

Lublin, 30 grudnia 2013 r.

**Szanowny Pan
Stanisław Kalinowski
Zastępca Prezydenta Miasta Lublin
ds. Inwestycji i Rozwoju**

Szanowny Panie Prezydencie,

Rada Kultury Przestrzeni oraz Forum Kultury Przestrzeni po spotkaniu w Galerii Labirynt dotyczącym koncepcji Centrum Sztuki Współczesnej, chcą wyrazić **stanowisko w sprawie polityki transportowej naszego miasta**. W szczególności dotyczy ono standardy wyznaczania **wskaźnika zapotrzebowania na miejsca parkingowe** w decyzjach o warunkach zabudowy oraz w obowiązujących planach zagospodarowania przestrzennego w naszym mieście.

Stanowisko dotyczy kilku krytycznych kwestii (rozwinętych poniżej) zauważonych przy okazji spotkania i związanych bezpośrednio z Centrum Sztuki Współczesnej, należy je jednak odnosić do wszystkich zamierzeń inwestycyjnych w mieście (publicznych jak i prywatnych):

1. Urząd Miasta Lublin wyznacza **wysokie** na tle innych miast w Polsce **wskaźniki miejsc postojowych nieposiadając żadnego oparcia w prawie** dla takich praktyk,
2. **zapisy decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego**, która jest podstawą opracowania dla Projektanta CSW przez wysoki wskaźnik miejsc postojowych **uniemożliwiają uzyskanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych** towarzyszących budynkowi,
3. **brak refleksji nad problemem**, który został obnażony na spotkaniu z projektantem CSW – zapisy decyzji wydawane projektantom nie są analizowane pod kątem spójności wytycznych i przechodzą przez kolejne szczeble decyzyjne bez poprawek,
4. **brak spójności wydawanych decyzji z polityką transportową miasta**, według której inwestujemy poważne kwoty w transport publiczny i infrastrukturę a następnie osłabiamy jego pozycję.

Ad. 1.

Zgodnie z zapisami prawa budowlanego zapotrzebowanie na miejsca parkingowe jest sprawą wewnętrzną gminy. Moglibyśmy wyznaczać ich znacznie mniej, bądź nie wyznaczać wcale, jak dzieje się to w innych miastach przy okazji realizowania/przebudowywania czy wznoszenia nowych ogólnodostępnych obiektów kultury.

"§ 18. ust. 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.

*§ 18. ust. 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."*¹

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. (Dz.U. Nr 75, poz. 690)

Problem ten dotyczy również inwestycji prywatnych, tj. domów jednorodzinnych, budynków wielorodzinnych itp., gdzie wymagania te również są niewytłumaczalnie wysokie względem innych miast. Sytuacja ta zmienia się dopiero w opracowywanych obecnie miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, lecz plany te nie dotyczą obszarów centrum i śródmieścia, gdzie kwestia ta jest najważniejsza. Za przykład może posłużyć wspólna polityka transportowa prowadzona w Warszawie, gdzie w jednym dokumencie zawarto wskaźniki parkingowe oraz wstępne wytyczne na temat transportu alternatywnego (KM, rower, przejścia piesze), omijając w ten sposób oczekiwanie na MPZP –

"(...) dokonano podziału miasta na 3 główne strefy różniące się:

- stopniem uprzywilejowania transportu publicznego;*
- stopniem ograniczenia ruchu samochodów osobowych i ciężarowych;*
- wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc parkingowych."²*

Różnice pomiędzy strefami definiuje poniższa tabela:

WARSZAWA – wskaźnik miejsc postojowych dla całego miasta			
STREFA	BIURA I URZĘDY	HANDEL I USŁUGI	MIESZKANIA
	Il. miejsc / 1000 m2 pow. użytk.	Il. miejsc / 1000 m2 pow. użytk.	Il. miejsc / 1 mieszkanie
1 A	0-5	0-10	1
1 B	0-10	0-15	1
1 C	10-15	15-25	1
2	18-30	25-38	1, lecz min. 1 na 60m2 mieszkania
3	25-30	30-60	1, lecz min. 1 na 60m2 mieszkania

Co istotne, w dokumencie tym nie ma ustaleń dotyczących innych obiektów. Oznacza to zupełną dowolność (którą przewidział ustawodawca) w określaniu ilości miejsc postojowych obsługujących **ogólnodostępny obiekt kulturalny**³.

