



Uchwała Nr XLIX/533/2018
Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały
z dnia 12 marca 2018 r.

w sprawie ustalenia warunków zabudowy dla inwestycji przy ul. Radzikowskiego w Krakowie.

Na podstawie § 3 pkt. 4 lit. i uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2014 r. poz. 1840), Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje:

§ 1.

Opiniuje się **negatywnie** ustalenia warunków zabudowy dla inwestycji pn.: „Budowa dwóch budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami, z garażami podziemnymi, zagospodarowaniem terenu i dwoma zjazdami na działkach nr 74/6, 75/11, 76/8 obr. 41 Krowodrza przy ul. Radzikowskiego w Krakowie”.

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Jakub Kosek
Przewodniczący Rady i Zarządu Dzielnicy IV
Prądnik Biały

Uzasadnienie:

Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały podejmuje uchwałę w związku z otrzymanym pismem z Wydziału Architektury i Urbanistyki UMK, znak: AU-02-4.6730.2.1632.2016.MMY z dnia 16 lutego 2018 r. (data wpływu: 27.02.2018r.). Projektowana inwestycja spotkała się ze sprzeciwem mieszkańców, którzy nie popierają powyższej inwestycji. Poniżej przedstawiono nadesłane opinie mieszkańców:

Jako mieszkańcy ul. Radzikowskiego 114 d i grupy 13 domów jednorodzinnych chcieliśmy zaprotestować przeciwko zamierzeniu inwestycyjnemu na działkach 74/6, 75/11/76/8 obr. 41.

Poniższe uwagi dotyczące zamiaru budowy dwóch bloków mieszkalnych wielorodzinnych w proponowanej wielkości w tym miejscu uważamy za niedopuszczalne ze względów na:

1. Powierzchnia zabudowy - jest maksymalna i ograniczają ją jedynie minimalne odległości od granic i nie przewiduje ona w żaden sposób dodatkowej przestrzeni dla nowych mieszkańców. Tworzą się blokowiska, w których znajdują się tylko wąskie zieleńce i ciągi komunikacyjne. Brak wentylacji terenu.
2. Miejsca parkingowe - inwestycja także nie przewiduje rozwiązań parkingowych poza garażem podziemnym, w którym miejsca są dodatkowo sprzedawane i nie dołączane do mieszkań.
3. Drogi dojazdowe – brak infrastruktury drogowej dla tak dużej liczby mieszkań – już w chwili obecnej komunikacja realizowana jest w tym miejscu wahałowo. Ponadto ta ulica nie posiada szerokości pozwalającej wydzielić 2 pasy ruchu. Dojazd między godz. 7.30-8.30 do wiaduktu przy ul. Wrocławskiej już od kilku lat zajmuje ok 40 min., a nie wszystkie dotychczas wybudowane bloki są w pełni zasiedlone.
4. Kontrast architektoniczny i wysokość zabudowy – odległość ścian naszych domów i ścian proponowanych bloków to 13-14m. Zamierzenie inwestycyjne wprowadza olbrzymi kontrast 2-wóch i 5-ciu kondygnacji w tak małej odległości co powoduje degradację architektoniczną i zaprzeczenie dotychczasowych założeń dla tej okolicy. W latach powstawania naszych domów założeniem MPZG było stworzenie zabudowy niskiej jednorodzinnej.

Proszę zrobić wizję lokalną i zobaczyć jak jest budowany blok (jak mniemamy takie będą następne), betonowany teren. Należy zapewnić ład urbanistyczny, którego elementami są gabaryty znajdujących się budynków zapewniających harmonijny krajobraz. Jak można dopuszczać do tego, aby w pobliżu domów jednorodzinnych wyrastały bloki. Dlaczego nie zmusza się deweloperów do dostosowania się do zabudowy jednorodzinnej. Apelujemy o kategoryczne nie takim przedsięwzięciom.

W przedmiotowym projekcie doszło do naruszenia ładu przestrzennego okolicy w zakresie przyjętych warunków zabudowy i zagospodarowania planowanej inwestycji dotyczących wskaźnika wysokości górnej krawędzi elewacji frontowej.

Mianowicie, organ administracji w analizie urbanistyczno - architektonicznej, biorąc pod uwagę położenie przedmiotowych działek zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej (od strony zachodniej - ul. Słowiczej) i wielorodzinnej (od strony wschodniej - ul. Nowosłowiczej) stwierdził, iż należy dążyć do stworzenia nowej struktury, która stanowić będzie formy pośrednie pomiędzy zabudową o drobnych formach, a zabudową o dużych formach i powierzchniach. Jak dodaje Organ: "biorąc pod uwagę geometrię działki przedmiotowej, jej wymiary, stwierdza się, że zastosowanie form o wielkościach pośrednich zapewni łagodne przejście między zabudową o znacząco różnej skali zabudowy". Powyższe założenie, w ocenie organu administracji, pozwoli w sposób łagodny przejść z zabudowy wysokiej do sąsiadującej zabudowy jednorodzinnej (niskiej).

Mając na względzie wskazane wyżej założenie analiza urbanistyczno - architektoniczna przyjmuje w zakresie ustalania poszczególnych parametrów zabudowy wartości pośrednie pomiędzy istniejącą w bezpośrednim sąsiedztwie zabudową drobną (strona zachodnia), a zabudową wysoką górującą nad całością (strona wschodnia). Tymczasem w zakresie wskaźnika wysokości górnej krawędzi elewacji frontowej Organ I instancji z niejasnych przyczyn odchodzi od wyżej wskazanej zasady zachowania wartości pośrednich, na rzecz odniesienia się w sposób bardziej zbliżony do wysokości górnej krawędzi elewacji frontowej dla działek, na których posadowione są budynki wysokie wielorodzinne.

Dodatkowo, co istotne, pomimo tego, że w analizie urbanistyczno - architektonicznej stwierdza się, że front inwestycji został oznaczony jako bok działki od ul. Radzikowskiego, to następnie autor analizy wyznacza szerokość elewacji frontowej inwestycji przyjmując za front działki jej

bok od strony działki nr 76/8 (droga dojazdowa). Zgodnie zaś z obowiązującymi przepisami oraz orzecnictwem sądów administracyjnych, frontem działki winien być ten bok działki, który leży od strony drogi publicznej. Drogą publiczną jest ul. Radzikowskiego, zaś działka drogowa nr 76/8 nie stanowi drogi publicznej, ale jedynie wewnętrzną drogę dojazdową. Powyższe naruszenie skutkuje wyznaczeniem szerokości elewacji frontowej w odniesieniu do boku działki przyległego do działki nr 76/8, a nie boku działki równoległej do ul. Radzikowskiego (który jest znacznie krótszy od boku działki przyległego do wewnętrznej drogi dojazdowej). W rezultacie autor analizy nie przeprowadza wyliczeń dla wyznaczenia długości elewacji frontowej od strony ul. Radzikowskiego, pomimo tego, iż analiza winna określać właśnie długość elewacji od strony ul. Radzikowskiego.

Planowana zabudowa nie stanowi kontynuacji wskaźników kształtujących zabudowę na wymienionych działkach sąsiednich 63/1, 64/1, 66, 67, 74/24, 893, 889/2, 78/1. Podany wskaźnik zabudowy na poziomie 27% określono w stos. do działek 74/2, 74/6 i 75/2; w załączniku nie widać działki nr 75/2, a działka 74/2 jest odrębna i już zabudowana.

Wysokość zabudowy dopuszczona do 9,5m w elewacji frontowej jest prawie dwukrotnie większa niż budynków na działkach sąsiednich (66, 67, 74/24).

Planowana obsługa komunikacyjna - zjazdu na działkę 76/8 - wydaje się nie brać pod uwagę rzeczywistej sytuacji komunikacyjnej na działce 76/8; znajdują się tam wydzielone strefy parkowania w ilości już obecnie zbyt małej dla potrzeb mieszkańców osiedla do którego droga ta prowadzi, co powoduje częste interwencje Straży Miejskiej. Ponadto ruch na tej drodze jest wahadłowy. Dalsze włączanie istotnej ilości samochodów do tej drogi i likwidacja części miejsc postojowych na niej wygląda na posunięcie całkowicie nieodpowiedzialne. Warto byłoby wpłynąć na dewelopera by powstały dodatkowe miejsca parkingowe. W tym momencie zaparkowanie samochodu kogoś spoza osiedla (np. rodziny, która przyjechała w gości) jest bardzo trudne, a w budowie jest już kolejny blok.

Uważam, że zaopiniowanie wniosku o WZ w obecnym kształcie powinno być negatywne z uwagi na:

a) niewydolność komunikacyjną ulicy Radzikowskiego (w szczególności jej bocznej odnogi zaczynającej się przy budynku pod adresem Radzikowskiego 104), która na jednym pasie z konieczności już jest parkingiem.

b) absolutny brak miejsc parkingowych w tym rejonie w obecnym stanie rzeczy (a dodatkowo w tym momencie powstaje budynek naprzeciw Radzikowskiego 104).

Ewentualne pozytywne zaopiniowanie WZ winno być obwarowane:

a) wyjazdem z garaży podziemnych obu budynków których dotyczy wnioski o WZ na ulicę Słowiczą (nie na boczną odnogę Radzikowskiego zaczynającą się przy budynku przy Radzikowskiego 104

b) utwardzeniem na koszt dewelopera ulicy Słowiczej na odcinku od ul. Radzikowskiego (głównego jej przebiegu) do obu w/w budynków

c) uwzględnieniem w projekcie obu w/w budynków liczby miejsc parkingowych odpowiadającej ilości mieszkań w tychże budynkach.

Przepustowość Radzikowskiego wyczerpana (jak i Opolskiej, na którą za chwilę zwali się ruch z osiedla wizjonerów). Kawałka zieleni publicznej żadnego w tym rejonie. Deficyt parkingów straszliwy. Ten teren to była ostatnia szansa poprawy komunikacji w tym obszarze. Zresztą w poprzednich (dziś już niestety nieaktualnych) planach to była rezerwa komunikacyjna na połączenie Opolskiej - gdzie już wybudowano odpowiednie ramię skrzyżowania, z Radzikowskiego. Nie ulega wątpliwości, że jest to inwestycja pogarszająca warunki życia wszystkim sąsiadom i nie dająca żadnej nowej wartości urbanistycznej.

Mieszkamy w bloku nr 100. Wszędzie jest tylko beton i brak możliwości parkingów. Jest nam kompletnie już wszystko jedno i tak nie ma gdzie pójść z dzieckiem, zrobić jogging etc. Co najwyżej mogę pójść na zakupy do galerii.

Ta działka jest tak wąska że nawet nie wyobrażamy sobie jak tam można cokolwiek postawić ale widać da się wszystko.

A gdyby tak zrobić siłownię na powietrzu albo plac zabaw, albo parking dla mieszkańców?

Zanim zbudujemy kolejny blok i tak zagęścimy okolicę, że powiewu wiatru będziemy szukali w Zielonkach, chciałem zwrócić uwagę na następujące kwestie:

- brak chodników, na może małej ale jednak części ul. Radzikowskiego;
- brak absolutnie jakiegokolwiek miejsca na spacer, bieganie, zabawę z dziećmi, itp (z pomocą przychodzą stare Azory)
- miejsc do parkowania można ze świeczką szukać, szczególnie w godzinach popołudniowych

1. W bezpośrednim sąsiedztwie działki znajdują się 23 bloki, każdy średnio po 80-100 mieszkań. W sumie ponad 5000 mieszkańców.

2. Najbliższy dostępny teren zielony, gdzie można bezpiecznie wyjść z dzieckiem na spacer, wyprowadzić psa, "usiąść sobie" znajduje się kilometr dalej, po drugiej stronie III obwodnicy Krakowa - ulicy Opolskiej (przejście dla pieszych bez świateł!). Prawdziwy park znajduje się jeszcze dalej, "jedynie" dwa przystanki 172 i jesteśmy w Parku Krowoderskim.

2a. Jaki jest stosunek ilości budynków w okolicy do ilości drzew?

3. Droga przylegająca bezpośrednio do działki, ze względu na ciasnotę i całkowity brak miejsc parkingowych na osiedlach, ma jedyny na cały Kraków sposób parkowania - na suwak, co jeszcze dodatkowo ją pomniejsza, ogranicza i tamuje ruch.

4. Wybudowanie kolejnych bloków spowoduje powstanie tunelu drogowego bez przewiewu powietrza.

5. Obwodnica drogowa, dwie linie kolejowe, korytarz powietrzny na lotnisko - wskazane byłoby przeznaczenie tego terenu na zielen, a nie kolejne mieszkania.

6. Główna ulica Radzikowskiego (prostopadła do omawianej, takie kuriozum, bo nie można stworzyć osobnych nazw ulic, wystarczy jedna!) w tym momencie już jest niewydolna komunikacyjnie (i nie chodzi o trwający obecnie remont na ulicy Armii Krajowej oraz Rydla). Przed ich zamknięciem również był problem z komunikacją. Kolejne mieszkania, a co za tym idzie następne samochody nowych mieszkańców tylko spotęgują korki. To jest ostatnie miejsce, które bez dłuższego spaceru pozwoliłoby stworzyć teren zielony. Miejsce gdzie można by odpocząć i zawiesić wzrok na zieleni, a nie na betonie.

W planowanej inwestycji dopuszczona jest za wysoka gęstość zabudowy. Bloki przesłonią domki szeregowe i jednorodzinne w sąsiednim pasie szczególnie przy maksymalnej wysokości jaką może przyjąć inwestor (9,5m). Dodatkowo przyjęte wskaźniki miejsc parkingowych z współczynnikiem 1,2 uważam za niewystarczające. Jeżeli UMK może je zwiększyć byłoby to wskazane i pozwoliło na uniknięcie sytuacji jaka ma aktualnie miejsce przy Radzikowskiego, gdzie normalne zaparkowanie jest prawie niemożliwe

Tak przypominam sobie historycznie, że miała tam przechodzić droga łącząca Radzikowskiego i Conrada.

Planowane budynki mają stanąć na działce na tyle wąskiej, że nie zezwoli to na wygospodarowanie miejsc parkingowych. Obecnie cała Radzikowskiego (ta która jest odnogą od głównej Radzikowskiego) zastawiona jest parkującymi samochodami. Nie trudno sobie wyobrazić co będzie po wybudowaniu jeszcze dwóch budynków. Podziemne parkingi niewiele załatwią.

Obecna infrastruktura drogowa jest niewydolna. Wyjazd z naszego osiedla jest bardzo trudny. Nie poprawi tego nowobudowany wiadukt przy ul. Rydla. Korek robi się przy wjeździe na Bronowicką tym bardziej, że przy ul. Rydla planowane są też budynki mieszkalne.

Gdy były budowane domy jednorodzinne przy Radzikowskiego 114 i przy Słowiczej były plany i zapewnienia budowy drogi (przełączki) pomiędzy Radzikowskiego a Conrada. Wyrazem tego jest wybudowana odnoga na skrzyżowaniu na przeciw parkingu IKEA. Dobudowanie kilkudziesięciu metrów drogi otworzyłoby możliwość ruchu w stronę ul. Conrada z pominięciem przejazdu przez Azory.