

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 8 - Lokalizacja nr 8

ul. Ostrobramska, rejon Radwaru



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. Rekomendacje	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	16
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie	20

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 8 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 8 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 8 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 8 – 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 lipiec 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 8 – ul. Ostrobramska rejon Radwaru.

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. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 8 ul. Ostrobramska, rejon Radwaru na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab. 1/8.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	neutralna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	neutralna
- transport indywidualny	negatywna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	neutralna
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. 1/8 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.

Wyniki oceny kompleksowej z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej przedstawiono w tab. 2/8.

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	Wyniki oceny	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	0	0,000
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	0	0,000
	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	0	0,000
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	-	0,049

Tab. 2/8 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 8 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest neutralna.

Lokalizacja Nr 8 jest została oceniona neutralnie.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1. Obszar analiz:

Teren pod nową inwestycją – Rejon Radwaru.

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami: ul. Ostrobramska, ul. Generała Emila Fieldorfa, ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,

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

3.2.1. Dla przedmiotowego terenu nie został uchwalony jeszcze MPZP.

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

a) W Strukturze funkcjonalnej – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego występuje funkcja:

- PU.12 – tereny produkcyjno-użytkowe o kategorii wysokości zabudowy 12m,
- NF - tereny nieużytkowane i niefunkcjonujące.

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

- U.20 - tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 20m

- Strefa funkcjonalna: strefa miejska.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej:
Główne ulice graniczące z terenem (ul. Ostrobramska, ul. Generała Emila Fieldorfa, ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego) zdefiniowane są w SUIKZP jako powiązania głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym.
W zasięgu izochrony 800m (10min –dojście piesze) są lokalizacje 2 centra lokalne; u zbiegu ul. Gen. Bora- Komorowskiego/ul.gen. Fieldorfa „Nila” oraz u zbiegu ul. Perkuna/ul. Ostrobramskiej (rejon CH Promenada).
W zasięgu izochrony 1200m (15min –dojście piesze) jest zlokalizowane centrum dzielnicy (Rondo Wiatraczna) oraz centrum lokalne przy zbiegu ul. Zamienieckiej i ul. Grochowskiej
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy - 20m
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych.
- Środowisko przyrodnicze - jest to obszar potencjalnego zagrożenia powodzią w przypadku przelania się wód Wisły przez koronę wałów powodziowych lub jego zniszczenia. Jest to także obszar szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.
- Powiązania przyrodnicze - Na południe od omawianego terenu przebiega pas zieleni (wzdłuż cieków wodnych i jezior Gocłowski i Bałaton) łączący duże kompleksy

zielone przy trasie Olszynki Grochowskiej oraz rozległe tereny działkowe za Aleją Stanów Zjednoczonych.

- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice:
ul. Ostrobramska (GP/I), ul. Generała E. Fieldorfa „Nila” (Z/I), ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (Anińska) (Z/I), ul. Poligonowa (Z/I).
- Inne ustalenia Studium
Obszar zakwalifikowany został jako teren do rekultywacji oraz jako obszar lokalizacji niebezpiecznych zakładów przemysłowych.
odległości ok. 300m – na ul. Poligonowej planowana jest lokalizacja stacji metra (III nitka).

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej – tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.20,
- od wschodniej - tereny usług handlu wielkopowierzchniowego – UH.20,
- od strony południowej – tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.30,
- od zachodu - tereny usług U.20 oraz tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.20.

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Działka od strony ulicy Ostrobramskiej jest w znacznej części zabudowana (obiekty Radwaru). Obecnie znajdują się tu obiekty garażowe (lokatorskie), obiekty usługowo-biurowe jednokondygnacyjne (szkoła jazdy), niskie budynki do 3 kondygnacji. Teren jest zadrzewiony szpalerami drzew w linii ul. Ostrobramskiej i wzdłuż wewnętrznej komunikacji.

Część południowo-wschodnią terenu w rejonie ulic Fieldorfa/Perkuna zajmuje połowa zrealizowanego i funkcjonującego obiektu handlowego wielkopowierzchniowego – CH „GOCŁAW” z Tesco. Południowy kraniec terenu lokalizacji jest wolny od zabudowy.

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

Sąsiednie tereny to obszary zabudowy intensywnej wielorodzinnej (w kierunku południowym) i wielorodzinnej intensywno-ekstensywnej (w kierunku północnym). Na zachód od przedmiotowej lokalizacji znajduje się duży kwartał ogródków działkowych. Na wschód są mniejsze ogródki działkowe, za którymi znajduje się Centrum Handlowe Promenada.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W odległości ok. 800m są zlokalizowane obiekty handlowe CH Promenada i Media Markt . Nieco dalej (ok. 1700m) Leroy Merlin oraz CH King Cross.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są następujące sklepy przedstawione w tab. 3/8.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	1	spożywcze	1	S
2	2	spożywcze	1	S
3	3	spożywcze	1	M
4	4	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	M
5	5	zoologiczne, wędkarskie	10	M
6	6	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	S
7	7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	S
8	8	sportowe	6	S
9	9	spożywcze	1	M
10	10	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	S
11	11	inne	11	M
12	12	spożywcze	1	M
13	13	kwiaciarnie	9	M
14	14	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
15	15	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
16	16	spożywcze	1	M
17	17	spożywcze	1	S
18	18	spożywcze	1	S
19	19	galerie	8	D
20	20	odzieżowe	2	M
21	21	A multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
22		B odzieżowe	2	M
23	22	A kwiaciarnie	9	M
24		B odzieżowe	2	M
25		C zdrowie i uroda	4	M
26		D spożywcze	1	M
27	23	spożywcze	1	M
28	24	spożywcze	1	M
29	25	A spożywcze	1	M
30		B zdrowie i uroda	4	M
31	26	A spożywcze	1	M
32		B spożywcze	1	M
33		C spożywcze	1	M
34	27	spożywcze	1	D
35	28	odzieżowe	2	D
36	29	A kwiaciarnie	9	M
37		B multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
38	30	spożywcze	1	D
39	31	A zdrowie i uroda	4	M
40		B zoologiczne, wędkarskie	10	M
41		C techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	M
42	32	spożywcze	1	M
43	33	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
44	34	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	M
45	35	A kwiaciarnie	9	M
46		B sportowe	6	M
47		C zdrowie i uroda	4	M
48	36	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	D

Tab. 3/8 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 48 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się następująco przedstawiono tab.4/8 i 5/8.

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	18
2	odzieżowe	4
3	multimedia,prasa,książki, prezenty	6
4	zdrowie i uroda	4
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	2
7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	6
8	galerie	1
9	kwiaciarnie	4
10	zoologiczne, wędkarskie	2
11	inne	1
Ogółem zlokalizowanych jest:		48

Tab. 4/8 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m ²	35
S	średnie - 50-200m ²	8
D	duże - pow.200m ²	5

Tab. 5/8 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Ze względu na położenie terenu w obszarze przemysłowym zaliczony on został do obszarów zdegradowanych i wskazany do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych.

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 – lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych,
- b – bliskość dużego zespołu mieszkaniowego Goćław-Lotnisko oraz Grochowa, a także Saskiej Kępy, w obrębie których nie występują wielkogabarytowe obiekty handlowe,
- c – realizacja inwestycji przyczyni się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej,
- d – lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie głównej arterii wyjazdowej z Warszawy w kierunku wschodnim (ul. Ostrobramska) umożliwi rozszerzenie lokalnego zasięgu oddziaływania WOH.

Ocena ogólna – pozytywna (+1)

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – w odległości ok. 800m (izochrona 10 min. dojścia dla pieszych) istnieją już WOH-y: CH. Promenada oraz i Media Markt, których lokalizacja pokrywa się z obszarem wskazanym w SUIKZP jako lokalne centrum (konkurencyjność znanej od lat Galerii Handlowej),

b – lokalizacja w sąsiedztwie funkcjonujących zakładów przemysłowych o dużym zasięgu strefy ochronnej (możliwość potencjalnego skażenia terenów sąsiadujących), obejmującej omawiany teren lokalizacji,

c – na przedmiotowej działce istnieje już obiekt handlowy typu WOH (Tesco)

Ocena ogólna – negatywna (-1)

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – w zasięgu izochron 800m – 1200m, za obiektem CH Promenada, przystąpiono do realizacji nowego kompleksu mieszkaniowego (Pirelli Pekao Real Estate) z docelową ilością 2000 nowych lokali mieszkaniowych, co wpłynie na zwiększenie potencjalnej liczby klientów,

b – realizacja planowanej trasy „Olszynka Grochowska” może zwiększyć zasięg WOH.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – realizacja w pobliżu dużego kompleksu mieszkaniowego przy ewentualnym jednoczesnym wstrzymaniu realizacji inwestycji drogowych w tym rejonie może ograniczyć do lokalnego zasięgu oddziaływania WOH.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest neutralna (0) (równowaga pozytywnych ocen w powyższej analizie SWOT).

Na terenie istnieje już obiekt WHO (mały) – Gołąb Tesco. Rozbudowa lub uzupełnienie programu handlowego poprzez realizację kolejnego obiektu może obejmować tereny sąsiadujące z nim od strony ul. Ostrobramskiej/Filomatów po rozbiórce istniejących budynków od ulicy Ostrobramskiej. Ze względu na niewielką odległość z niedoinwestowanych w tym zakresie osiedli mieszkaniowych Saska Kępa i Gołąb-Lotnisko dopuszcza się dla tego obszaru rozbudowę WHO do (max) średniej wielkości Centrum Handlowego.

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 wschodniej ulicą Filomatów od strony północnej ul. Ostrobramską, od strony zachodniej terenami zakładu Radwar oraz od strony południowej terenami zakładu Bumar oraz Galerię Tesco. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/8.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Ostrobramska	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu dla obu kierunków północnym (od skrzyżowaniu z ul. Filomatów 3 pasy ruchów kierunku wschodnim) + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Filomatów	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Perkuna	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Gen. Fieldorfa	Z	dwujezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Jana Nowaka Jeziorańskiego	L	jednojezdniowa/dwujezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu zjazdu na istniejące centrum handlowe (rondo) dwujezdniowa po dwa pasy ruchu w każdym kierunku

Tab. 6/8 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowanie ul. Ostrobramska – ul. Gen Fieldorfa,

Skrzyżowanie ul. Ostrobramska – ul. Filomatów,

Skrzyżowanie ul. Perkuna – ul. Fieldorfa,

Skrzyżowanie ul. Jana Nowaka Jeziorańskiego – ul. Fieldorfa.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do rejonu miejskiego w 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 25 połączeń autobusowych z rejonami centralnymi oraz 55 połączeń autobusowych z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/8 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	3500	1230	35%

Tab. 7/8 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.8/8 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
8	13440	4629	53729	16025	107813	34148	175509	66678

Tab. 8/8 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 8 została sklasyfikowana na miejscu 2 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 8 została sklasyfikowana na miejscu 7 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 średniego, określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia.

Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/8.

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

Tab. 9/8 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. 10/8.

	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. 10/8 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 równa przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- przyrost procentowy powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/8.

	Praca przewozowa rok 2020 (poj.h)		Przyrost pracy przewozowej [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 8	1796,837	1918,931	7%	6%

Tab.11/8 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 8.

4.7 Dostępność komunikacyjna

Na układ drogowy przyległy do analizowanej lokalizacji składają się: ulica Ostrobramska klasy GP, ulica gen. Fieldorfa „Nila” klasy Z oraz ulice Filomatów, Perkuna i Jana Nowaka Jeziorańskiego klasy L. Bliska lokalizacja dróg wyższej klasy wpływa korzystnie na dostępność komunikacyjną wskazanej lokalizacji. Ulice o znaczeniu lokalnym dają możliwość rozproszenia ruchu generowanego przez potencjalny WOH, natomiast układ tych ulic w badanym obszarze jest średnio rozwinięty oraz ulice te łączą się z tą samą ulicą – ul. Fieldorfa. Wskazana lokalizacja bezpośrednio przylega do ul. Ostrobramskiej i bezpośrednie podłączenie inwestycji do ulicy tak wysokiej klasy może spowodować znaczne utrudnienia w ruchu. Ponadto niekorzystny wpływ na dostępność komunikacyjną ma duże zatłoczenie badanego układu drogowego, szczególnie w godzinach popołudniowych. Na poprawę

warunków ruchu może wpłynąć dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Biorąc pod uwagę istniejącą i planowaną infrastrukturę drogową ocena dostępności komunikacyjnej jest neutralna.

4.8 Podsumowanie

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/8.

Lokalizacja nr 8 - Rejon Portu Praskiego	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- znaczącą rolę w obsłudze komunikacyjnej potencjalnego obiektu WOH może pełnić ul. Ostrobramska, która jest ulicą klasy GP	- duże zatłoczenie układu drogowego
	- główny środek komunikacji zbiorowej stanowi autobus - brak tramwajów i metra stanowiących alternatywę dla kom. autobusowej
	- słabo rozwinięty układ dróg o znaczeniu lokalnym, mogący służyć rozproszeniu ruchu generowanego przez obiekt
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- dokończenie Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy wpłynie korzystnie na warunki ruchu na przyległym układzie drogowym	- dalszy wzrost ruchu przy braku inwestycji drogowych (ew. brak budowy obwodnic) wpłynie negatywnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji

Tab.12/8 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 8 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 podłączenia potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych, przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 35%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny neutralnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). Brak alternatywy dla połączeń autobusowych w postaci transportu szynowego (tramwaj, metro) należy uznać, jako czynnik niekorzystny dla obsługi komunikacyjnej.
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariancie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 7% i przekracza wartość średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji o 1%, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.

4) W bezpośrednim sąsiedztwie badanej lokalizacji przebiega ul. Ostrobramska klasy GP, co wpływa korzystnie na dostępność komunikacyjną, jednakże słabo rozwinięty układ dróg uzupełniających, mogących służyć rozproszeniu ruchu generowanego przez potencjalny WOH oraz duże zatłoczenie układu drogowego w stanie istniejącym powodują, iż ocena dostępności komunikacyjnej jest neutralna. Jako element służący poprawie warunków ruchu na badanym układzie i tym samym poprawę dostępności komunikacyjnej przedmiotowej lokalizacji wskazuje się dokończenie Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowę Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

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 8 ul. Ostrobramska, rejon Radwaru przedstawia tab.13/8.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	Praga Płd.	Pozytywna (1)

Tab. 13/8 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 8 ul. Ostrobramska, rejon Radwaru przedstawia tab.14/8.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	Praga Płd.	Pozytywna (1)

Tab. 14/8 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 8 ul. Ostrobramska, rejon Radwaru przedstawia tab.15/8.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	Praga Płd.	Pozytywna (1)

Tab. 15/8 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

Na terenie analizowanej lokalizacji obecnie znajdują się zakłady Bumar Elektronika S.A. Bezpośredni dostęp na część analizowanego terenu nie był możliwy. Poniższe informacje zostały uzupełnione w oparciu o istniejące mapy satelitarne.

1) Roślinność

Na omawianym terenie w części północnej znajduje się około 40 drzew iglastych tworzących nasadzone aleje wzdłuż budynków oraz około 50 drzew liściastych rozmieszczonych losowo na terenie lokalizacji. W otoczeniu budynków znajdują się zadbane trawniki.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 30% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajduje się obecnie kilka zabudowań, CH Goćław, garaże oraz drogi dojazdowe i obsługowe wykonane z asfaltu lub z płyt betonowych.

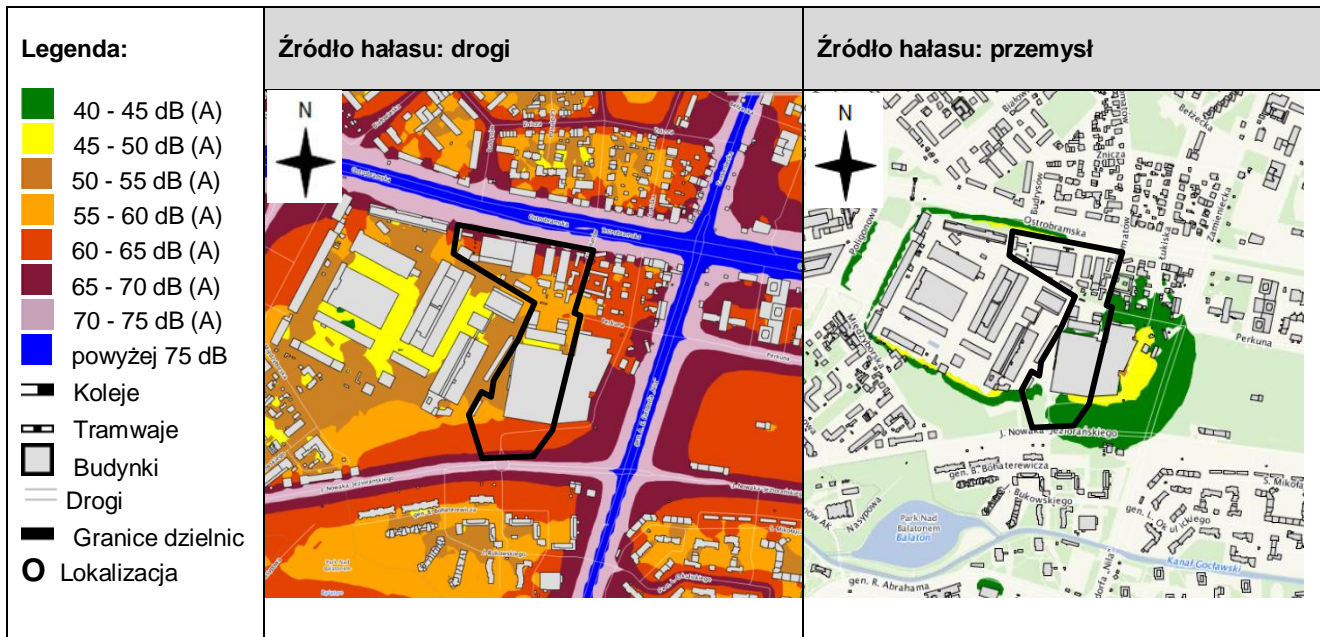
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie nowej lokalizacji znajduje się ujęcie wody na cele przemysłowe o numerze 5240671. W sąsiedztwie analizowanego terenu w odległości ok. 0,2 km w kierunku południowym znajduje się Jeziorko Balaton i Kanał Goćławski.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny na analizowanym terenie ma hałas drogowy. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują w rejonie ulic: Ostrobramskiej i Generała Emila Fieldorfa. W bezpośrednim otoczeniu dróg wartości LDWN dochodzą do 70 - 75 dB. Centrum Handlowe Goćław oraz Bumar Elektronika S.A. stanowią przemysłowe źródła hałasu, które nie powodują przekroczeń.

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



Tab. 16/8 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 8;

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

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy teren lokalizacji znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych. Lokalizacja jest określona, jako teren zdegradowany położony w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno funkcjonalnych (z wyjątkiem południowego krańca będącego pasmem zieleni). Analizowany obszar częściowo znajduje się w tarasie nadzalewowym Wisły.

Opracowanie ekofizjograficzne określa występującą tu roślinność jako nowsze zieleńce miejskie oraz zbiorowiska segetalne i ruderalne towarzyszące ogrodom działkowym i sdom. Większa część lokalizacji znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren silnie zaburzony funkcjonalnie o niewielkiej produkcji biomasy. Jest to obszar ograniczający przewietrzanie. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego dominuje proces odpływu sztucznego. Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 2 do 4 m (p.p.t) z tendencją wzrostu poziom w kierunku południowym. Teren posiada niekorzystne warunki budowlane ze względu na występowanie gruntów antropogenicznych oraz wysoki poziom wód gruntowych. Istnieje zagrożenie zanieczyszczeniem wód podziemnych – jest to teren o wysokim stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika środkowej Wisły. W bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji (a także na części terenu) znajdują się obecnie zakłady Bumar Elektronika S.A zaliczane do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej. Powiatowa Komenda Straży Pożarnej w Warszawie określiła dla tych zakładów w promieniu 100 m strefę potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową, w której zaleca się ograniczenie lokalizowania nowej zabudowy mieszkaniowej, obiektów użyteczności publicznej oraz budynków przeznaczonych na stały pobyt ludzi.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jest on obecnie w opracowaniu.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy stwierdzono, że lokalizacja 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.

Na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie występują obszary chronione ani pomniki przyrody. Najbliżej położony obszar chroniony to Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 1,22 km w kierunku wschodnim.

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.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Brak występowania obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w bezpośrednim sąsiedztwie. • Lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. • Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie wyklucza zabudowę mieszkaniową. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizacja znajduje się w strefie potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową. • Lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Część lokalizacji jest obecnie zabudowana pod funkcje usługowe, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji. • Zahamowanie procesu degradacji terenu poprzemysłowego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych i ujęcia wód podziemnych. • Strefa potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową.

Tab. 17/8 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.8;

Analizowana lokalizacja leży w strefie potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową, w której zaleca się ograniczenie lokalizowania nowej zabudowy mieszkaniowej, obiektów użyteczności publicznej oraz budynków przeznaczonych na stały pobyt ludzi¹.

W części południowo wschodniej analizowanego obszaru znajduje się Centrum Handlowe Goctaw. W przypadku zagospodarowania pozostałego terenu jako WOH istnieje duże prawdopodobieństwo konieczności usunięcia szpalerów drzew iglastych znajdujących się w północnej części lokalizacji oraz utraty powierzchni biologicznie czynnej. Wzmożony ruch komunikacyjny w rejonie analizowanej lokalizacji powoduje obecnie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Analizowana nowa lokalizacja WOH znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Jest to w części teren przemysłowy, toteż dalsze jego

¹ Opracowanie Ekofizjograficzne do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, 2006 r.

przekształcenia nieznacznie przyczynią się do pogorszenia stanu środowiska. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. Teren znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych, w związku z czym wpływ inwestycji na wody podziemne musi być przeanalizowany na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

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 negatywnie ze względu na usytuowanie w strefie potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową oraz średni prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 8 ul. Ostrobramska, rejon zakładu Radwar znajduje się w strefie miejskiej na terenie częściowo zabudowanym oraz zadrzewionym. W pobliżu znajdują się ogrody pracownicze oraz akwenty wodne, atrakcyjne dla mieszkańców. W bliskim sąsiedztwie terenu lokalizacji znajdują się istniejące obiekty WOH – Tesco Goctaw oraz CH Promenada przy ul. Ostrobramskiej.

Obecne warunki dostępności komunikacyjnej oceniono jako bez rezerw. Teren lokalizacji do czasu rozbudowy układu drogowego (Wschodnia Obwodnica i Trasa Olszynki Grochowskiej), która odciążałaby ul. Ostrobramską nie uzyska odpowiednich warunków obsługi drogowej oraz transportem zbiorowym, z uwagi na intensywny ruch drogowy (blokujący autobusy miejskie) na głównym ciągu drogowym, tj. ul. Ostrobramskiej. Ponadto pewnym problemem związanym z lokalizacją jest istnienie strefy ochronnej zakładu Radwar. Wpływ tej strefy oceniono negatywnie. Choć lokalizacja tworzy szansę rehabilitacji obszaru zdegradowanego sumaryczna jej ocena na potrzeby budowy WOH jest neutralna.