Linie oddzielające miejsca parkingowe

Odpowiada mgr inż. **Anna Sas-Micuń**, Stowarzyszenie Nowoczesne Budynki

Zwracam się z prośbą o wyjaśnienie kwestii malowania białych linii oddzielających pojazdy na miejscu parkingowym przed blokiem mieszkalnym należącym do spółdzielni. Czy przepisy z dnia 14 listopada 2017 r. (weszły w życie 1 stycznia 2018 r.) dotyczą także miejsc parkingowych będących w użytkowaniu od przeszło dwudziestu lat? Chodzi konkretnie o długość pasów oddzielających pojazdy – 5 m.
Czy dotychczasowe długości (krótsze) muszą być wydłużone do długości 5 m, czy mogą pozostać w dotychczasowej długości. Administracja mieszkaniowa chce stosować nowe przepisy i to stwarza problemy parkowania pojazdów.

Zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, na mocy wydanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14 listopada 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. poz. 2285), weszły w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. z jednym wyjątkiem. W odniesieniu do § 104 dotyczącego wymagań dla dojazdów (drogi manewrowej) do stanowisk postojowych w garażu jednoprzestrzennym (bez ścian wewnętrznych), minimalnych odległości między dłuższą krawędzią stanowiska postojowego a ścianą lub słupem, a także dojazdów na wózkach inwalidzkich z drogi manewrowej do drzwi samochodu do stanowisk postojowych, w garażu, przeznaczonych dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne – zmiany wchodzą w życie z dniem 9 grudnia 2018 r. Rozporządzenie MliB ustaliło, w dodanym pkt 25 w § 3, definicję parkingu, przez który należy rozumieć wydzieloną powierzchnię terenu przeznaczoną do postoju i parkowania samochodów, składającą się ze stanowisk postojowych oraz dojazdów łączących te stanowiska, jeżeli takie dojazdy występują.
Wymiary stanowisk postojowych dla samochodów ustala zmieniony § 21 w ust. 1, w zakresie minimalnej szerokości 2,5 m i długości 5 m – dla samochodów osobowych, w zakresie minimalnej szerokości 3,6 m i długości 5 m – w przypadku samochodów osobowych użytkowanych przez osoby niepełnosprawne.
Usytuowane, wzdłuż jezdni, stanowiska postojowe dla samochodów, w myśl ust. 2 § 21, powinny spełniać minimalne wymiary odnośnie do: szerokości – 3,6 m, z możliwością jej zmniejszenia do 2,5 m – w przypadku wykorzystania przylegającego dojścia lub ciągu pieszo-jezdnego i długości 6 m. Powyższe wymiary mają zastosowanie do stanowisk postojowych dla samochodów osobowych. Z kolei urządzane stanowisko postojowe dla samochodów osobowych, użytkowanych przez osoby niepełnosprawne, powinno spełniać minimalne wymiary w zakresie: szerokości 3,6 m i długości 6, 0 m, bez możliwości ich pomniejszenia.
Zgodnie z ogólną zasadą, ustaloną w § 2, warunki techniczne dla budynków i ich usytuowania mają zastosowanie przy projektowaniu, budowie i przebudowie oraz zmianie sposobu użytkowania budynków oraz budowli nadziemnych i podziemnych spełniających funkcje użytkowe budynków, a także do związanych z nimi urządzeń budowlanych, z zastrzeżeniem § 207 ust. 2 oraz możliwymi odstępstwami stosownie do wskazań właściwych ekspertyz technicznych, zgodnie z ust. 2–5 w § 2.
Oznacza to, że do przypadku użytkowania 20-letnich miejsc parkingowych przepisy wprowadzone rozporządzeniem MliB z 2017 r. nie mają zastosowania. Do tego konkretnego przypadku mają zastosowanie regulacje obowiązujące w okresie urządzania miejsc parkingowych.
Reasumując, nie istnieje obowiązek wydłużenia miejsc parkingowych, o których mowa w pytaniu. Oczywiście ze względów praktycznych, biorąc pod uwagę aktualne wymiary samochodów oraz potrzeby osób niepełnosprawnych, jeśli wymiary parkingów na to pozwalają bądź też istnieje możliwość przebudowy otoczenia parkingu, warto rozważyć nowe urządzenie stanowisk postojowych, uwzględniając obecnie wymagane wymiary. Działanie takie zawsze będzie miało charakter dobrowolny, a nie nakazowy. ◄

Uzupełnienie do artykułu „Kablobetonowe stropy transferowe" z nr. 11/2018 „IB"

Pragniemy poinformować, że autorami projektu budowlanego konstrukcji wspomnianego w pracy budynku przy skrzyżowaniu ulic Miodowej i Senatorskiej w Warszawie są: mgr inż. Marcin Giers (projektant), mgr inż. Jakub Gajdziński, inż. Emilian Szarow (zespół projektowy), mgr inż. Maciej Lewonowski (sprawdzający) z firmy **Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o.** oddział w Polsce (obecnie **Arup Polska Sp. z o.o.**), która wykonała projekt budowlany również w pozostałych branżach inżynierskich. Pracownia **TCE Structural Design & Consulting** (autorzy artykułu), na zlecenie generalnego wykonawcy budynku, przy współpracy z firmą **Asis** (dostawcą i wykonawcą sprężenia opisanego stropu), wykonała projekt wykonawczy kablobetonowego stropu transferowego, w oparciu o który strop ten został wykonany. Opracowanie nasze obejmowało szczegółową analizę statyczną stropu z uwzględnieniem przyjętej technologii jego wykonania (na podstawie danych o geometrii oraz obciążeniach stropu z projektu budowlanego), rozwiązanie szczegółów konstrukcyjnych i technologicznych, projekt sprężenia oraz zbrojenia zwykłego wraz z niezbędnymi weryfikacjami obliczeniowymi i rysunkami, oraz nadzory autorskie i adaptację programu sprężenia do rzeczywistych warunków wznoszenia budynku.

Rafał Szydłowski (autor)