



Wszystkie **podkreślenia** i **wytłuszczenia** w treści cytowanych dokumentów pochodzą od autorów artykułu

# Paragraf 19

arch. Bożena Nieroda, arch. Wojciech Gwizdak, architektki IARP

Gwałtowny rozwój motoryzacji wygenerował potrzebę urządzania parkingów. W naszym kraju kluczowym przepisem określającym zasady lokalizowania w przestrzeni działki miejsc postojowych jest paragraf 19 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Badanie czy § 19 oraz towarzyszące mu § 18 i § 20 wspomagają rozwiązywanie problemu lokalizacji parkingów, niestety nie napawa optymizmem.

## P Pole konfliktu = pole regulacji

Miejsca postojowe choć niepozorne, prawie dwuwymiarowe, to z racji funkcji budzą negatywne emocje. Źródłem konfliktów są najczęściej nikle odległości parkingów od budynków oraz granic nieruchomości. Z jednej strony barykadę znajdują się kierowca i pasażerowie chcący zatrzymać samochód jak najbliżej celu, a z drugiej pozostali użytkownicy przestrzeni, dążący do jak najdalszego odsunięcia pojazdów, zwłaszcza własności sąsiadów. Znalazienie rozwiązań godzących interesy i wprowadzenie ich do zbioru obowiązujących regulacji to typowe zadanie legislacji. **Zredagowane przepisy winny być precyzyjne, jednoznaczne, ale też logiczne i akceptowane w społeczeństwie**, w którym mają być stosowane. Tylko wtedy tworzyć mogą system wspomagający architektów, dający pewność, że proponowane rozwiązania projektowe respektujące przepisy takiego prawa, uznane zostaną za słuszne i prawidłowe.

Przepisy, aby mogły być uważane za racjonalne, winny przede wszystkim dostrzec, że charakter i zasięg „szkodliwości” samochodów zależy nie tyle od ich liczby, ale od **częstotliwości z jaką uruchamiane są na parkingu oraz od ich typu (inna jest moc oddziaływań aut osobowych i ciężarowych)**. Odmienne bywa też najczęściej **poziom tolerancji wobec samochodu „własnego” i „cudzych”**. Ponadto oprócz problemu zagrożeń skażeniami motoryzacyjnymi, przepisy winny zauważać narastający **niedobór miejsc postojowych**, zwłaszcza na terenach zurbanizowanych.

## Tajemne przesłanie paragrafu 19

Rozporządzenie z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim po-

winny odpowiadać budynki i ich usytuowanie idealnym aktem prawa nie jest. To zarówno wina samego rozporządzenia, jak i braku jego spójności z innymi elementami systemu. Wśród wielu jego niedoskonałości wyraźnie zaznaczają się te, które wynikają z regulacji Rozdziału 3, odnoszących się do miejsc postojowych. Ich sens nie do końca jest zrozumiały. Pozornie słuszne i szlachetne, po analizie każą stwierdzić, że **cele, którym miałyby służyć nie są jasne, a środki i rozwiązania jakimi operują, dalece wątpliwe**. Szczególnie negatywnie odznaczają się regulacje § 19, które warto w tym miejscu przytoczyć.

§ 19. 1. *Odległość wydzielonych miejsc postojowych, w tym również zadaszonych, lub otwartego garażu wielopoziomowego dla samochodów osobowych od okien pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi w budynku mieszkalnym, budynku zamieszkania zbiorowego, z wyjątkiem hotelu, budynku opieki zdrowotnej, oświaty i wychowania, a także od placu zabaw i boiska dla dzieci i młodzieży, nie może być mniejsza niż:*

- 1) 7 m – w przypadku do 4 stanowisk włącznie,
- 2) 10 m – w przypadku 5 do 60 stanowisk włącznie,
- 3) 20 m – w przypadku większej liczby stanowisk, z uwzględnieniem § 276 ust. 1.

2. *Odległość wydzielonych miejsc postojowych lub otwartego garażu wielopoziomowego dla samochodów osobowych od granicy działki budowlanej nie może być mniejsza niż:*

- 1) 3 m – w przypadku do 4 stanowisk włącznie,
- 2) 6 m – w przypadku 5-60 stanowisk włącznie,
- 3) 16 m – w przypadku większej liczby stanowisk.

