



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

Garaż z jedną niewiadomą

arch. **Bożena Nieroda**, architekt IARP, arch. **Wojciech Gwizdak**, architekt IARP

Każdy przepis wprowadzający ograniczenia swobody działania winien czynić to w jednoznaczny sposób, tak aby osoby, do których jest kierowany – mogły wypełnić wskazane wymagania oraz aby można było stwierdzać, że przepis został uwzględniony. **Niestety szans takich nie dają niektóre regulacje prawa inwestycyjnego. Niech za przykład posłuży § 104 ust. 3** rozporządzenia z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – **określający parametry stanowisk postojowych w garażu**. Dlaczego tak się dzieje, o tym poniżej.

Prawo – to prawo


Obowiązujący w Polsce system prawa zbudowany jest z powiązanych ze sobą aktów, przy czym najwyższą pozycję w hierarchii źródeł prawa zajmuje Konstytucja, a najniższą rozporządzenia. Jednakże chociaż ranga rozporządzeń wysoka nie jest – winny być one z taką samą mocą przestrzegane, jak inne regulacje. Aby tak się działo – **warunkiem koniecznym jest nie tylko respekt społeczeństwa wobec prawa, ale i szacunek prawodawcy do odbiorcy przepisów, przejawiający się m.in. taką redakcją każdej normy prawnej, aby jej nakazy były wykonywalne**. Zasada ta dotyczy także kwestii inwestycyjnych. Dlatego niepokoi egzystowanie przepisów, które nie pozwalają projektantom pracować z poczuciem spełniania wymagań prawa, a szczególnie dyskomfort wprowadzają te, których wadliwość jest oczywista dla osób o budowlanym wykształceniu. Niezrozumiała dla nich jest konieczność stosowania regulacji zawierających ewidentne techniczne błędy, szczególnie że są one łatwo z przepisów usuwalne, bowiem z racji merytorycznej oczywistości ich korekta nie wymaga wielofazowych konsultacji społecznych i prowadzenia filozoficznych dysput o aksjologicznych podstawach prawa.

