



L.dz. 381/ZG/2023

Warszawa, dnia 17 kwiecień 2023 r.

Pan
Waldemar Buda
Minister Rozwoju i Technologii

Ministerstwo Rozwoju i Technologii
plac Trzech Krzyży 3/5
00-507 Warszawa

dotyczy: ustawa o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych („ustawa deregulacyjna“)

Wniosek o nowelizację przepisów ustawy o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących, wprowadzonych ustawą o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych, uchwaloną przez Sejm w dniu 14 kwietnia br. (dalej: „ustawa deregulacyjna“)

Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Stowarzyszenia Architektów Polskich, organizacji reprezentującej środowiska architektów i urbanistów, której statutowym celem jest dbałość o jakość architektury oraz ład przestrzenny, pragniemy wyrazić zaniepokojenie uchwaleniem przez Sejm przepisów modyfikujących zasady projektowania inwestycji w ramach specustawy mieszkaniowej.

Na wstępie, pragniemy zaznaczyć, że znaczna część modyfikacji wprowadzonych do specustawy mieszkaniowej, przede wszystkim w zakresie rozszerzenia katalogu gruntów, na których można będzie realizować inwestycje – została przyjęta przez nas z życzliwą akceptacją.

Niemniej, cieniem na przygotowanych rozwiązaniach, kładą się regulacje związane z polityką parkingową. Jako fatalne w skutkach oceniamy wprowadzenie w ustawie minimalnego, odgórnego dla całej Polski, współczynnika miejsc postojowych, który wynosi 1,5 m.p. na każde mieszkanie (1 w zabudowie śródmiejskiej). Dodatkowo, przepisy odebrały gminom oraz architektom możliwość kształtowania zapotrzebowania na miejsca parkingowe, co jawi się jako nadregulacja, pozostająca wbrew duchowi ustawy deregulacyjnej i uniemożliwiająca dopasowanie zabudowy do lokalnych uwarunkowań.

Dziś, lwią część projektów przygotowywanych w oparciu o specustawę mieszkaniową opiera się na niższym współczynniku miejsc postojowych niż ten zaproponowany w nowelizacji. Mowa jest o dziesiątkach tysięcy mieszkań w przygotowaniu, w tym o inwestycjach, nad którymi prace zaczęły się kilka lat wcześniej, np. z uwagi na konieczność przeprowadzenia skomplikowanej procedury uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

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 tak znacznej rewolucji, doprowadzi do wstrzymania powyższych inwestycji, w ramach których poczyniono już znaczne nakłady finansowe, w związane z pracami projektowymi architektów. Pragniemy również zaznaczyć, że ustawa przewiduje zaledwie 14-dniowy okres vacatio legis, co w perspektywie tak skomplikowanej materii jak proces inwestycyjny, należy uznać nie tyle za niewystarczające, co za absolutnie nieodpasowane do realiów.

Na skutek wprowadzonych przepisów, realne wykorzystanie specustawy mieszkaniowej, która zaczęła zyskiwać uznanie szerszej społeczności, w tym nieprzekonanych wcześniej miejskich radnych, zostanie ograniczone do minimum.

Decydujące znaczenie ma w tym przypadku realny koszt jaki byłoby zobowiązani ponieść inwestorzy. Obowiązek budowy parkingu oznacza w praktyce konieczność budowy dwóch lub więcej kondygnacji podziemnych, co wiąże się z bardzo kosztownymi pracami budowlanymi poniżej poziomu wód gruntowych. Koszt jednego z takich miejsc oscyluje wokół 100 tysięcy złotych (1 miejsce postojowe to ok. 30 m², a koszt 1m² takiego parkingu wynosi nie mniej niż 3 tysiące złotych za m²). Realnie, nakłady te znalazłyby swoje odzwierciedlenie w cenie mieszkania, co czyniłoby te ostatnie jeszcze bardziej niedostępnymi.

Co więcej, konieczność budowy ogromnych parkingów jest sprzeczna z aktualną polityką urbanistyczną przyjmowaną w miastach całej Europy. Obserwowany jest zwrot ku komunikacji miejskiej czy rowerowej. Ponadto, większy parking wiąże się również z ograniczeniem powierzchni biologicznie czynnej, tak istotnej nie tylko dla samych mieszkańców inwestycji, ale i ogólnej walki z katastrofą klimatyczną.

Zważywszy na przytoczone argumenty, w imieniu SARP i całego środowiska apelujemy o możliwie najszybsze znowelizowanie przepisów specustawy mieszkaniowej. Przynajmniej w zakresie polityki parkingowej. Odpowiednie brzmienie przepisów zostało zaproponowane w ramach prac senackiej Komisji Ustawodawczej, która zgłosiła odpowiednie poprawki. Niestety, z uwagi na przegłosowanie najdalej idącego wniosku o odrzucenie ustawy w całości, nie zostały one przyjęte.

Z całym przekonaniem uważamy, że powinny one posłużyć jako punkt odniesienia do koniecznej nowelizacji. W razie braku odpowiedniej korekty przepisów, należy liczyć się ze wstrzymaniem ogromnej liczby inwestycji, wzrostem kosztów budowy i zniweczeniem dotychczasowych starań naszej branży o racjonalne wykorzystywanie instrumentu specustawy.

Mając na uwadze powyższe, prosimy o uwzględnienie wniosku naszej organizacji i zainicjowanie odpowiednich działań legislacyjnych.

Z wyrazami szacunku,

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

Agnieszka Kalinowska-Sołtyś
architekt
Prezes SARP

Do wiadomości:

Pan Piotr Fokczyński
Prezes Krajowej Rady Izby Architektów RP