



Zastępca Prezydenta Miasta Lublin



ISO 9001:2006
FS 583555

Departament Inwestycji i Rozwoju

ul. Wieniawska 14, 20-071 Lublin, tel.: 81 466 2200, fax: 81 466 2201
e-mail: architektura@lublin.eu, ePUAP: /GminaLublin/skrytka, www.um.lublin.eu

Lublin, dnia 13 stycznia 2014 r.

Szanowny Pan
Jan Kamiński
Przewodniczący
Rady Kultury Przestrzeni
przy Prezydencie Miasta Lublin

Do sprawy: AB-LA-II.670.1.2014

Szanowny Panie Przewodniczący, zapoznawszy się ze stanowiskiem Państwa w sprawie polityki transportowej miasta, a w szczególności dotyczącym ustalania wskaźnika miejsc parkingowych w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania, pragnę wyjaśnić co następuje:

1. Stosowane aktualnie wskaźniki wyposażenia nieruchomości w miejsca parkingowe ustalone zostały z wykorzystaniem kompleksowych analiz urbanistycznych przeprowadzonych pod koniec XX w. w ramach opracowania miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Lubelskiego Zespołu Miejskiego, zatwierdzonego Uchwałą Nr XV/91/86 Miejskiej Rady Narodowej w Lublinie dnia 30 grudnia 1986r., ze zmianami zatwierdzonymi Uchwałą Nr L / 500 / 93 z dnia 21 października 1993 r., Rady Miejskiej w Lublinie (Dziennik Urzędowy Województwa Lubelskiego Nr 17 poz.101 z 1993 r.) - obowiązującego do dnia 31. 12. 2003 r. - patrz zasady realizacji planu pkt. 2.7.16 - „w obrębie uzyskanej lokalizacji inwestor zobowiązany jest zapewnić obsługę parkowania w ilości 1 miejsce na: 1 mieszkanie, na: 25 m² (a poza terenem śródmieścia nawet na 20 m²) powierzchni użytkowej usług i obiektów użyteczności publicznej oraz na: 3 zatrudnionych w sferze produkcyjnej”.

Powyższe wskaźniki, **jako jedyne wypracowane dotychczas standardy** w zakresie zaplecza parkingowego inwestycji, stosowane były i są na terenie miasta, przy ustalaniu warunków zabudowy oraz zagospodarowania terenu w trybie decyzji administracyjnej – zgodnie z obowiązującym do końca 2003 r. planem miejscowym, a także później na mocy nowej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. Wyjątkowo w uzasadnionych urbanistycznie sytuacjach, stosowane są indywidualne rozstrzygnięcia i podlegają one każdorazowo, w trybie przewidzianym dla decyzji administracyjnej, uzgodnieniom z uprawnionymi ustawowo organami, współodpowiedzialnymi za utrzymanie ładu przestrzennego.

Zważywszy wyraźny wzrost możliwości i potrzeb motoryzacyjnych społeczeństwa (także Lublinian) na początku XXI w., a co za tym idzie istotne zwiększenie zapotrzebowania na miejsca parkingowo – garażowe na terenach mieszkalnictwa i usług, przyjęte na koniec wieku XX standardy wyposażenia nieruchomości w tym

zakresie, są dziś zdecydowanie niewystarczające. W tej sytuacji wszelkie nowe inwestycje powinny być dostosowane do realnych potrzeb i odpowiednio wyższych wskaźników wyposażenia terenu w urządzenia parkingowe. Wobec braku stosownych unormowań oraz aktów prawa lokalnego, dotyczących tego elementu zagospodarowania terenu, zagadnienie to powinno być i jest zazwyczaj przedmiotem rozważań oraz kompetentnej oceny urbanisty w trakcie sporządzania projektu decyzji o warunkach zabudowy, zgodnie z uprawnieniami nadanymi mu art. 60 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, podlegając też ocenie / opinii organów uzgadniających projekt decyzji na podstawie art. 54 ust. 4 tejże ustawy.

Przyjmowane w Lublinie wskaźniki zapotrzebowania na miejsca parkingowo-garażowe, nie odbiegają od zasad oraz standardów wprowadzonych na terenach innych miast Polski o podobnej wielkości.

2. W decyzji związanej z CSW, przyjęto obniżony wskaźnik: 1 miejsce postojowe na 40 m² powierzchni użytkowej podstawowej, co w przypadku tej inwestycji stanowi ok. 50% powierzchni użytkowej (która jest zwykle bazą odniesienia dla innych obiektów usługowych), czyli 1350 m² i wymagałaby zabezpieczenia 35 stanowisk parkingowo-garażowych, mogących zająć łącznie z dojazdami ok. 800 m², co stanowi ok. 10% powierzchni terenu inwestycji, a ok. 15% terenu wolnego od zabudowy. Podkreślenia wymaga fakt, że przedmiotem sporządzanej decyzji nie jest tu sama zmiana sposobu użytkowania oraz ewentualna poprawa stanu technicznego istniejącego obiektu, która teoretycznie nie wymagałaby zmiany dotychczasowego stanu wyposażenia działki, ale ustalana jest możliwość zwiększenia powierzchni i kubatury obiektu dla dodatkowego programu użytkowego, co w sposób oczywisty implikuje wzrost zapotrzebowania na miejsca parkingowe dla jego obsługi. Pominięcie kwestii zapewnienia miejsc postojowych dla nowej inwestycji, w sposób ewidentny może przyczynić się do pogorszenia warunków użytkowania zarówno określonej nieruchomości (jeśli nie będzie ona „samowystarczalna”), jak też przyległego pasa drogowego, a także posesji sąsiednich. Dodać przy tym należy, że w bliskim otoczeniu przedmiotowej inwestycji brak jest możliwości realizacji nowych parkingów publicznych wspomagających w tym zakresie obsługę obiektu, szczególnie w przypadku organizacji imprez masowych.

3. Zgodnie z wymogami prawa budowlanego, na które powołuje się Rada Kultury Przestrzeni, inwestor ma obowiązek zapewnienia miejsc postojowych dla samochodów w granicach zajmowanej posesji, nie ma zatem żadnych podstaw do całkowitej rezygnacji z tego wymogu, zaś ewentualne odstępianie od niego warunkowane jest szczególnymi okolicznościami (których w przypadku dot. CSW nie wykazano) najczęściej natury prawnej, związanych np. z ochroną środowiska czy zabytków, przy zapewnieniu odpowiednich rozwiązań zastępczych.

4. Odnośnie spójności (czy też wskazanego przez Państwa jej braku) wydawanych decyzji administracyjnych z polityką transportową miasta, zauważyć należy swoistą niezależność organizacyjno – prawną obydwu tych form działalności gminy miejskiej. Trudno zgodzić się z twierdzeniem jakoby, w wyniku zabezpieczenia miejsc parkingowych dla obsługi nowych obiektów w obrębie przynależnych im posesji, następowało osłabienie pozycji transportu publicznego, szczególnie w obszarze śródmieścia. Najstarsze i centralnie ulokowane części miasta (w tym chronione Stare Miasto i Śródmieście) zabudowane zostały w konwencji nie znającej problematyki motoryzacji. Stąd jednym z podstawowych zadań zmechanizowanego transportu publicznego, stanowiącego alternatywę (nie zaś obowiązkowy zamiennik) dla

prywatnych środków transportu, jest zapewnienie obsługi dotychczasowych mieszkańców i użytkowników nieruchomości w centrum miasta, które nie posiadają niezbędnego w dzisiejszych warunkach zaplecza parkingowo – garażowego. Każda nowa inwestycja lokalizowana w obszarze centralnym wymaga szczególnie wnikliwej oceny warunków obsługi komunikacyjnej i nie powinna być z założenia, bez podstawy prawnej, pozbawiana możliwości korzystania z różnych źródeł transportu.

5. Na uwagę zasługuje przy tym wszystkim fakt, że parking, a szczególnie otwarty parking towarzyszący każdemu obiektowi użyteczności publicznej, to przecież też PRZESTRZEŃ PUBLICZNA, a sposób organizacji ruchu pieszego i kołowego oraz aranżacja urządzeń nawierzchni, zieleni i elementów małej architektury w jego obrębie, stanowi o jakości tej przestrzeni, której ukształtowanie powinno być głównym zadaniem odpowiedzialnego - jeśli nie architekta to z pewnością urbanisty.

6. W Wydziale Planowania trwają prace analityczno - projektowe zmierzające do zaktualizowania standardów urbanistycznych, dotyczących wskaźników parkowania w poszczególnych strefach miasta, a ich wprowadzenie nie odbędzie się bez uwzględnienia racjonalnego stanowiska, środowisk związanych z kształtowaniem przestrzeni miejskiej, których także Państwo jesteście reprezentantami. Zapraszam do dyskusji nad przygotowywaną uchwałą.

Zastępca Prezydenta Miasta Lublin
Stanisław Kalinowski

