

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 10 - Lokalizacja nr 10

ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej



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 | 17 |
| 7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów | 17 |
| 8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko | 17 |
| 9. Podsumowanie | 20 |

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 10 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 10 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 10 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 10 – 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 10 - ul. Patriotów rejon ul. Żagańskiej.

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 10 ul. Patriotów rejon ul. Żagańskiej na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawia tab. 1/10.

| Kryterium oceny | Ocena |
|---|-----------|
| Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne | |
| Analiza funkcjonalno przestrzenna | pozytywna |
| 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 | pozytywna |

Tab. 1/10 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

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

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej (tab.2/10) 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) | Wynik oceny Lok | Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej |
|---|--------------------|------|---------------------------------------|-----------------------|---|
| Analiza funkcjonalno przestrzenna | | 9 | 0,220 | 1 | 0,220 |
| Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą | obszar śródmiejski | - | - | - | - |
| | obszar miejski | - | - | - | - |
| | obszar przedmieść | 3 | 0,073 | 0 | 0,000 |
| Obsługa transportem indywidualnym | obszar śródmiejski | - | - | - | - |
| | obszar miejski | - | - | - | - |
| | obszar przedmieść | 8 | 0,195 | -1 | -0,195 |
| 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 | 0,097 | 1 | 0,098 |
| suma | | 41 | 1,000 | - | 0,415 |

Tab. 2/10 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 10 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 10 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1. Obszar analiz

Teren pod nową inwestycję – rejon przystanku PKP;

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami:

ul. Patriotów, ul. Żegańska, ul. Kazimierza Szpotańskiego, ul. Pożaryskiego.

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

3.2.1. Ustalenia zawarte w MPZP

Ustalenia szczegółowe, w MPZP - Uchwała nr XLIII/1176/2012.) są następujące dla dwóch obszarów:

Obszar UCH1

- przeznaczenie podstawowe pod obiekt usługowo-handlowy o pow. sprzedaży >2000m²
- Nieprzekraczalna wysokość zabudowy ustalona jest do poziomu 21m od terenu;
- Zachowanie min. 10% powierzchni biologicznie czynnej;

W Uchwale ustala się obowiązek zagospodarowania całego terenu jednostki w formie jednego zespołu urbanistyczno-architektonicznego.

Ustala się też możliwość adaptacji i przebudowy zabytkowych hal przemysłowych na galerię usługowo-handlową (za zgodą i wg wytycznych Konserwatora Zabytków).

Obszar 2KDZ – przeznaczenie – przebudowa ul. Żegańskiej (Z)

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-usługowe o kategorii wysokości zabudowy 12m;

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

- (C/UH).20 – tereny wielofunkcyjne z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

- Strefa funkcjonalna: strefa przedmieść;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej:
Lokalizacja w strefie centrum dzielnicy Wawer w sąsiedztwie głównych przestrzeni publicznych.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy - 20m;

- Dziedzictwo kulturowe – na sąsiedniej działce, po zachodniej stronie lokalizacji znajduje się zespół zabudowy przemysłowej wpisanej do rejestru zabytków.
- Środowisko przyrodnicze
W dalszej odległości od terenu lokalizacji występują 3 rezerваты przyrody.
- Powiązania przyrodnicze
Nie występują na terenie działki, ani w jej sąsiedztwie.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice:
ul. Żegańska (Z), ul. Szpotańskiego (Z), ul. Patriotów (G) oraz ul. Pożaryskiego (Z).
- Inne ustalenia Studium
Po przekątnej skrzyżowania ul. Zwoleńskiej / Żegańskiej z ul. Szpotańskiego planowany jest parking P&R.

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej – produkcyjno-usługowe (PU).20,
- od wschodniej - tereny wielofunkcyjne – (C).20,
- od zachodu - tereny wielofunkcyjne – (C).12.

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Obecnie teren jest zabudowany i użytkowany. Zasadniczą część działki zajmuje wysoka hala przemysłowa z przybudowaną częścią biurową (dawna fabryka Szpotańskiego, potem ZWAR u). Obecnie zabudowania zajmuje firma mechaniczno-technologiczna ABB.

