

Bielsko-Biała, 7 maja 2025 r.

Nr spr.: RI.054.17.2025.AD
Nr dok.: 7335.2025

Pani
Małgorzata Chrzęszcz
Radna Rady Miejskiej
Plac Ratuszowy 1
43-300 Bielsko-Biała

Dotyczy interpelacji nr RM.0003.231.2025

Odpowiadając na interpelację w sprawie zwiększenia liczby legalnych miejsc parkingowych w dzielnicach mieszkalnych i uporządkowania kwestii parkowania informuję, że:

Ad. 1. Miasto ma świadomość występującego deficytu liczby miejsc postojowych, zwłaszcza w obszarze centrum i osiedli mieszkaniowych charakteryzujących się zabudową wielorodzinną. Zauważyć należy, że taka sytuacja ma miejsce niemal w każdym większym mieście ze względu na ilość pojazdów indywidualnych przekraczających niejednokrotnie ilość mieszkańców, jak ma to miejsce w Bielsku-Białej. Z tego też powodu sytuacja w której zaspokojony zostanie deficyt miejsc jest niemożliwa do zrealizowania, biorąc pod uwagę nakłady do uzyskanych korzyści. Równocześnie nie jest możliwe określenie dokładnej liczby miejsc postoju pojazdów na poszczególnych osiedlach, gdyż postój taki może odbyć się zarówno na drogach publicznych – na wyznaczonych miejscach postojowych, bądź na zasadach ogólnych ustawy Prawo o ruchu drogowym, jak i na parkingach poza drogami publicznymi – na terenie spółdzielni czy wspólnot mieszkaniowych.

Wskazać jednak należy, że wyznaczanie miejsc postojowych na drogach publicznych podlega przepisom ustawy o drogach publicznych oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, a postój poza takimi miejscami musi spełniać wymogi określone w ustawie Prawo o ruchu drogowym.

Należy jednak mieć świadomość, że znaczny rozwój motoryzacji indywidualnej i związana z tym zwiększająca się liczba pojazdów na jedno gospodarstwo domowe nie jest możliwa do pogodzenia z chęcią wyznaczania dodatkowych miejsc postojowych na drogach publicznych, objętych przywołanymi przepisami lub dążeniem wspólnot czy spółdzielni mieszkaniowych do utrzymania maksymalnej powierzchni terenów zielonych lub placów zabaw.

- Ad. 2. Miasto posiada koncepcje budowy parkingów kubaturowych przy ul. Mikołaja Kopernika oraz przy ul. Lwowskiej. Parkingi te jednak, z racji swojego położenia, będą spełniać zasadniczo funkcję obsługi centrum miasta. Niezależnie od powyższego, przy planowanych przebudowach ulic, w zależności od dostępności terenu oraz występującego zapotrzebowania na postój pojazdów, projekt przebudowy zakłada wyznaczenie miejsc postojowych w sposób spełniający przywołane przepisy. Istotne jest jednak, że jakiegokolwiek miejsca postojowe wyznaczone na drodze publicznej są, z zasady, ogólnodostępne. Dlatego też wskazać należy, że to do wspólnoty czy spółdzielni mieszkaniowej należy zapewnienie miejsc postojowych dla swoich mieszkańców. Siłą rzeczy musi się to odbyć kosztem terenów zielonych, którymi takie podmioty dysponują.
- Ad. 3. Miasto jest otwarte na współpracę ze spółdzielniami mieszkaniowymi czy wspólnotami w zakresie kształtowania infrastruktury drogowej, w tym parkingowej przy wydatnym udziale finansowym lub rzeczowym danych podmiotów.
- Ad. 4. Przepisy techniczno-budowlane ustalają ogólny wymóg, aby każdy inwestor w granicach własnej działki budowlanej urządził stosownie do przeznaczenia i sposobu zabudowy stanowiska postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również stanowiska postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne. W przypadku niespełnienia tego wymogu pozwolenia na budowę nowych obiektów nie są wydawane.

Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego w każdym postępowaniu dla nowych obiektów lub zmiany w obiektach istniejących dokonuje sprawdzenia zgodności inwestycji w zakresie projektowanej liczby miejsc postojowych ze wskaźnikami wymaganymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, w decyzji o warunkach zabudowy lub (rzadko) w uchwale o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej. Przepisy tzw. specustawy tylko w tym ostatnim przypadku ustalają minimalną liczbę miejsc postojowych wynoszącą 1,5 krotność liczby mieszkań przewidzianych do realizacji, a w zabudowie śródmiejskiej równą liczbie tych mieszkań. W przypadku planu miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy brak jest wskaźników wymaganych w ustawie i gminy mają swobodę przy ustalaniu wskaźników minimalnej ilości miejsc postojowych.

Przy formułowaniu ustaleń planów miejscowych Biuro Rozwoju Miasta, a przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy Wydział Urbanistyki i Architektury od dawna stosują stałą praktykę. Zgodnie z nią ustala się wymagane minimalne wskaźniki miejsc postojowych dla mieszkań, powierzchni użytkowej usług, pracowników zakładów produkcyjnych lub innych istotnych parametrów zabudowy. Zwykle wskaźniki te są zbliżone do tych, jakie ustawa wymaga w przypadku inwestycji mieszkaniowych (1,5 miejsca na mieszkanie w budynku wielorodzinnym). Dla wszystkich budynków mieszkalnych jednorodzinnych wymaga się co najmniej 2 miejsc postojowych licząc na

każde mieszkanie. Odmiennie traktowana jest nowa zabudowa uzupełniająca (tzw. plombowa) w śródmieściu oraz przebudowa zabudowy zabytkowej, gdzie z uwagi na ograniczenia istniejącego układu ulic, dopuszcza się niższe wymagane ilości miejsc postojowych, co wymaga od mieszkańców w takich lokalizacjach albo ograniczenia liczby posiadanych samochodów, albo odległego dojścia do dostępnego parkingu. Miasto nie planuje podwyższenia wymaganych wskaźników miejsc postojowych w przeliczeniu na 1 mieszkanie w planach miejscowych ani decyzjach o warunkach zabudowy z wielu powodów. Po pierwsze obecne ustalenia w miejskich aktach planowania przestrzennego i decyzjach administracyjnych nie odbiegają od wymaganych ustawowo w przypadku specjalnych inwestycji mieszkaniowych. Po drugie zgodnie z ustawą, zrównoważony rozwój jest podstawą działań w zakresie polityki przestrzennej. Zgodnie z art. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w przypadku sytuowania nowej zabudowy, uwzględnienie efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni następuje w szczególności poprzez: dążenie do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego, maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu oraz ułatwianie przemieszczania się pieszych i rowerzystów. Powyższa zasada nie pozwala na dalszy niekontrolowany rozwój motoryzacji indywidualnej, kosztem innych użytkowników wspólnej przestrzeni miejskiej. Miasto planuje natomiast ustalać w przypadku inwestycji mieszkaniowych w śródmieściu minimalną ilość miejsc postojowych dla rowerów.

Rozumiejąc bieżące bolące potrzeby spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, Wydział Urbanistyki i Architektury wydaje pozwolenia na budowę nowych parkingów na istniejących osiedlach zabudowy wielorodzinnej wszędzie tam, gdzie pozwalają na to wymagane przepisami odległości od okien i placów zabaw, nawet jeżeli parkingi takie zmniejszają udział zieleni osiedlowej.

Z up. PREZYDENTA MIASTA
Przemysław Kamiński
ZASTĘPCA PREZYDENTA

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Urbanistyki i Architektury
3. Biuro Rady Miejskiej