

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 12 - Lokalizacja nr 12

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



ZAMAWIAJĄCY:

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

WYKONAWCA OPRACOWANIA:



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

ZESPÓŁ AUTORSKI:

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

MGR INŻ. ARCH. MAŁGORZATA **KOBYŁKO**

MGR ANNA KABULSKA-PANKRAT

MGR INŻ. JOANNA **DZIANKOWSKA**

MGR INŻ. ANNA **RENION -WITEK**

MGR INŻ. PRZEMYSŁAW **PANEK**

MGR INŻ. STEFAN **SARNA**

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ RYNKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA PROGNOZOWANIA RUCHU

SPECJALISTA DS. PLANOWANIA -
- KIEROWNIK PROJEKTU

Spis zawartości:

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Wyniki przeprowadzonych analiz	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	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.....	19

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 12 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 12 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 12 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 12 – 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 12 - ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa).

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. Podsumowanie wyników 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 południowa) na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab. 1/12.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	negatywna
- 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. 1/12 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

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

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

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

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	Wyniki oceny 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	-	0,146

Tab. 2/12 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 12 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 12 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1 Obszar analizy

Teren pod nową inwestycję – rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa).

Analizowany obszar obejmuje teren w okolicy ulic:

ul. Wał Miedzeszyński, ul. Rozchodnikowa, ul. Celulozy, planowana trasa Mostu Południowego.

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

3.2.1. Dla wskazanego terenu brak jest uchwalonego MPZP.

(za ul. Rozchodnikową plan w opracowaniu: „Obszar Błota”).

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 niefunkcjonujące.

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. 1800m).
Od strony wschodniej lokalizacja przylega do terenów leśnych z ekstensywną zabudową jednorodzinną, które należą do Systemu Przyrodniczego Warszawy.
- 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 – nie występują na terenie lokalizacji (są przewidziane po północnej stronie planowanej trasy Mostu Południowego w obszarze lokalizacji nr 11).
- Układ komunikacyjny obszaru stanowi ulica Wał Miedzeszyński

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej tereny produkcyjno usługowe – (PU).12,
- od strony wschodniej - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na gruntach leśnych (M3),
- od południa - o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (M2).12,
- od zachodu – (za Wałem Miedzeszyńskim) tereny usług – (U).12, a dalej tereny zieleni nadwiślańskiej w strefie przedmieść.

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Teren lokalizacji na większości swojej powierzchni jest niezabudowany (dawne tereny rolne, obecnie w większości nieużytki, częściowo porośnięte drzewami).

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

Od północy sąsiaduje z przedmiotowym terenem lokalizacja nr 11, na której jest bardzo nieliczna zabudowa jednorodzinna. Od strony południowej między ulicami Rozchodnikową i Czarnuszki od strony ul. Celulozowej i ul. Liliowej powstaje nowe osiedle domów jednorodzinnych, wolnostojących. W dalszym otoczeniu lokalizacji znajdują się głównie budynki mieszkalne jednorodzinne oraz wielorodzinne niskie. Zabudowa uzupełniająca to m.in. drobne usługi, przedszkole, szkoła podstawowa i gimnazjum, a także tereny sportowe (w kierunku ul. Patriotów i torów). Za ul. Celulozy jest kanał Zagoździański.

3.5 Sąsiedztwo - obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/12.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	1	inne	11	Duży (D)
2	2	spożywcze	1	D
3	3	sklep na stacji benzynowej	13	Mały (M)
4	4	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	Średni (S)
5	5	spożywcze	1	M
6	6	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S

Tab. 3/12 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 6 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/12 i tab. 5/12.

BRANŻE		Ilości liczbowe
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	2
8	galerie	0
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	1
12	cukiernie	0
13	sklep na stacji benzynowej	1
Ogółem zlokalizowanych jest :		6

Tab. 4/12 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

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

Tab. 5/12 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Na północ od terenu lokalizacji ustalono przebieg trasy Południowej Obwodnicy Warszawy (klasa S) i Mostu Południowego, czyli inwestycję 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 – lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych;
- b – teren wolny od zabudowy;

c- bardzo małe nasycenie w placówki handlowe i usługowe terenów sąsiadujących oraz leżących poza izochronami dojeżdżać pieszych.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – obecnie nieliczna okoliczna jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa;
b - potencjalne ograniczenia w zakresie infrastruktury (prawdopodobnie teren bez uzbrojenia).

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 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 – neutralna (0).

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, co może oznaczać jego niecelowość.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Podsumowanie

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

Lokalizacja możliwa do rekomendacji raczej w dalszej perspektywie -WHO- duże typu CH o zasięgu pozamiejskim, w powiązaniu z realizacją planowanej trasy i Mostu Południowego, co zintensyfikuje rozwój budownictwa mieszkalnego w tym rejonie. W chwili obecnej obok budynków wolnostojących powstaje szereg zespołów budynków jednorodzinnych (intensywna zabudowa wolnostojąca i zabudowa bliźniacza). Realizacja inwestycji drogowych powinna jeszcze bardziej zintensyfikować budownictwo mieszkaniowe i usługowe w tym rejonie oraz potencjalnie poszerzyć zasięg oddziaływania WOH.

W chwili obecnej, możliwa rekomendacji wykorzystania lokalizacji dla WHO- małego typu S lub H.

Zamierzenie inwestycyjne należy rozpatrywać pod kątem potencjalnej realizacji analogicznego przedsięwzięcia w lokalizacji nr11. Sygnalizuje się obawę celowości wykorzystania obu lokalizacji jednocześnie.

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 południowej zabudową mieszkaniową jednorodziną oraz ulicą Rozchodnikową, od strony wschodniej ul. Celulozy. Po północnej stronie analizowanego obszaru planowany jest przebieg Południowej Obwodnicy Warszawy wraz z węzłem z ul. Wał Miedzeszyński. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/12.

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

Tab. 6/12 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 rejonu 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%.

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 7 połączeń autobusowych z rejonów centralnych oraz 6 połączeń autobusowych z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/12 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	980	810	83%

Tab. 7/12 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

Z inwentaryzacji wynika, że obecna zdolność przewozowa linii autobusów zostałyby wyczerpana przez klientów nowego WOH.

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.8/12 przedstawiono liczby 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
12	645	522	1916	1427	3727	2662	9697	6427

Tab. 8/12 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 12 została sklasyfikowana na miejscu 22 spośród 26 badanych lokalizacji.

Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 12 została sklasyfikowana na miejscu 23 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż można rozważyć budowę dużego WOH określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/12.

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

Tab. 9/12 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 III – strefa przedmieść. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla tej strefy przedstawiono w tab. 10/12.

	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. 10/12 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 powinna być uzależniona od finalnej wielkości obiektu, jeśli będzie realizowany.

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 WOH w zakresie maksymalnym, czyli generującym 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 procentowy poniżej średniej oznacza ocenę pozytywną,
- jw. równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- jw. powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/12.

	Praca przewozowa rok 2020 (poj.h)		Przyrost pracy przewozowej [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 12	2135,72	2445,138	14%	6%

Tab.11/12 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 12.

W istniejącej sieci drogowej (strefa III przedmieść) o ograniczonych zdolności przepustowości realizacja dużego obiektu WOHD będzie powodować znaczące jej obciążenie, wyrażone dużym przyrostem pracy przewozowej poruszających się pojazdów.

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 duże zatłoczenie 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 (podobnie jak w przypadku bliźniaczej lokalizacji nr 11).

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

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

Lokalizacja nr 12 - ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- wskazana lokalizacja przylega do ul. Wał Miedzeszyński, która jest ulicą klasy G i stanowi bezpośrednie połączenie dla jadących do/ z centrum miasta.	- oferta komunikacji zbiorowej niewystarczająca w kontekście obsługi WOH.
	- najistotniejszym elementem układu drogowego jest ulica Wał Miedzeszyński, która pełni rolę ulicy wyjazdowej z Warszawy, co w godzinach szczytu popołudniowego może powodować znaczące utrudnienia w ruchu.
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.12/12 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 12 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. 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 liczbą podłączeń oraz sposobem podłączenia potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.
- 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 wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 14% i przekracza wartość średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji o 8%, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.
- 4) Przyległa przedmiotowej lokalizacji infrastruktura drogowa złożona 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 I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 12 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa) przedstawia tab.13/12.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	Wawer	pozytywna

Tab. 13/12 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 12 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa) przedstawia tab.14/12.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	Wawer	pozytywna

Tab. 14/12 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;

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 12 ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa) przedstawia tab.15/12.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	Wawer	pozytywna

Tab. 15/12 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;

8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 200 drzew pojedynczych lub w skupiskach. Lokalizacja jest terenem porolnym: na terenach nieużytków widoczna jest sukcesja roślinności. Roślinność tworzy głównie zbiorowiska łąkowe i ruderalne. Pojawiły się liczne samosiejki drzew.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi 100% terenu. Brak jakichkolwiek zabudowań.

3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

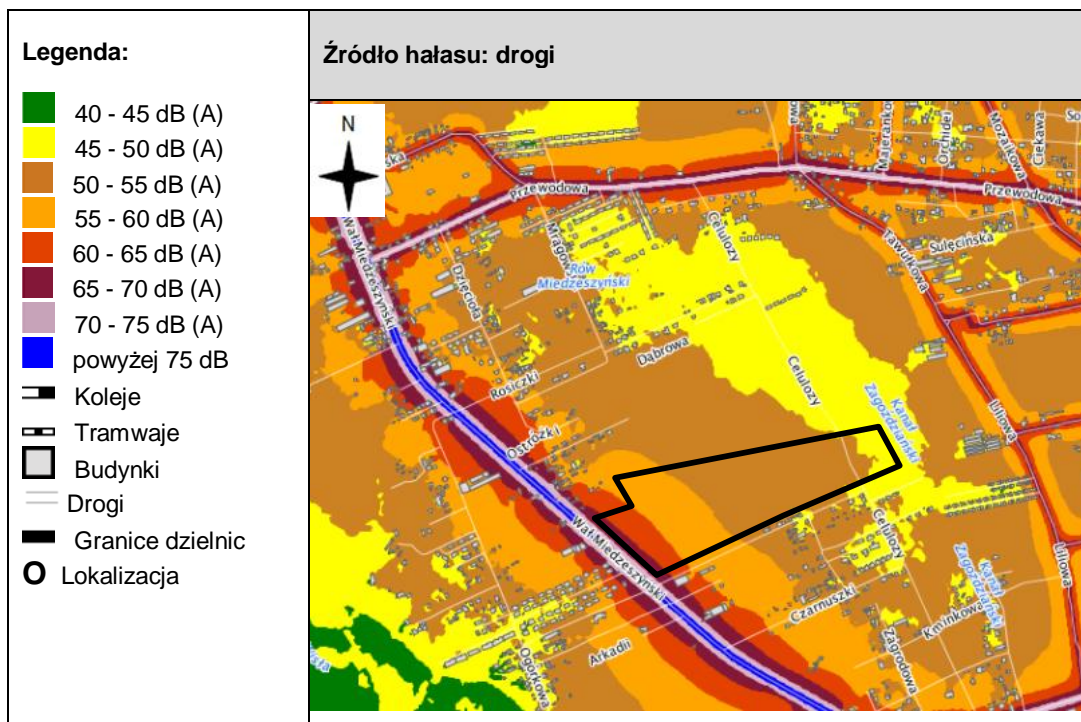
Na terenie lokalizacji nie znajdują się wody powierzchniowe ani obiekty hydrotechniczne. Wzdłuż wschodniej granicy lokalizacji przebiega Kanał Zagoździański.

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 południowo-wschodniej za ul. Wał Miedzeszyński znajduje się szkoła podstawowa wraz z gimnazjum ($L_{DWN} \leq 64$ dB), od strony północno-zachodniej zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna ($L_{DWN} \leq 64$ dB), natomiast od strony południowo-zachodniej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną ($L_{DWN} \leq 68$ dB).

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



Tab. 16/12 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 12;

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 na terenie lokalizacji, jako rolne i porolne. Lokalizację znajduje się na obszarze szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa występującą na terenie roślinność jako spontaniczne zbiorowiska ruderalne nieleśne oraz zbiorowiska segetalne towarzyszące polom uprawnym i zbiorowiska muraw napiaskowych. Lokalizacja posiada krajobraz polny z dominacją ugorów.

Jest to teren regeneracji powietrza i przewietrzania, leżący w sąsiedztwie korytarza Wisły tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza. Pod względem hydrologicznym dominujący jest proces infiltracji. Część zachodnia i centralna pod względem funkcjonowania biologicznego jest terenem o niższej dojrzałości funkcjonalnej i dużej produkcji biomasy, a tereny na wschodzie są zaburzone funkcjonalnie o zmiennej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Zachodnia część lokalizacji jest terenem istotnym dla funkcjonowania podsystemu biologicznego, hydrologicznego i klimatycznego Systemu Przyrodniczego Warszawy. Wschodnia część jest niezbędną dla funkcjonowania dwóch podsystemów Systemu Przyrodniczego Warszawy.

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. Na terenie analizowanej lokalizacji występuje zagrożenie zanieczyszczenia wód gruntowych oraz czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika Doliny Środkowej Wisły. Jest to teren występowania gleb silnie zdegradowanych chemicznie.

Teren leży także w sąsiedztwie korytarza Wisły tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza.

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 nie występują obszary chronione ani pomniki przyrody. W odległości ok. 40 m od granicy lokalizacji w kierunku północno – zachodnim znajduje się pomnik przyrody dęb szypułkowy (*Quercus robur*) widniejący w rejestrze m.st. Warszawy pod numerem 88. Lokalizacja od strony wschodniej sąsiaduje z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu.

Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu składa się z kompleksów leśnych tworzących otulinę dla terenów objętych wyższymi formami ochrony. Zadaniem tego obszaru jest zapewnienie równowagi ekologicznej i odpowiednich warunków klimatyczno-zdrowotnych dla mieszkańców aglomeracji Warszawskiej.¹

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. 17/12 przedstawiono argumenty analizy SWOT.

¹ dr Ewa Gacka-Grzesikiewicz „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu” <http://zielona.um.warszawa.pl>

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Nie zidentyfikowano mocnych stron 	<ul style="list-style-type: none"> Sąsiedztwo obszaru chronionego i pomnika przyrody. Na terenie występuje duża liczba drzew i roślinności (obecnie ok. 100% terenu stanowi powierzchnia biologicznie czynna). Obszar pełni ważne funkcje biologiczne, hydrologiczne i klimatyczne.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Nie zidentyfikowano szans 	<ul style="list-style-type: none"> Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych. Ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych (lokalizacja sąsiaduje z Kanałem Zagoździańskim).

Tab. 17/12 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.12;

Inwestycja może mieć potencjalne negatywne oddziaływanie na Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w bezpośrednim otoczeniu lokalizacji. Zwiększenie presji na obszar chroniony może wpłynąć niekorzystnie na bytujące gatunki roślin i zwierząt a także na pogorszenie warunków klimatyczno-zdrowotnych. W przypadku znacznej likwidacji powierzchni biologicznie czynnej 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 i wielorodzinnej, 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 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejonu Mostu Południowego (strona południowa) została sumarycznie oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeby dużego obiektu WOH.

Lokalizacja znajduje się w pobliżu trasy Południowej Obwodnicy Warszawy klasy S, spinającej krańce autostrady A2. Z tego powodu po wybudowaniu POW zasięg oddziaływania potencjalnego WOH byłby duży, co w sytuacji ekstensywnie zagospodarowanego terenu

(strefa przedmieść) ma ważne znaczenie. Omawiając lokalizację nr 11, sąsiadującą z analizowaną, zamieszczono sugestię etapowego dochodzenia do dużego obiektu, poczynając od obiektu do 10 tys. m² powierzchni sprzedaży. Otoczenie handlowe lokalizacji charakteryzuje 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 wynik negatywny, z zastrzeżeniem, iż wzmocnienie obsługi transportem zbiorowym oraz planowana rozbudowa układu drogowego może zmienić ocenę na pozytywną. W analizie ujęto rozbudowę ul. Wał Miedzeszyński jedynie na odcinku od skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski do węzła z Południową Obwodnicą Warszawy, co powoduje gorszy wynik prac przewozowych w zestawieniu z bliźniaczą lokalizacją nr 11. Również podobnie jak w przypadku lokalizacji nr 11, jako pewne ograniczenie w dostępności komunikacyjnej wskazuje się bliskość węzła ul. Wał Miedzeszyński z Południową Obwodnicą Warszawy. Węzeł ten, mimo swojego pozytywnego wpływu w skali całego miasta oraz aglomeracji, może w znaczący sposób utrudnić możliwość podłączenia 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.

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. Lokalizacja otrzymała negatywną ocenę pod względem wpływu na środowisko. W związku z tym konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań ograniczających ten negatywny wpływ. Skuteczność tych rozwiązań powinna potwierdzić decyzja środowiskowa dla potencjalnej inwestycji. Lokalizacja znajduje się w sąsiedztwie obszaru chronionego, pomnika przyrody oraz kanału Zagoździańskiego. Potencjalna budowa WOH, bez odpowiednich zabezpieczeń, może wywierać negatywną presję na te obszary, w związku z czym otrzymała w tej fazie negatywną ocenę pod względem wpływu na środowisko.