

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 23 - Lokalizacja nr 23

ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły



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	12
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową	16
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	16
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	17
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie	20

Spis tabel:

- Tab. 1/23 Zestawienie wyników poszczególnych analiz
Tab. 2/23 Wynik analizy wielokryterialnej
Tab. 3/23 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 4/23 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne
Tab. 5/23 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 6/23 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 7/23 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne
Tab. 8/23 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne
Tab. 9/23 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne
Tab. 10/23 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy
Tab. 11/23 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 12/23 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 13/23 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;
Tab. 14/23 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;
Tab. 15/23 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;
Tab. 16/23 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 23.
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>
Tab. 17/23 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.23; źródło: opracowanie własne

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 23 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 23 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 23 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 23 – 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 23 - ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły.

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 1, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji.

2. Wyniki przeprowadzonych analiz

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 1 ul. Modlińska rejon ul. Płochocińskiej (tereny Polfy) 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	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	negatywna
- transport indywidualny	pozytywna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	pozytywna
Istniejąca sieć handlowa	
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	pozytywna
Rynek pracy	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	pozytywna
Zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	pozytywna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	pozytywna

Tab. 1/23 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	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	1	0,220
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	1	0,122
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	0,098	1	0,098
suma		41	1,000	-	0,756

Tab. 2/23 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 23 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 23 jest oceniona pozytywnie w świetle budowy potencjalnego WOH.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1 Obszar analiz

Teren pod nową inwestycję – północna strona przystanku PKP Ursus, rejon ul. Wł. Jagiełły. Analizowany obszar znajduje się w dzielnicy Ursus, obejmuje tereny poprzemysłowe w zlokalizowane przy ul. Traktorzystów (strona południowa), ul. Tadeusza Hennela (strona wschodnia), ul. Cierlickiej (strona zachodnia). Od strony północnej wskazany obszar ograniczają zabudowania przemysłowe oraz ulica Silnikowa.

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

3.2.1. Dla przedmiotowego obszaru brak jest uchwalonego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jednakże w projekcie MPZP (projekt MPZP terenów poprzemysłowych w rejonie ulicy Orłów Piastowskich z 2011 r.) analizowany teren oznaczono jako:

- D13.1 MW/U – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i teren usług;
- D13.2 MW/UP – teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz teren usług opieki społecznej i socjalnej;
- D14.1 MW/U – teren zabudowy mieszkaniowej i teren usług;
- D14.2 ZS/IW – teren zieleni urządzonej – skwer oraz teren obiektów i urządzeń zbiorowego zaopatrzenia w wodę;
- D15.1 MW/(U) – teren zabudowy mieszkaniowej z dopuszczeniem usług;
- D15.2 ZS – teren zieleni urządzonej – skwer;
- D16.4 MW(U) – teren zabudowy mieszkaniowej z dopuszczeniem usług;
- D19.1 U – teren usług;
- D19.2 U/UO – teren usług i teren usług oświaty – szkoła;
- D19.3 U – teren usług;
- D19.4 KS(U) – teren obiektów obsługi komunikacji z dopuszczeniem usług;
- 19.KD-L – ul. Silnikowa – teren ulicy publicznej o klasie L;
- 18 KD-L – ul. Strażacka – teren ulicy publicznej o klasie L;
- 47KD-D – ul. Centralna – teren ulicy publicznej o klasie D;
- 48KD-D – teren ulicy publicznej o klasie D.

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

a) w strukturze funkcjonalnej – w uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego na części terenu (pas tereny przyległy do ul. Traktorzystów) występuje funkcja U.12 – tereny usługowe o kategorii wysokości 12 m, a w drugiej części terenu występuje funkcja NF – tereny nieużytkowane i niefunkcjonujące;

b) w strukturze funkcjonalno-przestrzennej- w kierunkach zagospodarowania przestrzennego obowiązującego SUIKZP dla przedmiotowej lokalizacji określone jest następujące przeznaczenie terenów:

(C).20 – tereny wielofunkcyjne o kategorii wysokości 20m;