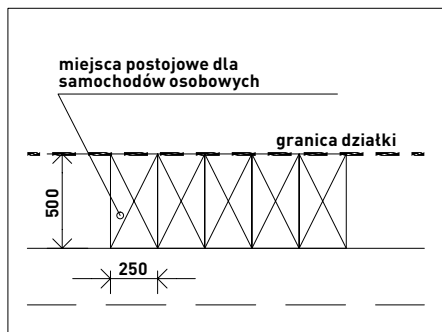
3. *Odległości, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się do sytuowania wjazdów do za-*

*mkniętego garażu w stosunku do okien budynku opieki zdrowotnej, oświaty i wychowania, a także placów zabaw i boisk dla dzieci i młodzieży.*

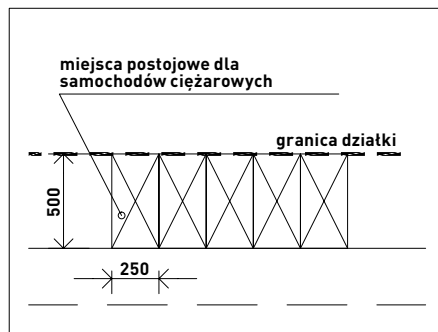
4. *Zachowanie odległości, o których mowa w ust. 1 i 2, nie jest wymagane przy sytuowaniu miejsc postojowych między liniami rozgraniczającymi ulicę.*

**W całym Rozporządzeniu tylko paragraf 19 określa minimalne odległości wydzielonych miejsc postojowych, ale nie wieciez czemu czyni to jedynie dla samochodów osobowych.** Tak jakby parkowanie tirów czy autobusów **przy granicy działki** lub **pod oknami** budynków wielorodzinnych nie stanowiło materii wymagającej prawnej regulacji. A przecież uciążliwość samochodów ciężarowych jest znacząco wyższa niż osobowych. Ponadto z powodu braku na gruncie regulacji budowlanych odpowiednich definicji pozwalających rozróżnić samochody osobowe od ciężarowych, stosowane są całkowicie odrębne przepisy a te powodują pojawienie się przykładowo problemu kwalifikowania samochodów z wmontowaną w środku „kratka” jako ciężarowe. **Czy oznacza to, że samochodem z kratką możemy parkować przy granicy działki, a takim samym samochodem, ale bez kratki, już nie? 1 2**

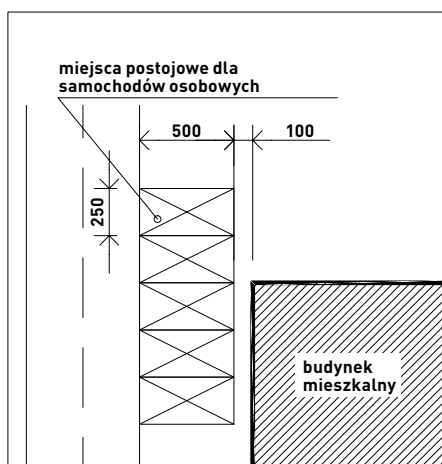
Analizując § 19 natrafiamy i na inne niejasności, w tym nakazujące postawić pytanie dlaczego prawodawca tak restrykcyjnie traktuje miejsca postojowe? Samochody stoją zaparkowane przeważnie z wyłączonymi silnikami, nie ma więc mowy o emisji spalin czy hałasie. Przepisy dopuszczają natomiast zaprojektowanie drogi wewnętrznej przy granicy działki czy też bezpośrednio w sąsiedztwie okien budynków. **Czy droga wewnętrzna**



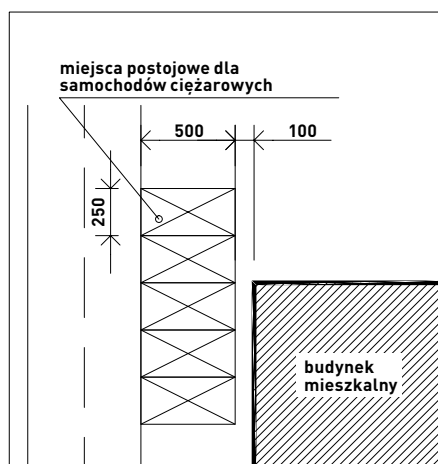
X nie!



