

Analiza możliwości budowy na terenie Warszawy nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²) wraz z prognozą skutków ich budowy w odniesieniu do 26 nowych lokalizacji

TOM II – Zeszyt nr 14 - Lokalizacja nr 14

ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego



ZAMAWIAJĄCY:

Miasto Stołeczne Warszawa
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
Pl. Bankowy 3/5, Warszawa

WYKONAWCA OPRACOWANIA:



AECOM Sp. z o.o.
Ambassador Office Building
ul. Domaniewska 34a, 9 piętro
02-672 Warszawa
tel. 22 822 00 51
www.aecom.com

ZESPÓŁ AUTORSKI:

MGR INŻ. ARCH. JOLANTA **WASZTYN-CULICKA**

MGR INŻ. ARCH. MAŁGORZATA **KOBYŁKO**

MGR ANNA KABULSKA-PANKRAT

MGR INŻ. JOANNA **DZIANKOWSKA**

MGR INŻ. ANNA **RENION -WITEK**

MGR INŻ. PRZEMYSŁAW **PANEK**

MGR INŻ. STEFAN **SARNA**

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ RYNKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA PROGNOZOWANIA RUCHU

SPECJALISTA DS. PLANOWANIA -

- KIEROWNIK PROJEKTU

Spis zawartości:

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Wyniki przeprowadzonych analiz	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	12
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową.....	16
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	16
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	17
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie.....	21

Spis tabel:

- Tab. 1/14 Zestawienie wyników poszczególnych analiz
Tab. 2/14 Wynik analizy wielokryterialnej
Tab. 3/14 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 4/14 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne
Tab. 5/14 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 6/14 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 7/14 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne
Tab. 8/14 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne
Tab. 9/14 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne
Tab. 10/14 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy
Tab. 11/14 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 12/14 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 13/14 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;
Tab. 14/14 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;
Tab. 15/14 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;
Tab. 16/14 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 14.
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>
Tab. 17/14 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.14; źródło: opracowanie własne

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 14 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 14 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 14 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 14 – Prognoza 2020 – Potoki ruchu

1. Wprowadzenie

Celem opracowania jest ocena możliwości budowy na terenie miasta nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (WOH – tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) z uwzględnieniem struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej oraz wykonanie prognoz dla 26 wskazanych nowych lokalizacji, określając skutki budowy tego typu obiektów dla komunikacji, istniejącej sieci handlowej, rynku pracy, oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów wraz z określeniem możliwości wykorzystania danego terenu.

Podstawą formalną opracowania jest umowa nr AM/B/II/2/1/53/13 zawarta w dn. 19 lipca 2013r. pomiędzy Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego w Warszawie jako Zamawiającym i AECOM Sp. z o.o. jako wykonawcą.

Niniejsze opracowanie obejmuje analizy i prognozy dla lokalizacji nr 14 - ul. Przyczółkowa rejon Trasy Mostu Południowego.

Założenia przyjęte do przeprowadzonych prognoz wraz z wykonanymi prognozami i oceną wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową, rynek pracy oraz zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta dla wszystkich lokalizacji zostały zamieszczone w Tomie I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji.

2. Wyniki przeprowadzonych analiz

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 14 ul. Przyczółkowa rejon Trasy Mostu Południowego na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiają się następująco:

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	negatywna
- transport indywidualny	pozytywna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	pozytywna
Istniejąca sieć handlowa	
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	pozytywna
Rynek pracy	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	pozytywna
Zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	pozytywna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	negatywna

Tab. 1/14 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

Ponadto, w celu wskazania oceny sumarycznej przeprowadzono analizę wielokryterialną, której założenia przedstawiono w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich lokalizacji.

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

- wynik w przedziale $\geq 0,1$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH - pozytywna
- wynik w przedziale $0,1 > \dots > -0,1$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH - neutralna
- wynik w przedziale $-0,1 \geq$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – negatywna.

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	Wyniki oceny	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	1	0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	-1	-0,122
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	1	0,146
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	1	0,122
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	1	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	-1	-0,098
suma		41	1,000	-	0,561

Tab. 2/14 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 14 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 14 jest rekomendowana

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1. Obszar analiz:

Teren pod nową inwestycję – ul.Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego.

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami:

ul. Karuzela, ul. Adama Branickiego, ul. Sarmacka, ul. Przyczółkowa, ul. Uprawna.

3.2 Głównie ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP)

3.2.1. Zapisy w MPZP:

Dla części przedmiotowego obszaru (między ulicami Branickiego i Uprawną) jest uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Uchwała LXI/1667/2013 z dn.11.07 2013r.). Rozpatrywany teren podzielony został na kwartały o następującym przeznaczeniu:

a/ między ulicami Branickiego i Uprawną od strony prostopadłej ul. Przyczółkowej
– 6UH/U (ZP) oraz 7UH/U o łącznej powierzchni 5,12ha. – tereny usług handlu, biur i administracji z zielenią

W MPZP dla terenu oznaczonego 6UH/U (ZP) przewiduje się:

Przeznaczenie podstawowe: zabudowa usług, handlu, biur i administracji z zielenią (dopuszczalna: usług gastronomii sportu rekreacji kultury hotelarstwa wystawiennictwa

- min wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej: 30%
- wskaźnik max intensywności zabudowy: 1,8;
- wskaźnik powierzchni zabudowy: 0,65
- minimalna wysokość zabudowy 12,0m, max 18,0m

Dla terenu oznaczonego 7UH/U przewiduje się:

Przeznaczenie podstawowe: zabudowa usług, handlu biur i administracji (dopuszczalna: usług gastronomii sportu rekreacji kultury hotelarstwa wystawiennictwa

- min wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej: 30%
- wskaźnik max intensywności zabudowy: 1,8;
- wskaźnik powierzchni zabudowy: 0,65
- min wysokość zabudowy 12,0m, max 18,0m

b/ między ulicami Branickiego i Uprawną od strony prostopadłej ul. Sarmackiej

- 1 MW(U), 3 MW(U) – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z dopuszczeniem usług w parterach;
- 2 MW(ZP), 4 MW(ZP) – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z zielenią;
- 5 UO– tereny usług oświaty publicznej;

Natomiast w projekcie MPZP (Uchwała XLVIII/1268/2012 z dn.22listopada 2012r) dla pozostałych terenów:

c/ między ulicami Uprawną i Karuzela

- 8 U/UH i 11 U/UH– tereny biur, administracji i usług handlu;
- 10 U-Ap – tereny usług administracji publicznej

- 9 KD-KM/U (Ap) – Tereny obiektów i urządzeń komunikacji miejskiej i usług, w tym administracji publicznej

3.2.2. Zapisy w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy są następujące:

a) w strukturze funkcjonalnej – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego występują funkcje:

- NF – tereny nieużytkowane i niefunkcjonujące
- R – tereny użytkowane rolniczo

b) w strukturze funkcjonalno-przestrzennej – kierunki zagospodarowania przestrzennego obowiązującego SUIKZP dla przedmiotowej lokalizacji określone jest następujące przeznaczenie terenów oraz kategoria wysokości:

-M1.20 – tereny z przewagą zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o kategorii wysokości zabudowy 20m.

- Strefa funkcjonalna : strefa miejska.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej:
W zasięgu izochrony 10min dla dojścia pieszego (800m), w okolicach skrzyżowania ul. Przczołkowej, ul. Klimczaka i Al. Wilanowskiej zlokalizowane jest centrum dzielnicy Wilanów. Zarówno ul. Płaskowicka jak i Przczołkowa oraz ul. A.Branickiego są powiązaniem głównymi przestrzeni
- Wskaźnik intensywności zabudowy – dla obszaru U -1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy -20m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren leży w obszarze krajobrazu kulturowego skarpy warszawskiej i wielkopowierzchniowego założenia wilanowskiego. W obszarze lokalizacji znajduje się stanowisko archeologiczne.
- Środowisko przyrodnicze – pas terenu wzdłuż ul. Przczołkowej to obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią.
Jest to obszar szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.
- Powiązania przyrodnicze – od strony Wisły, za ul. Przczołkową lokalizacja graniczy z terenami będącymi podstawowym korytarzem wymiany powietrza. Przez teren lokalizacji nie przechodzą żadne powiązania przyrodnicze.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice:
ul. Przczołkowa (GP), Al. Rzeczpospolitej (G), ul. Branickiego () i ul. Karuzela (Z).
- Inne ustalenia Studium

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej - tereny wielofunkcyjne z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m² – C/UH.20 oraz - tereny z przewagą zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o kategorii wysokości zabudowy 20m (M1).20,
- od strony wschodniej (za ul. Przczołkową) - tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – (M2).12,

- od południa – (za planowaną trasą Mostu Południowego) - tereny usług (U).20, a dalej tereny z przewagą zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o kategorii wysokości zabudowy 12m (M2).12.
- od zachodu - tereny usług (U).20

Teren objęty jest procedurą zmiany Studium na podstawie uchwały nr L/1424/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 21 lutego 2013r. w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Działki są niezabudowane, pokryte dziko rosnącą roślinnością.

3.4 Stan istniejący - sąsiedztwo (zabudowa, tereny zielone, infrastruktura)

Najbliższe sąsiedztwo stanowią głównie budynki mieszkalne jednorodzinne (za ul. Przyczółkową) oraz wielorodzinne niskie i średniowysokie (osiedle Zdrowa i Nowa rezydencja Królowej Marysieńki), apartamentowce – w tym penthousy. Zabudowa uzupełniająca usługowa, sakralna (Świątynia Opatrzności Bożej), szkolnictwo (gimnazjum im. Husarii Rzeczypospolitej, Szkoła Podstawowa im. Orła Białego, Szkoła Podstawowa i Liceum Ogólnokształcące im. St. Kostki Potockiego), zabudowania służby zdrowia (szpital Medicover). Na przeciwko planowanego centrum zlokalizowany jest Park Wilanowski i Pałac w Wilanowie, Muzeum plakatu oraz kościół św. Anny. W sąsiedztwie znajduje się cmentarz św. Anny a dalej przy Alei Wilanowskiej i ul. Wiertniczej zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna ekstensywna i intensywna. W promieniu 2 km 2 rezerwaty –Morysin i Skarpa Ursynowska oraz park Natoliński.

Obok Ratusza planowane jest Centrum Kultury Wilanów.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy i lokale usługowe przedstawione w tab. 3/14.

LP.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	d
2	sklep na stacji benzynowej	12	s
3	Techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	s
4	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	m
5	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	m
6	spożywcze	1	s
7	spożywcze	1	m
8	zdrowie i uroda	4	s
9	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	s
10	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	m
11	spożywcze	1	s
12	zdrowie i uroda	4	m

13	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	s
14	spożywcze	1	m
15	spożywcze	1	s
16	spożywcze	1	m
17	zdrowie i uroda	4	s
18	spożywcze	1	s
19	zdrowie i uroda	4	m
20	spożywcze	1	m
21	spożywcze	1	d
22	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	d
	Dużo wolnych lokali z szyldem do wynajęcia		

Tab. 3/14 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 21 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/14 i tab 5/14:

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	9
2	odzieżowe	0
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	0
4	zdrowie i uroda	4
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	8
8	galerie	0
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	0
12	sklep na stacji benzynowej	1

Tab. 4/14 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m ²	9
S	średnie - 50-200m ²	10
D	duże - pow.200m ²	3

Tab. 5/14 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

W pobliżu lokalizacji planowana jest budowa Obwodnicy Południowej i Mostu Południowego.

3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT)

Lokalizacja jest oceniana w czterech kategoriach: mocne jej strony (zalety), słabe jej strony (wady), szanse korzystnych zmian w przyszłości i potencjalne zagrożenia w przyszłości.

Skala ocen:

- pozytywna (+1);
- neutralna (0);
- negatywna (-1).

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

a - ograniczone nasycenie pobliskich terenów innymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi,

b – bliska lokalizacja centrum dzielnicy,

c – w zasięgu izochrony 25min znajduje się osiedle mieszkaniowe Wilanów, podobna odległość dzieli lokalizację od os. Imielin i Natolin.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – na fragmencie lokalizacji teren jest zagrożony powodzią

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – dynamiczny rozwój intensywnej zabudowy mieszkaniowej,

b – planowana (od południowej strony) trasa Mostu Południowego i węzeł drogowy pozwoli zwiększyć zasięg WOH poza obszar lokalnego,

c - planowany parking P&R w bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji tj. u zbiegu ulic, Płaskowickiej i Sobieskiego dodatkowo mógłby zwiększyć liczbę potencjalnych klientów WOH,

d – wzdłuż planowanej trasy, po jej południowej stronie są przewidziane tereny pod usługi, które stanowią strefę buforową między nią a terenami mieszkaniowymi. Lokalizacja WOH po jej północnej stronie pełniłaby taką samą rolę

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – realizacja planowanego w sąsiedztwie (po północnej stronie) Centrum Handlowego Wilanów może stanowić dużą konkurencję dla kolejnej inwestycji.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości rozwojowych jest pozytywna (+1), gdyż jest zdecydowana przewaga pozytywnych ocen w powyższej analizie SWOT.

Bardzo szybko przyrastająca ilość realizowanych nowych zespołów mieszkaniowych (budownictwo niskie wielorodzinne) w tym rejonie, wymaga stworzenia zaplecza handlowo-usługowego dla jego obecnych i przyszłych mieszkańców.

Pod względem wielkości i usytuowania terenu oraz możliwości komunikacyjnych i z racji realizacji obecnych potrzeb mieszkańców wystarczy obiekt WOH średniej wielkości typu CH, tym bardziej, że w zasięgu izochrony 5min przewidywana jest realizacja innego centrum handlowego (po drugiej stronie ul. Branickiego jest już planowane Centrum Handlowe Wilanów). Wskazane byłoby zatem lokalizowanie nowej inwestycji WOH w południowej części omawianego terenu tj. od północnej strony planowanej trasy. Jak zaznaczono w p. 3.7.3.d – byłby to jednocześnie teren ekranujący obszary zabudowy mieszkaniowej od uciążliwości planowanej obwodnicy.

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Teren rozpatrywany pod potencjalną lokalizację WOH ograniczony jest od strony północnej ul. Adama Branickiego, od strony wschodniej ul. Przyczółkowską, od strony zachodniej ul. Sarmacka oraz od strony południowej ul. Karuzela. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/14.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Przyczółkowa	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Al. Rzeczpospolitej	G	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Adama Branickiego	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Karuzela	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/14 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowanie ul. Wilanowska – ul. Przyczółkowa

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy miejskiej o otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w opracowaniu TOM I przyjęty podział zadań przewozowych w kontekście klientów potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 20%
- komunikacja zbiorowa – 35%
- samochody osobowe – 45%.

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 10 połączeń autobusowych z rejonów centralnych oraz 23 połączenia autobusowe z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/14 przedstawiono oszacowane parametry przewozowe komunikacji zbiorowej.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy (pas./h)	Prognozowany potencjał WOH (pas./h)	Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	1400	1200	86%

Tab. 7/14 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tom I.

Ze względu na obszar objęty poszczególnymi izochronami analizie pod względem zamieszkania oraz osób pracujących zdecydowano poddać jedynie izochrony piesze, jako najbliższe, o największym ciężeniu do analizowanego obiektu. W tab.8/14 przedstawiono wielkości zaludnienia i zatrudnienia w analizowanych izochronach dojścia pieszego.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
14	4211	803	6980	1784	10495	2981	41161	13662

Tab. 8/14 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 14 została sklasyfikowana na miejscu 14 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 14 została sklasyfikowana na miejscu 20 spośród 26 badanych lokalizacji

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu z przedziału maksymalnego określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia. Zgodnie z przyjętymi założeniami generację ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/14.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
Wariant średni - obiekty z przedziału 10000 - 30000 m ²	550	500

Tab. 9/14 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony pod potencjalną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – strefa miejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab. 10/14.

	dla biur i urzędów	dla handlu i usług	dla mieszkańców
Strefa II	18-30 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	25-38 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/
			nie mniej jednak niż 1 miejsce na 60 metrów kwadr. pow. mieszkania

Tab. 10/14 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna wielkość parkingu kształtuje się na poziomie ok.

1100 miejsc parkingowych – liczba miejsc parkingowych uzależniona jest od finalnej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

Analiza ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz została oparta o porównanie wariantu bezinwestycyjnego z wariantem inwestycyjnym.

Jako wariant bezinwestycyjny rozumie się wzrost ruchu na sieci drogowej miasta związany z prognozą na rok 2020 oraz uzupełnienie sieci drogowej miasta st. Warszawy o uzgodnione z Zamawiającym inwestycje drogowe (lista inwestycji dla roku 2020 została opisana w opracowaniu TOM I Ogólne założenia).

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH w zakresie średnim, czyli generującym ruch wjazdowy na poziomie 550 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 500 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego.

Analizy ruchu zostały wykonane przy pomocy programu do planowania i modelowania ruchu PTV Visum 12.0

Analiza ruchu polega na zestawieniu prac przewozowych w postaci pojazdogodzin na części układu drogowego zlokalizowanego najbliżej badanej lokalizacji. Porównane zostały wariant bezinwestycyjny z wariantem inwestycyjnym (zakładającym realizację WOH). Ponadto po przeanalizowaniu wszystkich 26 badanych lokalizacji wyznaczono procentową wartość średnią zmiany prac przewozowych, która stanowi wyznacznik oceny wpływu WOH na układ drogowy:

- przyrost procentowy poniżej średniej oznacza ocenę pozytywną,
- przyrost procentowy równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- przyrost procentowy powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/14.

	Praca przewozowa rok 2020		zmiana pracy przewozowej [%]	zmiana pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 14	1985,217	2076,325	5%	6%

Tab.11/14 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 14.

4.7 Dostępność komunikacyjna

Na przyległy układ drogowy składają się następujące ulice: ul. Przyczółkowa klasy GP, Al. Rzeczpospolitej klasy G, ul. Branickiego klasy Z i ul. Karuzela klasy Z. Najistotniejszą funkcję w obsłudze potencjalnego WOH pełnić będą ul. Przyczółkowa oraz Al. Rzeczpospolitej będące ulicami o stosunkowo wysokich parametrach dot. przepustowości oraz stanowią ważne połączenie badanego obszaru w relacjach z centrum miasta. Bezpośrednie podłączenie potencjalnego obiektu WOH do dróg wysokiej klasy nie zawsze jest możliwe oraz może wpłynąć na pogorszenie warunków ruchu. Jako korzystne wskazuje się stosunkowo dobrze rozwiniętą sieć dróg uzupełniających, wpływających na rozproszenie ruchu generowanego przez istniejące oraz ewentualne nowe obiekty handlowe. Planowane dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy również będzie wpływało korzystnie na warunki ruchu na

badanym układzie drogowym. Biorąc pod uwagę istniejącą oraz planowaną infrastrukturę drogową ocena dostępności komunikacyjnej jest pozytywna.

4.8 Podsumowanie

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/14.

Lokalizacja nr 14 - ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	
Mocne strony lokalizacji	Stabe strony lokalizacji
- wskazana lokalizacja przylega do ul. Przyczółkowej klasy GP, o dobrych parametrach dot. przepustowości, ponadto alternatywę dla ul. Przyczółkowej może stanowić AL. Rzeczpospolitej klasy G	- oferta komunikacji zbiorowej niewystarczająca w kontekście obsługi WOH
- dobrze rozwinięty układ ulic wspomagających rozproszenie ruchu generowanego przez WOH	- najistotniejszym elementem układu drogowego jest ulica Przyczółkowa, która pełni rolę ulicy wyjazdowej z Warszawy, co w godzinach szczytu popołudniowego może powodować znaczące utrudnienia w ruchu
	- podłączenie nowego potencjału ruchotwórczego do ul. Przyczółkowej może spowodować pogorszenie warunków ruchu dla wyjeżdżających z miasta
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy wraz z przeprawa mostową wpłynie korzystnie na warunki ruchu na badanym układzie drogowym	- dalszy wzrost ruchu (przede wszystkim wyjazdowego z miasta) przy jednoczesnym braku inwestycji w układ drogowy wpłynie negatywnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji (ew. brak budowy Południowej Obwodnicy Warszawy)
- budowa planowanej trasy tramwajowej z Dworca Zachodniego do Wilanowa wpłynie korzystnie na obsługę badanej lokalizacji komunikacją zbiorową	

Tab.12/14 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 14 w zakresie transportowym

Podsumowując:

- 1) Istotną kwestię stanowi podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń powoduje rozproszenie ruchu, co zmniejsza niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy. Podłączenie inwestycji bezpośrednio do dróg wyższej klasy (GP i G) może w znaczący sposób pogorszyć warunki ruchu na tych drogach. Liczba oraz sposób podłączenie potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.

- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 60% możliwości przewozowych i wynosi 86%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny negatywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 5% i nie przekracza średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako pozytywną.
- 4) Najistotniejszym elementem infrastruktury drogowej, w świetle obsługi potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 14 jest ulica Przyczółkowa będąca ulicą klasy GP oraz AI. Rzeczpospolitej będąca ulicą klasy G oraz pełniące istotną funkcję w podróży związanych z centrum miasta. Jako korzystne dla lokalizacji potencjalnego WOH wskazano również budowę Południowej Obwodnicy Warszawy oraz węzła z ul. Przyczółkową. W świetle przedstawionych argumentów ocena dostępności komunikacyjnej wskazanej lokalizacji w kontekście budowy WOH jest pozytywna.

5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 14 ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego przedstawia tab.13/14.:

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	Wilanów	pozytywna

Tab. 13/14 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową; źródło: opracowanie własne

6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 14 ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego przedstawia tab.14/14.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	Wilanów	pozytywna

Tab. 14/14 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy; źródło: opracowanie własne

7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 14 ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego przedstawia tab.15/14.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	Wilanów	pozytywna

Tab. 15/14 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów; źródło opracowanie własne

8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

1) Roślinność

Cały teren z wyjątkiem powierzchni utwardzonych i zabudowań jest pokryty roślinnością o charakterze ruderalnym i łąkowym. Widoczna jest sukcesja roślinności i bardzo liczne samosiejki drzew. Na omawianym terenie znajduje się około 400 drzew.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi 90% terenu. Na terenie lokalizacji znajdują się bloki mieszkalne oraz drogi dojazdowe wykonane z asfaltu i płyt betonowych.

3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

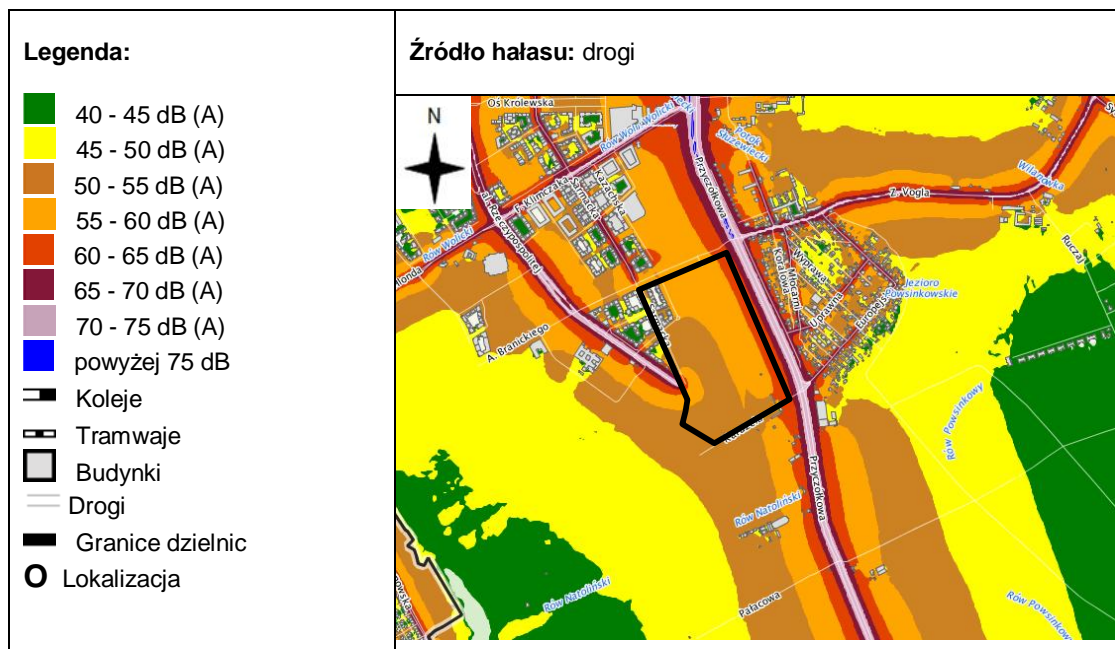
4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowią ulica Przyczółkowa i aleja Rzeczypospolitej. Wskaźnik L_{DWN} nie przekracza dopuszczalnych poziomów hałasu osiągając na analizowanym obszarze wartości 50 - 65 dB.

Rozpatrywana lokalizacja sąsiaduje od strony zachodniej i północno-zachodniej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, natomiast w odległości ok. 300 m w kierunku zachodnim zlokalizowany jest szpital. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla południowej części terenu określa strefę uciążliwości tras komunikacyjnych, w których

wyklucza się lokalizację obiektów zabudowy chronionej lub wprowadza się nakaz zabezpieczeń antyhałasowych.

Poniżej przedstawiono fragmenty mapy akustycznej m.st. Warszawy przedstawiające obecny klimat akustyczny w rejonie potencjalnej lokalizacji.



Tab. 16/14 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 14;

Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy określa strukturę funkcjonalną analizowanej lokalizacji jako tereny użytkowane rolniczo (część południowa) oraz tereny nieużytkowane i niefunkcjonujące (część północna i centralna). Studium identyfikuje grunty na terenie lokalizacji, jako rolne i porolne. Lokalizacja znajduje się na obszarze szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa występującą tu roślinność jako zbiorowiska segetalne i ruderalne towarzyszące polom uprawnym (część centralna i północna) oraz spontaniczne zbiorowiska ruderalne nieleśne oraz zbiorowiska segetalne i ruderalne towarzyszące ogrodom działkowym i sadom (w części południowej). Część północna i centralna jest terenem z dominującym procesem przewietrzania, a południowa terenem regeneracji powietrza. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem infiltracji. Część południowa pod względem funkcjonowania biologicznego jest terenem o niższej dojrzałości funkcjonalnej i dużej produkcji biomasy a tereny w części centralnej i północnej są zaburzone funkcjonalnie o zmiennej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych).

Południowa część analizowanego obszaru niezbędna jest dla funkcjonowania jednego podsystemu i wspomaga dwa podsystemy Systemu Przyrodniczego Warszawy. Prognozowane przekształcenia uwarunkowań przyrodniczych na analizowanym obszarze jest szczególnie niekorzystne dla ww. Systemu.

Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 2 – 3 m p.p.t, co może powodować niekorzystne warunki budowlane. Na terenie lokalizacji znajdują się dwa

naturalne zagłębienia terenu. Analizowana lokalizacja jest terenem zagrożonym zanieczyszczeniem wód gruntowych oraz terenem o wysokim stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika Doliny Środkowej Wisły. Jest to teren występowania gleb silnie zdegradowanych chemicznie. W sąsiedztwie lokalizacji, w kierunku południowym zaplanowane jest rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu transportu i komunikacji: Trasy Mostu Południowego oraz o znaczeniu lokalnym: w kierunku Północnym ul. Płaskowickiej a w kierunku zachodnim ul. Sobieskiego-bis.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „terenów po zachodniej stronie ulicy Przyczółkowej w rejonie ulicy Uprawnej - część I” (Uchwała nr LXI/1667/2013 z dnia 11.07.2013.) obejmuje północną i centralną część lokalizacji. Plan definiuje wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej jako powierzchnię biologicznie czynną na terenie własnym inwestycji wyrażoną w procentach. Warunki zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego określają minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej dla 1 MW(U) i 3 MW(U): 30 %; 2 MW(ZP), 4 MW(ZP): 40 %; 6 UH/U(ZP): 30 %, 7 UH/U: 30 %, 5 UO: 10 %. Dodatkowo plan nakłada nakaz realizacji zieleni wysokiej w formie szpalerów drzew oraz realizacji zieleni ogólnodostępnej w wyznaczonych na rysunku planu strefach zieleni w terenach zabudowy, z możliwością jej uwzględnienia w bilansie powierzchni biologicznie czynnej.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „rejonu Wilanowa Zachodniego” (Uchwała nr 405 Rady Gminy Wilanów z dnia 18.01.2001 r.) obejmuje południową część lokalizacji. Plan ustala nakaz wprowadzenia zieleni wysokiej w granicach działek inwestycyjnych oraz dopuszcza lokalizację zbiornika retencyjno-sedymentacyjnego o powierzchni około 1,2 ha służącego oczyszczaniu ścieków deszczowych oraz parkingu typu "Park and Ride". Dla niniejszego Planu nie została sporządzona Prognoza Oddziaływania na Środowisko.

Plan definiuje powierzchnie biologicznie czynną, jako: "powierzchnie niezabudowane powierzchniowo lub kubaturowo w głąb gruntu, na nim oraz nad nim; niestanowiące nawierzchni dojazdów i dojeżdżających pieszych, z gruntem rodzimym pokrytym trwałą roślinnością lub użytkowaną rolniczo. Powierzchnię biologicznie czynną stanowią w szczególności tereny zieleni towarzyszące zabudowie, w tym zadrzewienia, zakrzewienia, trawniki, zbiorniki wodne powierzchniowe, uprawy rolne. Za powierzchnię biologicznie czynną nie uznaje się: zieleni projektowanej na dachach i ścianach budynków oraz budowli naziemnych i podziemnych, nawierzchni żwirowych, grysowych i ażurowych." Określa powierzchnie biologicznie czynną jako minimalnie 50 % dla każdej działki inwestycyjnej.

Uchwałą nr XI/320/2007 z dnia 14.06.2007 r. postanowiono ponownie przystąpić do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla południowej części lokalizacji: obszarów po zachodniej stronie ulicy Przyczółkowej w rejonie ulicy Uprawnej - część II, obecnie jest on opracowywany.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy stwierdzono, że wschodnia część lokalizacji znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią w przypadku przelania się wód Wisły przez koronę wału przeciwpowodziowego lub jego zniszczenia.

8.3 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH wobec rozmieszczenia obszarów chronionych.

Lokalizacja leży w otulinie rezerwatu Las Natoliński. Zgodnie z definicją art.5 poz.14 *Ustawy o ochronie przyrody* z 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U.2013.627 j.t.) otulina to „strefa ochronna granicząca z formą ochrony przyrody i wyznaczoną indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka”. Według danych Standardowego Formularza Danych rezerwat przyrody Las Natoliński jest rezerwatem rodzaju leśnego, o typie ekosystemu: leśny i borowy. Las Natoliński jest także specjalnym obszarem ochrony siedlisk w ramach sieci Natura 2000. Na terenie lokalizacji nie występują pomniki przyrody.

8.4 Ocena lokalizacji pod względem wpływu na środowisko

Ocena lokalizacji została wykonana przy pomocy analizy SWOT, w której wskazano mocne i słabe strony inwestycji oraz szanse i zagrożenia. (tab. 17/14)

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Nie zidentyfikowano mocnych stron. 	<ul style="list-style-type: none"> Położenie w obszarze chronionym. Sąsiedztwo dwóch korytarzy tworzących system wymiany i regeneracji powietrza.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Nie zidentyfikowano szans. 	<ul style="list-style-type: none"> Ryzyko utraty powierzchni biologicznie czynnej (obecnie stanowi ona ok. 90%) Ryzyko utraty funkcji biologicznych, hydrologicznych i klimatycznych. Część lokalizacji znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią. Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie może się pogorszyć. Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych.

Tab. 17/14 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.14;

Inwestycja może mieć negatywny wpływ na obszary chronione (obszar Natura 2000 i rezerwat przyrody Las Natoliński), ponieważ znajduje się na terenie otuliny rezerwatu. Zwiększenie presji na ten obszar może wywierać negatywny wpływ na ekosystemy podlegający ochronie.

W przypadku znacznej likwidacji powierzchni biologicznie czynnej nastąpi spadek naturalnej retencji, produkcji biomasy, dostarczania usług ekosystemów, co będzie miało negatywny wpływ na środowisko. Budowa WOH i nowych tras komunikacyjnych spowoduje wzrost negatywnego oddziaływania akustycznego. Zabudowa lokalizacji może potencjalnie negatywnie wpłynąć na system wymiany i regeneracji powietrza na analizowanym obszarze i w jego otoczeniu.

Na potrzeby sumarycznej oceny lokalizacji przyjęto jednolity dla wszystkich części niniejszego opracowania system oceny lokalizacji, przyznając ocenę pozytywną, neutralną lub negatywną.

Na podstawie powyższych wniosków lokalizacja została oceniona negatywna ze względu na znaczny prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 14 - ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego, której teren znajduje się w strefie miejskiej, została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ewentualnego wykorzystania na realizację obiektu WOH średniej wielkości.

Teren lokalizacji znajdujący się w pobliżu centrum dzielnicy charakteryzuje ograniczone nasycenie pobliskich terenów innymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi. W zasięgu izochrony pieszej 25 min (rowerowej ok. 6-7 min) od terenu lokalizacji znajduje się osiedle mieszkaniowe Wilanów i planowany jest dalszy rozwój mieszkalnictwa. WOH byłby obiektem ekranującym obszary zabudowy mieszkaniowej od uciążliwości planowanej obwodnicy. Teren, podobnie jak sąsiednie, jest zagrożony powodzią. Pomimo negatywnej oceny obecnej oferty obsługi transportem zbiorowym, dostępność komunikacyjna jest zadowalająca i znacząco zwiększy się po wybudowaniu Południowej Obwodnicy Warszawy z mostem przez Wisłę, połączonej węzłem z ul. Przyczółkową (GP). Jednak w przypadku realizacji WOH oferta komunikacji zbiorowej musiałaby zostać zwiększona.

Wybór miejsca na budowę należy dokonać po kątem ograniczenia wycinki drzew oraz zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej na terenie lokalizacji. Obecność obszarów chronionych na terenie lokalizacji lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie oraz ryzyko zwiększenia presji na te obszary w wyniku budowy i użytkowania WOH to kolejne uwarunkowania do uwzględnienia w kolejnej fazie. Czynniki środowiskowe mogą ostatecznie zmienić tę rekomendację.