- Strefa funkcjonalna – strefa miejska;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej –
 - Południowo-zachodnia część terenu lokalizacji znajduje się w obszarze centrum dzielnicy – rejon skrzyżowania ul. Gierdziejewskiego i ul. Traktorzystów. Jest to także lokalizacja przystanku kolejowego – głównego połączenia Ursusa z centrum Warszawy,
 - W odległości ok. 0,3 - 0,6km w kierunku wschodnim, zlokalizowane jest ponadto centrum lokalne, w którym funkcjonuje CH Faktory.Ulica Traktorzystów stanowi ciąg wielofunkcyjny i jest główną przestrzenią o charakterze reprezentacyjnym.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 2,0.
- Kategoria wysokości zabudowy – 20m;
- Dziedzictwo kulturowe - teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu;
- Środowisko przyrodnicze – na wskazanym obszarze jest brak informacji w SUIKZP dotyczących środowiska przyrodniczego;
- Powiązania przyrodnicze – nie występują na tym obszarze, ani w najbliższym jego sąsiedztwie;
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Traktorzystów (G/I), ul. Cierlicka (L/I) a dalej ul. Gierdziejewskiego, ul. Władysława Jagiełły (G/1),
- Inne ustalenia Studium – analizowany obszar został wskazany jako teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych przeznaczony do przekształceń przestrzenno-funkcyjnych;
SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:
 - od strony zachodniej lokalizację centrum dzielnicowego z terenami usługowymi U.20 oraz zabudową mieszkaniową jednorodzinną M2.12
 - od strony wschodniej lokalizację centrum lokalnego (obecnie istniejący WOH CH Factory Ursus) z terenami usługowymi U.12.
 - od strony północnej tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (M1).20 oraz tereny usług (U).20,
 - od zachodu - tereny usług - U.20.
 - od strony południowej (po drugiej stronie ul. Traktorzystów) tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinną M2.12.

Nowa inwestycja wielkopowierzchniowa na tym terenie wymagać będzie wprowadzenia zmian w zapisach w projekcie MPZP oraz w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

3.3 Stan istniejący zagospodarowania omawianego terenu

Teren jest w części zabudowany (zabudowania d. Zakładów Mechanicznych Ursus – obecne siedziby wielu firm), w części jest splantowany po wyburzeniach (nieliczna zieleń wysoka).

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

Od północnego zachodu teren sąsiaduje z dawnymi zabudowaniami przemysłowymi obecnie zajmowanymi przez różne firmy np. firmę kurierską GLS, firmę Rollfix (taśmy i materiały samoprzylepne) itp.

Od wschodu graniczy z obiektem Ursus Buisnes Park. Strona wschodnia ograniczona jest ul. Hennela, za którą jest zlokalizowany obiekt handlowy CH. Faktory Ursus.

Od południa, za ul. Traktorzystów, która stanowi połączenie z ul. Nowolazurową znajdują się tory kolejowe wraz z przystankiem kolejowym oraz dalej na południe rozciąga się zabudowa mieszkaniowa głównie jednorodzinna niska 1-2 kondygnacyjna oraz obiekty usługowe (stacja benzynowa).

Od zachodu, za ul. Gierdziejewskiego zlokalizowane jest osiedle Niedźwiadek.

Ul. Cierlicka, stanowi alternatywne przejście bezkolizyjne pod istniejącą infrastrukturą kolejową.

Lokalizacja znajduje się na obszarze poprzemysłowym, od strony północnej sąsiaduje z halami magazynowo/przemysłowymi oraz terenami poprzemysłowymi niezabudowanymi.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

Od zachodu, za ul. Cierlicką zlokalizowany jest sklep LIDL.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/23.

LP.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	m
2	odzieżowe	2	m
3	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	m
4	spożywcze	1	m
5	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	s
6	zdrowie i uroda	4	m
7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	m
8	zdrowie i uroda	4	m
9	spożywcze	1	m
10	spożywcze	1	s
11	odzieżowe	2	m
12	zdrowie i uroda	4	m
13	zdrowie i uroda	4	m
14	zoologiczne, wędkarskie	10	m
15	zdrowie i uroda	4	d
16	odzieżowe	2	m
17	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	m
18	spożywcze	1	m
19	spożywcze	1	m
20	spożywcze	1	m
21	spożywcze	1	m
22	odzieżowe	2	m
23	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	m
24	spożywcze	1	d

25	zdrowie i uroda	4	d
26	odzieżowe	2	d
27	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	m
28	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	m
29	zdrowie i uroda	4	m
30	spożywcze	1	d
31	zdrowie i uroda	4	d
32	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	s
33	odzieżowe	2	m
34	spożywcze	1	m
35	zdrowie i uroda	4	m
36	odzieżowe	2	m
37	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	m
38	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	m
39	sportowe	6	s
40	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	m
41	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	m
42	multimedia,prasa,książki, prezenty	3	m
43	spożywcze	1	d
44	spożywcze	1	d

Tab. 3/23 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Gdzie udział poszczególnych branż kształtuje się jak w tab. 4/23 i tab 5/23.

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	12
2	odzieżowe	7
3	multimedia,prasa,książki, prezenty	6
4	zdrowie i uroda	9
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	1
7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	8
8	galerie	0
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	1
11	inne	0
Ogółem zlokalizowanych jest :		35

Tab. 4/23 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m ²	32
S	średnie - 50-200m ²	4
D	duże - pow.200m ²	8

Tab. 5/23 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Teren jest zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno - funkcjonalnych.

Na terenach byłych Zakładów Przemysłu Ciągnikowego Ursus ma powstać Diamond Business Park Ursus o łącznej powierzchni 50 tys. m² (kompleks magazynowo-dystrybucyjno-biurowy) oraz osiedle mieszkaniowe z usługami oświatowymi.

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 przyszłości.

Oceny dokonano stosując następującą skalę:

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a – charakter wielofunkcyjnego ciągu ulicy Traktorzystów, przy której znajduje się omawiana lokalizacja,
- b – część lokalizacji mieści się w obszarze centrum dzielnicy,
- c – istniejące przejście podziemne komunikujące bezpośrednio perony stacji kolejowej z drugą stroną ulicy Traktorzystów,
- d – teren zdegradowany, wymagający przekształceń,
- e – bliskość przystanku kolejowego i autobusowego (dostępność dla klientów spoza dzielnicy)

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

- a – w chwili obecnej ciąg działek przylegających do ul. Traktorzystów ma zabudowę w dobrym stanie technicznym (użytkowane budynki mieszkaniowe i usługowo-oświatowe), co potencjalnie skłania do lokalizowania obiektu WOH w głębi zaznaczonego terenu. Ma to (negatywne) znaczenie w ekspozycji widokowej i w generowaniu uciążliwości dla planowanych terenów mieszkaniowych w głębi obszaru postindustrialnego.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

- a – realizacja zamierzeń dotyczących powstania w tym rejonie dużego kompleksu magazynowo-dystrybucyjno-biurowego oraz zabudowy mieszkaniowej przyczyni się do zwiększenia potencjalnej ilości klientów.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

- a – możliwość realizacji kolejnego konkurencyjnego WOH w lokalizacji nr 24 odległej o ok. 1200m (izochrona 15min dla dojścia pieszego) w rejonie budowanego przejazdu ul. Nowomory nad torami kolejowymi (płn.-wschodni kraniec dawnych terenów zakładów „Ursus”).

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości rozwojowych jest pozytywna (+1), ze względu na przewagę pozytywnych ocen w powyższej analizie SWOT.

W obrębie lokalizacji byłaby możliwa realizacja średniej wielkości obiektu handlowego wielkopowierzchniowego typu galeria handlowa o zróżnicowanym asortymencie wraz z usługami z zakresu rozrywki. Wskazane byłoby lokalizowanie inwestycji w granicach centrum dzielnicy z bezpośrednim dostępem z ulicy Traktorzystów.

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 zabudowaniami o charakterze przemysłowym, od strony zachodniej ulicą Cierlicką, od strony południowej ulicą Traktorzystów oraz od strony wschodniej ulicą Tadeusza Hennela. W tab. 6/23 przedstawiono wyniki inwentaryzacji układu drogowego.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Władysława Jagiełły / Warszawska	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Traktorzystów	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Nowolazurowa	GP	dwujezdniowa	2 pasy w każdym kierunku ruchu
Lalki	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/23 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowania ul. W. Jagiełły – ul. Balicka – Lalki (rondo)

Skrzyżowanie ul. Traktorzystów – ul. Nowolazurowa.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy śródmiejskiej. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w opracowaniu TOM I przyjęty podział zadań przewozowych w kontekście klientów potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 10%
- komunikacja zbiorowa – 50%
- samochody osobowe – 40%.

W uwarunkowaniach funkcjonalno przestrzennych lokalizacja nr 23 została przyporządkowana do strefy miejskiej. Rozbieżność wynika bezpośrednio z materiałów SUIKZP. Plansza dotycząca uwarunkowań funkcjonalno przestrzennych wskazuje badany obszar jako strefę miejską, natomiast plansza dotycząca stref komunikacji zbiorowej i

parkowania jako strefę śródmiejska Ic. Ze względu na charakter uwarunkowań transportowych, innych niż funkcjonalne autorzy opracowania zdecydowali utrzymać strefy zgodnie z materiałami Studium.

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 i 2 pociągi SKM z rejonów centralnych oraz 37 połączeń autobusowych i 2 pociągi SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/23 przedstawiono wyniki oszacowania zapotrzebowania na transport zbiorowy w dojazdach do WOH

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy [os/h]	Prognozowany ruch z/do WHO [os/h]	Procent ew. wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	2565	1970	77%

Tab. 7/23 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. 8/23 przedstawiono liczby mieszkańców i zatrudnionych znajdujących się w zasięgu wyróżnionych izochron dojścia pieszego.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
23	5677	3758	23420	9322	51744	16875	78714	28349

Tab. 8/23 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 23 została sklasyfikowana na miejscu 10 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 23 została sklasyfikowana na miejscu 13 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 maksymalnego, określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/23.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
Założono WOH średniej wielkości: 10000 - 30000 m ²	550	500

Tab. 9/23 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 Ic – strefa śródmiejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy Ic przedstawiono w tab.10/23.

	dla biur i urzędów	dla handlu i usług	dla mieszkańców
Podstrefa Ic	10-18 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	15-25 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/

Tab. 10/23 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna pojemność programu parkowania kształtuje się na poziomie ok. 750 miejsc parkingowych. Liczba miejsc postojowych powinna być uzależniona od ustalonej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

Analiza ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz bazuje na porównaniu 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) bez realizacji potencjalnego WOH średniej wielkości.

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH średniej wielkości, który będzie generować 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 polegała na zestawieniu prac przewozowych wyrażonych pojazdogodzinami na części układu drogowego zlokalizowanego w sąsiedztwie badanej lokalizacji. Porównane zostały wariant bezinwestycyjny z wariantem inwestycyjnym. 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 zmian prac przewozowych przedstawiono w tabeli 11/23:

	Praca przewozowa rok 2020 (w poj.h)		przyrost pracy przewozowej (poj.h) [%]	przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji[%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 23	2296,706	2404,353	5%	6%

Tab. 11/23 Analiza zmian prac przewozowych

4.7 Dostępność komunikacyjna

Trzon układu drogowego, istotnego w świetle obsługi potencjalnego WOH, stanowi ul. Traktorzystów (klasa G), która przebiega bezpośrednio przy wskazanej lokalizacji. Jednakże o dostępności komunikacyjnej analizowanego obszaru w dużej mierze stanowi oddana do użytkowania w 2013 r. ul. Nowolazurowa, będąca ulicą klasy GP, stanowiącą główne połączenie z Al. Jerozolimskimi oraz centralnymi rejonami miasta. W najbliższej przyszłości (zgodnie z przyjętymi założeniami do roku 2020) planowane jest przedłużenie ul. Nowolazurowej do ul. Połczyńskiej, co w znaczący sposób przyczyni się do poprawy dostępności przedmiotowej lokalizacji. Jako korzystne ocenia się również budowę przedłużenia ul. Gierdziejewskiego – ul. Nowomory, będącą ulicą klasy G, (która poprzez ul. Balicką oraz Jagiełły łączy się z ul. Traktorzystów) do ul. Połczyńskiej, wraz z wiaduktem ponad torami kolejowymi. W świetle istniejącej oraz planowanej infrastruktury drogowej dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji ocenia się pozytywnie.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowując oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/23.

Lokalizacja nr 23 - ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy dobrze rozwinięty, złożony z dróg lokalnych umożliwiających rozproszenie ruchu jaki dróg wyższej klasy stanowiące połączenia z pozostałym rejonami miasta (ul. Nowolazurowa, budowana ul. Nowomory)	- oferta komunikacji zbiorowej niewystarczająca w świetle potencjalnego WOH
- bliskie sąsiedztwo przystanku kolejowego	
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- budowa przedłużenia ul. Nowolazurowej do ul. Połczyńskiej	- brak

Tab. 12/23 Analiza SWOT; opracowanie własne

Podsumowując:

- 1) Istotną kwestię stanowi podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń powoduje rozproszenie ruchu, co zmniejsza niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy.
 - 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 60% możliwości przewozowych i wynosi 77%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny negatywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). Obecna oferta komunikacji zbiorowej jest niewystarczająca w kontekście budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego.
 - 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariancie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 5% i nie przekracza średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako pozytywną.
 - 4) Trzon infrastruktury drogowej stanowi ulica Traktorzystów będąca ulicą klasy G. Korzystnie na dostępności komunikacyjnej wpływa oddana do użytku część ul. Nowolazurowej oraz planowane połączenie ul. Nowolazurowej z ul. Połczyńską a także dokończenie budowy ul. Nowomory. Oba połączenia będą stanowić znaczące ułatwienie w komunikacji analizowanego obszaru z północną częścią miasta poprzez pokonanie bariery, jaką obecnie stanowi istniejąca linia kolejowa. W świetle istniejącej i planowanej infrastruktury kolejowej ocena dostępności komunikacyjnej jest pozytywna.
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 23 ul. Traktorzystów, rejon ul. Władystawa Jagiełły przedstawiono w tab.13/23.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władystawa Jagiełły	Ursus	Pozytywna(1)

Tab. 13/23 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 23 ul. Traktorzystów, rejon ul. Władystawa Jagiełły przedstawiono w tab.14/23.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	Ursus	Pozytywna(1)

Tab. 14/23 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 zaspokojenia potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 23 ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły przedstawiono w tab.15/23.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	Ursus	Pozytywna(1)

Tab. 15/23 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

Podczas wizji lokalnej dostęp do części analizowanego terenu nie był możliwy. Poniższe informacje zostały uzupełnione na podstawie dostępnych map satelitarnych.

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się ok. 100 drzew różnych gatunków oraz krzewów. Roślinność na terenach pofabrycznych tworzy zbiorowiska ruderalne oraz zaniedbaną zieleń parkową w części centralnej.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 15% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajduje się nawierzchnia utwardzona z płyt betonowych oraz asfaltu tworząca drogi dojazdowe. Na rozległym terenie lokalizacji znajdują się liczne hale, warsztaty, budynki, gruzowiska, miejsca składowania kruszywa i innych surowców.

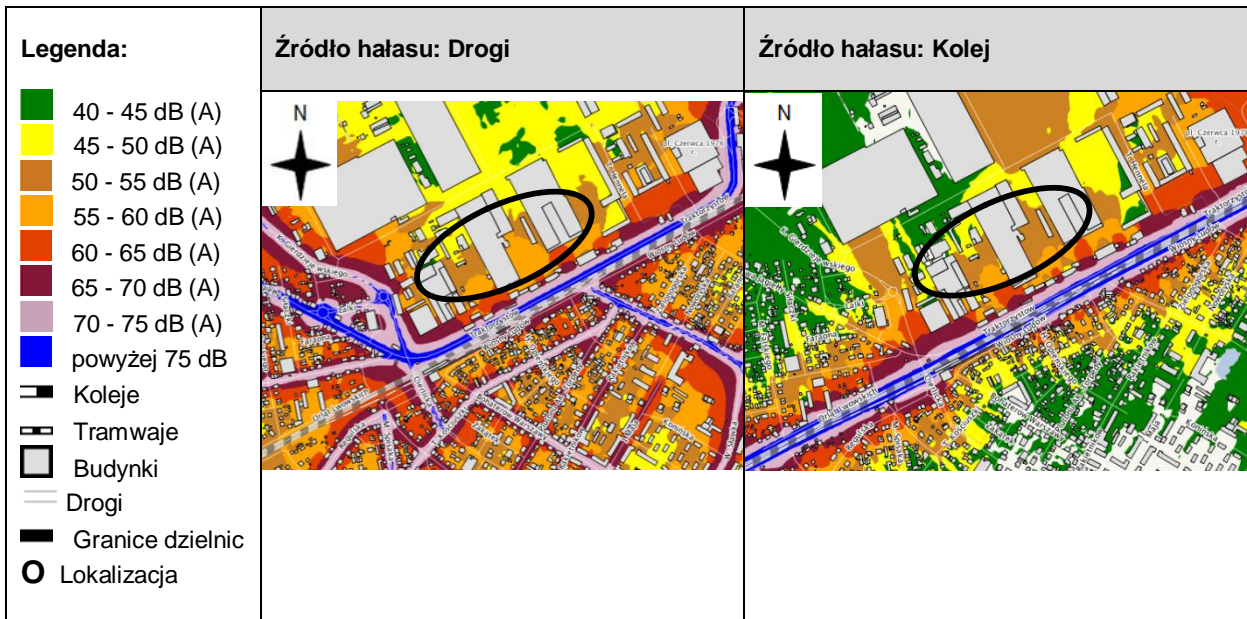
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

W centralnej części lokalizacji znajduje się sztuczny zbiornik, który najprawdopodobniej służył na cele przeciwpożarowe. Na terenie lokalizacji znajduje się siedem czynnych ujęć wody należących do Zakładów Mechanicznych. Są to obiekty hydrogeologiczne o numerach: 5230118, 5230239, 5230832, 5230605, 52300014, 5230839, 5230129.

4) Oddziaływanie akustyczne

Wpływ na istniejący klimat akustyczny ma hałas drogowy, którego źródło stanowi ul. Traktorzystów oraz linia kolejowa biegnące wzdłuż południowej granicy analizowanego terenu. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują w otoczeniu ulicy i linii kolejowej, gdzie wskaźnik L_{DWN} przekracza wartość 75 dB.

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



Tab. 16/23 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 23;

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 usługi (południowa część wzdłuż ul. Traktorzystów) oraz tereny nieużytkowane i нефункционujące (część z zabudowaniami pofabrycznymi). Studium identyfikuje lokalizację, jako tereny zdegradowane położone w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno funkcjonalnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa występującą tu roślinność jako nowsze zieleńce miejskie (część wzdłuż ul. Traktorzystów) i zabudowy wielkomiejskiej (część z zabudowaniami pofabrycznymi), o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych, poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to obszar silnie zaburzony funkcjonalnie, o niewielkiej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to teren ograniczający przewietrzanie. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego dominuje proces odpływu sztucznego.

Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 6 m p.p.t. Sąsiedztwo lokalizacji jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (ul. Traktorzystów).

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jest on obecnie w opracowaniu.

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. Najbliżej położony obszar chroniony to otulina Kampinoskiego Parku Narodowego, znajdujący się w odległości ok. 4 km w kierunku południowym znajduje się Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu.

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. (tab.17/23)

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Brak występowania obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w bezpośrednim sąsiedztwie. • Lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. • Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie wyklucza zabudowę mieszkaniową. 	<ul style="list-style-type: none"> • Na analizowanym terenie znajdują się obiekty hydrogeologiczne
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie procesu degradacji terenu przemysłowego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ryzyko utraty powierzchni biologicznie czynnej i wycinki drzew – obecnie na terenie rośnie ok. 100 drzew.

Tab. 17/23 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.23;

Analizowana lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Na terenie nie występują obszary chronione. Obecnie obszar nie przedstawia wartości przyrodniczej, gdyż jest silnie zindustrializowany, występuje tu niewielka powierzchnia biologicznie czynna, toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia w rejonie lokalizacji. Wskazuje się do zachowania tereny zieleni znajdujące się w centralnej części lokalizacji.

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 23 ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły, zajmuje teren znajdujący się w śródmiejskiej strefie Ic (uwarunkowania transportowe) oraz strefie miejskiej (uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne). Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona pozytywnie. Ocenę lokalizacji prowadzono, zgodnie z założeniami wypracowanymi w Tomie I i warunkowanymi strefą usytuowania lokalizacji, pod kątem wykorzystania jest pod obiekt średniej wielkości (od 10 do 30 tys. m² powierzchni sprzedaży).

Teren lokalizacji jest w części zabudowany (zabudowania d. Zakładów Mechanicznych Ursus – obecne siedziby wielu firm), w części jest splantowany po wyburzeniach. Występuje tam nieliczna zieleń wysoka.

W świetle istniejącej oraz planowanej infrastruktury drogowej dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji ocenia się pozytywnie. Natomiast negatywnie oceniono obsługę transportem zbiorowym. Obecna oferta komunikacji zbiorowej jest niewystarczająca na potrzeby obiektu handlu wielkopowierzchniowego.

Stwierdzono, zwracając uwagę na pewne uwarunkowania, że lokalizacją nie powinna mieć negatywnego wpływu na środowisko.