

PARKOWANIE W PARAGRAFACH

TEKST: BOŻENA NIERODA / WOJCIECH GWIZDAK

Urządzenie stanowisk postojowych dla samochodów osobowych towarzyszy prawie każdej inwestycji. Zasady dotyczące projektowania parkingów reguluje przede wszystkim rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Ponieważ przepisy te dalekie są od doskonałości, popatrzmy na ich główne mankamenty z refleksją nad tym, w którym kierunku winny pójść zmiany.

warunki techniczne

stanowiska postojowe

wyniki rozważań Zespołu ds. Legislacji przy Radzie MPOIA RP

14 listopada 2017 roku opublikowano zmianę rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U. z 2017 r., poz. 2285]. Nowelizacja WT weszła w życie 1 stycznia 2018 roku, po dość krótkim *vacatio legis*.

Jedną z kluczowych zmian, której poświęcono wiele uwagi, było przemodelowanie zarówno kwestii związanych z dopuszczalnymi wymiarami stanowisk postojowych, jak i odległościami, jakie winny być zachowywane w ich relacji z otoczeniem. Przyjrzyjmy się, czy usunięto wówczas wady poprzedniego rozporządzenia oraz przeanalizujemy, co jeszcze należałoby ewentualnie zmodyfikować i poprawić.

OCZEKIWANIA I OGRANICZENIA

Zasady projektowania stanowisk postojowych od wielu lat podlegają dość ścisłym regulacjom. Przepisy prawa powinny uwzględniać sukcesywnie wprowadzane, coraz nowocześniejsze rozwiązania techniczne związane z motoryzacją. Same wymiary stanowiska postojowego muszą umożliwiać swobodne zaparkowanie i otwarcie drzwi oraz opuszczenie miejsca z uwzględnieniem zmieniających się wraz z upływem czasu wymiarów samochodów. Tym samym przepisy winny reagować zarówno na zmniejszanie się gabarytów modeli typowo miejskich, jak i na proces odwrotny – pojawianie się coraz obszerniejszych i wygodniejszych samochodów rodzinnych.

Oprócz kwestii ergonomicznych przepisy mogą regulować także relacje przestrzenne stanowisk postojowych z otoczeniem. Kluczowe w tej materii wydają się dwie kwestie. Pierwsza ma charakter typowo estetyczny, ponieważ parkujące auta tworzą w wielu miejscach coraz bardziej rozległe, monotonne i nieatrakcyjne wizualnie przestrzenie. Dlatego przydatne byłoby wprowadzenie rozwiązań neutralizujących tego rodzaju konsekwencje urbanistyczne. Drugim problemem jest kwestia uciążliwości pracy silników, czyli spalin i hałasu. Pojawiają się one jednak tylko w krótkim czasie wykonywania manewrów parkingowych, a wraz ze stosowaniem coraz nowszych rozwiązań technicznych ich negatywne oddziaływanie sukcesywnie maleje. Podsumowując, można powiedzieć, że przepisy prawa

→ Zasady projektowania stanowisk postojowych podlegają od wielu lat dość ścisłym regulacjom. Przepisy prawa powinny uwzględniać sukcesywnie wprowadzane, coraz nowocześniejsze rozwiązania techniczne związane z motoryzacją. ←

powinny brać pod uwagę zarówno oczekiwania w zakresie zapewnienia funkcjonalności stanowisk postojowych, jak i ograniczenia, z uwagi na potrzebę uwzględnienia aspektu jakości przestrzeni.

Nowelizacja ww. rozporządzenia przeprowadzona w 2017 roku wprowadziła istotne korekty w odniesieniu do niektórych z wyżej omówionych kwestii. Najważniejsze z nich to:

- utworzenie definicji parkingu (§ 3 pkt 25);
- rozdzielenie przepisów i ustalenie odrębnych regulacji dla samochodów osobowych oraz innych niż osobowe (§ 19 ust. 1 i 2);
- zmiany w zakresie ustalania odległości stanowisk postojowych od okien i granic działki budowlanej (§ 19 i § 20);
- zliberalizowanie ograniczeń dla zabudowy jednorodzinnej (§ 19 ust. 5 i 6);
- zwiększenie minimalnej szerokości stanowiska postojowego dla samochodu osobowego – z 2,3 m na 2,5 m (§ 21 ust. 1 pkt 1);
- zmiana zasad sytuowania stanowisk postojowych względem ściany i słupa w garażach (§ 104 ust. 3).

Nowelizacja, która weszła w życie 1 stycznia 2018 roku, wprowadziła wiele zmian i – jak wynika z publikowanych informacji – była rezultatem długich prac Ministerstwa. Wynik przeprowadzonych wówczas rozważań legislacyjnych nie jest jeszcze doskonały – przyjęte regulacje zawierają nieścisłości, rodzą wątpliwości interpretacyjne oraz niosą ze sobą rozwiązania, które można kwestionować lub które należałoby uzupełnić. Przyjrzyjmy się kilku z nich.

ODLEGŁOŚCI W ZABUDOWIE

Przepisem określającym generalne zasady sytuowania stanowisk postojowych względem okien niektórych budynków oraz granicy działki budowlanej jest § 19 ww. rozporządzenia. Jego niewątpliwa wada to brak określenia celu regulacji, w tym np. poprzez wskazanie negatywnych zjawisk, jakim mają zapobiegać wprowadzone ograniczenia.

Przykładowo: czy w przypadku określania minimalnych odległości stanowisk postojowych od okien pomieszczeń przeznaczonych

na stały pobyt ludzi w budynkach oświaty chodziło o zmniejszenie szkodliwości działania spalin samochodowych, czy uciążliwości akustycznej? Podobnie: czy w przypadku placów zabaw i boisk dla dzieci prawodawca chciał odsunąć stanowiska postojowe ze względu na bezpieczeństwo, czy również z uwagi na spaliny lub hałas? Brak określenia przyczyn wprowadzenia regulacji utrudnia polemikę z przyjętymi rozwiązaniami, zarówno co do samej zasady, jak i wielkości przyjętych ograniczeń. Zresztą brak uzasadnienia wprowadzenia konkretnych zapisów jest mankamentem wielu innych przepisów. Niewyartykułowanie w nich celów, które mają być realizowane za ich pośrednictwem, prowadzi do poczucia niepewności, czy przyjmowane przez projektanta rozwiązania odpowiadają intencjom prawodawcy.

Dyspozycje rozporządzenia dotyczące wymaganych odległości wydzielonych miejsc postojowych od okien niektórych typów budynków i elementów zagospodarowania rodzą nie tylko szereg wątpliwości interpretacyjnych, ale przede wszystkim pytania o sensowność przyjętego katalogu ograniczeń. W § 19 ust. 1 prawodawca zdecydował, że stanowiska postojowe, w tym również zadaszone oraz otwarte garaże wielopoziomowe, powinny znajdować się w określonych odległościach od:

- placu zabaw dla dzieci;
- boiska dla dzieci i młodzieży;
- okien pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi w budynku opieki zdrowotnej, w budynku oświaty i wychowania, w budynku mieszkalnym, w budynku zamieszkania zbiorowego, z wyjątkiem: hotelu, motelu, pensjonatu, domu wypoczynkowego, domu wycieczkowego, schroniska młodzieżowego, schroniska.

Zastanówmy się, czy katalog przyjętych wyjątków jest obiektywnie uzasadniony. Jakie są negatywne skutki parkowania pod oknem sali gimnastycznej szkoły? Tego typu obiekty mają przeważnie wentylację mechaniczną z czerpniami zlokalizowanymi najczęściej na dachu i oddziaływanie spalin samochodów parkujących pod ich oknami jest praktycznie znikome, zwłaszcza że okna są często nieotwieralne. Również problemy związane z hałasem emitowanym przez parkujące samochody są wątpliwe. Sale gimnastyczne w szkołach nie służą ćwiczeniom wykonywanym w absolutnej ciszy i skupieniu. Natomiast imprezy sportowe, które mogą się w nich odbywać, same są źródłem hałasu. Nie sposób więc wskazać mierzalnych negatywnych zjawisk w tym zakresie.

Podobnie: jakie skutki mogą przynieść stanowiska postojowe w pobliżu sali lekcyjnych? Negatywne oddziaływanie jest tutaj dość wątpliwe, a jeżeli występuje – to krótkotrwałe. Jakie szkody spowoduje samochód zaparkowany pod oknem domu kultury? Również w tym przypadku istniejące obostrzenia nie wydają się uzasadnione.

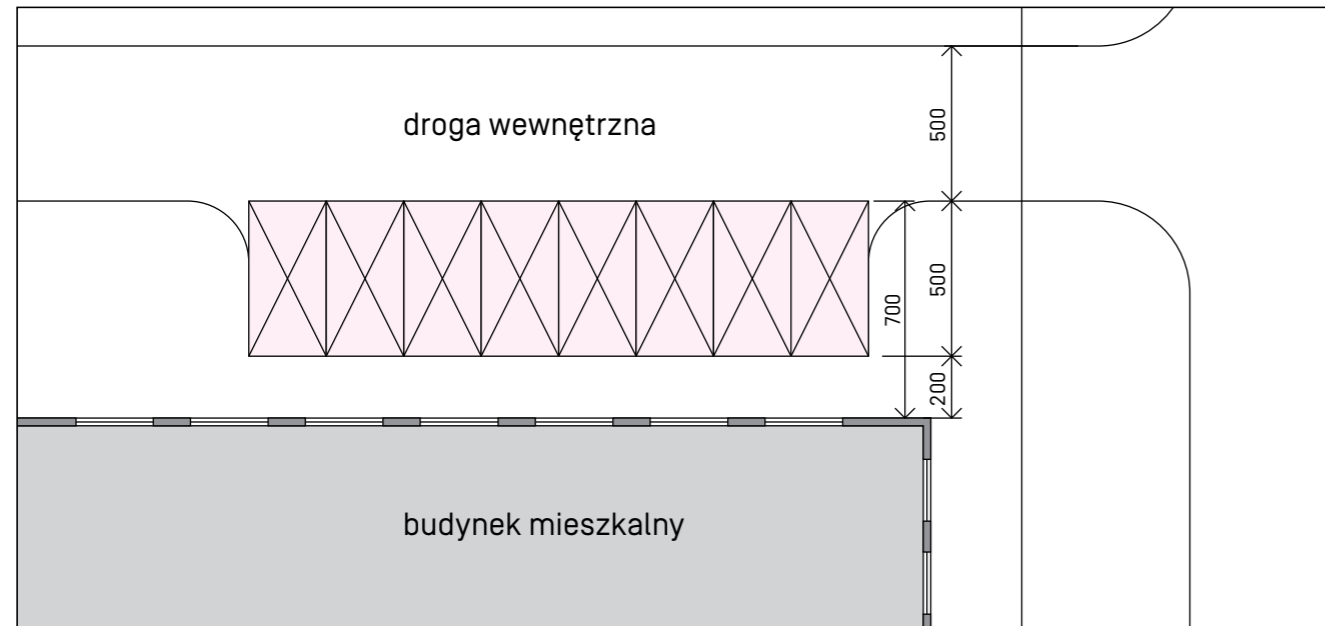
Czy regulowanie lokalizacji stanowisk postojowych względem okien budynków ma więc jakikolwiek sens? Zaden przepis nie reguluje np. sytuowania drogi wewnętrznej względem budynku mieszkalnego, będącej bardziej uciążliwą od stanowiska postojowego, na którym przez większość czasu, stoi samochód.

Można sobie wyobrazić sytuację, w której stanowiska postojowe są usytuowane przy oknach budynku, a droga wewnętrzna prowadzona w jego sąsiedztwie znajduje się w większym od niego oddaleniu (rys. 1) oraz odwrotną sytuację, w której położona wzdłuż budynku droga wewnętrzna zlokalizowana jest pod oknami, a miejsca postojowe w przepisowym oddaleniu 7 m (rys. 2).

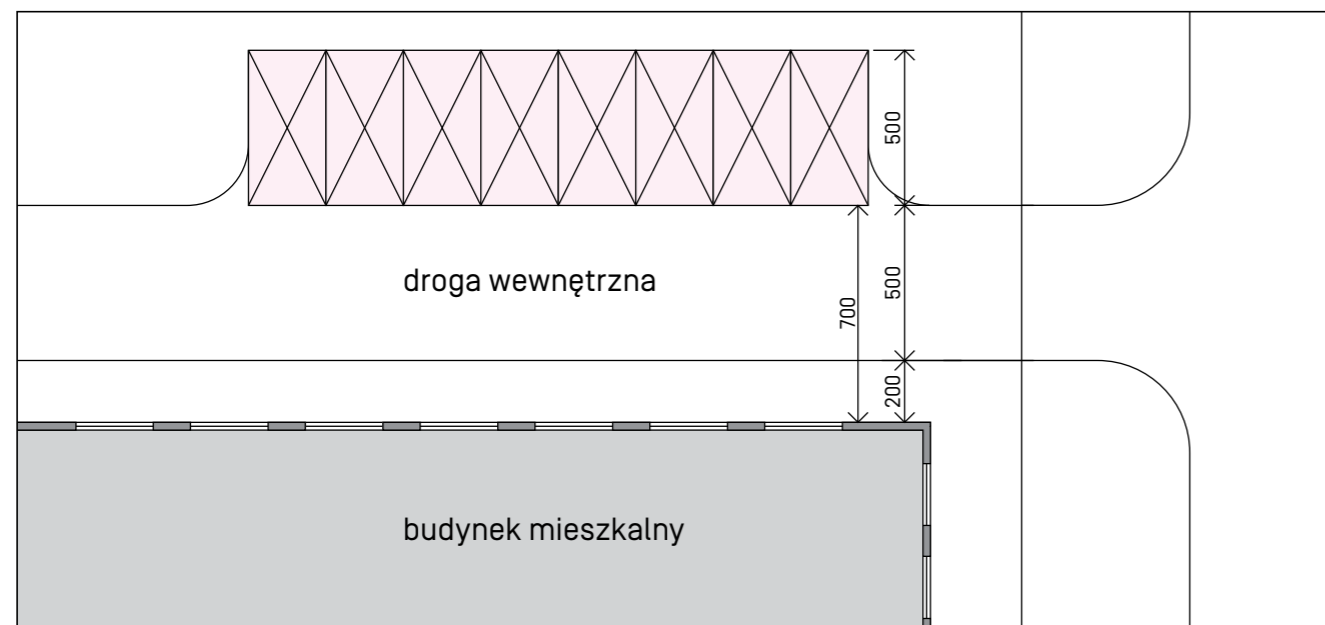
Jedna z tych sytuacji jest zgodna z obecnymi przepisami (rys. 2), druga zaś – przez te przepisy niedopuszczalna (rys. 1). Która jednak jest bardziej uciążliwa dla użytkowników budynku?auta wydzielają spaliny i emitują hałas w czasie jazdy, a nie postoj. Samochód jeżdżący pod oknem jest więc bardziej uciążliwy pod względem emisji spalin i hałasu niż zaparkowany

w tym miejscu. Pas stanowisk postojowych pod oknami stanowić więc może bufor przed bardziej uciążliwą drogą wewnętrzną. System prawny dopuszcza zatem dużo gorsze pod względem emisji rozwiązanie przestrzenne.

Podobnie nieracjonalnie kształtują się regulacje określające odległości stanowisk postojowych od granicy działki budowlanej. Także w tym zakresie trudno doszukać się uzasadnionych podstaw do nałożonych przepisami rygorów. Nakaz odsuwania stanowisk postojowych od granic nieruchomości w sytuacji, w której brak jest takich ograniczeń dla dróg – w tym intensywnie użytkowanych – budzi wątpliwości. W takim kontekście jeszcze mocniej odczuwać można brak sensu przepisów nakazujących odsuwanie stanowisk postojowych od granicy



Rys. 1. Lokalizacja miejsc postojowych niezgodna z obowiązującymi przepisami.



Rys. 2. Lokalizacja miejsc postojowych zgodna z obowiązującymi obecnie przepisami.



Lex van Delden Brug / Dok architecten



Bruki klinkierowe

Trwałość i niepowtarzalny charakter

Bruki ceramiczne stanowią całkowicie naturalny i bardzo trwały materiał nawierzchniowy, będący gustownym i eleganckim dopełnieniem tarasów, podjazdów, chodników, placów, ogrodów i innych terenów zielonych.

Niezwykle szeroka gama kolorystyczna naszej oferty, pozwala na realizację nawet najbardziej finezyjnych koncepcji oraz idealne dopasowanie ich do klimatu i otoczenia domu.

Bruki w odcieniach szarości i czerni doskonale sprawdzą się w przypadku projektów o nowoczesnej bryle, a dla domów tradycyjnych przygotowaliśmy unikatową kolekcję o specjalnie postarzonej strukturze.

www.vandersanden.pl



VANDERSANDEN
RAZEM BUDUJEMY TO CO NAJLEPSZE

działki, gdy po jej drugiej stronie znajduje się np. stacja benzynowa, budynek biurowy, budynek usługowy czy zabudowa przemysłowa. Trudno znaleźć dla takich regulacji logiczne uzasadnienie, zwłaszcza że dopuszczają one postój bezpośrednio przy obiektach z takimi funkcjami. Użytkownik może zaparkować pod oknem, ale sąsiad musi się odsunąć od granicy działki z takimi obiektami.

WIELKOŚĆ MIEJSCA POSTOJOWEGO

W § 104 ust. 3 rozporządzenia, które obowiązywało przed 1 stycznia 2018 roku, wskazano, że stanowiska postojowe w garażu powinny mieć co najmniej 2,3 m szerokości i 5 m długości z zachowaniem między bokiem samochodu a ścianą lub słupem odległości co najmniej 0,5 m.

Wówczas w sposób zupełnie nieprecyzyjny określono, jakie powinny być odległości od przeszkód znajdujących się w rejonie stanowiska postojowego. Błędem było uzależnienie tych odległości od rozmiaru samochodu przy braku wytycznych pozwalających określić jego założoną wielkość. Trudno było bez wątpliwości stwierdzić, w którym miejscu w stosunku do krawędzi miejsca postojowego znajduje się bok samochodu. Mimo że pośrednio można było próbować dowodzić, że tylko przyjęcie szerokości samochodu jako 1,8 m na miejscu postojowym o szerokości 2,3 m pozwala na zachowanie równej odległości „między bokiem samochodu a ścianą lub słupem – co najmniej 0,5 m” oraz między bokami dwóch samochodów 0,5 m [2,3 m – 1,8 m] – to taka interpretacja nie gwarantowała niepodważalności.

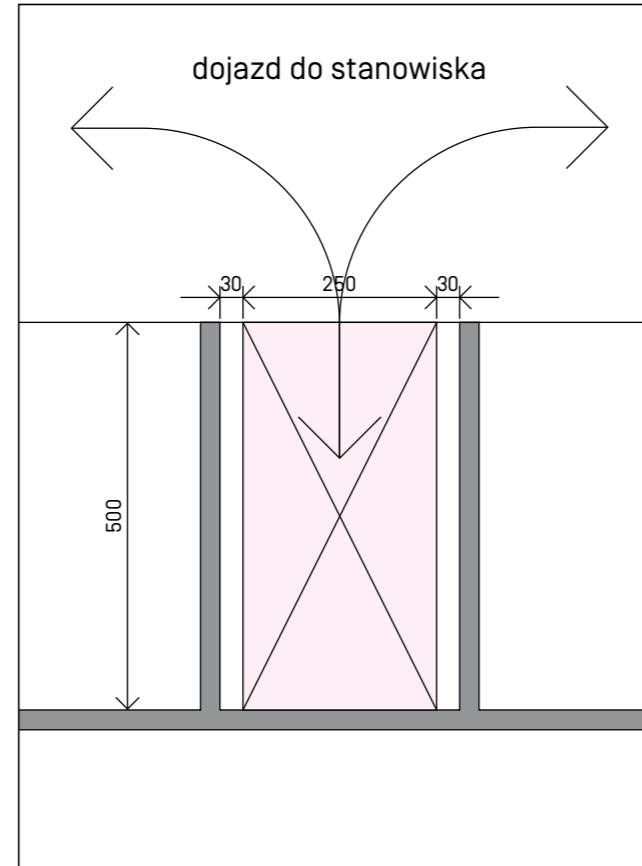
Dlatego też, idąc za sugestią Izby Architektów RP, Ministerstwo określiło odległości przeszkód jako mierzone od krawędzi miejsca postojowego. Przyjęty § 104 ust. 3 uzyskał brzmienie:

„Odległość między dłuższą krawędzią stanowiska postojowego a:

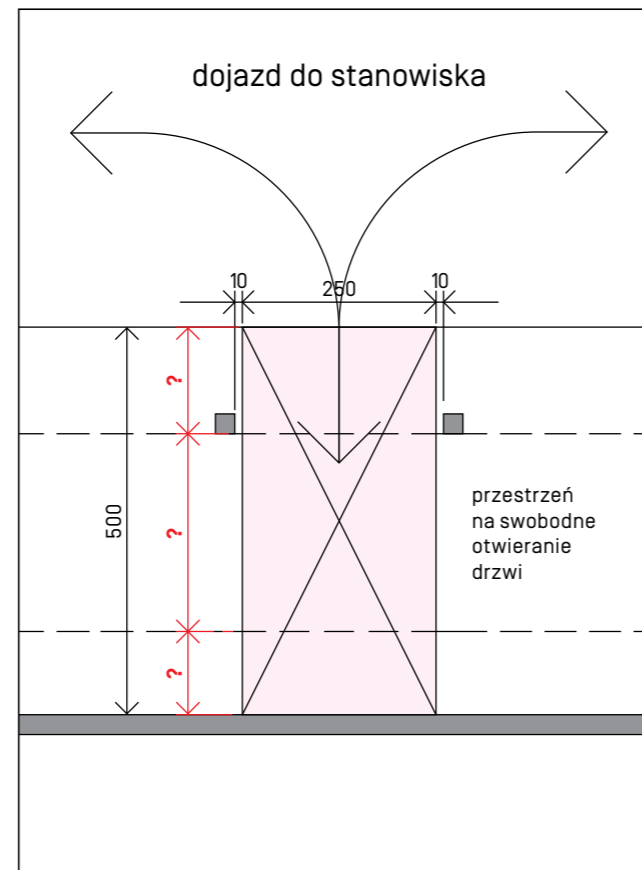
- 1) ścianą powinna wynosić co najmniej 0,3 m;
- 2) słupem powinna wynosić co najmniej 0,1 m pod warunkiem zapewnienia swobodnego otwarcia drzwi samochodu”.

Niestety w znowelizowanym przepisie znosząc jedną wadę, wprowadzono kolejne. Jego niefortunność polega na przyjęciu, niezbyt szczęśliwie, innej odległości od ściany – 0,3 m (rys. 3), a innej od słupa – 0,1 m (rys. 4). W WT próżno szukać definicji słupa. Podporę o wymiarach 30 x 30 cm z pewnością każdy chyba może nazwać słupem, ale czy element konstrukcyjny o wymiarach np. 30 na 200 cm jest jeszcze słupem czy już ścianą? Aby utrudnić projektantom pracę, dodano jeszcze zapis „pod warunkiem zapewnienia swobodnego otwarcia drzwi samochodu”. Kiedy ten warunek jest spełniony? Nie wiadomo. Stworzono więc dwa nowe pola do interpretacji.

Nie jest również jasne, dlaczego ograniczono listę przeszkód tylko do ścian i słupów. Czy latarnia stojąca zbyt blisko miejsca postojowego lub rura pionu kanalizacyjnego biegnąca przy ścianie garażu nie przeszkadzają w otwieraniu drzwi?



Rys. 3. Odległości stanowiska postojowego od ścian.



Rys. 4. Odległości stanowiska postojowego od słupów.



Systemy rynnowe

Systemy rynnowe Galeco to profesjonalne rozwiązanie dla każdego domu.

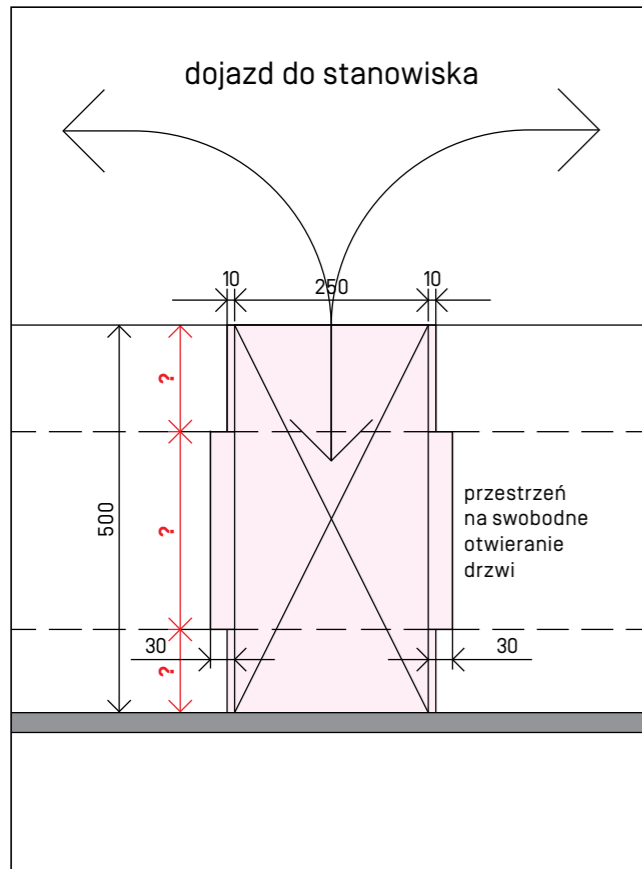
Wybieraj rynny Galeco – Grajmy razem!

Wilfredo León

Wilfredo León – Ambasador marki



www.galeco.pl



Rys. 5. Wydzielona przestrzeń – względem ścian i słupów według obecnie obowiązujących przepisów.

Rysunek 5 pokazuje, że obecnie wydzielona przestrzeń przeznaczona do parkowania i „swobodnego otwarcia drzwi samochodu” została określona nieprecyzyjnie. Ponadto – warto przemyśleć, czy ma ona odpowiedni kształt, a jeżeli tak – to w jaki sposób winien być on jednoznacznie wymiarowany. W obowiązującej regulacji błąd zaistniał prawdopodobnie dlatego, że zapisowi nie towarzyszył rysunek. Tego typu problemy można łatwo rozwiązywać przez wprowadzenie do tekstu WT rysunków wyjaśniających treść regulacji wprost. Postulat taki zgłosiła już Ministerstwu Izba Architektów RP w trybie prekonsultacji kolejnej noweli rozporządzenia.

POSTULATY LEGISLACYJNE

Obowiązujące regulacje WT dotyczące parkingów są w wielu aspektach nieracjonalne, anachroniczne i niejednoznaczne. Wprowadzona w życie 1 stycznia 2018 roku nowela w nikły sposób uwzględnia takie aspekty rozwoju motoryzacji, jak postępujące obniżanie uciążliwości pojedynczych samochodów osobowych oraz narastające problemy wynikające z umasawiania miejsc postojowych.

Odnosząc się do pierwszego zagadnienia, raz jeszcze warto podkreślić, że współczesne auta, które sukcesywnie wypierają starsze, są po wielokroć bardziej przyjazne środowisku i ludziom. Konsekwencją procesu udoskonalania ich technicznych aspektów staje się możliwe redukcjonowanie tracących uzasadnienie ograniczeń dotyczących odległości stanowisk postojowych od okien budynków

oraz granic nieruchomości. Szkodliwość samochodów stojących na parkingach jest prawie zerowa, a parkujących lub odjeżdżających z miejsc postojowych – niewielka w stosunku do tych poruszających się po drogach, na których ruch, a więc spaliny i hałas, są znaczne.

Wyznaczanie specjalnych odległości stanowisk postojowych ze względu na podniesiony poziom hałasu też nie ma większego sensu, ponieważ odgłos silnika słyszany z odległości 4 czy 10 m jest dla ludzi praktycznie taki sam, a w przypadku miejsc postojowych, np. usytuowanych między budynkami, które potęgają odbicia fal dźwiękowych, odległości nie mają żadnego znaczenia dla efektu akustycznego. Warto również zauważyć, że przy dzisiejszym rozwoju technologicznym produkowane obecnie okna, drzwi i inne przeszklenia mają dużo lepsze właściwości izolacyjne pod tym względem niż choćby kilka dekad temu.

W związku z powyższym wydaje się zasadne uchylene przepisów ograniczających zbliżanie stanowisk postojowych do granic nieruchomości oraz do okien budynków. Ewentualnym polem rozważań można uczynić tylko kwestię odległości parkingów od okien budynków wielorodzinnych z uwagi na społeczne przyzwyczajenia. Wprowadzenie dyspozycji, że parkingi mogą zbliżać się do okien nie więcej niż 4 m, nie naruszałoby ewentualnej zasady ogólnej dopuszczającej realizację takich stanowisk postojowych przy granicy nieruchomości (budynki z oknami odsuwane są przecież na odległość minimum 4 m od granicy).

Odnosząc się natomiast do aspektu uciążliwości wynikających z umasawiania miejsc postojowych w strukturach urbanistycznych, zasadnym kierunkiem prac legislacyjnych będzie poszukiwanie rozwiązań, sprzyjających eliminowaniu rozległych i monotonna przestrzeni parkingów. Można to uregulować np. poprzez obowiązek wprowadzenia pasów izolacyjnych zieleni średnio wysokiej, dzielącej zgrupowania stanowisk postojowych zgodnie ze wskazanymi w przepisach parametrami. ●



BOŻENA NIERODA

ARCHITEKT IARP

zastępca przewodniczącego Rady
Małopolskiej Okręgowej Izby
Architektów, przewodnicząca
Zespołu ds. Legislacji Małopolskiej
Okręgowej Izby Architektów



WOJCIECH GWIZDAK

ARCHITEKT IARP

sekretarz Krajowej Rady Izby
Architektów RP, przewodniczący
Komisji ds. Mediów i Informacji IARP



Osiedle
Angel River,
Wrocław.

DACHY ZIELONE URZĄDZAJĄ PRZESTRZEŃ

TEKST: KRZYSZTOF WIELGUS

W ostatnich latach coraz częściej wspomina się o konieczności dostosowania przestrzeni miejskiej do nowych realiów wynikających ze zmian klimatycznych. Dachy zielone mogą być nie tylko odpowiedzią na wymagania stawiane deweloperom przez lokalne władze, lecz także sposobem na podniesienie wartości inwestycji i obniżenie kosztów eksploatacji.

Jednym z podstawowych sposobów łagodzenia zmian klimatycznych jest zwiększanie ilości terenów zielonych w miastach. Niestety nie idzie to w parze z coraz większym zagęszczeniem zabudowy. W tej sytuacji naturalnym rozwiązaniem wydaje się umieszczenie powierzchni biologicznie czynnej na budynkach.

WYMÓG NOWOCZESNYCH MIAST

Obecnie w wielu europejskich miastach wprowadza się przepisy nakładające obowiązek tworzenia dachów zielonych na nowo powstających budynkach. Czasem wymóg ten

obejmuje również obiekty istniejące, w których prowadzone są prace remontowe. Takie regulacje funkcjonują już m.in. w Niemczech i Szwajcarii. Nowy budynek z dachem płaskim nie może powstać bez umieszczenia na nim zieleni również w Danii i we Francji. Nawet nasi najbliżsi sąsiedzi, Czesi i Słowacy, wprowadzają odpowiednie zapisy w planach zagospodarowania przestrzennego oraz programy wsparcia finansowego dla takich inwestycji. We wrześniu 2019 roku główny architekt Krakowa przygotował wstępny projekt wytycznych do ich tworzenia, które umożliwią powstawanie w tym mieście budynków z bujną roślinnością: