

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 11 - Lokalizacja nr 11

**ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego
(strona północna)**



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-CULICK**,

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 | 11 |
| 5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową | 15 |
| 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 | 16 |
| 9. Podsumowanie | 20 |

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 11 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 11 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 11 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 11 – 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 11 - ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna).

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 sprzedażowej powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 11 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawia tab. 1/11.

| 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 | 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. 1/11 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 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 analizy wielokryterialnej przedstawia tab. 2/11.

| | | Wagi | Normalizacja wagi (strefa miejska) | Wyniki 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 | -1 | -0,073 |
| 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 | - | 0,537 |

Tab. 2/11 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 11 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 11 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1 Obszar analizy

Teren pod nową inwestycję - rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna)

Analizowany obszar obejmuje teren w okolicy ulic:

ul. Wał Miedzeszyński, ul. Ostróżki, ul. Rosiczki, ul. Podbiałowa, ul. Celulozy, planowana trasa Mostu Południowego.

3.2 Główne ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP)

3.2.1. Dla wskazanego terenu brak jest uchwalonego MPZP.

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

a) w strukturze funkcjonalnej – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego występują 3 funkcje:

- R – tereny użytkowane rolniczo,
- NF – tereny nieużytkowane i нефunkcjonujące,
- M2.12 – tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

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

- (PU).12 – tereny produkcyjno-usługowe.

- Strefa funkcjonalna: strefa przedmieść.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: teren nie ma bezpośredniego powiązania z centrum dzielnicowym ani lokalnym (centrum lokalne jest u zbiegu ul. Trakt Lubelski i Wał Miedzeszyński w odległości ok. 1200m (tj w zasięgu izochrony 10min). Od strony wschodniej przylega do planowanej trasy Olszynki Grochowskiej (GP/p), która na tym odcinku będzie stanowić główne powiązanie przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 0,8.
- Kategoria wysokości zabudowy -12m.
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu.
- Środowisko przyrodnicze
Jest to obszar szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych. Są to grunty rolne i porolne. Na terenie lokalizacji występują lokalne obniżenia terenowe.
- Powiązania przyrodnicze - występują wzdłuż południowej granicy lokalizacji (równoległe do planowanej trasy mostu Południowego), a dalej na północ wzdłuż cieków wodnych i łączą tereny nadwiślańskie z obszarem zieleni urządzonej (ZP1) przy Trakcie Lubelskim.
- Układ komunikacyjny obszaru stanowi ulica Wał Miedzeszyński.

- Inne ustalenia Studium:

W sąsiedztwie zachodniego narożnika omawianej lokalizacji (po drugiej stronie Wału Miedzeszyńskiego) jest usytuowane dzikie wysypisko do rekultywacji.

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (M2).12 oraz tereny usług – (U).12;
- od strony wschodniej - tereny usług – (U).12 (za planowaną trasą Olszynki Grochowskiej);
- od południa - tereny produkcyjno usługowe – (PU).12;
- od zachodu - tereny usług – (U).12, a dalej tereny zieleni nadwiślańskiej w strefie przedmieść.

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Działka na większości swojej powierzchni jest niezabudowana (dawne tereny rolne, obecnie w większości nieużytki, częściowo porośnięte drzewami). W rejonie ulicy Podbiałowej i za ul. Celulozy występują domy jednorodzinne z zabudową towarzyszącą.

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

Od półn.-zachodu najbliższe sąsiedztwo stanowią budynki mieszkalne jednorodzinne, dalej za ul. Wał Miedzeszyński tereny niezabudowane na zmianę z terenami zabudowy mieszkaniowej ekstensywnej uzupełnionej usługami (korty tenisowe, przedszkole, gimnazjum). Za ul. Celulozy znajduje się kanał Zagoździański.

W otoczeniu lokalizacji znajdują się głównie budynki mieszkalne jednorodzinne oraz wielorodzinne niskie. Zabudowa uzupełniająca to m.in. drobne usługi, szkolnictwo, tereny sportowe (w kierunku ul. Patriotów i torów). Na wschód rozciąga się Mazowiecki Park Krajobrazowy.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/11.

| LP. | PKT. | BRANŻA | Asortyment | Wielkość sklepu |
|-----|------|---------------------------------------|------------|-----------------|
| 1 | 1 | techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | Średni(S) |
| 2 | 2 | kwiaciarnie | 9 | S |
| 3 | 3 | techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | S |
| 4 | 4 | techniczne, budowlane, wystrój wnętrz | 7 | S |
| 5 | 5 | spożywcze | 1 | Mały (M) |
| 6 | 6 | sklep na stacji benzynowej | 13 | M |
| 7 | 7 | spożywcze | 1 | Duży (D) |
| 8 | 8 | inne | 11 | D |

Tab. 3/11 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 8 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/11 i tab. 5/11.

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

Tab. 4/11 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

| WIELKOŚĆ | | Liczba |
|----------|--------------------------------|--------|
| M | małe - do 50m ² | 2 |
| S | średnie - 50-200m ² | 4 |
| D | duże - pow.200m ² | 2 |

Tab. 5/11 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Część terenu rezerwuje się pod planowany przebieg trasy przyszłego Mostu Południowego do przeprowadzenia Południowej Obwodnicy Warszawy (inwestycja celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu transportu i komunikacji).

3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT)

Lokalizacja na potrzeby WOH została oceniona w czterech kategoriach: mocne jej strony (zalety), słabe jej strony (wady), szanse wystąpienia korzystnych zmian w przyszłości i potencjalne zagrożenia dla lokalizacji w przyszłości.

Oceny dokonano stosując następującą skalę:

- ocena pozytywna (+1),
- ocena neutralna (0),
- ocena negatywna (-1).

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a – bardzo małe nasycenie w placówce handlowe i usługowe terenów sąsiadujących oraz leżących poza izochronami dojazdów pieszych,
- b – lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych,
- c – teren wolny od zabudowy.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

- a – obecnie nieliczna okoliczna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna,
- b - potencjalne ograniczenia techniczne w zakresie infrastruktury.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

- a – obecny dynamiczny rozwój budownictwa mieszkaniowego,
- b - realizacja nowej przeprawy mostowej i nowej trasy komunikacyjnej (klasy S) potencjalnie zwiększy dostępność WOH i jego zasięg. Teren będzie miał bezpośrednie powiązanie z trasą komunikacyjną wsch.-zach. łączącą z terenami lewobrzeżnej Warszawy (Zawady, Wilanów, Ursynów).

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

- a - wstrzymanie realizacji inwestycji drogowych w tym rejonie może ograniczyć rozwój zarówno terenów przewidzianych do zabudowy mieszkaniowej jak i ograniczyć zasięg oddziaływania WOH do lokalnego.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Wnioski

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

Ze względu na bardzo małe nasycenie tej części Warszawy w obiekty handlowe rekomenduje się lokalizację WOH w tym obszarze. Okoliczne tereny mają duży potencjał rozwoju budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego. W chwili obecnej obok budynków wolnostojących powstaje szereg zespołów budynków jednorodzinnych (intensywna zabudowa wolnostojąca i zabudowa bliźniacza).

Czynnikiem intensyfikującym rozwój budownictwa mieszkalnego w tym rejonie będzie niewątpliwie realizacja planowanej trasy i Mostu Południowego. Równoległe z powstającymi kompleksami mieszkaniowymi będą musiały być realizowane usługi podstawowe i ponadpodstawowe. Z tego względu na chwilę obecną rekomenduje się WHO- małe typu S lub H, natomiast w dalszej perspektywie może to być obiekt WHO duży typu GH o zasięgu pozamiejskim.

Zamierzenie inwestycyjne należy rozpatrywać pod kątem potencjalnej realizacji analogicznego przedsięwzięcia sąsiadującej lokalizacji nr12.

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 południowo - zachodniej ul. Wał Miedzeszyński, od strony północnej zabudową mieszkaniową jednorodziną, od strony wschodniej ul. Celulozy. Po południowej stronie analizowanego obszaru planowany jest przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy wraz z węzłem z ul. Wał Miedzeszyński. W tab. 6/11 przedstawiono wyniki inwentaryzacji drogowej.

| nazwa ulicy | klasa ulicy | przekrój ulicy | liczba pasów ruchu |
|-------------------|-------------|----------------|--|
| Wał Miedzeszyński | G | jednojezdniowa | 2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku |

Tab. 6/11 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

- skrzyżowanie ul. Wał Miedzeszyński – ul. Trakt Lubelski.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy przedmieść w otoczeniu innym niż osiedla mieszkaniowe. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w Tomie I, przyjęty podział zadań przewozowych w kontekście klientów potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 5%,
- komunikacja zbiorowa – 25%,
- samochody osobowe – 70%.

Usytuowanie lokalizacji w strefie przedmieść uzasadnia zorganizowanie obsługi drogowej potencjalnego WOH z dużym udziałem samochodów osobowych.

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez duży obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 7 połączeń autobusowych z rejonów centralnych oraz 6 połączeń autobusowych z rejonów zewnętrznych miasta (tab.7/11).

| Rodzaj transportu | Istniejący potencjał przewozowy (pas./h) | Prognozowany potencjał WOH(pas./h) | Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego |
|----------------------|--|------------------------------------|--|
| Komunikacja zbiorowa | 980 | 810 | 83% |

Tab. 7/11 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

Sporządzona prognoza (2020r.) obsługi pasażerskiej lokalizacji pozwala sądzić, że obecny potencjał będzie niewystarczający dla dodatkowego obciążenia ruchem pasażerów – klientów WOH. Potrzebne będzie zwiększenie tego potencjału o ile lokalizacja zostanie wykorzystana na potrzeby WOH.

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. Liczby zamieszkałych i zatrudnionych w poszczególnych izochronach przedstawiono w tab.8/11.

| Nr lokalizacji | izochrona [5 min] | | izochrona [10 min] | | izochrona [15 min] | | izochrona [25 min] | |
|----------------|-------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|
| | zamieszkałych | zatrudnionych | zamieszkałych | zatrudnionych | zamieszkałych | zatrudnionych | zamieszkałych | zatrudnionych |
| 11 | 645 | 522 | 1916 | 1427 | 3727 | 2662 | 9697 | 6427 |

Tab. 8/11 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojazdu tj.25 min lokalizacja numer 11 została sklasyfikowana na miejscu 22 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojazdu tj. 25 min lokalizacja numer 11 została sklasyfikowana na miejscu 23 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez 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 generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono się w tab. 9/11.

| Generacja ruchu potencjalnego WOH | Godzina szczytu popołudniowego | |
|---|--------------------------------|-------------------------|
| | Ruch wjazdowy (poj./h) | Ruch wyjazdowy (poj./h) |
| Obiekt o powierzchni sprzedaży ponad 30000 m ² | 830 | 680 |

Tab. 9/11 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 III – strefa przedmieść. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy III przedstawiono w tab. 10/11.

| | 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. 10/11 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu maksymalnego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna wielkość parkingu kształtuje się na poziomie ok. 3900 miejsc parkingowych – liczba miejsc parkingowych uzależniona jest od finalnej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

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

Wariant bezinwestycyjny to wariant bez budowy obiektu WOH z uwzględnieniem wzrostu ruchu na sieci drogowej miasta, wynikającego z prognozy na rok 2020, sporządzonej na uzupełnionej sieci drogowej miasta st. Warszawy o uzgodnione z Zamawiającym nowe inwestycje drogowe (lista inwestycji dla roku 2020 została opisana w Tomie I).

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację dużego obiektu WOH, generującego ruch wjazdowy na poziomie 830 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 680 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 ruchu poniżej średniej oznacza ocenę pozytywną,
- jw. lecz równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- jw. lecz powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki zmian prac przewozowych przedstawia tabela poniżej:

| | Praca przewozowa rok 2020 (poj.h) | | zmiana pracy przewozowej [%] | zmiana pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%] |
|-----------|-----------------------------------|----------------------|------------------------------|---|
| | Wariant bezinwestycyjny | Wariant inwestycyjny | | |
| Lok nr 11 | 2135,72 | 2240,249 | 5% | 6% |

Tab. 11/11 Wyniki prognozy na 2020r. pracy przewozowej pojazdów dla wariantów inwestycyjnego (budowa WOH) i bezinwestycyjnego.

Ograniczony przyrost pracy przewozowej uzasadnia pozytywną ocenę lokalizacji w zakresie skutków ruchowych w sieci drogowej.

4.7 Dostępność komunikacyjna

Najistotniejszym elementem istniejącego układu drogowego jest ul. Wał Miedzeszyński, która w stanie istniejącym jest ulicą klasy G, jednojezdniową, wyposażoną w dwa pasy ruchu, po jednym dla każdego kierunku, wynikiem czego są znaczące ograniczenia przepustowości. Niekorzystny wpływ na warunki ruchu na badanym układzie drogowym ma również fakt, iż ul. Wał Miedzeszyński pełni rolę ulicy wyjazdowej z miasta, co może powodować wzrost

zatlóczenia jezdni w godzinach popołudniowych. Jednakże na poprawę sytuacji komunikacyjnej niewątpliwie wpłynie planowana budowa Południowej Obwodnicy Warszawy, która ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie badanej lokalizacji oraz rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński od skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski do planowanego węzła z obwodnicą (rozbudowa do klasy GP). Obie inwestycje zostały uwzględnione w prognozie ruchu wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania.

Na przecięciu ul. Wał Miedzeszyński z Południową Obwodnicą Warszawy planowany jest węzeł umożliwiający rozprowadzenie ruchu w każdym kierunku. Tak bliska odległość węzła, pomimo niewątpliwie korzystnego wpływu w skali aglomeracji i miasta, może wpłynąć niekorzystnie na dostępność badanej lokalizacji poprzez utrudnienia w możliwościach podłączenia inwestycji do przyległego układu drogowego. W związku z powyższym sposób podłączenia ewentualnej inwestycji w badanym obszarze wymaga dodatkowych analiz transportowych o większym stopniu szczegółowości. W związku z powyższym, mimo iż lokalizacja obiektów WOH w sąsiedztwie obwodnic miejskich na ogół jest korzystna, to stan istniejący oraz niepewność związana z planowanymi inwestycjami determinuje ocenę neutralną dostępności komunikacyjnej.

4.8 Podsumowanie

Analiza SWOT została przedstawiona w tab. 12/11

| Lokalizacja nr 11 - ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) | |
|---|---|
| Mocne strony lokalizacji | Słabe strony lokalizacji |
| - wskazana lokalizacja przylega do ul. Wał Miedzeszyński, która jest ulicą klasy G i stanowi bezpośrednie połączenie dla relacji z centrum miasta, jak też w kierunku zamiejskim. | - oferta komunikacji zbiorowej niewystarczająca w kontekście obsługi WOH. - najistotniejszym elementem układu drogowego jest ulica Wał Miedzeszyński, która pełni rolę drogi wyjazdowej z Warszawy, obecnie zatłoczonej. Dodatkowy ruch byłby dodatkowym utrudnieniem. |
| Szanse korzystnych zmian | Zagrożenia |
| - przebudowa ulicy Wał Miedzeszyński wraz z budową Południowej Obwodnicy Warszawy oraz węzła z obwodnicą w bliskiej sąsiedztwie wskazanej lokalizacji zmienią zupełnie układ drogowy w badanym obszarze, dzięki czemu dostępność komunikacyjna przedmiotowej lokalizacji będzie wystarczająca w kontekście obsługi potencjalnego WOH. | - dalszy wzrost ruchu przy jednoczesnym braku inwestycji w układ drogowy wpłynie negatywnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji. |

Tab. 12/11 Ocena lokalizacji metoda analizy SWOT (opracowanie własne)

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. Bliska odległość planowanego węzła z Południową Obwodnicą Warszawy, mimo pozytywnego wpływu na dostępność w skali całego miasta oraz aglomeracji może ograniczyć możliwość podłączenia potencjalnego obiektu do przyległego układu drogowego. W związku z powyższym liczba oraz sposób podłączenie potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości, które zdefiniują sposób dojazdów do obiektu dla ruchu z POW.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 83%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny negatywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariacie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 5% i nie przekracza wartości średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako pozytywną.
- 4) Przyległa przedmiotowej lokalizacji infrastruktura drogową złożoną głównie z ul. Wał Miedzeszyński (klasa G) jest niewystarczająca w świetle obsługi komunikacyjnej potencjalnego obiektu. Na poprawę sytuacji w znaczący sposób wpłynie realizacja planowanych inwestycji, czyli budowa Południowej Obwodnicy Warszawy wraz z węzłem z ul. Wał Miedzeszyński oraz rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński na odcinku od skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski do planowanego węzła. Wspomniane inwestycje zostały ujęte w przeprowadzonej prognozie. Jednakże brak powyższych inwestycji będzie niekorzystny w kontekście obsługi potencjalnego WOH we wskazanej lokalizacji. Ponadto podłączenie inwestycji do układu drogowego, który po przebudowie będzie złożony z ulic wysokiej klasy może wpłynąć niekorzystnie na możliwość podłączenia potencjalnej inwestycji. W świetle przytoczonych argumentów ogólna ocena dostępności komunikacyjnej 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 nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 11 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) przedstawia tab.13/11.

| Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową | Dzielnica | Ocena |
|---|------------|---------------|
| Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) | Praga Płd. | Pozytywna (1) |

Tab. 13/11 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 nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 11 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) przedstawia tab.14/11.

| Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy | Dzielnica | Ocena |
|---|------------|---------------|
| Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) | Praga Płd. | Pozytywna (1) |

Tab. 14/11 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 11 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) przedstawia tab.15/11.

| Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta | Dzielnica | Ocena |
|---|------------|---------------|
| Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna) | Praga Płd. | Pozytywna (1) |

Tab. 15/11 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 znajduje się ok. 2 ha lasu mieszanego oraz około 50 drzew rosnących pojedynczo lub w skupiskach. Lokalizacja jest terenem porolnym: na terenach nieużytków widoczna jest sukcesja roślinności. Pojawiły się samosiejki drzew. Krzewy ozdobne oraz trawniki znajdują się w otoczeniu domów jednorodzinnych.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi prawie 100% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajduje się ok. 13 zabudowań wraz z drogami dojazdowymi tworzącymi nawierzchnie utwardzone.

3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

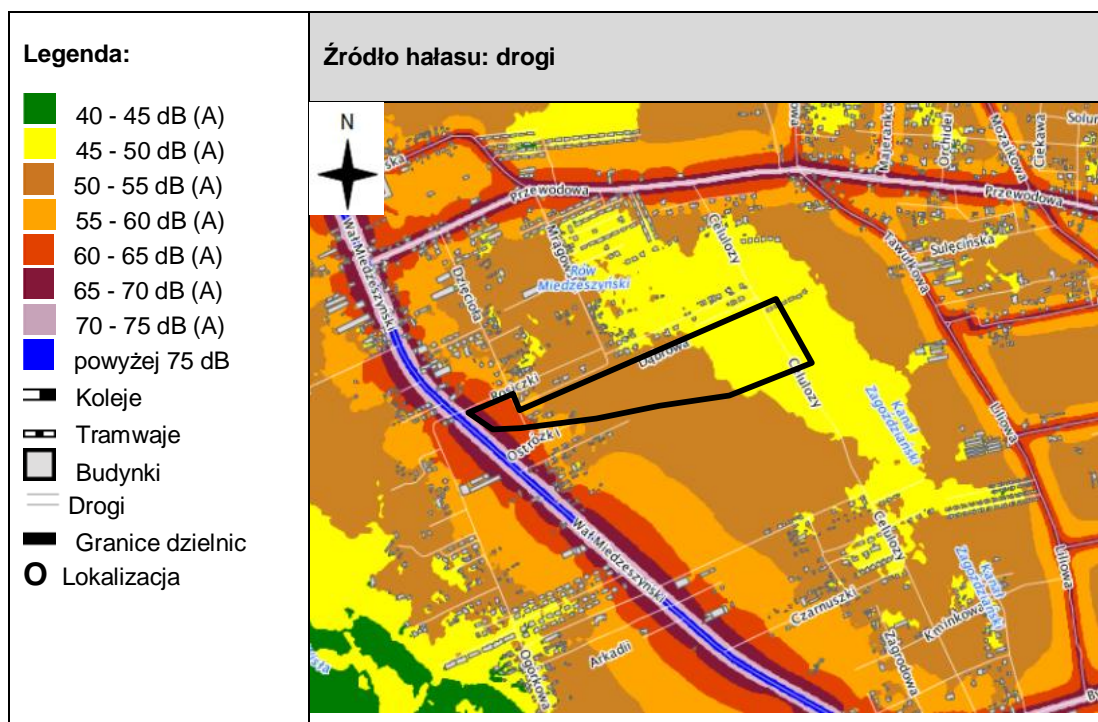
Na terenie lokalizacji znajdują się trzy zagłębienia terenowe, które sezonową mogą napętniać się wodą. W pobliżu wschodniej granicy lokalizacji przebiega Kanał Zagoździański. Na analizowanym terenie nie występują obiekty hydrogeologiczne.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowi droga wojewódzka nr 801 (ulica Wał Miedzeszyński). Wartości L_{DWN} na większej części terenu nie przekraczają dopuszczalnych norm i wynoszą 50 – 60 dB. W pobliżu drogi wartości L_{DWN} przekraczają dopuszczalne normy osiągając do 70 dB.

Rozpatrywana lokalizacja sąsiaduje z terenami, dla których obowiązują dopuszczalne normy hałasu tj. od strony północno-zachodniej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną ($L_{DWN} \leq 64$ dB), natomiast od strony południowo-zachodniej z zabudową mieszkaniowo-usługową ($L_{DWN} \leq 68$ dB).

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



Tab. 16/11 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 11;

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 identyfikuje grunty w centralnej części, jako rolne i porolne. Lokalizacja znajduje się na obszarze szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych oraz głównych powiązań przyrodniczych Systemu Przyrodniczego Warszawy.

Według opracowania ekofizjograficznego teren lokalizacji przedstawia zróżnicowaną strukturę o krajobrazie roślinnym polnym z dominacją ugorów. Część leśna w zachodnio-północnej części lokalizacji posiada roślinność o charakterze zbiorowisk leśnych i zaroślowych ze związku Dicrano - Pinion na siedliskach mineralnych i organicznych. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem intercepcji i infiltracji, z dominującym procesem regeneracji powietrza. Część leśna pod względem funkcjonowania biologicznego jest terenem o niższej dojrzałości funkcjonalnej i dużej produkcji biomasy. Las stanowi część trzonu Systemu Przyrodniczego Warszawy, istotny dla funkcjonowania podsystemu biologicznego, hydrologicznego i klimatycznego Systemu Przyrodniczego Warszawy. Prognozowane przekształcenia uwarunkowań przyrodniczych wynikających z analizy ustaleń planów i projektów planów jest niekorzystne dla Systemu.

Zabudowania jednorodzinne znajdujące się w zachodniej części lokalizacji posiadają roślinność o charakterze zbiorowisk segetalnych i ruderalnych towarzyszących ogrodom przydomowym typu miejskiego. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem intercepcji i infiltracji. Jest to obszar regeneracji i przewietrzania o mniejszej efektywności. Część zabudowana pod względem funkcjonowania biologicznego jest terenem zaburzonym funkcjonalnie o zmiennej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to teren niezbędny dla funkcjonowania jednego podsystemu i wspomagający dwa podsystemy Systemu Przyrodniczego Warszawy.

Nie użytki znajdujące się w centralnej części lokalizacji posiadają roślinność o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem infiltracji. Jest to teren z dominującym procesem przewietrzania. Nie użytki pod względem funkcjonowania biologicznego są terenem zaburzonym funkcjonalnie o zmiennej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to teren niezbędny dla funkcjonowania dwóch podsystemów Systemu Przyrodniczego Warszawy.

Roślinność o charakterze zbiorowisk łąk i pastwisk na siedliskach świeżych znajduje się we wschodniej części lokalizacji. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem infiltracji. Jest to obszar regeneracji powietrza i przewietrzania. Pod względem funkcjonowania biologicznego są terenem o niższej dojrzałości funkcjonalnej i dużej produkcji biomasy, istotnym dla funkcjonowania podsystemu biologicznego, hydrologicznego i klimatycznego Systemu Przyrodniczego Warszawy.

Analizowana lokalizacja leży w sąsiedztwie korytarza Wisły tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza.

Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 2 m p.p.t. co może powodować niekorzystne warunki budowlane. Na terenie lokalizacji znajdują się naturalne zagłębienia terenu oraz obszary o wysokich walorach przyrodniczych: zbiorowiska leśne i zaroślowe. Występuje zagrożenie zanieczyszczenia wód gruntowych oraz czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika Doliny Środkowej Wisły. Jest to teren występowania gleb silnie zdegradowanych chemicznie.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

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

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. 0,19 km, otaczający lokalizację od strony zachodniej, południowej i wschodniej.

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. W tab. 17/11 przedstawiono wyniki analizy SWOT.

| Mocne strony | Słabe strony |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Brak negatywnego wpływu na obszary chronione. | <ul style="list-style-type: none"> Obszar głównych powiązań przyrodniczych Systemu Przyrodniczego Warszawy. Na terenie występuje duża liczba drzew i roślinności (obecnie ok. 100% terenu to powierzchnia biologicznie czynna). Obszar pełni ważne funkcje biologiczne, hydrologiczne i klimatyczne. |
| Szanse | Zagrożenia |
| <ul style="list-style-type: none"> Brak zidentyfikowanych szans. | <ul style="list-style-type: none"> Ryzyko pogorszenia klimatu akustycznego na terenie oraz w sąsiedztwie lokalizacji. Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych. |

Tab. 17/11 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.11;

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. W przypadku znacznej likwidacji powierzchni biologicznie czynnej związanej z budową obiektu handlowego nastąpi spadek naturalnej retencji, produkcji biomasy, dostarczania usług ekosystemów, co wpłynie negatywnie na środowisko naturalne. Budowa WOH i nowych tras komunikacyjnych spowoduje wzrost natężenia ruchu pojazdów, a tym samym wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego. Zabudowa znajdująca się w analizowanej lokalizacji ma w większości charakter zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, a dla tego typu obszarów obowiązują wyższe normy ochrony przed hałasem. 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 negatywnie ze względu na znaczący prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

Lokalizacja Nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejonu Mostu Południowego (strona północna) została sumarycznie oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeby dużego obiektu WOH. Zamieszczono sugestię etapowego dochodzenia do dużego obiektu, poczynając od obiektu do 10 tys. m² powierzchni sprzedaży. Lokalizacja usytuowana jest w strefie przedmieść, słabo zaludnionej, charakteryzującej się małym nasyceniem obiektami handlowymi, z jednoczesnym planowanym wzrostem liczby mieszkańców w nowych domach. Obecnie teren jest wolny od zabudowy, lecz zalesiony i zadrzewiony. Teren charakteryzują braki w infrastrukturze technicznej. Analizy transportowe i komunikacyjne dały generalnie korzystny wynik związany z planowaną rozbudową układu drogowego, w szczególności budową Południowej Obwodnicy z węzłem z ul. Wał Miedzeszyński, uwzględnioną w prognozie ruchu do 2020r. Bliskość węzła ul. Wał Miedzeszyński z Południową Obwodnicą Warszawy, mimo swojego pozytywnego wpływu w skali całego miasta oraz aglomeracji, może utrudnić podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Włączenie potencjalnego WOH powinno zostać wykonane w odległości zapewniającej zminimalizowanie negatywnego wpływu ruchu generowanego przez obiekt na warunki ruchu na tym węźle. Zastrzeżenie to ma istotne znaczenie z uwagi na zorientowanie lokalizacji na dominującą obsługę klientów zmotoryzowanych.

Negatywnie oceniono wpływ lokalizacji na środowisko. Lokalizacja posiada znaczną powierzchnię biologicznie czynną (ok. 100%) wraz z jej utratą nastąpi strata ważnych funkcji biologicznych, hydrologicznych i klimatycznych. Z tego powodu lokalizacja otrzymała negatywną ocenę pod względem wpływu na środowisko. W związku z tym, w przypadku jej wykorzystania, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań ograniczających ten negatywny wpływ. Skuteczność tych rozwiązań powinna potwierdzić decyzja środowiskowa dla potencjalnej inwestycji.