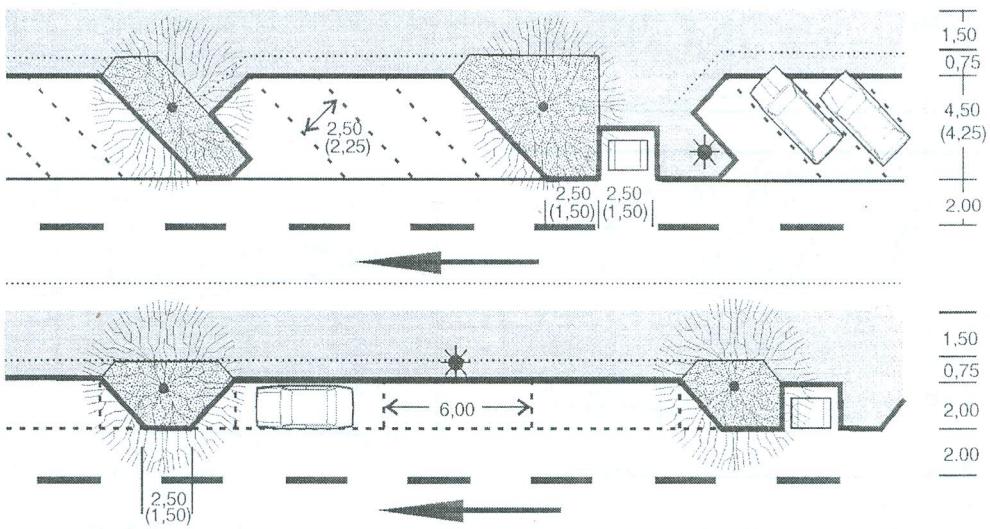
Pod pojmom površinskih parkirališta podrazumevaju se parking skupine organizovane u osnovnoj ravni terena. Ovakva rešenja su prihvatljiva u investicionom i eksploatacionom pogledu jer ne zahtevaju složene konstrukcije i opremu, a omogućuju laku pristupačnost. Njihov glavni nedostatak je u tome što jednostrano koriste građevinsko zemljište. Prema položaju u gradskom tkivu razlikuju se dva tipa površinskih parkirališta: parkirališta u sklopu uličnih profila i samostalne parkirne skupine na slobodnim terenima.

6.2.3.1 Parkiranje u profilima protočnih saobraćajnica

Vozila parkirana uz ivicu kolovoza, pored toga što angažuju određenu površinu uličnog profila, bitno utiču na smanjenje sigurnosti protočnog saobraćaja i propusnu moć. Naime, manevrisanje pri parkiranju ili uključenju u saobraćaj ne može se izvesti bez povratne vožnje i ometanja protočnog saobraćaja. Osim toga, parkirana vozila sprečavaju pristup ivičnim sadržajima (snabdevanje, komunalne

službe, medicinska pomoć i dr.) što se uzima kao dodatni razlog za isključenje ovakvog načina parkiranja iz profila svih važnijih poteza primarne mreže (**GM, GS**). Ovakav stav naročito se odnosi na saobraćajnice kojima se kreću vozila površinskih vidova javnog gradskog prevoza krajnjom desnom voznom trakom.

U okviru ivičnih razdelnih traka uz sabirne ulice (**SU**) i slabije opterećene poteze funkcionalnog nivoa **GS** može se organizovati kosa šema parkiranja obično pod uglom od 45° . Ovakav tip parkiranja obično je opravдан u uslovima ivično postavljenog urbanističkog programa. Kada se radi o saobraćajnicama nižeg ranga (**SU, PU**) moguće je organizovati parkiranje po paralelnoj šemi. U oba slučaja veoma je korisno ako se obezbedi i kontinualna traka za izvođenje manevra ulaska i izlaska u/iz parking mesta (sl. 6-35), a ako to nije moguće onda se kod kosih šema dubina mesta povećava za $0,50 - 1,00$ [m] (norm. $5,50$ [m], min. $5,00$ [m]).



