



L.dz. 366/ZG/2022

Warszawa, dnia 03 lutego 2023 r.

Szanowny Pan
Prof. Tomasz Grodzki
MARSZAŁEK SENATU RP
tomasz.grodzki@senat.gov.pl

Wniosek o wprowadzenie poprawki do Ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych, która została przyjęta przez Sejm RP 26 stycznia 2023 r. i skierowana do Senatu.

SARP reprezentujący Architektów i Urbanistów zwraca się do Senatu R.P oraz do Komisji parlamentarnych z wnioskiem o wprowadzenie poprawki do przyjętej przez Sejm „Ustawy z dnia 26 stycznia o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych” w części Art. 15 ust 6) pkt 2) , dot. zmiany w Ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących odnoszących się do:

art. 17 w/w Ustawy z dnia 5 lipca dodany ust 4a „4a. Dla inwestycji mieszkaniowej określa się:

pkt 2) „minimalną liczbę miejsc postojowych wynoszącą co najmniej 1,5-krotność liczby mieszkań przewidzianej do realizacji w ramach inwestycji mieszkaniowej.

art. 17 w/w Ustawy z dnia 5 lipca dodany ust 4d Dla inwestycji mieszkaniowej zlokalizowanej w

obszarze zabudowy śródmiejskiej określa się:

pkt 2) minimalną liczbę miejsc postojowych co najmniej równą liczbie mieszkań przewidzianej do realizacji w ramach inwestycji mieszkaniowej.”

Wnosimy o uchylenie w/w dodanych zapisów w zmienianej Ustawie z dnia 5 lipca 2018 w art. 17 ust 4a pkt 2) oraz ust 4d pkt 2).

Pozostałe ustalenia Art. 15 Ustawy z dnia 26 stycznia 2023 przyjmujemy z życzliwą akceptacją.

Jako środowisko architektów i urbanistów oczekiwaliśmy w przygotowywanej ustawie „**mającej na celu ograniczenie procedur i niepotrzebnych barier administracyjnych**”, rzeczywistego ułatwienia w procedurach planowania i przygotowania projektów, w tym w szczególności projektów mieszkaniowych, tak jak to było przedstawiane na posiedzeniu *Sejmowej Komisji Nadzwyczajnej do spraw deregulacji* w wystąpieniu Przewodniczącego Bartłomieja Wróblewskiego (PiS) 22 września 2022r.

Uważamy, że zapisy tej ustawy w części dotyczącej zmiany warunków technicznych dla projektowanych zespołów mieszkaniowych realizowanych tylko w procedurze tzw. *Lex Developer* wykraczają poza zapowiadany cel tej ustawy. W miejsce „*likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych*” – zaostrza się te bariery oraz ingeruje w warunki techniczne w budownictwie, bez dogłębnej analizy ekonomicznej i skutków społecznych, jakie mogą powstać w następstwie wprowadzanych zmian.

W Art. 15, ust. 6, punkt 2 obligatoryjnie ustawodawca określił minimalny wskaźnik parkingowy na bardzo wysokim poziomie 1,5 miejsca parkingowego na mieszkanie, (a dla zabudowy śródmiejskiej minimum 1 miejsce parkingowe na mieszkanie). W wielu przypadkach doprowadzi on do wstrzymania procesów inwestycyjnych lub diametralnie zwiększy koszty budowy, ostatecznie podnosząc ceny zakupu mieszkań i zmniejszając dostęp do mieszkań dla tysięcy Polaków.

Ustawę o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących tzw. *Lex Developer* – przyjęto z dużą nieufnością i oporami samorządów, by po kilku latach lokalne władze dostrzegły atrakcyjność tej procedury usprawniającej przygotowania terenów pod budownictwo mieszkaniowe. W całym Kraju rozpoczęto budowę kilkudziesięciu tysięcy mieszkań, (a następne projekty mieszkaniowe są w przygotowaniu). Wprowadzone zmiany w warunkach technicznych



Aktualne zapisy w tzw. ustawie Lex Deweloper pozwalają samorządom na określenie współczynnika parkingowego w Lokalnych Standardach Urbanistycznych. Jest to rozwiązanie uzasadnione – to lokalne władze znają najlepiej specyfikę swoich miast i wiedzą, jakim stopniu komunikacja publiczna jest w stanie obsłużyć mieszkańców nowoprojektowanych osiedli. W wielu dużych miastach o rozwiniętym systemie komunikacji zbiorowej przyjęto lokalne Standardy Urbanistyczne które określają wymogi parkingowe na poziomie „nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na mieszkanie”, (a „dla strefy śródmiejskiej; 0,8 miejsca parkingowego na mieszkanie”)

Wprowadzenie ujednoliconego, bardzo wysokiego współczynnika dla wszystkich działek w dużych i małych miastach na poziomie 1,5 m.p./ mieszkanie, charakterystycznego dla działek podmiejskich, jest zbyteczną ingerencją w lokalne warunki, zmniejsza konkurencyjność budownictwa społecznego w stosunku do inwestycji deweloperskich, (które bazują na ustaleniach planów miejscowych lub warunkach zabudowy). Jest to także szkodliwe z wielu powodów:

1. Obowiązek budowy parkingów z liczbą miejsc parkingowych na poziomie 1,5 miejsca na mieszkanie (niezależnie od tego, czy są to kawalerki czy duże mieszkania) oznacza w praktyce konieczność budowy dwóch lub więcej kondygnacji parkingów podziemnych, co najczęściej oznacza prace budowlane poniżej poziomu wód gruntowych. To bardzo kosztowne działania – koszt budowy jednego miejsca parkingowego to około 100 000zł*. A więc przeciętny kupujący do ceny swojego mieszkania będzie musiał doliczyć koszt ok. 150 000 zł.

**Powierzchnia garażu podziemnego, którą trzeba wybudować wraz z dojazdami, rampami i przestrzeniami technicznymi przypadająca na jedno miejsce parkingowe to ok. 30 m²; koszt budowy części podziemnej to ok. 3 000 – 3 500 zł/m²*

2. Konieczność budowy ogromnych parkingów jest sprzeczna z aktualną polityką w planowaniu miast i z trendami proekologicznymi, w tym w dążeniu do ograniczania indywidualnej komunikacji samochodowej na rzecz innych środków transportu i zachowania jak największej powierzchni biologicznie czynnej w ramach prowadzonych inwestycji. Mniejsza powierzchnia biologicznie czynna na osiedlach oznacza mniej drzew, mniej atrakcyjnych terenów rekreacyjnych, większe ryzyko zjawiska miejskiej wyspy ciepła, brak możliwości retencji wód opadowych na terenie – a więc gorszą jakość życia mieszkańców.

3. Coraz więcej ludzi młodych, zwłaszcza w miastach, decyduje się na życie bez samochodu. W miastach z dobrym transportem publicznym i bogatą ofertą usług własne auto przestaje być potrzebne. Również rosnące koszty życia, w tym mieszkań, prowadzą do szukania alternatywnych sposobów poruszania się po mieście, np. rowerem, najem lub współdzielenia samochodów. Obowiązek zakupu jednego lub dwóch miejsc parkingowych przez każdego mieszkańca stref śródmiejskich/ miejskich jest absurdalne.

Uwzględniając powyższą argumentację, jak na wstępie wnosimy o uchylenie w/w punktów *Ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych*, ufając w kompetencje i odpowiedzialność samorządów w ustalaniu Lokalnych Standardów Urbanistycznych.

Z wyrazami szacunku,

Mariusz Ścisło
architekt
Pełnomocnik SARP ds. Legislacji
Członek Głównej Komisji Architektoniczno-Budowlanej przy MRiT

Agnieszka Kalinowska -Softys
architekt
Prezes SARP

Marta Sękułska -Wrońska
architekt
Prezes Oddziału Warszawskiego SARP