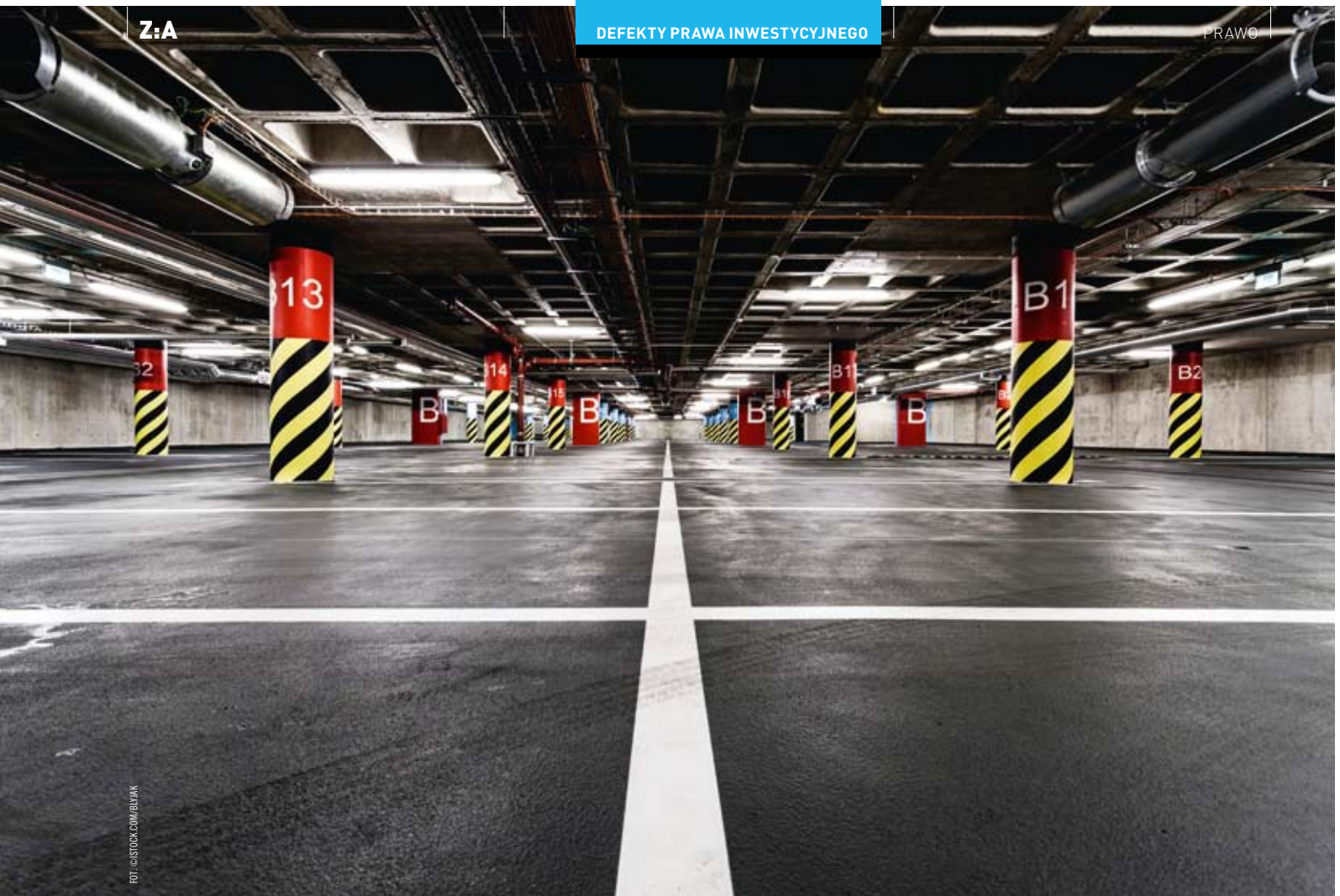
Paragraf 104 ust. 3 WT

Rozporządzenie z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.2015.1422) winno stanowić wiarygodny i fundamentalny dla projektantów zbiór informacji określających minimalne lub/i maksymalne dopuszczalne parametry użytkowe i funkcjonalne elementów struktury budynku. Ich spełnienie winno gwarantować poprawność działania obiektu budowlanego i niemożność kwestionowania prawnego jego architektonicznych rozwiązań. Jednakże jeżeli przyjrzymy się bliżej niektórym regulacjom, to pojawiają się zaskakujące wątpliwości.

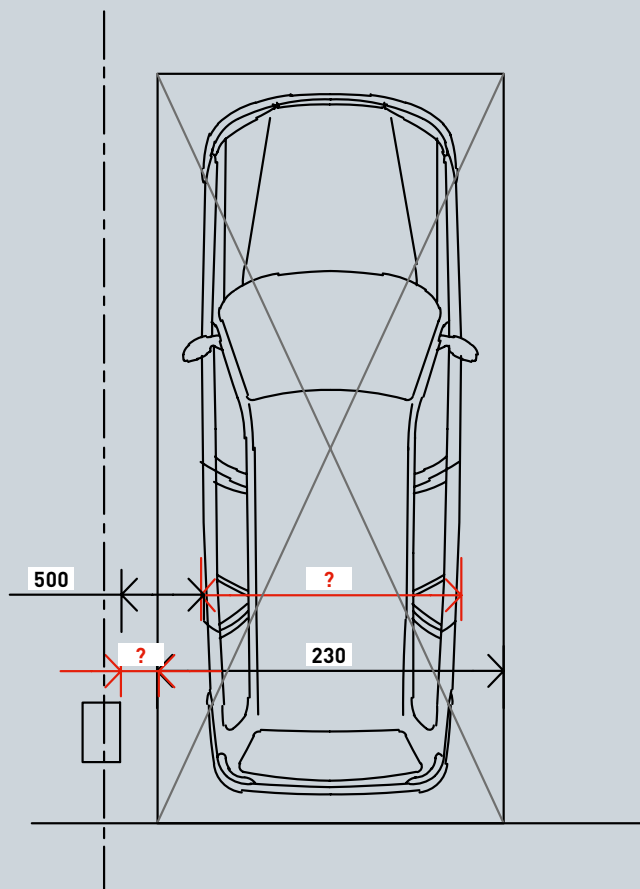
Przywołany na wstępie § 104 ust. 3 rozporządzenia – jest świetnym przykładem regulacji z niespodzianką w postaci drobnego błędu czy też niedopatrzenia, który generować może poważne oskarżenia kierowane do projektantów.

Źródłem problemu jest fakt, iż przepis ten o brzmieniu „**§ 104.3. Stanowiska postojowe w garażu powinny mieć co najmniej szerokość 2,3 m i długość 5,0 m, z zachowaniem odległości między bokiem samochodu a ścianą lub słupem – co najmniej 0,5 m.**” zawiera kryterium, którego spełnienie nie zależy od projektantów. Czytając przepis, łatwo zauważyć,

że tylko jego pierwsza część nie budzi chyba u nikogo wątpliwości, natomiast fragment o przecinku tylko pozornie jest precyzyjny, bowiem nigdzie nie znajdziemy informacji – jaką szerokość ma samochód, który miał na myśli autor § 104. 3. WT. Ta jedna niewiadoma w zasadzie nie pozwala na spełnienie wymagań, bo nie wiadomo jak „wpasować” samochód w stanowisko postojowe i móc od niego odmierzając odległości . Brak tej informacji skutkuje tym, że architekt w wielu sytuacjach nie może być pewien prawidłowości przyjmowanych przez siebie odległości między projektowaną ścianą lub słupem, a granicą stanowiska postojowego. Oczywiście można przyjąć bardzo bezpieczne założenie i projektując ścianę lub słup przyjąć odległości 0,5 m od krawędzi miejsca postojowego. Możemy być wówczas pewni spełnienia dyspozycji przepisu (nie zakłada się parkowania samochodów osobowych szerszych niż stanowisko postojowe), ale jest to luksus, na który nie zawsze można sobie pozwolić. Można też założyć sytuację, że projektant nie przewidzi żadnej odległości między słupem lub ścianą a miejscem postojowym – zawsze będzie można znaleźć tak wąski samochód, że formalnie przepis zostanie spełniony. Ale czy przyszli użytkownicy będą zadowoleni, parkując innymi samochodami? >>



ROT. ©ISTOCK.COM/BLANK

**1**

Niestety przepis § 104 ust. 3 WT nie jest na tyle precyzyjny by móc z całą pewnością prawidłowo zaprojektować miejsce postojowe w garażu przy zachowaniu przepisowej „odległości między bokiem samochodu a ścianą lub słupem”

» Co ciekawe punkt ten w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu z 1994 roku (Dz.U. 1995 nr 10 poz. 46) posiadał brzmienie „§ 104.2 Stanowiska postojowe w garażu powinny mieć wymiary zapewniające zachowanie odległości między samochodami co najmniej 0,6 m oraz między samochodami a przegrodami budowlanymi – co najmniej 0,5 m.”

Jak widać wydając WT w 2002 roku, prawodawca zmienił nieprecyzyjny zapis o odległościach między samochodami (0,6 m) na precyzyjny o wymiarach stanowisk postojowych – ale z nieznanymi przyczynami pozostawił błąd w odniesieniu do odległości od przegród budowlanych. Jeśli już zamieniano sposób liczenia jednego parametru, powinno się konsekwentnie na podobnej zasadzie zmienić drugi.

Próba interpretacji

Spróbujmy zastanowić się, jak należałoby rozumieć zapis § 104.3 by można go było bezpiecznie stosować podczas projektowania bez obawy o wadliwą interpretację. Z faktu, że w warunkach technicznych z 2002 roku wprowadzono zapis o miejscu postojowym o szerokości 2,3 m, zastępując zapis o 0,6 m szerokości odstępu między bokami samochodu można domniemywać, że ustawodawca przyjmował szerokość samochodu na 1,7 m. (2,3 m - 0,6 m = 1,7 m). Wtedy też miejsce postojowe powinno być oddalone od „przegrody budowlanej” o 0,2 m (2,3 m - 1,7 m = 0,6 m; 0,6 m / 2 strony = 0,3 m; 0,5 m - 0,3 m = 0,2 m).

Analizując dane zestawione w tabeli 1, można wysnuć tezę, że średnia szerokość samochodu w Polsce od 2 dekad uległa zwiększeniu z przedziału 137,7-165 cm do przedziału 169,5-187,1 cm (oczywiście przyjmując poprawkę na przyjętą bardzo zgrubną metodologię). Przestaliśmy jako społeczeństwo używać małych samochodów, a zaczęliśmy przesiadać się na samochody klasy średniej. Dlatego wydaje się wskazane zaproponować,

by jako średnią szerokość samochodu przyjąć wartość 1,8 m. Wtedy między samochodami będziemy mieli zachowaną odległość 0,5 m (1,8 m + 0,5 m = 2,3 m). Taką samą odległość uzyskamy między bokiem samochodu a ścianą lub słupem, **jeśli ściana lub słup będą stały w odległości 0,25 m od krawędzi stanowiska postojowego** ②.

Wnioski legislacyjne

Po wprowadzeniu stosowanych korekt – zapis § 104.3 mógłby brzmieć następująco:

§ 104.3. Stanowiska postojowe w garażu powinny mieć co najmniej szerokość 2,3 m i długość 5,0 m, z zachowaniem odległości między dłuższym bokiem stanowiska postojowego a ścianą lub słupem – co najmniej 0,25 m.

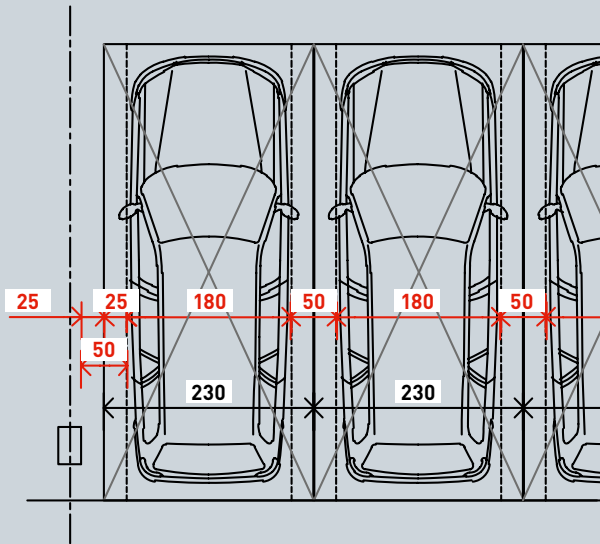
Przyjęcie takich parametrów powoduje, że jeśli zechcemy mieć:

- **jedno miejsce postojowe** między słupami czy ścianami to światło powinno wynosić 2,8 m, a wymiar w osiach konstrukcyjnych minimum 3,05 m (przy założeniu konstrukcji o szerokości 0,25 m) ③,
- **dwa miejsca postojowe** między słupami czy ścianami to światło powinno wynosić 5,1 m, a wymiar w osiach konstrukcyjnych minimum 5,35 m (przy założeniu konstrukcji o szerokości 0,25 m) ④,
- **trzy miejsca postojowe** między słupami czy ścianami to światło powinno wynosić 7,4 m, a wymiar w osiach konstrukcyjnych minimum 7,65 m (przy założeniu konstrukcji o szerokości 0,25 m) ⑤.

Proponowany zapis o odległości od dłuższego boku miałyby na celu wyeliminowanie sytuacji, w której w najbardziej typowym >>

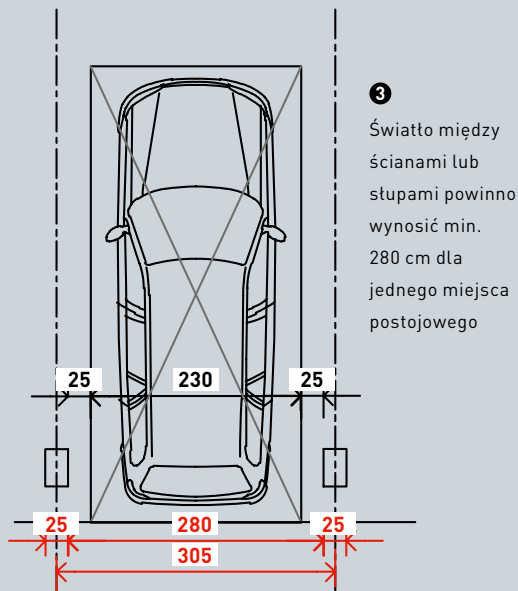
TABELA 1. WYMIARY POPULARNYCH MODELI SAMOCHODÓW

	marka samochodu	szerokość	szerokość z lusterkami	długość	wysokość
TOP 10 sprzedazy aut w 2015 roku wg magazynu Forbes	Volkswagen Passat CC Coupe	1855 mm	2090 mm	4802 mm	1417 mm
	Opel Corsa E Hatchback 5d	1746 mm	1944 mm	4021 mm	1481 mm
	Ford Fokus III ST	1823 mm	2010 mm	4362 mm	1471 mm
	Toyota Auris Hatchback 5d	1760 mm		4275 mm	1460 mm
	Opel Astra Hatchback 5d	1871 mm	2042 mm	4370 mm	1485 mm
	Toyota Yaris III Hatchback 5d	1695 mm		3885 mm	1510 mm
	Skoda Rapid II Spaceback	1706 mm	1940 mm	4304 mm	1459 mm
	Volkswagen Golf VII GTD5d	1799 mm	2027 mm	4268 mm	1452 mm
	Volkswagen Golf VII Hatchback 5d	1799 mm	2027 mm	4255 mm	1452 mm
	Skoda Fabia III Hatchback	1732 mm	1958 mm	3992 mm	1452 mm
Samochody popularne do lat 90.	Skoda Octavia III	1814 mm	2017 mm	4659 mm	1452 mm
	FSO 1500 Kombi	1630 mm	1685 mm	4234 mm	1473 mm
	FSO Polonez Atu	1650 mm		4369 mm	1420 mm
	Polski Fiat 126p „maluch”	1377 mm		3054 mm	1335 mm
	Fiat 125p „duzy fiat”	1630 mm		4226 mm	1440 mm
	Fiat Cinquento	1487 mm		3227 mm	1435 mm



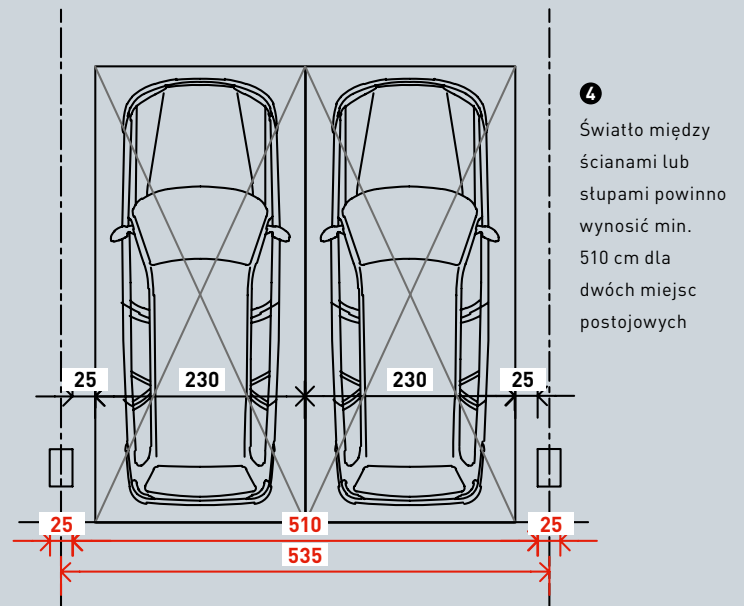
2

Jeśli przyjmiemy, że odległość między ścianą lub słupem a miejscem postojowym wynosić powinna 25 cm, a szerokość typowego samochodu to 180 cm, to otrzymamy 50 cm „odległości między bokiem samochodu a ścianą lub słupem” czyli taką samą odległość jak między samochodami



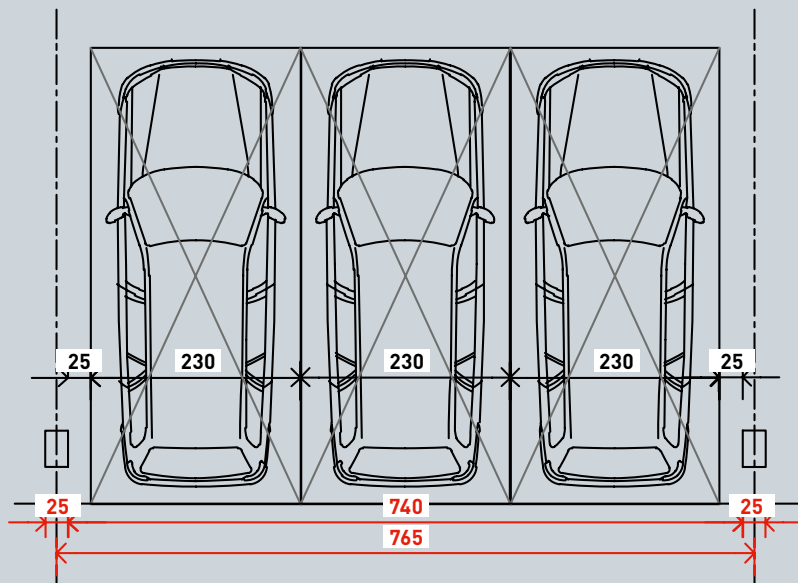
3

Światło między ścianami lub słupami powinno wynosić min. 280 cm dla jednego miejsca postojowego



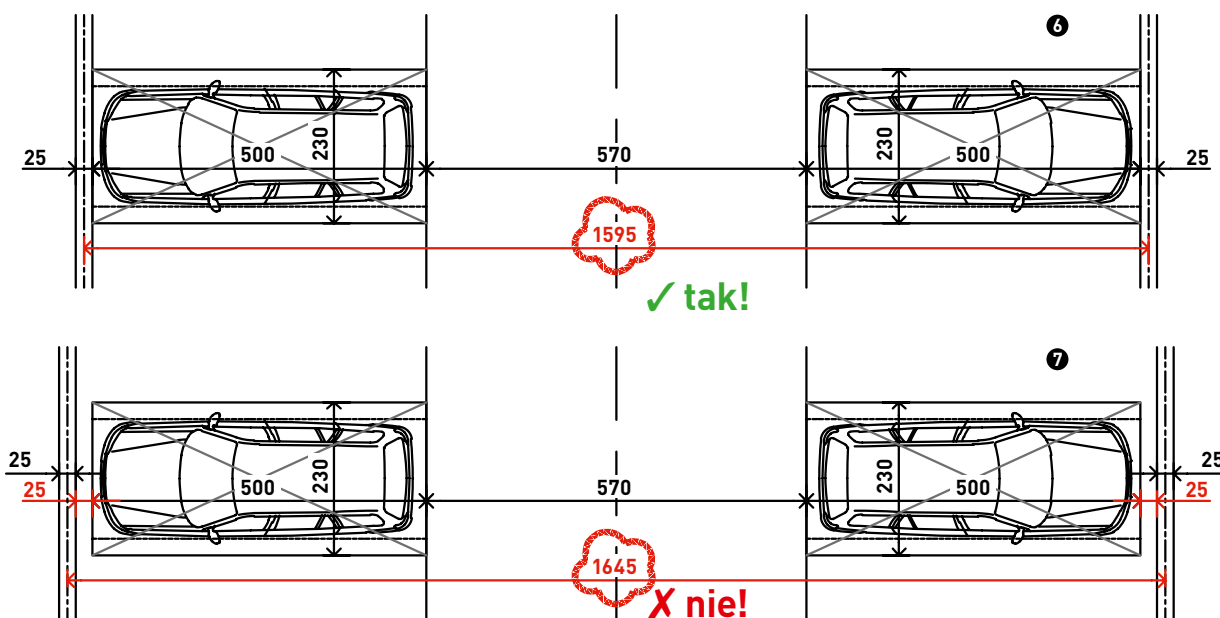
4

Światło między ścianami lub słupami powinno wynosić min. 510 cm dla dwóch miejsc postojowych



5

Światło między ścianami lub słupami powinno wynosić min. 740 cm dla trzech miejsc postojowych



6 7

Wydaje się wskazane, by 25 cm „odległości między bokiem samochodu a ścianą lub słupem” zapewnić tylko na dłuższym boku, w przeciwnym wypadku rozpiętość osi konstrukcyjnych musiałaby być większa niż 16 metrów, co wydaje się niewskazane

>> i optymalnym układzie parkingu (stanowisko postojowe + droga + stanowisko postojowe) – układ taki nie przekroczyłby rozpiętości 16,0 m, co wydaje się wskazane z punktu widzenia konstrukcyjnego 6. W przeciwnym razie rozpiętość w osiach musiałaby wynosić minimum 16,45 m, co byłoby wymiarem raczej niepraktycznym 7.