Sl. 6 - 35

Standardna rešenja parkiranja u profilima protočnih saobraćajnica (prema L. 29)

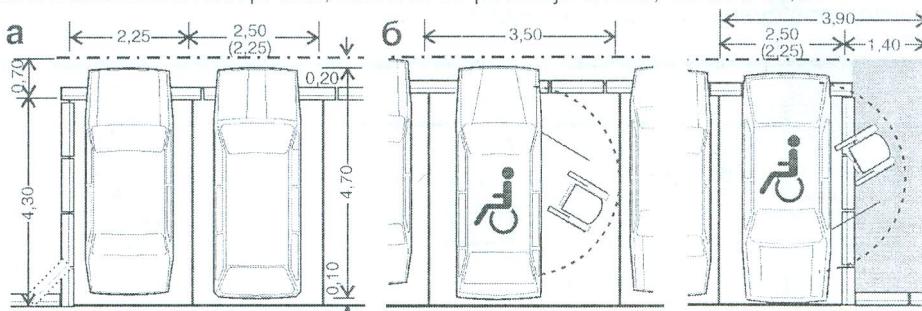
Treba naglasiti da se manje vrednosti širine i dubine parking mesta primenjuju u uslovima kada se ne očekuje visok koeficijent izmene, tj. kada je dominantni ivični sadržaj stanovanje. Čiste dubine parking mesta kod kose šeme su smanjene, budući da se računa da će vozilo prići prednjim točkovima do ivičnjaka, a za prednji prepust obezbeđuje se potrebna širina slobodnog prostora (sl. 6-35). Takođe je potrebno obezbediti prostor za visoko zelenilo, stubove za osvetljenje i kontejner za smeće. U jednom nizu nalazi se min. 3 do max. 7 parking mesta.

Sličan koncept kosog parkiranja, bez prostora za kontejner i sa obezbeđenom najvećom dubinom parking mesta (tj. $L_p = 5,00 + 0,50$ [m]), primenjuje se ispred objekata sa kratkotrajnom posetom (npr. banke, pošte i sl.). Realizuju se kao samostalna kolovozna proširenja (niše) sa 6 - 20 mesta. Ovakva mesta za parkiranje rade sa visokom učestalošću ulaska i izlaska (tj. visok koeficijent izmene) i ograničenjem zadržavanja na 0,5 - 1,0 čas. Ona se opremanju uredajima za naplatu parkiranja (npr. parkometri) ili se, zavisno od načina kontrole i naplate, uključuju u jedinstveni sistem grada.

U svim iznetim slučajevima parkiranja uz protočne saobraćajnice neophodno je obezbediti jedan broj parking mesta rezervisanih za hendikepirane osobe (obično 1 mesto na 15-20 parking mesta); ona se izvode sa većom širinom (3,50 [m]) kako bi se stvorio neophodan prostor za izlazak i ulazak u vozilo osoba sa umanjenim mogućnostima kretanja (sl. 6-36).

6.2.3.2 Parkiranje uz saobraćajnice lokalne putne mreže

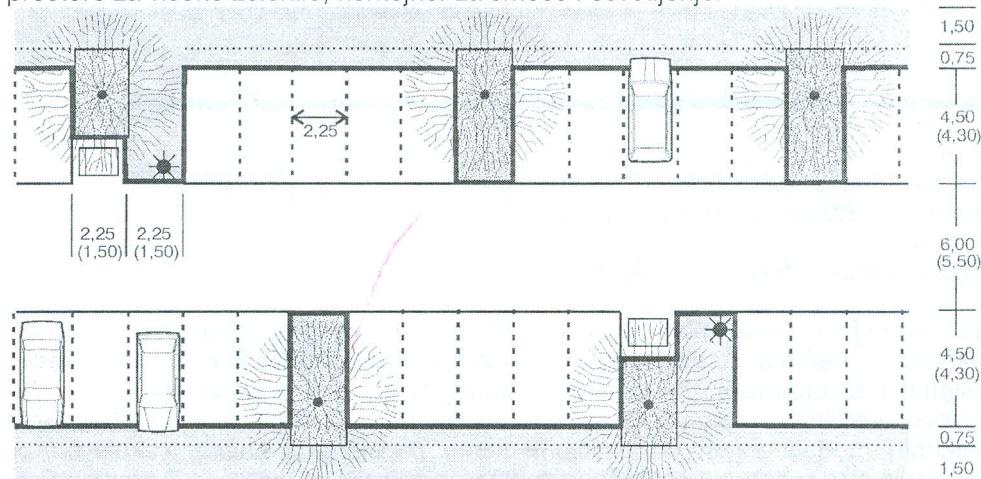
Ovaj tip uličnog parkiranja je dominantan u područjima sa namenom stanovanja i to kako u novoj izgradnji tako i u uslovima nasleđenih regulacija. Iako je objektivno moguće da se javi potreba primene kosih i paralelnih šema (npr. kod jednosmernih i/ili uskih ulica), obično se teži primeni najracionalnije upravne šeme uz mogućnost da se prednji (zadnji) prepust vozila nađe iznad npr. proširene pešačke staze. Standardna rešenja su data na sl. 6-36/**a** a za parking mesta rezervisana za hendikepirane, zavisno od položaja u nizu, na sl. 6-36/**b**.



Sl. 6 - 36

Upravno parkiranje: **a** - standardna mesta i **b** - rezervisana mesta za vozila hendikepiranih (prema L. 24)

Primenom standardnih modula formirano je tipsko rešenje parkiranja za potrebe stanovnika u okviru pristupne ulice (sl. 6-37) gde je neophodno obezbediti prostore za visoko zelenilo, kontejner za smeće i osvetljenje.

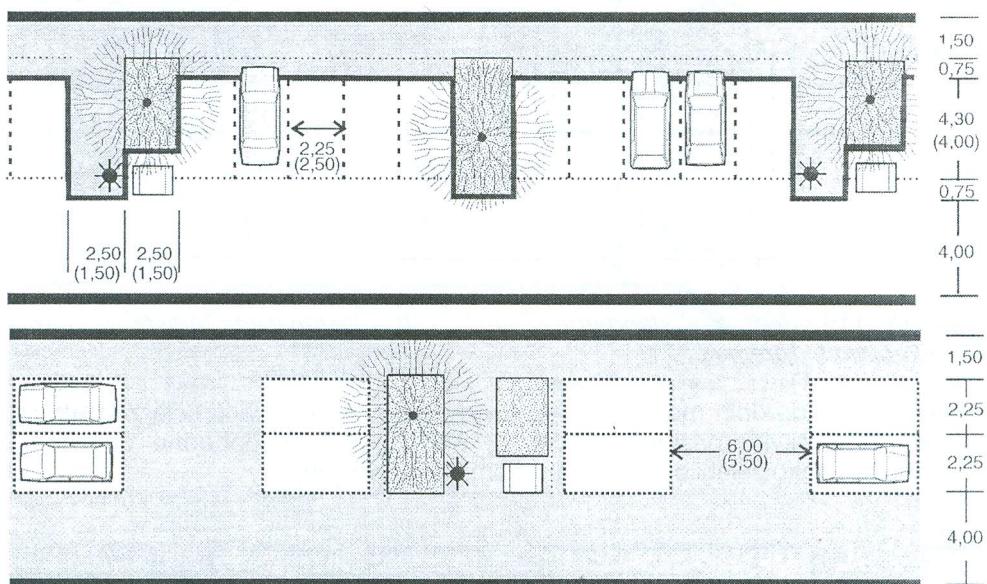


Sl. 6 - 37

Tipsko rešenje upravnog parkiranja kod stambenih ulica (prema L. 29)

U profilima postojećih pristupnih ulica sa ivičnom izgradnjom, stambenim objektima i uskim regulacijama najslabije rešenje je podužno parkiranje uz ivicu protočnog kolovoza. Time se ulica trajno određuje kao javni saobraćajni prostor sa svim pratećim posledicama po okolinu. Pravo rešenje, međutim, može se očekivati samo ako se ulica tretira kao stambeno predvorje sa više značajnim funkcijama: za kretanje pešaka i susrete stanovnika, za igru dece, za pristup i mirovanje vozila, odnosno, realizuje koncept integracije i umirenja saobraćaja (pogl. 6.1).

Ovaj princip predpostavlja ukidanje klasične šeme kolovoz - trotoar i osmišljenu arhitektonsku obradu prostora. Preuređenjem i rekonstrukcijom profila pristupnih ulica drugog reda (**PU-II**) racionalnije se koristi ulični prostor, a parkiranje putničkih automobila uređuje na novim konceptualnim osnovama. Tipska rešenja prikazana su na sl. 6-38. Konkretni prostorni uslovi i druga ograničenja (npr. zelenilo, položaj komunalnih instalacija, uslovi odvodnjavanja i sl.) predstavljaju dominantne kriterijume za konceptualno razrešenje ovakvih parkirališta uz obavezno poštovanje graničnih dimenzija.

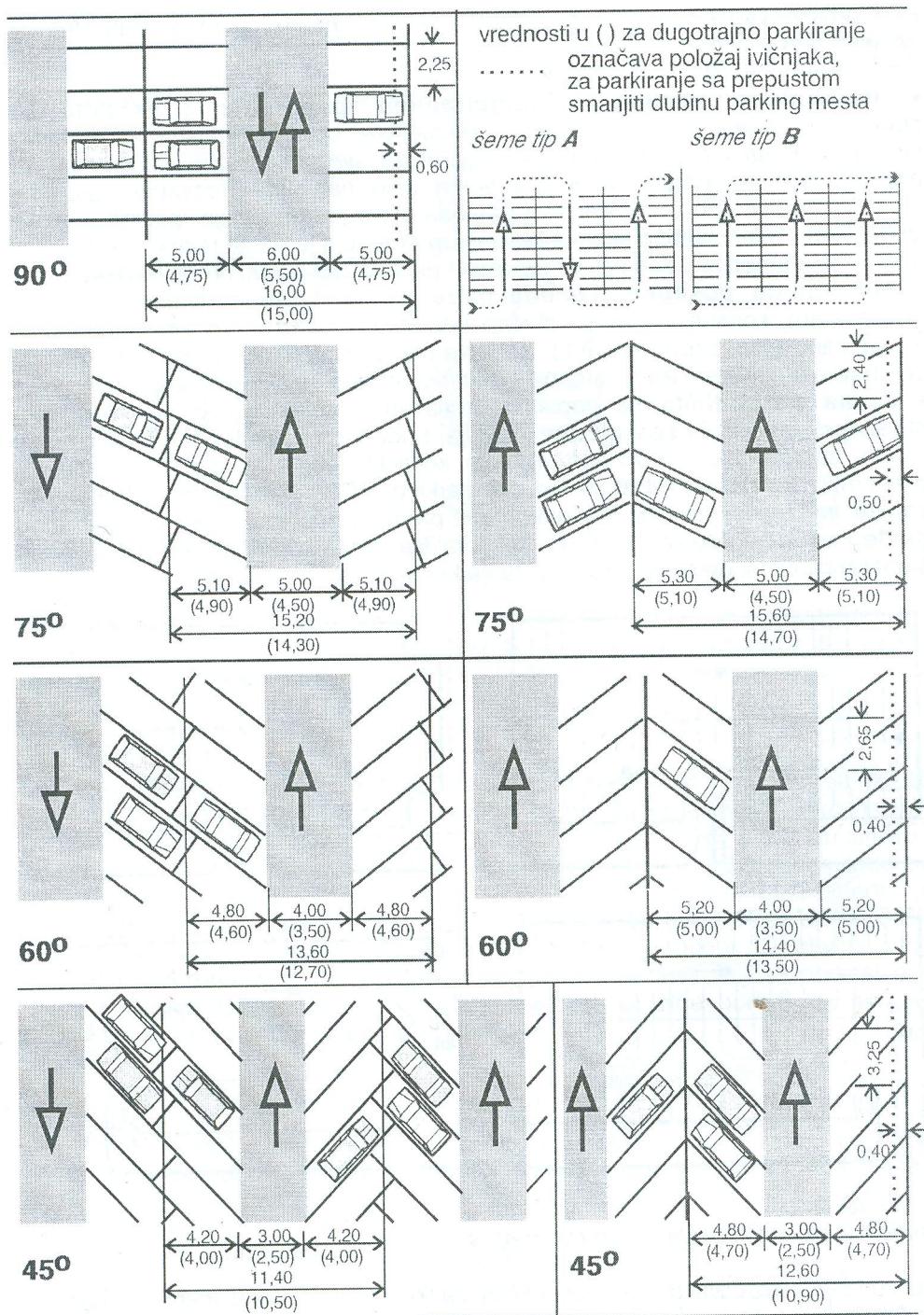


Sl. 6 - 38

Tipska rešenja parkirališta u profilima pristupnih ulica sa postojećom ivičnom gradnjom i stanovanjem (prema L. 29)

6.2.3.3 Samostalne parkirne skupine

Na slobodnim terenima u sklopu stambenih naselja, industrijskih zona, rekreativnih centara, stadiona, saobraćajnih terminala, stanica kapacitetnih šinskih sistema i sl. organizuju se prostorno samostalne skupine većih kapaciteta. Za njihovo uredenje preporučuje se primena standarda prema sl. 6-39. Raspored parkirnih modula zavisi od usvojene šeme parkiranja i načina cirkulacije, a dimenzije, pre svega, od prosečnog zadržavanja vozila (dugotrajno ili kratkotrajno parkiranje) i broja izmena.



Sl. 6 - 39
 Projektni standardi za površinske samostalne parkirne skupine