✓ tak!



X nie!



✓ tak!

### 1 Absurdy § 19

Przepis nakazuje odsuwanie od granicy działki budowlanej – tylko samochodów osobowych. Samochody ciężarowe nie są objęte żadnymi restrykcjami

### 2 Absurdy § 19

Przepis nakazuje odsuwanie od okien budynków mieszkalnych – tylko samochodów osobowych. Samochody ciężarowe nie są objęte żadnymi restrykcjami

jest mniej uciążliwa niż miejsca postojowe? Wydaje się to dalece wątpliwe.

Zdziwienie budzi też wyłączenie z katalogu budynków zamieszkiwania zbiorowego, którym limituje się odległość miejsc postojowych od okien – jedynie hoteli. A przecież według definicji zawartej w § 3.5. znajdującej się w omawianym Rozporządzeniu – przez budynki zamieszkiwania zbiorowego należy rozumieć „budynek przeznaczony do okresowego pobytu ludzi, w szczególności hotel, motel, pensjonat, dom wypoczynkowy, dom wycieczkowy, schronisko młodzieżowe, schronisko, internat, dom studencki, budynek koszarowy, budynek zakwaterowania na terenie zakładu karnego, aresztu śledczego, zakładu poprawczego, schroniska dla nieletnich, a także budynek do stałego pobytu ludzi, w szczególności dom dziecka, dom rencistów i dom zakonny”.

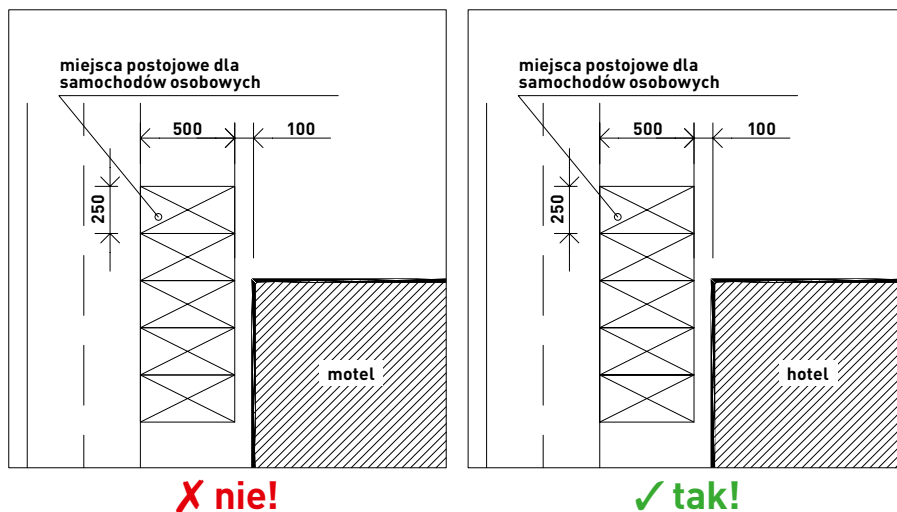
Dlaczego prawodawca wykluczył hotele, a moteli czy domów wycieczkowych już nie?

Jak logicznie wytłumaczyć, że samochód należy parkować z dala od okien motelu, chociaż podstawową funkcją moteli jest zapewnienie noclegu zmotoryzowanym podróżnym i tradycyjną jest możliwość parkowania pojazdów bardzo blisko pokoju motelowego? ③

Badając skutki stosowania § 19 trafiamy i na inne osobliwości. Czytając literalnie § 19 należy dojść do wniosku, że parkowanie na terenie własnej działki „jednorodzinnej” czy rekreacyjnej też jest niedozwolone w odległości mniejszej niż 7 m od okien własnego domu. Wydaje się to o tyle dziwne, że właściciel samochodu i działki powinien mieć możliwość takiego użytkowania terenu, by samodzielnie decydować czy parkowanie stanowi dla niego uciążliwość czy nie. Czy troska prawodawcy o właściciela budynku jednorodzinnego nie posunęła się za daleko?

Osobliwe są także zasady ustalania liczby miejsc postojowych na parkingu. W jaki spo-

sób zakwalifikować „wydzielone miejsca postojowe” do jednej z 3 kategorii warunkujących ich odległość od budynku? Co decyduje, że mamy do czynienia z 4 czy 5 miejscami postojowymi? Brak jest jakichkolwiek przepisowych przesłanek do przeprowadzenia takiej kwalifikacji. Ponieważ natura nie znosi próżni – zwyczajowo przyjęto dość liberalne zasady i projekty często zawierają 4 miejsca postojowe, a następnie 0,5 m przerwy na trawnik i dalej kolejne 4 miejsca postojowe. Jednakże taki wybieg nie ma nic wspólnego ze zmniejszeniem negatywnego oddziaływania. Ma tylko powodować spełnienie apriorycznie i nieprecyzyjnie skonstruowanego przepisu. Nie jest to komfortowa sytuacja dla projektantów, gdyż mimo akceptowania takich rozwiązań przez niektóre organy administracji architektoniczno-budowlanej, nie można wykluczyć, że któryś z sądów administracyjnych uzna, że bardziej fachowo interpretuje przepisy tech- >>



### 3 Absurdy § 19

Przepis zezwala na przysunięcie miejsc postojowych do okien hotelu natomiast do okien motelu już nie

>> niczno-budowlane i ustali nową linię orzecznictwa. Wtedy architekci i inwestorzy będą mieli problem, a inne osoby dochody płynące ze skutecznego blokowania inwestycji.

O ile można jeszcze jakoś tłumaczyć pkt 1 paragrafu 19 dbałością o komfort życia społeczeństwa, o tyle trudniej pojąć co prawodawca chciał osiągnąć punktem 2, określając odległości miejsc postojowych od granic działki budowlanej. **Narzucanie sztywnych odległości niezależnie od funkcji terenów sąsiednich jest nadużyciem i błędem.** Trudno zrozumieć dlaczego należy odsuwać miejsca postojowe np. stacji paliw od granicy działki, na której przykładowo znajduje się stacja diagnostyczna. Trudno też dociec dlaczego na terenach przemysłowych § 19 nakazuje zachować tak samo restrykcyjne odległości od granic działki?

Pomimo ostrych ustaleń, przepisy § 19 w praktyce łatwo zignorować. Nikt bowiem nie zabrania posiadania dowolnie dużego placu manewrowego na działce budowlanej, zlokalizowanego zarówno pod oknami pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi jak i zbliżonego do granicy działki. Tak więc **zbyt restrykcyjny przepis zachęca do użytkowania takiego placu niezgodnie z przeznaczeniem** i parkowania na nim samochodów. Teoretycznie niezadowolony z tego faktu sąsiad powinien dzwonić do nadzoru budowlanego. Następnie lotny patrol interwencyjny PINB powinien wręczyć mandat za zaparkowanie samochodu niezgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi i żądać jego przedstawienia. **Pojawia się wówczas ko-**

**lejna, obok policji czy straży miejskiej służba, która powinna sprawdzać sposób parkowania samochodów (ale tylko osobowych) na działce budowlanej,** gdyż żadna z pozostałych służb nie ma wiedzy i uprawnień do sprawdzania użytkowania działki pod względem zgodności z *Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* oraz z wydanym pozwoleniem na budowę.

Jest jeszcze jeden sposób pomijania restrykcji paragrafu 19. Umożliwia to dopuszczone pkt 4 odstępstwo, bowiem „*Zachowanie odległości, o których mowa w ust. 1 i 2, nie jest wymagane przy sytuowaniu miejsc postojowych między liniami rozgraniczającymi ulicę.*” Otóż w niektórych urzędach akceptowane jest wyznaczanie w ramach dróg wewnętrznych własnych linii rozgraniczających z przywołaniem pkt 4. Warunki techniczne nie definiują bowiem pojęcia „ulica”, a **ponieważ w § 19.4 nie użyto sformułowania „drogi publicznej” domniemywać można, że punkt ten obejmuje swoim zasięgiem drogi prywatne.**

### Niepełnosprawni mają dalej?

Po zbadaniu § 19, warto sięgnąć też do § 20. Przepis ten brzmi: „*Miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają wyłącznie osoby niepełnosprawne, mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 5 m od okien budynku mieszkalnego wielorodzinnego i zamieszkania zbiorowego oraz zbliżone bez żadnych ograniczeń do innych budynków. Miejsca te wymagają odpowiedniego oznakowania.*”

Tak skonstruowany przepis pozwala sytuować miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych **w odległości tylko 5 m od okien budynków wielorodzinnych, ale niekoniecznie tych, w których niepełnosprawni mieszkają.** Efektem przepisu bywają parkingi dla niepełnosprawnych sytuowane w większym oddaleniu od mieszkań takich osób niż parkingi dla sprawnie poruszających się kierowców. Brak bowiem dodatkowego ustalenia, że przepis dotyczy odległości od okien takiego budynku wielorodzinnego, w którym zamieszkuje dana osoba niepełnosprawna.

### Trochę martwy przepis

Zbiór niedoskonałości Rozdziału 3 ww. Rozporządzenia uzupełnia paragraf 18 o brzmieniu: „*1. Zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, miejsca postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne.*”

*2. Liczbę i sposób urządzenia miejsc postojowych należy dostosować do wymagań ustalonych w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem potrzebnej liczby miejsc, z których korzystają osoby niepełnosprawne.*”

Pomimo, iż w § 18 pojawiają się takie słowa jak „liczba” oraz „miejsca postojowe”, to **przepis nie wprowadza żadnych ustaleń dotyczących wymaganej liczby miejsc postojowych,** które muszą być zapewnione np. dla mieszkańców

» budynków wielorodzinnych. Punkt 1 paragrafu 18 nie powoduje więc żadnych konkretnych konsekwencji, stanowi jedynie rodzaj ogólnikowego przesłania, kierowanego do projektantów i inwestorów.

Należy podkreślić, że nie tylko *Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* ale również **inne rozporządzenia a także ustawy – nie zawierają przepisu określającego minimalną wymaganą liczbę miejsc postojowych**.

Dlatego też drugi punkt § 18, z uwagi na dyspozycje artykułów 7 i 87 Konstytucji RP<sup>3</sup> – nie może być rozumiany jako informacja, że problem rozwiąże decyzja administracyjna, w której to (w oderwaniu od powszechnie obowiązujących przepisów!), miałyby zostać nałożone na inwestora konkretne, indywidualne obowiązki. W zgodzie z Konstytucją, punkt 2 paragrafu 18 można rozumieć tylko w taki sposób, że liczba i umiejscowienie parkingów na działce muszą respektować wymagania ustalone decyzją wzist, a więc przede wszystkim: wymagania dotyczące linii zabudowy, wskaźników wielkości powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki lub terenu oraz gabarytów projektowanej zabudowy, w tym szerokości elewacji frontowej (parkingi nie mogą kolidować z obiektem kubaturowym).

Warto w tym miejscu przypomnieć, że wyżej opisana sytuacja prawna wynika, z jakże **słusznego z punktu widzenia obywateli, artykułu 7 Konstytucji, który stanowi, iż „Organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa”**, przy czym takim źródłem powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są wg art. 87 Konstytucji – sama Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe, rozporządzenia oraz akty prawa miejscowego.

W związku z powyższym **wszystkie obowiązki nakładane na obywateli decyzjami administracyjnymi (w tym także wzist) muszą wynikać z przepisów powszechnie obowiązującego prawa**. A w puli źródeł powszechnie obowiązującego prawa – jedynie plany miejscowe (będące aktami prawa miejscowego) określają minimalną liczbę miejsc do parkowania i sposób ich realizacji, do czego obliguje art. 15.2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

### Wnioski legislacyjne

Rozdział 3 *Warunków technicznych (...)* zawierający paragrafy dotyczące miejsc postojowych, winien być zmieniony. Pierwszą fazą prac legislacyjnych winna być waloryzacja problemów, jakie występują przy parkowaniu samochodów w pobliżu budynków oraz granic działek. Porównane winny być uciążliwości miejsc postojowych oraz ulic i dróg, które także generują skażenia motoryzacyjne. Takie badania pozwoliłyby sformułować **przepisy proporcjonalnie restrykcyjne wobec realnych zagrożeń**. Ponieważ z dużym prawdopodobieństwem wykazałyby większe skażenia pochodzące z częściej używanych układów komunikacyjnych niż z małych parkingów oraz większą „szkodliwość” samochodów ciężarowych od osobowych – to nowe przepisy mogłyby uwzględnić zarówno występowanie różnej mocy uciążliwości, jak i **możliwość redukcji negatywnych oddziaływań**, za pośrednictwem różnego rodzaju środków technicznych czy też zieleni wysokiej, a nie tylko z wykorzystaniem parametru odległości.

Rozsądne spojrzenie na problem miejsc postojowych pozwoliłoby pewnie **usunąć przepisy zakazujące właścicielom domów jednorodzinnych parkowania samochodów pod własnymi oknami**. Natomiast racjonalne odniesienie się do problemów, jakie mają osoby niepełnosprawne, spowodowałoby skorygowanie przepisów i **zapewnienie miejsc postojowych odpowiednio blisko okien czy drzwi budynków wielorodzinnych, ale tylko tych w których takie osoby niepełnosprawne mieszkają**. Oczywiście takie przepisy nie mogą wykluczać możliwości lokalizowania blisko drzwi budynku dodatkowych miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych, które przyjeżdżają okresowo, np. odwiedzających stałych mieszkańców.

Ponadto – ponieważ jednym z głównych problemów miejsc postojowych jest ich niedobór, to nowe przepisy mogłyby umożliwić **wprowadzanie przepisów lokalnych w for-**

**mie aktów prawa miejscowego, które ustalałyby tylko jeden parametr – minimalną liczbę miejsc postojowych**, które inwestorzy byliby zobowiązani zapewniać na danym terenie.

Wyżej proponowane zmiany przepisów, pozwoliłyby zwiększyć nasycenie terenu miejscami postojowymi oraz radykalnie poprawić relacje pomiędzy użytkownikami parkingów a użytkownikami pozostałej przestrzeni, zwłaszcza tej miejskiej.

**Apelujemy w tym miejscu do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o podjęcie działań mających na celu skorygowanie *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* poprzez wprowadzenie przepisów racjonalnie regulujących problematykę miejsc postojowych.**

**Prosimy także Posłów i Senatorów o wprowadzenie do ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym przepisu, który umożliwiłaby gminom ustalanie minimalnej liczby miejsc postojowych w trybie aktu prawa miejscowego, uchwalanego dla obszarów nieobjętych planami miejscowymi (obszary objęte planami miejscowymi mają ustalone minimalne liczby miejsc do parkowania). Takie prawo pozwoliłoby lepiej uwzględnić lokalne potrzeby, niż wprowadzenie jednakowych wskaźników miejsc postojowych (ustawą lub rozporządzeniem) wobec wszystkich terenów w całym kraju.** ■

W tekście wykorzystano m.in.:

1\_Obowiązujące przepisy prawa

2\_Rysunki własne autorów

3\_Odnosne artykuły Konstytucji RP:

Art. 7. Organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa.

Art. 87. 1. Źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia.

Art. 87. 2. Źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są na obszarze działania organów, które je ustanowiły, akty prawa miejscowego.

**Bożena Nieroda**  
architekt IARP



> napisz do autorki:  
[bozenanieroda@izbaarchitektow.pl](mailto:bozenanieroda@izbaarchitektow.pl)

**Wojciech Gwizdak**  
architekt IARP



> napisz do autora:  
[wojciech.gwizdak@2gstudio.eu](mailto:wojciech.gwizdak@2gstudio.eu)