



IZBA ARCHITEKTÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KRAJOWA RADA IZBY ARCHITEKTÓW RP

Warszawa, 5 kwietnia 2017 r.

L.dz. 081/KRIA/2017/w

Pan Jerzy Kwieciński
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Rozwoju

dot. projektu ustawy o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw z dnia 3 marca 2017 r. (nr z wykazu RCL UD 215)

Szanowny Panie Ministrze,

Krajowa Rada Izby Architektów RP z uwagą zapoznała się z projektem ustawy o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (dalej: u.p.p.), przekazanym do konsultacji publicznych w dniu 10 marca 2017 r.

Przedmiotowy projekt zakłada – obok nowelizacji samej u.p.p. – zmianę 14 innych aktów z różnych gałęzi prawa, w tym ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm. – dalej: u.d.p.). W ustawie tej wprowadza się definicję „obszaru zabudowy śródmiejskiej”, zgodnie z którą jest to: *obszar funkcjonalnego śródmieścia, który stanowi faktyczne lub przewidziane w planie miejscowym centrum miasta lub dzielnicy w mieście o liczbie ludności powyżej 200 000 mieszkańców*. Według nowelizacji u.d.p., rada gminy na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, będzie mogła ustalić strefę płatnego parkowania na obszarze zabudowy śródmiejskiej.

W uzasadnieniu do projektu nowelizacji wskazano, że zmiany w ustawie o drogach publicznych polegać mają na zniesieniu limitu opłat za parkowanie na parkingach urządzonych w ścisłych centrach miast i dzielnicach dużych miast. Podkreślono, że zagospodarowanie tych miejsc wymaga uwolnienia przestrzeni na rzecz ruchu pieszego i rowerowego oraz jednoczesnego wygospodarowania miejsc stojących poza ciągami ulic i placami miejskimi.

Jak wynika z powyższego, wprowadzenie na gruncie u.p.d. definicji obszaru zabudowy śródmiejskiej służyć ma wyłącznie celowi umożliwienia organom gminy swobodniejszego kształtowania

opłat parkingowych w centrach miast oraz – co za tym idzie – ograniczeniu ruchu samochodów na tych obszarach.

W pierwszej kolejności podkreślić należy, że definicja legalna obszaru zabudowy śródmiejskiej wprowadzona została już do polskiego porządku prawnego na gruncie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r., poz. 1422, tekst jedn.). Zgodnie z § 3 pkt 1 przywołanego rozporządzenia jako zabudowę śródmiejską rozumieć należy *zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze funkcjonalnego śródmieścia, który to obszar stanowi faktyczne lub przewidywane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego centrum miasta lub dzielnicy miasta*. Definicja ta wynika z zasad planowania przestrzennego i służyć ma zachowaniu lub stworzeniu warunków dla zwartej zabudowy. Zaklasyfikowanie danego obszaru jako zabudowy śródmiejskiej niesie ze sobą konkretne konsekwencje, w stosunku do podejmowanych na tym terenie działań budowlanych. Chodzi tu chociażby o wymogi dotyczące sytuowania obiektów oraz ich oświetlenia i nasłonecznienia. W stosunku do obiektów sytuowanych w zabudowie śródmiejskiej przewiduje się zmniejszenie rygorów odległości budynku od innych budynków oraz minimalnego czasu oświetlenia i nasłonecznienia.

Zaznaczyć trzeba, że zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2016 r., poz. 778, tekst jedn. – dalej u.p.z.p.) ustalenie przeznaczenia terenu, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego oraz określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy terenu następuje w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (art. 4 ust. 1 u.p.z.p.).

Obszar zabudowy śródmiejskiej wyznaczany na potrzeby planowania przestrzennego (w procesie inwestycyjnym) nie musi pokrywać się z obszarem wyznaczonym na potrzeby wprowadzania opłat parkingowych. Pojęcie zabudowy śródmiejskiej funkcjonować powinno jedynie na gruncie aktów związanych z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym oraz procesem inwestycyjno-budowlanym. Nie jest zasadne wprowadzanie tożsamej definicji, która służyć ma zupełnie innemu celowi. Wynika to z faktu, że delegacja ustawowa do wydawania aktów prawa miejscowego, którymi – zgodnie z art. 14 ust. 8 u.p.z.p. - są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego zawarta została zarówno w Konstytucji RP (art. 94), jak i ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 20 ust. 1 u.p.z.p.). Podkreślić należy również, że kwestia wyznaczania obszarów funkcjonalnych, w tym obszarów śródmiejskich znajduje swoje miejsce w projekcie Kodeksu urbanistyczno-budowlanego, który kompleksowo i systemowo obejmuje swoją właściwością tą kwestię.

W związku z powyższym, wyznaczanie obszaru zabudowy śródmiejskiej w u.d.p. rodzić może wątpliwość, czy odbywa się to zgodnie z przepisami prawa.

Podkreślić należy, że zgodnie z § 3 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie Zasad techniki prawodawczej (Dz.U. z 2016 r., poz. 283, tekst jedn.): *w ustawie nie zamieszcza się przepisów, które regulowałyby sprawy wykraczające poza wyznaczony przez nią zakres przedmiotowy (stosunki, które reguluje) oraz podmiotowy (krąg podmiotów, do których się odnosi)*. Ustawa o drogach publicznych reguluje stosunki wynikające z użytkowania drogi, natomiast wprowadzenie na jej grunt definicji zabudowy śródmiejskiej przekładałoby się na relacje pomiędzy uczestnikami procesu inwestycyjno-budowlanego. W przypadku wskazanych wyżej przepisów ustawy o drogach publicznych adresatami są użytkownicy dróg publicznych, natomiast wprowadzenie definicji obszaru zabudowy śródmiejskiej w krąg adresatów wpisałoby mieszkańców tejże zabudowy, jak też wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego, co bez wątplenia nie jest intencją przedmiotowego przepisu.

W ocenie Krajowej Rady Izby Architektów wprowadzenie pojęcia obszaru zabudowy śródmiejskiej na grunt u.d.p. skutkować będzie funkcjonowaniem dwóch, odrębnych, niejednorodnych definicji, których stosowanie w praktyce rodzić będzie stan niepewności zarówno organów administracji architektoniczno-budowlanej, jak też uczestników procesu inwestycyjnego.

Wobec powyższego, działając na podstawie art. 8 pkt 11 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz.U. z 2016 r., poz. 1725, tekst jedn.), Krajowa Rada Izby Architektów RP zgłasza uwagę do art. 2 projektowanej ustawy o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym, tj. do wprowadzenia w ustawie o drogach publicznych pojęcia „obszaru zabudowy śródmiejskiej”. Zdaniem KRIA RP zasadne jest użycie pojęcia bardziej adekwatnego - zarówno pod względem celowości, jak i umiejscowienia – sformułowania „śródmiejska strefa parkowania”. Takie rozwiązanie pozwoli zrealizować cel, jakim jest ograniczenie ruchu kołowego w centrach miast, jednocześnie nie wpłynie negatywnie na warunki życia mieszkańców i użytkowników.

W związku z tym, zwracamy się o wnikliwe przeanalizowanie naszych uwag i uwzględnienie zaproponowanego rozwiązania w toku dalszych prac nad projektem.

Prezes
Krajowej Rady Izby Architektów RP



Ryszard Gruda

Przewodniczący
Komisji Legislacji KRIA RP



Piotr Andrzejewski