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

Od północnego zachodu najbliższe sąsiedztwo lokalizacji stanowią budynki mieszkalne jednorodzinne, dalej budynki firmy Sintac (rozwiązania ekologiczne), AWAS (systemy ratownicze). Przy ul. Mieczysława Pożaryskiego znajduje się budynek sieci handlowej LIDL. Przy ul. Żegańskiej budynek gimnazjum i Urząd Dzielnicy Wawer. Po południowo-zachodniej stronie są zachowane dwa budynki murowane, przemysłowe wpisane do rejestru zabytków. U zbiegu ulic Żegańskiej i Szpotańskiego teren jest wolny od zabudowy, ogrodzony ze szpalerami drzew i z nawierzchnią trawiastą.

W otoczeniu lokalizacji znajdują się tory kolejowe, a sama działka jest w obszarze ich oddziaływania. Dalsze sąsiedztwo stanowią głównie budynki mieszkalne jednorodzinne oraz wielorodzinne niskie. Zabudowę uzupełniającą stanowią drobne usługi, szkolnictwo, tereny sportowe (kierunek wsch.) W promieniu ok. 3km znajduje się Instytut-Pomnik – Centrum Zdrowia Dziecka i 2km-Instytut Kardiologii. Na południowy wschód rozciąga się Mazowiecki Park Krajobrazowy.

W zasięgu izochrony 400m (5min – dojścia pieszego) jest przystanek kolejowy.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są następujące sklepy przedstawione w tab. 3/10:

| LP. | PKT. | BRANŻA | Typ asortymentu | Wielkość sklepu |
|-----|------|---|-----------------|-----------------|
| 1 | 1 | techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | Średni (S) |
| 2 | 2 | Kwiaciarnie | 9 | Mały (M) |
| 3 | 3 | zdrowie i uroda | 4 | M |
| 4 | 4 | spożywczy | 1 | M |
| 5 | 5 | sklep na stacji benzynowej | 13 | S |
| 6 | 6 | spożywczy | 1 | M |
| 7 | 7 | spożywczy | 1 | Duży (D) |
| 8 | 8 | multimedia, prasa, książki, prezenty | 3 | M |
| 9 | 9 | spożywczy | 1 | S |
| 10 | 10 | odzieżowe | 2 | M |
| 11 | 11 | multimedia, prasa, książki, prezenty | 3 | M |
| 12 | 12 | bizuteria, zegarki, asortment luksusowy | 5 | M |
| 13 | 13 | A zdrowie i uroda | 4 | M |
| 14 | 13 | B spożywczy | 1 | M |
| 15 | 13 | C techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | M |
| 16 | 14 | A spożywczy | 1 | M |
| 17 | 14 | B zdrowie i uroda | 4 | M |
| 18 | 14 | C multimedia, prasa, książki, prezenty | 3 | M |
| 19 | 15 | zdrowie i uroda | 4 | M |
| 20 | 16 | A spożywczy | 1 | M |
| 21 | 16 | B odzieżowe | 2 | M |
| 22 | 17 | spożywczy | 1 | M |
| 23 | 18 | A odzieżowe | 2 | M |
| 24 | 18 | B kwiaciarnie | 9 | M |
| 25 | 18 | C cukiernia | 12 | M |
| 26 | 19 | odzieżowe | 2 | M |
| 27 | 20 | A spożywczy | 1 | M |
| 28 | 20 | B odzieżowe | 2 | M |
| 29 | 21 | techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | M |
| 30 | 22 | A zdrowie i uroda | 4 | M |
| 31 | 22 | B odzieżowe | 2 | M |
| 32 | 23 | A spożywczy | 1 | M |
| 33 | 23 | B odzieżowe | 2 | M |
| 34 | 24 | spożywczy | 1 | M |
| 35 | 25 | A odzieżowe | 2 | M |
| 36 | 25 | B spożywczy | 1 | M |
| 37 | 25 | C techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | M |
| 38 | 26 | A spożywczy | 1 | M |
| 39 | 26 | B techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | M |
| 40 | 27 | spożywczy | 1 | D |
| 41 | 28 | sklep na stacji benzynowej | 13 | M |
| 42 | 29 | kwiaciarnie | 9 | M |
| 43 | 30 | kwiaciarnie | 9 | M |
| 44 | 31 | sklep na stacji benzynowej | 13 | M |

