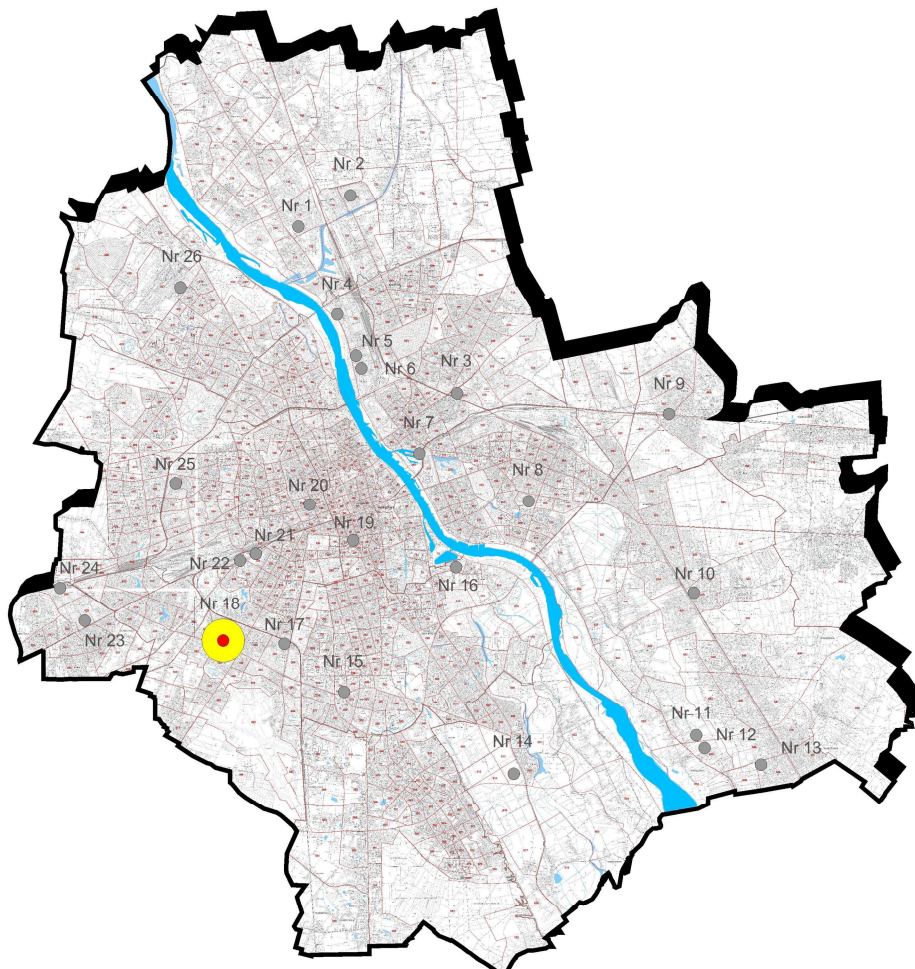


**Analiza możliwości budowy na terenie Warszawy nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m<sup>2</sup>) wraz z prognozą skutków ich budowy w odniesieniu do 26 nowych lokalizacji**

**TOM II – Zeszyt nr 18 - Lokalizacja nr 18**

**Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej**



**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](http://www.aecom.com)

**ZESPÓŁ AUTORSKI:**

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

MGR INŻ. ARCH. MAŁGORZATA **KOBYŁKO**

MGR ANNA KABULSKA-PANKRAT

MGR INŻ. JOANNA **DZIANKOWSKA**

MGR INŻ. ANNA **RENION -WITEK**

MGR INŻ. PRZEMYSŁAW **PANEK**

MGR INŻ. STEFAN **SARNA**

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ RYNKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA PROGNOZOWANIA RUCHU

SPECJALISTA DS. PLANOWANIA -

- KIEROWNIK PROJEKTU

## Spis zawartości:

### Spis treści

1. Wprowadzenie .....	4
2. Wyniki przeprowadzonych analiz. Rekomendacje.....	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych .....	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	11
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą 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 .....	15
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko .....	16
9. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko .....	19

