



L.dz. ZG/13-07/2025

Warszawa, dnia 13 lipca 2025 r

**Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji
Państwowej**

Komisja Budżetu i Finansów Publicznych

Komisja Infrastruktury

SENATU RP

Dotyczy: druku senackiego 392, rozpatrywanego na połączonym posiedzeniu Komisji w dniu 16.07.2025 r.
godz. 8:15

Szanowni Państwo Senatorowie,

W imieniu Stowarzyszenia Architektów Polskich pragnę zaapelować o rozważenie dokonania w przedmiotowej ustawie zmiany, **przywracającej samorządom kompetencje dotyczące określania wymaganej liczby miejsc parkingowych** w warunkach ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących.

Możliwość określenia wymaganej liczby miejsc parkingowych jest elementem władztwa planistycznego gminy, tak samo jak uprawnienie do określenia przeznaczenia terenu oraz parametrów jego zabudowy. Wyciąganie tego jednego zagadnienia poza nawias władztwa planistycznego jest rozwiązaniem szkodliwym i niespójnym. Pozbawia gminy możliwości lokalnego kształtowania warunków zabudowy na rzecz jednej ustawowej miary, która nigdy skutecznie nie zadziałała w lokalnym kontekście.

Propozycja powrotu tej kompetencji do polskich miast znalazła się w projekcie ustawy skierowanym do Sejmu (art. 10 - druk sejmowy 1382), niestety w toku II czytania została ona skreślona w wyniku przegłosowania poprawki – pomimo sprzeciwu samorządowców, jak również Ministra reprezentującego Radę Ministrów w ramach ww. projektu. Stosowane do 2023 r. przez gminy normatywy parkingowe były w zdecydowanej większości spójne z ich polityką przestrzenną, stanowiąc jej przedłużenie.

W ramach 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:

w art. 17 w/w Ustawy dodano ust 4a, pkt 2) w którym ustalono: „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 pkt 2) ; minimalną liczbę miejsc postojowych co najmniej równą liczbie mieszkań przewidzianej do realizacji w ramach inwestycji mieszkaniowej.”,

Poprawka do **projektu ustawy o zmianie ustaw o społecznych formach rozwoju mieszkalnictwa oraz niektórych innych ustaw** (druk nr 1410) wniesiona przez Polskę 2050 i Trzecią Drogę, w której wnioskowano o skreśleniu art. 10. powoduje, że „wrzutka” wprowadzona w 2023 r do już funkcjonującej „spec ustawy mieszkaniowej”, zostaje utrzymana.

Zawarty w ustawie współczynnik 1,5 miejsca parkingowego/mieszkanie jest znacząco zawyżony w porównaniu do wartości obowiązujących w uchwalonych aktach planistycznych największych polskich miast. W studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, a co za tym idzie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, współczynniki parkingowe są ściśle dostosowane do lokalnych uwarunkowań urbanistycznych, transportowych i demograficznych. Przykładowo, w Warszawie, w zależności od strefy, stosuje się wskaźniki na poziomie 1 miejsce/mieszkanie lub mniej, a w pozostałych ekstensywnych

obszarach zabudowy - 1 miejsce na mieszkanie, niemniej jednak niż 1 miejsce na 60 m² powierzchni użytkowej. Takie zróżnicowanie jest wynikiem świadomej polityki planistycznej, uwzględniającej rozwiniętą sieć transportu publicznego, gęstość zabudowy oraz potrzeby społeczne. Narzucenie jednolitego, wysokiego wskaźnika na poziomie krajowym ignoruje te realia i nie znajduje uzasadnienia w praktyce planistycznej większości samorządów.

Do 2023 r w całym Kraju przygotowano kilkadziesiąt projektów dla ponad 60 tys. mieszkań w procedurze w/w ustawy, z mieszkaniem spełniającymi standardy urbanistyczne gmin, kierowanych do rodzin jako pierwsze mieszkanie, które w znaczącej ilości są wstrzymane lub nie mają możliwości realizacji.

Utrzymanie zwiększonego współczynnika parkingowego dla projektów inwestycyjnych realizowanych na podstawie w/w Ustawy, które i tak są obciążone znaczącymi nakładami wynikającymi z porozumień z gminą w zakresie finansowania i partycypacji inwestorów dla inwestycji towarzyszących na rzecz gmin, wpływa na dalsze obniżenie podaży mieszkań, zwiększenie kosztu ich budowy a w konsekwencji ma swój udział w wyższą cenę m² powierzchni mieszkalnej, co od 2023 r obserwujemy, a co utrudnia dostępność mieszkań dla młodych i mniej zamożnych rodzin.

Do momentu wprowadzenia niekorzystnej zmiany w 2023 r., normatywy parkingowe były skutecznie określone przez samorządy i spójne z ich polityką przestrzenną. Pozwalały one realizować zrównoważone inwestycje mieszkaniowe, które były zgodne z celami urbanistycznymi gmin. Obecne sztywne przepisy:

- doprowadziły do wstrzymania lub rezygnacji z wielu projektów mieszkaniowych,
- znacząco zwiększyły koszty realizacji inwestycji (głównie przez konieczność budowy kosztownych garaży podziemnych),
- przełożyły się na wzrost cen 1 m² mieszkania,
- zmniejszyły dostępność mieszkań dla młodych rodzin i osób o niższych dochodach.

W procedurze konsultacji społecznych nasze środowisko; architektów i urbanistów wielokrotnie wskazywało na konieczność powrotu do standardu sprzed poprawki z 2023 r i utrzymanie wskaźnika min 1 miejsce parkingowe / mieszkanie (oraz 0,8 m.p. / mieszkanie w strefie śródmiejskiej).

Wnosimy uwzględnienie naszej opinii i wprowadzenie korekty do uchwalonej przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2025 r. ustawy o zmianie ustawy o społecznych formach rozwoju mieszkalnictwa oraz niektórych innych

Z wyrazami szacunku,

Mariusz Ściśło
architekt
Pełnomocnik ZG SARP ds. Legislacji

Marek Chrobak
architekt
Prezes SARP