W przypadku CSW po interwencji projektanta **wymagania obniżono do 25 miejsc** parkingowych na 1000 m2 pow. użytkowej budynku. Odnosząc to do skali obu miast przedmiotowy teren znalazłby się **w warszawskiej strefie 1B**, gdzie **widelki wskaźnika wahają się od 0 do 15 miejsc** na 1000 m2 pow. użytkowej. Mamy zatem stosunek 0–15 : 25 (WWA : LBN).

W tabelce widoczne są również wskaźniki dla budynków mieszkalnych – w warunkach lokalnych należałoby wprowadzić na stałe zapisy o miejscach postojowych dla rowerów, np równając wymagania ze stanowiskami parkingowymi dla samochodów. Monitorując rozwój ruchu rowerowego wskaźniki te można by zmieniać.

Ad. 2.

Posiłkując się wiedzą ze spotkania z Projektantem należy wspomnieć, iż pierwotna wersja zagospodarowania terenu była niezadowolająca ze względu na zbyt duży udział powierzchniowy parkingu względem przestrzeni publicznej przed budynkiem. Około ¼ najatrakcyjniejszego terenu w wyniku zapisów decyzji miało zostać zagospodarowane na parking. Jest to szczególnie kuriozalna sytuacja gdy przypomnimy, iż taki parking w tym miejscu już istniał i został zlikwidowany ze względów użytkowych oraz estetycznych jako początek dobrych przemian w tym miejscu, kiedy zaczęła działać tu instytucja kultury.

² *Fragment Uchwały Nr LXXXII/2746/2006 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 10.10.2006 r.*

³ *Polska Klasyfikacja Obiektów Budowlanych (PKOB) wprowadzona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1999 r. (DZ.U. Nr 112, poz. 1316) wraz ze zmianami z 2002 r. (Dz. U. Nr 18, poz. 170)*

Ad. 3.

Można odnieść wrażenie, że w Lublinie współczynniki są przyjmowane ogólnie bez względu na lokalizację i rangę planowanego obiektu (jak w pkt. 1). Po interwencji Projektanta współczynniki zostały zmniejszone, jednak parking nadal będzie obsługiwał 39 aut oddzielając funkcjonalnie i widokowo przestrzeń publiczną budynku od ulicy.

Chcielibyśmy, aby przykład tej inwestycji zmusił do refleksji nad podejściem do tematu wskaźników parkingowych, który jest w naszym mieście nadal niespójny i nieusystematyzowany, często wręcz blokujący inwestycje, bądź negatywnie wpływający na ich jakość (jak w tym przypadku).

Ad. 4.

Według przyjętej polityki transportowej (zakup autobusów, zintegrowany system transportu miejskiego, nowe linie trojelbusowe) stawiamy na transport publiczny, a w wydawanych decyzjach stawia się na wzrost dominacji transportu indywidualnego. Każda taka inwestycja stoi w sprzeczności z przyjętymi założeniami.

Przykładowo: w decyzji zadbano o miejsca parkingowe dla aut osobowych, nie ma natomiast alternatyw czy analiz dla zmiany lokalizacji przystanków KM (która poprawiłaby dostępność terenu) bądź wiedzy dla projektanta na temat stacji roweru miejskiego.

Powyższe kwestie są wynikiem refleksji po spotkaniu w sprawie inwestycji celu publicznego, którą ma być siedziba Centrum Sztuki Współczesnej. Inwestycji realizowanej w trybie przetargu (sprawa zostanie poruszona w innym piśmie) i opartej na standardowych wytycznych. **Apelujemy o usystematyzowanie podejścia UM do kwestii wyznaczania miejsc parkingowych i znalezienie wspólnego mianownika z działaniami wzmacniającymi komunikację alternatywną oraz stylu życia w gęstym mieście. Pomijanie tego tematu rodzi zbyt wiele kontrowersji i problemów przestrzennych w naszym mieście.**

Opracował:
Krzysztof Jaraszkiewicz

Z poważaniem



Jan Kamiński
Przewodniczący RKP

Do wiadomości:

– Pan Krzysztof Żuk, Prezydent Miasta Lublin