## Spis tabel:

- Tab. 1/18 Zestawienie wyników poszczególnych analiz  
Tab. 2/18 Wynik analizy wielokryterialnej  
Tab. 3/18 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 4/18 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne  
Tab. 5/18 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 6/18 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne  
Tab. 7/18 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne  
Tab. 8/18 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 9/18 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne  
Tab. 10/18 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUiKZP m. st. Warszawy  
Tab. 11/18 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 12/18 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne  
Tab. 13/18 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;  
Tab. 14/18 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;  
Tab. 15/18 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;  
Tab. 16/18 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 18.  
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>  
Tab. 17/18 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr. 18; źródło: opracowanie własne

## Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 18 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia  
Rys nr 2.1/lok 18 – Transport zbiorowy  
Rys nr 2.2/lok 18 – Izochrony Transport indywidualny  
Rys nr 2.3/lok 18 – 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 m<sup>2</sup>) 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 18 – Al. Krakowska rejon ul. Bakalarskiej.

Założenia przyjęte do przeprowadzonych prognoz wraz 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. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m<sup>2</sup>) w lokalizacji nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiają się następująco:

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	neutralna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	pozytywna
- 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	neutralna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	pozytywna

Tab. 1/18 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.

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	wynik Lok	analiza wielokryterialna
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	0	0,000
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	1	0,122
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	1	0,146
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	0	0,000
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	0	0,000
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	1	0,098
suma		41	1,000	-	0,463

Tab. 2/18 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 1 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 18 jest rekomendowana do pełnienia roli lokalizacji WOH.

### 3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

#### 3.1. Obszar analiz

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami:  
ul. Bakalarska, ul. Łopuszańska, ul. Borsucza, Al. Krakowska

#### 3.2 Głównie 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 występuje funkcja:

-PU.12 teren przemysłowo-usługowy

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

- M1.20 - tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o kategorii wysokości zabudowy 20m,

- Strefa funkcjonalna: strefa miejska.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: teren leży w odległości ok. 400m (izochrona 5min dla dojścia pieszego) od lokalnego centrum usytuowanego przy skrzyżowaniu ul. Krakowskiej i ul. Łopuszańskiej i głównej przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym, z ciągami wielofunkcyjnymi.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 1,5.
- Kategoria wysokości zabudowy -20m.
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu.
- Środowisko przyrodnicze - obszar zagrożony hałasem lotniczym (podobszar o długotrwałym średnim poziomie dźwięku :65dB w dzień i 55dB w nocy)
- Powiązania przyrodnicze – nie występują w granicach lokalizacji ani w bezpośrednim sąsiedztwie.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: Łopuszańska (GP), ul. Bakalarska, (L), Al. Krakowską (G)
- Inne ustalenia Studium: teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych. SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:
  - od strony północnej - tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - M1.20



- od strony wschodniej ( za Al. Krakowską) tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej M2.12
- od południa (za ulicą Łopuszańską) tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej M2.12 oraz tereny usług – U.20
- od zachodu - tereny produkcyjno-usługowe - (PU).20

### 3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Przedmiotowa lokalizacja mieści się w granicach dawnych zakładów ZELMOT.

Na działce znajdują się w różnym stanie technicznym zabudowania po dawnych zakładach. Teren jest ogrodzony. Od strony ul. Łopuszańskiej znajduje się zieleń wysoka parawanowa.

### 3.4 Stan istniejący - Sąsiedztwo (zabudowa, tereny zielone, infrastruktura)

Teren pod nową inwestycję od południa przylega do ulicy Łopuszańskiej i graniczy od północy i wschodu i zachodu z terenami postindustrialnymi, na których mają siedziby firmy handlowo - usługowe i hurtownie. W zasięgu izochrony 5min dojścia dla pieszych, po wschodniej stronie, przy ul. Bakalarskiej jest usytuowane rozległe targowisko. W sąsiedztwie (przy ul. Łopuszańskiej) znajduje się stacja paliw ORLEN.

Najbliższe osiedle mieszkaniowe o zabudowie intensywnej to osiedle Rakowiec (na północ od ul. Instalatorów).

### 3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/18.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość sklepu
1	1	sportowe	6	Mały (M)
2	2	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
3	3	spożywcze	1	M
4	4	spożywcze	1	M
5	5	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
6	6	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
7	7	spożywcze	1	Duży (D)
8	8	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
9	9	zdrowie i uroda	4	M
10	10	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	5	D
11	11	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	D
12	12	spożywcze	1	Sredni (S)
13	13	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
14	14	sportowe	6	M
15	15	Targowisko Bakalarska	8	D
16	16	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
17	17	spożywcze	1	M
18	18	spożywcze	1	M

Tab. 3/18 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 18 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/18 i tab. 5/18.

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

Tab. 4/18 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m <sup>2</sup>	12
S	średnie - 50-200m <sup>2</sup>	2
D	duże - pow. 200m <sup>2</sup>	4

Tab. 5/18 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

### 3.6 Inne uwarunkowania

Bliskie usytuowanie lotniska Okęcie – lokalizacja na osi pasa startowego w odległości ok. 1,5 km.

Po przeciwnej stronie ul. Łopuszańskiej jest planowana inwestycja dużego kompleksu biurowego „The Park”.

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

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 przeszłości.

Oceny dokonano stosując następującą skalę:

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

#### 3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

a – realizacja inwestycji przyczyni się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej,

b – lokalizacja przy ulicy będącej powiązaniem głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym

Ocena ogólna – neutralna (0).

#### 3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – tereny przyległe (Raków, Okęcie) są terenami zdegradowanymi, o niskiej liczbie mieszkańców i osób pracujących

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – okoliczne tereny stopniowo ulegają rekultywacji, co podniesie atrakcyjność otoczenia i zwiększy liczbę potencjalnych klientów

b - planowany parking P&R oraz przystanek kolejowy przy ul. Łopuszańskiej mogą przyczynić się do zwiększenia ilości klientów korzystających z węzła przesiadkowego.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – bliska lokalizacja lotniska (ok. 1600m od końca pasa startowego) i związana z nim uciążliwość akustyczna może hamować inwestycje mieszkaniowe i usługowo- biurowe w sąsiedztwie omawianej lokalizacji

Ocena ogólna – neutralna (0)

### 3.8 Wnioski

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

W analizowanym obszarze można rozważyć lokalizację obiektu średniej wielkości (10000-30000m<sup>2</sup>) WHO typu CH. W perspektywie, po wybudowaniu południowej obwodnicy i zrealizowaniu inwestycji z zakresu budownictwa mieszkalnego i usługowego może być on rozbudowany (duży WHO). Rekomenduje się wielofunkcyjny obiekt o zróżnicowanym profilu asortymentowym, gdyż najbliższe obiekty wielkopowierzchniowe (znajdujące się w odległości ok. 2km) w przeważającej ilości oferują artykuły przemysłowe/wykończeniowo-budowlane (Obi, Praktiker, Castorama).

## 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 wschodniej oraz zachodniej zabudowaniami przemysłowymi oraz terenami poprzemysłowymi. Po stronie południowej przebiega ul. Łopuszańska będąca kontynuacją ul. Hynka. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/18.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Łopuszańska/Hynka	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu (skrzyżowanie z Al. Krakowską wyposażone w estakadę na relacji ul. Hynka - ul. Łopuszańska)
Al. Krakowska	G	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Bakalarska	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/18 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

- skrzyżowanie ul. Łopuszańska/ Hynka – Al. Krakowska.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy miejskiej o otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w Tomie I przyjęty podział zadań przewozowych w dojazdach klientów do potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 20%,
- komunikacja zbiorowa – 35%,
- samochody osobowe – 45%.

### 4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 29 połączeń tramwajowych z rejonów centralnych i 27 tramwajowych z rejonów zewnętrznych miasta. Ponadto kursuje również autobus linii 189, jednakże nie stanowi on połączenia z rejonami centralnymi. W tab. 7/18 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	5075	1100	22%

Tab. 7/18 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.8/18 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
18	573	4780	6660	14827	20486	25861	61486	56173

Tab. 8/18 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 18 została sklasyfikowana na miejscu 12 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 18 została sklasyfikowana na miejscu 10 spośród 26 badanych lokalizacji.

#### 4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu z przedziału średniego określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia. Zgodnie z przyjętymi założeniami generację ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/18.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy (poj./h)	Ruch wyjazdowy (poj./h)
Obiekt o powierzchni sprzedaży 10000 - 30000 m <sup>2</sup>	550	500

Tab. 9/18 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

#### 4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony pod potencjalną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – strefa miejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab. 10/18.

	dla biur i urzędów	dla handlu i usług	dla mieszkańców
Strefa II	18-30 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	25-38 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/ nie mniej jednak niż 1 miejsce na 60 metrów kwadr. pow. mieszkania

Tab. 10/18 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna wielkość parkingu kształtuje się na poziomie ok.

1100 miejsc parkingowych. Liczba miejsc parkingowych powinna być uzależniona 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.

Wariant bezinwestycyjny to wariant niebudowania WOH z uwzględnieniem prognozy ruchu na sieci drogowej miasta w 2020r. sporządzonej z uzupełnieniem sieci drogowej miasta st. Warszawy o uzgodnione z Zamawiającym inwestycje drogowe (lista inwestycji dla roku 2020 została opisana w Tomie I).

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH w zakresie średnim, czyli generującym ruch wjazdowy na poziomie 550 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 500 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego.

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

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

- przyrost 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.11/18.

	Praca przewozowa rok 2020		zmiana pracy przewozowej [%]	zmiana pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 18	2382,568	2458,384	3%	6%

Tab.11/18 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 18.

#### 4.7 Dostępność komunikacyjna

Analizowana lokalizacja przylega do ul. Łopuszańskiej – ulicy klasy GP o intensywnym ruchu. Ponadto istotnym elementem układu drogowego w kontekście obsługi potencjalnego WOH jest ul. Bakalarska, będąca ulicą klasy L, która stanowi połączenie z Al. Krakowską (klasa G) i może wpływać korzystnie na rozproszenie ruchu generowanego przez obiekt i przeniesienie ciężaru obsługi WOH w części również na Al. Krakowską. Zarówno ul. Łopuszańska jak i Al. Krakowska są ulicami o dobrych parametrach dotyczących przepustowości. Autorzy opracowania wskazują, iż utrudnieniem w dostępności komunikacyjnej przedmiotowej lokalizacji może być znaczne zatłoczenie badanego układu drogowego, szczególnie w godzinach popołudniowych. Bliska lokalizacja skrzyżowania Al. Krakowskiej z ul.

Hynka/Łopuszańska wpływa niekorzystnie na możliwość zminimalizowania uciążliwości związanej z powstaniem nowego potencjału ruchotwórczego oraz może spowodować pogorszenie warunków ruchu na Al. Krakowskiej (będącej trasą wyjazdową z Warszawy) oraz ul. Hynka. W świetle przytoczonych argumentów dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji oceniono neutralnie.

#### 4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/18.

Lokalizacja nr 18 - Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy dobrze rozwinięty zapewniający dobrą dostępność komunikacyjną	- znaczne zatłoczenie ulic stanowiących trzon przyległego układu drogowego
- oferta komunikacji zbiorowej wystarczająca w świetle potrzeb związanych z obiektem WOH	- przystanki tramwajowe uwzględnione w ocenie potencjału przewozowego komunikacji zbiorowej oddalone od wskazanej lokalizacji o ok. 500m - odległość mogąca stanowić barierę dla części klientów
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- budowy połączenia Wolica - Janki - Salomea oraz dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy	- dalszy wzrost ruchu przy jednoczesnym braku inwestycji w postaci budowy połączenia Wolica - Janki - Salomea oraz dokończenia budowy Południowej Obwodnicy Warszawy

Tab. 12/18 Analiza SWOT; opracowanie własne

- 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 nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 18%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariancie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 3% 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) Badana lokalizacja w świetle budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego znajduje się w obszarze o dobrze rozwiniętym układzie drogowym. Trzon infrastruktury drogowej stanowi ulica klasy GP (ul. Łopuszańska) oraz klasy G (Al. Krakowska). W uzupełnieniu o



ul. Bakalarską układ drogowy jest wystarczający w świetle obsługi komunikacyjnej i determinuje ocenę pozytywną.

## 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 18 Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej przedstawia tab.13/18.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	Włochy	Pozytywna (1)

*Tab. 13/18 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową; źródło: opracowanie własne*

## 6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 18 Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej przedstawia tab.14/18.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	Włochy	Pozytywna (1)

*Tab. 14/18 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 18 Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej przedstawia tab.15/18.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	Włochy	Neutralna (0)

*Tab. 15/18 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. 150 drzew różnych gatunków liściastych i iglastych. Najcenniejszy przyrodniczo jest pas zieleni znajdujący się w zachodniej części działki. Roślinność tworzy zbiorowiska ruderalne, na zaniedbanych powierzchniach utwardzonych i dawnych gruzowiskach widoczna jest sukcesja roślinności. Pojawiły się liczne samosiejki drzew.

#### 2) Powierzchnia biologicznie czynna

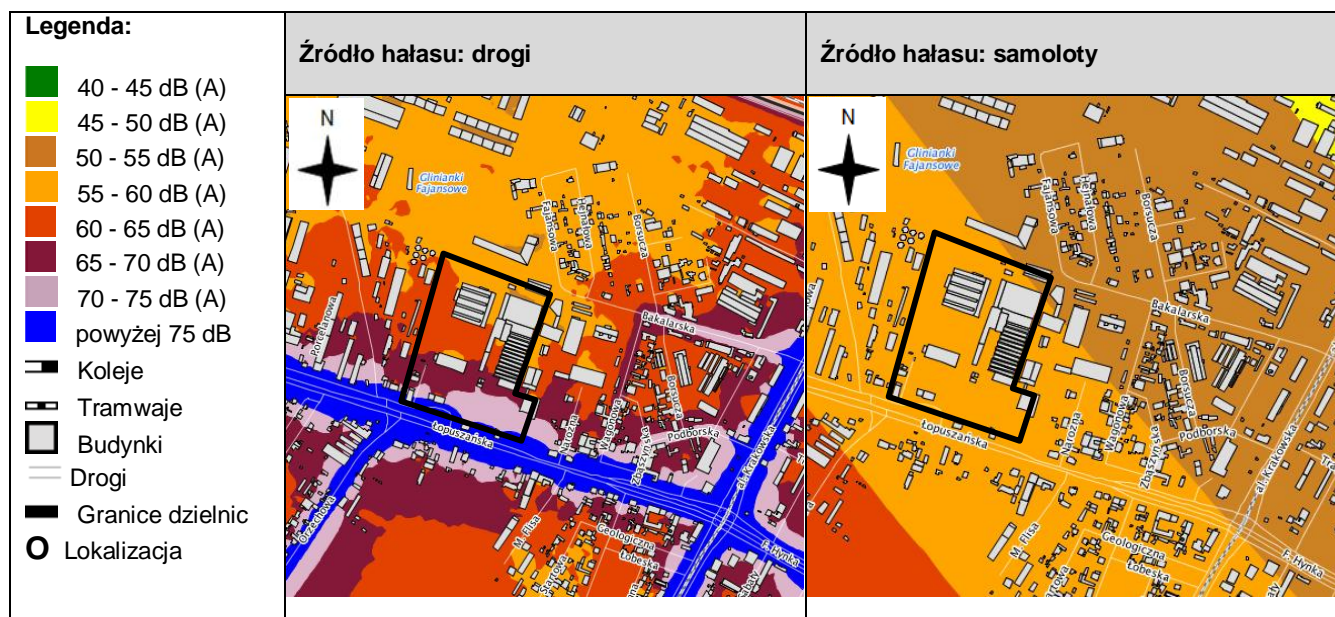
Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 20 % terenu. Na rozpatrywanym terenie znajdują się zabudowania magazynowe, sklepy, salon samochodowy, stacja benzynowa. Teren obejmuje także rozległe nieprzepuszczalne nawierzchnie utwardzone (asfaltowe, płyty betonowe) stanowiące parkingi i drogi dojazdowe. W południowej części lokalizacji znajdują się pozostałości po zabudowaniach.

#### 3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na analizowanym terenie nie występują wody powierzchniowe, natomiast znajdują się dwa czynne ujęcia wody o numerach 5230877 oraz 5230878.

#### 4) Oddziaływanie akustyczne

W rejonie analizowanej lokalizacji występują przekroczenia poziomów hałasu. Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny ma hałas drogowy, którego źródło stanowi ul Łopuszańska. Wskaźnik  $L_{DWN}$  w jej otoczeniu przekracza 75 dB. Uciążliwość akustyczna na analizowanym terenie związana jest także z hałasem lotniczym i funkcjonowaniem pobliskiego portu lotniczego im Fryderyka Chopina. Poniżej przedstawiono fragmenty mapy akustycznej m.st. Warszawy przedstawiające obecny klimat akustyczny w rejonie potencjalnej lokalizacji.



Tab. 16/18 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 18;

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 określa strukturę funkcjonalną analizowanej lokalizacji, jako produkcyjno - usługową. Studium identyfikuje lokalizację, jako tereny zdegradowane położone w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno funkcjonalnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację, jako teren o roślinności o charakterze zabudowy wielkomiejskiej (część wschodnia) oraz spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych (część zachodnia), o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych, poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren silnie zaburzony funkcjonalnie, o niewielkiej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to teren ograniczający przewietrzanie. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to obszar z dominującym procesem odpływu sztucznego. Pas zieleni znajdujący się w zachodniej części lokalizacji jest zidentyfikowany w opracowaniu, jako teren istotny dla funkcjonowania podsystemu biologicznego, hydrologicznego i klimatycznego Systemu Przyrodniczego Warszawy, będący częścią jego trzonu. Tenże pas zieleni jest terenem regeneracji powietrza i przewietrzania, pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest terenem dominującym procesem intercepcji i infiltracji a funkcjonowania biologicznego terenem o niższej dojrzałości funkcjonalnej i dużej produkcji biomasy.

Lokalizacja znajduje się na obszarze zagrożonym hałasem lotniczym pochodzącym z lotniska „Okęcie” – podobzdar o długotrwałym średnim poziomie dźwięku: 65dB dla pory dnia i 55dB dla pory nocy. Opracowanie określa dla terenu lokalizacji głębokość pierwszego poziomu wód gruntowych na głębokości ok. 5m. Lokalizacja jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (ul. Łopuszańska) oraz ponadnormatywnego poziomu dźwięku wokół lotnisk (Lotnisko „Okęcie” im. Fryderyka Chopina). W sąsiedztwie lokalizacji, w kierunku północnym zaplanowane jest rozmieszczenie

inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym z zakresu transportu i komunikacji: ul. Bakalarskiej.

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 znajdują się pomniki przyrody ani obszary chronione. Najbliżej położony obszar chroniony to Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Park SGGW znajdujący się w odległości ok. 3,84 km w kierunku północno-wschodnim.

### 8.4 Prognozowany wpływ planowanej inwestycji na stan środowiska na terenie lokalizacji

Ocena lokalizacji została wykonana przy pomocy analizy SWOT, w której wskazano mocne i słabe strony inwestycji oraz szanse i zagrożenia. (tab 17/18)

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w jej sąsiedztwie.</li> <li>• Lokalizacja (z wyjątkiem pasa zieleni w zachodniej części) nie przedstawia wartości przyrodniczej</li> <li>• Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie ulegnie znacznemu pogorszeniu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na terenie lokalizacji występują ujęcia wody</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahamowanie degradacji terenów przemysłowych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych.</li> <li>• Utrata istotnych funkcji biologicznych, hydrologicznych i klimatycznych w przypadku likwidacji pasa zieleni w zachodniej części lokalizacji.</li> </ul>

Tab. 17/18 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.18;

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej, jest obszarem przemysłowym, brak jest powierzchni biologicznie czynnej, toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska w granicach lokalizacji. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia w rejonie lokalizacji. Rekomenduje się zachowanie pasa zieleni znajdującego się w zachodniej części lokalizacji. Teren zieleni jest istotny z punktu widzenia regeneracji powietrza i przewietrzania miasta, produkcji biomasy oraz retencji wodnej.

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 pozytywnie ze względu na niski prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

## 9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska rejon ul. Bakalarskiej, znajdująca się w strefie miejskiej na podstawie przeprowadzonej analizy czynników została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ewentualnego wykorzystania na budowę obiektu WOH średniej wielkości. Teren lokalizacji sąsiadując z terenami o przewadze zabudowy wielorodzinnej oraz planowanym kompleksem biurowym sprzyja generowaniu klientów również znajdujących się w zasięgu dojścia pieszego.

Układ drogowy w sąsiedztwie lokalizacji jest dobrze rozwinięty i zapewnia dobrą dostępność komunikacyjną, również dzięki budowie połączenia Wolica - Janki - Salomea oraz ukończeniu budowy Południowej Obwodnicy Warszawy. Zdolność przewozowa komunikacji zbiorowej powinna być wystarczająca w świetle potrzeb związanych z obiektem WOH średniej wielkości, jednak przystanki tramwajowe uwzględnione w ocenie potencjału przewozowego komunikacji zbiorowej, z uwagi na oddalenie od przedmiotowej lokalizacji o ok. 500 m mogąca stanowić barierę dla części klientów. Przeznaczenie terenu pod budowę WOH nie powinno powodować negatywnych oddziaływań na środowisko w sytuacji znajdowania się pod strefą nalotów na lotnisko Okęcie, niemniej trzeba się liczyć z koniecznością redukcji zieleni na tym terenie.