Tab. 3/10 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowane są 44 sklepy, w których udział poszczególnych branż i wielkość przedstawiono w tab.4/10.

| BRANŻE | | Ilość sklepów |
|------------------------------|--|---------------|
| 1 | spożywcze | 14 |
| 2 | odzieżowe | 8 |
| 3 | multimedia, prasa, książki, prezenty | 3 |
| 4 | zdrowie i uroda | 5 |
| 5 | bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy | 1 |
| 6 | sportowe | 0 |
| 7 | techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 5 |
| 8 | galerie | 0 |
| 9 | kwiaciarnie | 4 |
| 10 | zoologiczne, wędkarskie | 0 |
| 11 | inne | 0 |
| 12 | cukiernie | 1 |
| 13 | sklep na stacji benzynowej | 3 |
| Ogółem zlokalizowanych jest: | | 44 |

Tab. 4/10 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

| WIELKOŚĆ | | Ilość |
|----------|--------------------------------|-------|
| M | małe - do 50m ² | 39 |
| S | średnie - 50-200m ² | 3 |
| D | duże - pow.200m ² | 2 |

Tab. 5/10 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Na wschód i południowy-wschód od omawianego terenu rozciągają się duże kompleksy leśne. Tereny zurbanizowane przeważają po zachodniej i południowej stronie lokalizacji.

3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT) pod względem funkcjonalno-przestrzennym

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 znajduje się w obrębie centrum dzielnicy w zasięgu głównych przestrzeni publicznych,
- b – okoliczne tereny są niedoinwestowane w obiekty handlowe o zróżnicowanym asortymencie; najbliższy WOH jest w odległości >5km,
- c – bezpośrednie sąsiedztwo głównej linii kolejowej i drogi wyjazdowej z Warszawy zwiększa lokalny zasięg oddziaływania WOH.

Ocena ogólna – pozytywna (+1)

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – zabudowana działka nie pozwala na realizację programu parkingowego na terenie, co determinuje konieczność całkowitej zmiany zagospodarowania działki (wyburzenia istniejącej substancji) i wykonania parkingów na kondygnacjach podziemnych.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – rozwój centrum dzielnicowego i realizacja parkingu P&R może przyczynić się do zwiększenia potencjalnej liczby klientów WOH,
b – realizacja inwestycji zwiększy atrakcyjności miejsca,

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – realizacja potencjalnego wjazdu do WOH oraz parkingu P&R w nieopodal przejazdu strzeżonego może stanowić utrudnienie w funkcjonowaniu tego obszaru.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.8 Wnioski

Sumaryczna ocena lokalizacji Nr 10, zważywszy na przewagę mocnych stron nad słabymi oraz istnienie potencjalnych zagrożeń, a także i pewnych szans jest pozytywna (+1).

Realizacja WOH w przedmiotowej lokalizacji tj. w obrębie centrum dzielnicy z punktu widzenia lokalnych potrzeb, realnego zasięgu ponadlokalnego i centrotwórczej jego roli jest wskazana, zwłaszcza w powiązaniu z planowanym parkingiem „Parkuj i jedź”.

Lokalizacja, ze względu na możliwość realizacji programu parkingowego dla WOH na kondygnacjach podziemnych oraz wielkość działki, pozwala rekomendować – WOH średni (tj. od 10000m² do 30000m²). Ze względu na charakter zabudowy sąsiadującej oraz usytuowanie w głównej przestrzeni publicznej dzielnicy, powinien być to obiekt cechujący się podwyższonymi walorami architektonicznymi, uwzględniający zabytkowy charakter istniejącej zabudowy przemysłowej.

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Teren rozpatrywany pod potencjalną lokalizację WOH zlokalizowany jest w obszarze przemysłowym. Od strony zachodniej otoczony jest starymi zabudowaniami przemysłowymi od strony północnej oraz wschodniej istniejącymi halami przemysłowymi oraz od strony południowej budynkiem Urzędu Stanu cywilnego Warszawa – Wawer. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/10.

| nazwa ulicy | klasa ulicy | przekrój ulicy | liczba pasów ruchu |
|---------------|-------------|----------------|--|
| Patriotów | G | jednojezdniowa | 2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu |
| Żegańska | Z | jednojezdniowa | 2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu |
| Pożaryskiego | Z | jednojezdniowa | 2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu |
| Szpotańskiego | Z | jednojezdniowa | 2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu |

Tab. 6/10 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowanie ul. Pożaryskiego – ul. Żegańska (rondo),
Skrzyżowanie ul. Szpotańskiego – ul. Żegańska (rodno),
Skrzyżowanie ul. Patriotów – ul. Zwoleńska (rondo).

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do rejonu przedmieść w otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w Tomie I przyjęty podział zadań przewozowych w kontekście lokalizacji o WOH w strefie podmiejskiej kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 10%,
- komunikacja zbiorowa – 35%,
- samochody osobowe – 55%.

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 14 połączeń autobusowych, i 1 pociąg SKM z rejonów centralnych oraz 21 połączeń autobusowych i 2 pociągi SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/10 przedstawiono oszacowane parametry przewozowe komunikacji zbiorowej.

| Rodzaj transportu | Istniejący potencjał przewozowy (pas./h) | Prognozowane zapotrzebowanie przewozowe WOH (pas/h) | Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego |
|----------------------|--|---|--|
| Komunikacja zbiorowa | 2752 | 1000 | 36% |

Tab. 7/10 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tomie 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.8/10 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 |
| 10 | 2388 | 2314 | 6592 | 5775 | 10683 | 9288 | 20391 | 14880 |

Tab. 8/10 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 10 została sklasyfikowana na miejscu 20 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 10 została sklasyfikowana na miejscu 18 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 średniej wielkości określonego w ogólnych założeniach przedstawionych Tomie I. Zgodnie z przyjętymi założeniami oszacowaną generację ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/10.

| Generacja ruchu potencjalnego WOH | Godzina szczytu popołudniowego | |
|--|--------------------------------|------------------------|
| | Ruch wjazdowy(poj./h) | Ruch wyjazdowy(poj./h) |
| Obiekt z przedziału 10000 - 30000 m ² | 550 | 500 |

Tab. 9/10 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

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

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

Tab. 10/10 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. 1800 miejsc parkingowych. Faktyczna liczba miejsc parkingowych uzależniona powinna być od ustalonej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

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

Wariant bezinwestycyjny jest to brak budowy WOH oraz uwzględnienie wzrostu ruchu na sieci drogowej miasta związanego z prognozą na rok 2020 na uzupełnionej sieci drogowej miasta st. Warszawy o uzgodnione z Zamawiającym inwestycje drogowe (lista inwestycji dla roku 2020 została opisana w Tomie I).

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 pracy przewozowej poniżej średniej oznacza ocenę pozytywną,
- jw. lecz równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- jw. lecz powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/10.

| | Praca przewozowa rok 2020 (poj.h) | | Przyrost pracy przewozowej [%] | Przyrost pracy przewozowej - średnia dla 26 lokalizacji [%] |
|-----------|------------------------------------|----------------------|--------------------------------|---|
| | Wariant bezinwestycyjny | Wariant inwestycyjny | | |
| Lok nr 10 | 1496,274 | 1644,884 | 10% | 6% |

Tab.11/10 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH średniej wielkości na terenie lokalizacji nr 10.

4.7 Dostępność komunikacyjna

Na przyległy układ drogowy składają się następujące ulice: ul. Żegańska klasy Z, ul. Szpotańskiego klasy Z, ul. Patriotów klasy G oraz ul. Pożaryskiego klasy Z. Najbliższej przedmiotowej lokalizacji przebiega ul. Żegańska oraz Szpotańskiego. Brak ulic wyższej klasy o lepszych parametrach przepustowości wpływa niekorzystnie na dostępność komunikacyjną analizowanej lokalizacji. Stosunkowo dobrze rozwinięta sieć dróg lokalnych wpływa korzystnie na możliwość rozproszenia ruchu generowanego przez potencjalny WOH. Ul. Szpotańskiego przechodząca w ul. Wydawniczą może stanowić alternatywę dla ul. Patriotów dla relacji z kierunku centrum miasta. W świetle przytoczonych argumentów

ocena dostępności komunikacyjnej jest neutralna. Jako korzystne dla warunków ruchu na analizowanym układzie drogowym wskazuje się dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowę Wschodniej Obwodnicy Warszawy a także budowa planowanego bezkolizyjnego połączenia drogowego przez istniejącą linię kolejową.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/10.

| Lokalizacja nr 10 - ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej | |
|--|--|
| Mocne strony lokalizacji | Słabe strony lokalizacji |
| - bliska lokalizacja przystanku kolejowego oraz funkcjonującej linii SKM i KM. | - oferta komunikacji zbiorowej niewystarczająca w kontekście obsługi WOH. |
| - dobrze rozwinięty układ dróg lokalnych, wspomagających dyspersję ruchu. | - brak ulic wyższej klasy, o wysokich parametrach dotyczących przepustowości. |
| - ul. Szpotańskiego może służyć jako alternatywa dla ulicy Patriotów (klasy G) dla relacji związanych z centrum miasta. | |
| Szanse korzystnych zmian | Zagrożenia |
| - dokończenie Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy może wpłynąć korzystnie na warunki ruchu na przyległym układzie drogowym. | - dalszy wzrost ruchu przy jednoczesnym braku inwestycji w układ drogowy wpłynie negatywnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji. |
| - ewentualne zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów lub SKM/KM wpłynie korzystnie na obsługę potencjalnego WOH komunikacją zbiorową. | |
| - budowa planowanego bezkolizyjnego z istniejącą linią kolejową połączenia drogowego wpłynie korzystnie na dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji | |
| - budowa w dalszej perspektywie czasowej Trasy Mostu na Zaporze również będzie mieć pozytywny wpływ w świetle budowy WOH | |

Tab.12/10 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 10 w zakresie transportowym

Podsumowując analizę SWOT:

- 1) Istotną kwestię stanowi wygodne podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń, tutaj występująca, spowoduje rozproszenie ruchu. Niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy zostanie zminimalizowany.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 36%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny neutralnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). Należy jednakże zaznaczyć, iż na zwiększenie potencjału przewozowego wpływa linia Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich, której częstotliwość jest znacznie mniejsza niż połączeń autobusowych.
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 10% i przekracza wartość średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji o 4%. Zgodnie z przyjętymi założeniami uzasadnia to ocenę wpływu lokalizacji WOH na układ drogowy jako negatywną.
- 4) Przyległa do przedmiotowej lokalizacji infrastruktura drogowa tj. ul. Patriotów (ulica klasy G), ul. Żegańska (klasa Z), ul. Zwoleńska (klasa Z), ul. Szpotańskiego (klasa Z) oraz ul. Pożaryskiego (klasa Z) może stanowić pewną barierę w dostępności komunikacyjnej potencjalnego obiektu. Brak ulic o wyższej klasie z większymi parametrami dotyczącymi przepustowości może wpływać niekorzystnie na warunki ruchu. Poprawę obsługi drogową może przynieść dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz Wschodniej Obwodnicy Warszawy, które mogą odciążyć analizowany układ drogowy. Biorąc pod uwagę istniejącą oraz planowaną infrastrukturę drogową ocena dostępności komunikacyjnej lokalizacji jest neutralna.

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 I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 10 ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej przedstawia tab.13/10.

| Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową | Dzielnica | Ocena |
|--|-----------|---------------|
| Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej | Wawer | Pozytywna (1) |

Tab. 13/10 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą 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 I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 10 ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej przedstawia tab.14/10.

| Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy | Dzielnica | Ocena |
|---|-----------|---------------|
| Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej | Wawer | Pozytywna (1) |

Tab. 14/10 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 I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 10 ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej przedstawia tab.15/10.

| Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta | Dzielnica | Ocena |
|---|-----------|---------------|
| Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żegańskiej | Wawer | Pozytywna (1) |

Tab. 15/10 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

Na omawianym terenie przed południową elewacją budynku znajduje się niewielki pas niskiej zieleni ozdobnej. Przedmiotowa lokalizacja jest bardzo uboga w roślinność z racji znaczącej przewagi zabudowań i nawierzchni utwardzonych.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna praktycznie nie występuje. Obecnie na terenie lokalizacji znajdują się: duża hala przemysłowa z częścią biurową, nawierzchnie utwardzone w postaci parkingów oraz dróg dojazdowych wykonane z asfaltu oraz kostki brukowej.

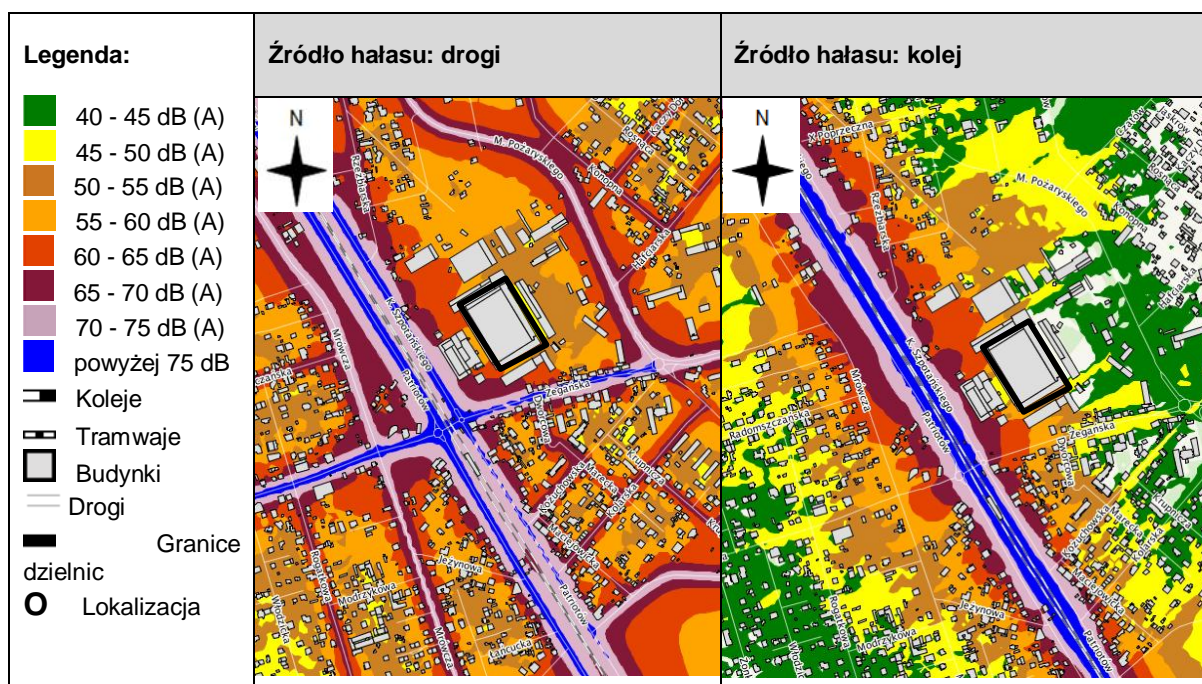
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

4) Oddziaływanie akustyczne

Istotny wpływ na istniejący klimat akustyczny w analizowanej lokalizacji ma zarówno hałas drogowy, pochodzący z ulic Patriotów, Szpotańskiego, Żegańskiej, Pożaryskiego jak i hałas kolejowy (linia kolejowa nr 7). Dopuszczalne poziomy hałasu na terenie lokalizacji są przekroczone i osiągają wartości L_{DWN} na poziomie 70 dB.

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



Tab. 16/10 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH na lokalizacji nr 10

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

Rozpatrywana lokalizacja sąsiaduje od strony południowej z zabudową związaną ze stałym lub czasowym pobytem dzieci lub młodzieży, dla której obecnie normy hałasu nie są dotrzymane. W odległości ok. 100 m w kierunku zachodnim zlokalizowana jest linia kolejowa nr 7. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego określa na tym terenie strefę uciążliwości linii PKP (100 m od zewnętrznej szyny). Zakazuje się w nich lokalizacji nowych obiektów oświaty i służby zdrowia, natomiast dla innych budynków nakazuje się stosowanie zabezpieczeń przeciwhałasowych określonych normami PN/B.

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.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację jako teren z roślinnością o charakterze zabudowy wielkomiejskiej, o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych, poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to obszar silnie zaburzony funkcjonalnie, o niewielkiej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to obszar ograniczający przewietrzanie miasta. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego dominują procesy odpływu sztucznego. Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 4 m p.p.t.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru Centrum Międzylesia (Uchwała nr XLIII/1176/2012 z dnia 4.10.2012 r.) ustala minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej dla analizowanego terenu jako 10%.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy nie stwierdzono występowania zagrożenia powodziowego dla potencjalnej lokalizacji WOH.

8.3 Potożenie 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, który znajduje się w odległości ok. 0,28 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"> • Lokalizacja leży poza Systemem Przyrodniczym Warszawy • Brak obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w bezpośrednim sąsiedztwie • Teren nie przedstawia wartości przyrodniczej. | <ul style="list-style-type: none"> • Sąsiedztwo obszarów chronionych akustycznie. |
| Szanse | Zagrożenia |
| <ul style="list-style-type: none"> • Lokalizacja jest obecnie zabudowana obiektami o funkcji produkcyjno - usługowej, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji. | <ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko wystąpienia uciążliwości akustycznej na obszarach chronionych akustycznie znajdujących się w sąsiedztwie |

Tab. 17/10 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.10;

Analizowana lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej (jest silnie zindustrializowany, brak powierzchni biologicznie czynnej), toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska. Budowa i funkcjonowanie WOH nie będzie oddziaływać na obszary chronione. Inwestycja może mieć wpływ na pogorszenie stanu akustycznego w rejonie gimnazjum na ul. Żegańskiej.

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

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

9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 10 w centrum dzielnicy Wawer została całościowo oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeby budowy WOH średniej wielkości. W uzasadnieniu oceny tej lokalizacji, uzyskanej z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej, zwraca się uwagę na jej mocne strony jako korzystne usytuowanie w centrum dzielnicy-czynnik który podniesie jej atrakcyjność, jak też dostrzeżone braki w dostępie do nowoczesnej powierzchni sprzedażowo-usługowej w tej części stolicy oraz dalszych przedmieściach. Najbliższy obiekt handlowy porównywany z potencjalnym WOH oddalony jest o ok. 5 km od analizowanego miejsca lokalizacji. Do pewnych braków lokalizacji należy usytuowanie terenu w pobliżu przejazdu przez linię kolejową. Następstwem takiego położenia lokalizacji będzie utrudniony wjazd/wyjazd samochodów w godzinach szczytu popołudniowego na teren parkowania z uwagi na formujące się kolejki z obu stron przejazdu kolejowego wzdłuż ulicy Zwoleńskiej/Żegańskiej. Budowa planowanego bezkolizyjnego z linią kolejową połączenia drogowego rozwiązałaby ten problem. Do czasu budowy połączenia, z uwagi na bogatą sieć ulic układu pomocniczego w tym rejonie, obsługa drogowa powinna być realizowana z wielu stron, omijając zatłoczenie na dojazdach do przejazdu przez tory. Lokalizacja jest obecnie zabudowana obiektami o funkcji produkcyjno – usługowej i posiada znikomą powierzchnie biologicznie czynną, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji.