

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 13 - Lokalizacja nr 13

ul. Bysławska, rejon ul. Poezji



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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 13 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 13 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 13 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 13 – 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 13 - ul. Bystawska rejon ul. Poezji.

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 13 ul. Bystawska rejon ul. Poezji na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab. 1/13.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne	
Analiza funkcjonalno-przestrzenna	negatywna
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	neutralna

Tab. 1/13 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 przedmieść)	wynik Lok	analiza wielokryterialna
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	0	0,000
suma		41	1,000	-	- 0,195

Tab. 2/13 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 13 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest negatywna.

Lokalizacja Nr 13 jest oceniona jako negatywna.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

Teren pod nową inwestycję – ul. Bystawska, rejon ul. Poezji

3.1 Obszar analizy

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami: ul. Bystawska, ul. Poezji, ul. Popradzka na działce dawnych Zakładów Mera Pniefal.

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.

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:

- U 12 – tereny 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:

- U 12 – tereny usługowe o kategorii wysokości zabudowy 12m

- Strefa funkcjonalna: strefa przedmieść.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej
Teren przylega do ulicy stanowiącej powiązanie z główną przestrzenią o charakterze reprezentacyjnym tj. z centrum dzielnicy, które jest zlokalizowane na wschód od niego w odległości ok. 800m (zasięg izochrony 10min.) W obszarze centrum, w sąsiedztwie przystanku kolejowego planowana jest realizacja parkingu parkuj i jedź (P&R).
- Wskaźnik intensywności zabudowy – dla obszaru U -1,2;
- 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. Od południa i zachodu graniczy z obszarami leśnymi (Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu).
- Powiązania przyrodnicze – nie występują na terenie lokalizacji ani w bezpośrednim sąsiedztwie.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Bystawska (Z/1), przylega do ul. oraz ul. Patriotów (ulica klasy L).
- Inne ustalenia Studium: teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych.

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej - tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej M2.12 oraz tereny produkcyjno usługowe – (PU).12.
- od strony wschodniej - tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej M2.12
- od południa i zachodu –tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na gruntach leśnych (M3).12 o pow. biologicznie czynnej 80%.

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

3.3 Teren lokalizacji

Lokalizacja znajduje się w granicach dawnych zakładów Mera Pniefal. Działka z zabudowaniami przemysłowymi w części niefunkcjonującymi. Dwa budynki (3 kondygnacyjny i 7-kondygnacyjny) zostały częściowo rozebrane – pozostawiono ich konstrukcję żelbetową. Dwa 7 kondygnacyjne budynki biurowe od strony ulicy Bysławskiej zostały odnowione (termomodernizacja). Obecnie mieszczą się tu biura, drukarnia i restauracja. Na terenie pozostała także dawna hala produkcyjna.

Pozostała część terenu pokrywa roślinność dziko rosnąca (krzewy i drzewka – samosiejki). Teren ogrodzony.

3.4 Sąsiedztwo – zabudowa, tereny zielone, infrastruktura

Najbliższe sąsiedztwo (od wschodu) stanowią głównie budynki mieszkalne jednorodzinne oraz wielorodzinne niskie. Zabudowa uzupełniająca to m.in. usługowo-produkcyjna, szkolnictwo (gimnazjum). W pobliżu znajduje się ważne ujęcie wód głębinowych S.U.W. „Falenica” i magistrała wodociągowa. Duży udział terenów zalesionych (strona zachodnia i południowa). Widoczne tendencje wzrostu zabudowy mieszkalnej.

3.5 Sąsiedztwo - obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/13.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	1	spożywcze	1	Średni (S)
2	2	spożywcze	1	Mały (M)
3	3	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
4	4	odzieżowe	2	M

Tab. 3/13 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowane są 4 sklepy, w których udział poszczególnych branż i wielkość przedstawiono tab.4/13 i 5/13.

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	2
2	odzieżowe	1
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	1
8	galerie	0
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	0
12	cukiernie	0
13	sklep na stacji benzynowej	0
Ogółem zlokalizowanych jest :		4

Tab. 4/13 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m ²	3
S	średnie - 50-200m ²	1
D	duże - pow.200m ²	0

Tab. 5/13 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

W obrębie izochrony 10min. za torami kolejowymi i ulicą Patriotów zlokalizowane jest targowisko miejskie (ul. Walcownicza, ul. Bystrzycka, ul. Trocinowa), które można zakwalifikować jako WOH-T.

3.6 Inne uwarunkowania

W pobliżu, u zbiegu ulic Bystawskiej i Patriotów, planowana jest budowa parkingu „Parkuj i jedź” (obecnie parking przy targowisku pełni tę rolę). W odległości 1km w kierunku północnym jest planowana Południowa Obwodnica Warszawy z przeprawą przez Most Południowy.

3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT)

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

Zastosowana skala ocen:

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji to:

a – rewaloryzacja zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej.

Ocena: neutralna (0).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji to:

a – bliskość terenów chronionych przyrodniczo,

b – peryferyjna lokalizacja w stosunku do terenów zurbanizowanych (głównego zaplecza potencjalnych klientów),

c – tereny sąsiadujące mają niską intensywność zabudowy,

d – skupienie dotychczasowych funkcji handlowych w okolicach centrum dzielnicowego.

Ocena: negatywna (-1).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a - w dalszej perspektywie – WOH może stanowić drugi biegun przestrzeni publicznej tworzącej się w centrum lokalnym przy stacji kolejowej Falenica w rejonie której planowany jest parking P&R .

Ocena: neutralna (0).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – analizowany obszar z racji otaczających go chronionych obszarów leśnych nie rokuje dynamicznego rozwoju mieszkalnictwa i towarzyszących mu usług.

Ocena: neutralna (0).

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest negatywna (-1) z uwagi na przewagę negatywnych ocen w analizie SWOT.

Z punktu widzenia wielkości działki, jej obecnego charakteru i usytuowania w strefie przedmieść można byłoby optować za realizacją dużego obiektu WOH. Natomiast z racji obecnego zapotrzebowania lokalnego jak również peryferyjnej lokalizacji nie rokującej znaczącej poprawy w zasięgu strefy WOH, można byłoby rozważać realizację małego obiektu. Biorąc jednak pod uwagę charakter otoczenia, zabudowy i środowiska przyrodniczego należałoby się zastanowić nad możliwością lokalizacji obiektu handlowego poniżej 2000m² lub rozważyć możliwość przeniesienia lokalizacji w strefę zasięgu lokalnego centrum. Lokalizacja bez rekomendacji.

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Teren rozpatrywany pod potencjalną lokalizację WOH ograniczony jest od strony północnej ul. Bysławską, od strony wschodniej ul. Poezji. Po stronie południowej w odległości ok 50 m znajdują się plac sportowy razem z halą sportową. Stronę zachodnią zajmują obszary niezabudowane. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/13.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Wał Miedzeszyński	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Patriotów	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Bysławska	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Poezji	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/13 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

- skrzyżowanie ul. Bysławska – ul. Wał Miedzeszyński,
- skrzyżowanie ul. Bysławska – ul. Patriotów.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do rejonu przedmieść o otoczeniu innym niż osiedla mieszkaniowe. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w opracowaniu TOM 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 14 połączeń autobusowych i 1 pociąg SKM z rejonów centralnych oraz 19 połączeń autobusowych i 2 pociągi SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/13 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	2752	1812	66%

Tab. 7/13 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tom I.

Ze względu na obszar objęty poszczególnymi izochronami analizie pod względem zamieszkania oraz osób pracujących zdecydowano poddać jedynie izochrony piesze, jako najbliższe, o największym ciężeniu do analizowanego obiektu. W tab.8/13 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
13	1201	855	3535	2610	6605	4409	13569	7832

Tab. 8/13 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 13 została sklasyfikowana na miejscu 21 spośród 26 badanych lokalizacji.

Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 13 została sklasyfikowana na miejscu 22 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest ewentualnie budowa obiektu z przedziału minimalnego, (mimo, iż zgodnie z założeniami dla strefy przedmieść, dopuszczalna jest budowy obiektu dużego) określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia.

Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/13.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy(poj./h)	Ruch wyjazdowy(poj./h)
Obiekt mały – pow. sprzedaży: 2000m ² - 10000m ²	310	320

Tab. 9/13 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 strefy III przedstawiono w tab. 10/13.

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

Tab. 10/13 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 ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz została oparta o porównanie wariantu bezinwestycyjnego z wariantem inwestycyjnym.

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

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH w zakresie minimalnym (tj. obiekt mały), czyli generującym ruch wjazdowy na poziomie 310 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 320 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego.

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

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

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

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/13.

	Praca przewozowa rok 2020 (poj.h)		Przyrost pracy przewozowej [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 13	1797,864	1915,017	7%	6%

Tab.11/13 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 13.

4.7 Dostępność komunikacyjna

Przedmiotowa lokalizacja przylega do ul. Bysławskiej (ulica klasy Z), oraz do ulicy Poezji (ulica klasy L). Około 1 km w kierunku wschodnim przebiega ulica Patriotów (ulica klasy G), natomiast około 1 km w kierunku zachodnim przebiega ulica Wał Miedzeszyński (również klasy G). Najistotniejszym elementem układu drogowego, obsługującego potencjalny WOH jest ul. Bysławska, o znacznych ograniczeniach przepustowości. Korzystnie ocenia się bliskość ulic Wał Miedzeszyński oraz ul.

Patriotów oraz stosunkowo dobrze rozwinięty układ dróg pomocniczych, który może wspomóc obsługę potencjalnego WOH, poprzez możliwość rozproszenia ruchu generowanego przez obiekt. Ocena dostępności komunikacyjnej wskazanej lokalizacji jest neutralna. Dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz Wschodniej Obwodnicy Warszawy może korzystnie wpłynąć na warunki ruchu na badanym układzie drogowym, jednak wpływ ten nie będzie tak istotny, jak w przypadku lokalizacji znajdujących się po stronie północnej wspomnianych inwestycji. Jako szansę wskazuje się również rozbudowę ulicy Wał Miedzeszyński do ulicy klasy GP (w szczególności drugi etap rozbudowy, nieuwzględniony w prognozie, od węzła z Południową Obwodnicą Warszawy w kierunku południowym).

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowując ocenę transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/13.

Lokalizacja nr 13 - Bystawska, Rejon ul. Poezji	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
-	- słabo rozwinięty układ drogowy, - główny środek komunikacji zbiorowej stanowi autobus - brak tramwajów i metra stanowiących alternatywę dla kom. autobusowej.
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- dokończenie Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy może nieznacznie wpłynąć korzystnie na warunki ruchu na przyległym układzie drogowym	- dalszy wzrost ruchu przy braku inwestycji drogowych (ew. Brak budowy obwodnic) wpłynie negatywnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji.
- planowana w dalszej perspektywie czasowej rozbudowa ul. Wał Miedzeszyński do ulicy klasy GP (w kierunku południowym od węzła z POW).	

Tab.12/13 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.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 66%, 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 7% i przekracza średnią zmianę dla wszystkich 26 lokalizacji o 1% i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako **negatywną**.
- 4) Najistotniejszymi elementami infrastruktury drogowej, w świetle obsługi potencjalnego WOH w lokalizacji nr 13 są ulice: Bystawska (klasa Z) oraz w dalszej kolejności Wał Miedzeszyński (klasa G) i Patriotów (klasa G). Dodatkowy potencjał ruchotwórczy zlokalizowany w badanym obszarze, w połączeniu z brakiem inwestycji poprawiających parametry przepustowe układu drogowego spowoduje znaczne utrudnienia w ruchu.
- Jako korzystne ocenia się bliskość ulic klasy G – Wał Miedzeszyński oraz Patriotów. Również pozytywnie oceniono możliwość rozprowadzenia ruchu przez stosunkowo dobrze rozwinięty układ dróg pomocniczych.
- W świetle istniejącej infrastruktury drogowej oraz planowanych inwestycji dostępność komunikacyjną ocenia się neutralnie.
- Na poprawę warunków ruchu może wpłynąć dokończenie realizacja Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednakże wpływ ten wg. autorów opracowania ten nie będzie tak istotny, jak w przypadku lokalizacji znajdujących się po stronie północnej wspomnianych inwestycji.

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 13 ul. Bystawska, rejon ul. Poezji przedstawia tab.13/13.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	Wawer	pozytywna

Tab. 13/13 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 13 ul. Bystawska, rejon ul. Poezji przedstawia tab.14/13.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	Wawer	pozytywna

Tab. 14/13 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 13 ul. Bystawska, rejon ul. Poezji przedstawia tab.15/13.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	Wawer	pozytywna

Tab. 15/13 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 40 drzew tworzących szpaler wzdłuż ulicy Bystawskiej oraz rosnących w skupiskach na terenie lokalizacji. W otoczeniu budynków znajdują się trawniki oraz nieliczne krzewy ozdobne. Na teren lokalizacji wkracza roślinność ruderalna i samosiejki drzew, natomiast na zaniedbanych nawierzchniach utwardzonych widoczna jest sukcesja roślinności.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 20% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajdują się obecnie liczne zabudowania (część z nich jest opuszczona), budynki biurowe, hala, miejsca składowania materiałów. Nawierzchnie utwardzone w postaci dróg dojazdowych i parkingów są wykonane z asfaltu, płyt betonowych, kostki brukowej oraz sześciokątnych płyt betonowych.

3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

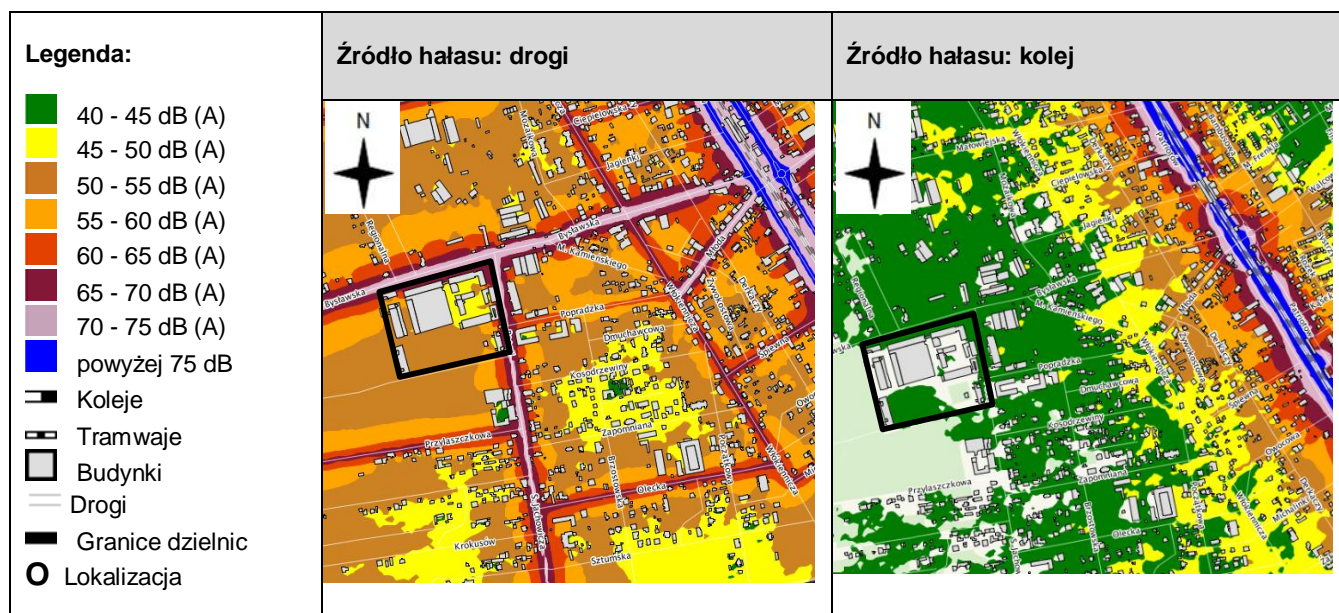
Na terenie analizowanej lokalizacji nie występują wody powierzchniowe, natomiast na terenie znajdują się trzy czynne ujęcia wody o numerach: 5600272, 5600491 oraz 5600101.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowią ul. Bystawska i ul. Poezji. Wartości L_{DWN} na analizowanym terenie nie przekraczają 65 dB. Drugim źródłem hałasu jest oddalona o ok 0,7 km linia kolejowa, natomiast jej

wpływ na klimat akustyczny na terenie lokalizacji jest pomijalny. Dla analizowanego terenu o funkcji usługowej wartości hałasu mieszczą się w określonych normach¹ (tj. L_{DWN} poniżej 68 dB).

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



Tab. 16/13 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 13;

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

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy teren lokalizacji znajduje się na obszarze szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację, jako teren z roślinnością o charakterze zabudowy wielkomiejskiej, o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych, znajdującym się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy i uciążliwym dla jego funkcjonowania. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren bardzo silnie zaburzony funkcjonalnie, o znikomej produkcji biomasy lub pozbawiony możliwości jej wytwarzania. Analizowany obszar określono, jako obszar uciążliwy dla systemu przewietrzania miasta i przewietrzanie ograniczający, zapewne ze względu na dawny sposób użytkowania (zakłady przemysłowe Mera Pnefal). Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to strefa z dominującym procesem odpływu sztucznego.

¹ Wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 5 m p.p.t. Istnieje zagrożenie zanieczyszczeniem wód podziemnych – jest to teren o wysokim stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika środkowej Wisły. 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. Lokalizacja od strony zachodniej i południowej sąsiaduje z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (WOCHK) oraz ze strefą ochrony urbanistycznej na terenie WOCHK.

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 Warszawskiej².

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. 17/13 przedstawiono argumenty analizy SWOT.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Teren lokalizacji nie przedstawia wartości przyrodniczej. • Lokalizacja jest położona poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bezpośrednie sąsiedztwo z obszarem chronionego krajobrazu.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie degradacji terenów przemysłowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych oraz ujęć wód podziemnych.

Tab. 17/13 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr. 13;

W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej lokalizacji znajduje się Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu. Zwiększenie presji na obszar chroniony poprzez budowę i funkcjonowanie WOH może wpłynąć niekorzystnie na bytujące gatunki roślin i zwierząt, a także na pogorszenie warunków klimatyczno-zdrowotnych. Budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH spowoduje wzrost natężenia ruchu pojazdów, a tym samym może wpłynąć na pogorszenie klimatu akustycznego. Obecnie teren lokalizacji nie przedstawia wartości przyrodniczej (teren silnie zindustrializowany, występowanie ubogiej roślinności ruderalnej), toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na

² dr Ewa Gacka-Grzesikiewicz „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu” <http://zielona.um.warszawa.pl>

pogorszenie stanu środowiska w granicach lokalizacji. Na terenie znajdują się trzy ujęcia wód podziemnych, które w przypadku budowy WOH mogą wymagać zabezpieczenia lub zamknięcia. Teren znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych, w związku z czym wpływ inwestycji na wody podziemne musi być przeanalizowany na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

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

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

9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 13 – ul. Bysławska, rejon ul. Poezji, której teren znajduje się w strefie przedmieść, została oceniona negatywnie. Inwestycja WOH na tej lokalizacji mogłaby przyczynić się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej jednak podostawałaby w dużej separacji od istniejącego zagospodarowania. Trzeba się liczyć z tym, że inwestycja mogłaby powodować negatywny wpływ na rozwój lokalnego centrum dzielnicy. Lokalizacja przy wykorzystaniu na duży obiekt charakteryzuje się niewystarczającą dostępnością komunikacyjną na poziomie niezbędnym dla tego typu obiektu, wymagającego sprawnej obsługi transportem zbiorowym oraz indywidualnym, podstawowym w przypadku lokalizacji na peryferiach miasta. Planowane inwestycje w układ drogowy mogą wpłynąć korzystnie na poprawę tej dostępności, jednakże nie gwarantują radykalnej poprawy. Ponadto bliskość terenów chronionych nie pozwala jej ocenić jako korzystnej mimo, że obecnie teren lokalizacji nie przedstawia wartości przyrodniczej (teren przemysłowy, niewielka liczba drzew), ale znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru ochrony krajobrazu, co wpływa na neutralną ocenę środowiskową.

W nawiązaniu do powyższego lokalizacja sumarycznie została oceniona negatywnie.