Reasumując: proponowana zmiana w zapisie § 104.3 precyzowałaby wielkość przestrzeni, jaka powinna pozostawać wolna między dłuższym bokiem stanowiska postojowego a ścianą lub słupem by umożliwić otwarcie drzwi samochodu z jednej lub z obu stron 8, gdy droga manewrowa ma szerokość 5,7 m. W sytuacji kiedy stanowisko postojowe styka się z kolejnym – owe strefy mogłyby na siebie zachodzić.

Wskazane byłoby zachowanie odległości 0,25 m od dłuższej krawędzi miejsca postojowego od ściany lub słupa także dla:

- stanowisk postojowych o szerokości 2,5 m, gdy droga manewrowa ma szerokość 5 m, wówczas ułatwia to manewr parkowania i wyjeżdżania 9 – § 104 pkt. 2 WT,
- stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych 10 – § 21.1 WT,
- stanowisk postojowych zlokalizowanych wzdłuż drogi manewrowej 11 – § 21.1 WT.

Być może stworzenie takiej ogólnej zasady powinno skutkować przeniesieniem zapisu o odległości między ścianą lub słupem do

osobnego punktu paragrafu 104, tak by nie było wątpliwości, że dotyczy on tylko wymiennego w tym punkcie przypadku.

Oczywiście możliwe i być może wskazane byłoby przyglądnięcie się czy przepis nie wymaga innych, dalej idących zmian w związku z ewolucją, jaką przeszły i przechodzą samochody. Może miejsce postojowe szerokości 2,3 m jest już za wąskie na dzisiejsze pojazdy? Może wielkość samochodów i ich możliwości manewrowania na tyle się zmieniły, że potrzebowałibyśmy głębszych zmian w przepisach? Może należałoby odrębnie potraktować ściany i słupy, bowiem ściana jako przeszkoda ciągła, utrudnia otwarcie drzwi samochodu na całej długości, natomiast słupy (z racji ażuru jaki tworzą), pozwalają wprowadzić dodatkowe wolne przestrzenie, które mogą być wykorzystywane na otwieranie drzwi samochodu? By rzetelnie odpowiedzieć na te pytania, konieczne byłoby poważne prace analityczne. Dlatego też naszą propozycję zmiany § 104.3. WT należy traktować jak głos w dyskusji, czy raczej jako propozycję dopracowania obecnie obowiązującego przepisu bez próby dyskusji o merytorycznym sensie przepisu.

Opisany wyżej problem z jednym tylko z paragrafów Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie pokazuje, że przygotowywanie poprawnych merytorycznie przepisów tak dużego i specyficznego aktu prawa, jakim są WT, jest procesem zbliżonym do prac projektowych. Nikt raczej nie oczekuje by pierwszy opracowany rysunek był tym ostatecznym i prawidłowym. **Projektowanie, jak i pisanie przepisów, to procesy iteracyjne, realizowane metodą kolejnych przybliżeń.**

Dlatego proces korygowania kolejno przyjmowanych „warunków technicznych” powinien być procesem naturalnym i akceptowanym. Problemem nie jest fakt zmieniania tego typu regulacji tylko to – że nowelizacje często zmierzają w złym kierunku i zamiast rozwiązywać palące problemy, dokładają nowe. Wydaje się, że zaproponowane drobne korekty w § 104.3 byłyby przyjęte jako dobra zmiana.

W tekście wykorzystano m.in.:
> przepisy prawa inwestycyjnego
> rysunki autorów

Bożena Nieroda
architekt IARP



> bozenanieroda@izbaarchitektow.pl

Wojciech Gwizdak
architekt IARP



> wojciech.gwizdak@2gstudio.eu