

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 3 Lokalizacja nr 3

ul. Radzywińska, rejon ul. Naczelnikowskiej



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. Podsumowanie przeprowadzonych analiz. Rekomendacje	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	17
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	17
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	18
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	18
9. Podsumowanie	21

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 3 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 3 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 3 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 3 – 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 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej.

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 opracowania, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji.

2. Podsumowanie przeprowadzonych analiz. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 3 - ul. Radzywińska, rejon ul. Naczelnikowskiej na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab.1/3.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	neutralna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	neutralna
- 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.1/3 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)	Wyniki oceny Lok	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	0	0,00
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacją pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	0	0,00
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	1	0,15
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	0	0,00
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049	1	0,05
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,05
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	0	0,00
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	1	0,10
suma		41	1,000	-	0,341

Tab.2/3 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 3 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 3 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1 Obszar analiz

Analizowany obszar obejmuje teren położony w rejonie ul. Radzymińskiej, ul. Naczelnikowskiej oraz ul. Birżańskiej, a od strony północnej z planowaną obwodnicą Śródmiejską – przedłużenie ul. Zamienieckiej.

3.2 Główne ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP)

3.2.1. W MPZP (Uchwała nr XX/227/00 z dnia 27.IV.2000r dla terenów Targówka Przemysłowego) obszar zaznaczono jako TPU - obszar techniczno-produkcyjno-usługowy o m.in. następujących ustaleniach:

- Przeznaczenie podstawowe: przedsiębiorstwa obsługi technicznej miasta, bazy, składy hurtowe, magazyny, usługi II i III stopnia;
- Nieprzekraczalna wysokość zabudowy ustalona jest do poziomu 12m od terenu;
- Realizacja usług publicznych i komercyjnych w formie wolnostojącej lub zespolonej z obiektami o funkcjach dopuszczonych dla obszaru;
- Zachowanie min.20% powierzchni biologicznie czynnej;

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

a) w strukturze funkcjonalnej – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego występują 2 funkcje:

- ZD – tereny ogrodów działkowych;
- NF – tereny nieużytkowane i нефunkcjonujące.

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

(U). 12 tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 12m.

- Strefa funkcjonalna : lokalizacja nr 3 położona jest w strefie miejskiej;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: lokalizacja sąsiaduje z ulicą: Al. Solidarności-ul. Radzymińska, które stanowią powiązanie głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym. W sąsiedztwie nie planuje się stworzenia centrum lokalnego, nie są to też tereny eksponowane w krajobrazie miasta;
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy -12m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu;

- Środowisko przyrodnicze - zachodni fragment omawianego obszaru oraz teren przyległy po drugiej stronie ul. Radzymińskiej to tereny ogrodów działkowych;
- Powiązania przyrodnicze – nie występują na tym obszarze, ani w najbliższym jego sąsiedztwie;
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Radzymińska o klasie (G) do skrzyżowania z Al. Solidarności - (G) oraz na dalszym odcinku do ul. Ząbkowskiej o klasie (Z/1); dalej: ul. Księcia Ziemowita (G/1) oraz ulice lokalne: ul. Birżańska i ul. Naczelnikowska;
- Inne ustalenia Studium: planowana jest zmiana przebiegu i korekta klasy ulicy Księcia Ziemowita (G/1) i przesunięcie jej wlotu z ul. Naczelnikowskiej na wschód – do ul. Zabranieckiej (GP), a także przedłużenie ul. Zabranieckiej do ul. Odrowąża z podwyższeniem klasy na drogę główną ruchu przyspieszonego.

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej (za terenem przeznaczonym pod obwodnicę) tereny zabudowy usługowej (U).12;
- od strony wschodniej (za terenem przeznaczonym pod obwodnicę) tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu jednorodzinnej z dopuszczeniem usług (M2).12;
- od południa (za ul. Naczelnikowską) – tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu wielorodzinnej z dopuszczeniem usług - M1.20 i tereny usług U.20;
- od zachodu (za ulicą Radzymińską) - tereny usług U.20 oraz (po drugiej stronie torów) tereny usług handlu wielkopowierzchniowego UH.12;
- północno - wschodnia strona omawianego rejonu jest przewidziana jako obszar przebiegu inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu transportu i komunikacji - obwodnica Śródmieścia.

Przedmiotowy 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 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Na terenie pod planowaną inwestycję znajduje się już funkcjonujący, niedawno otwarty sklep Kaufland wraz z Retailem, z usytuowanym od zachodniej strony naziemnym parkingiem, dostępnym z ul. Naczelnikowskiej.

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

Niezabudowany pas terenu, pomiędzy budynkami Kauflandu a zabudowaniami dużego dystrybutora tworzyw sztucznych Tupperware, przewidziano w MPZP pod nowoprojektowaną drogę (obwodnica Śródmieścia).

Najbliższe otoczenie od północy i południa wyznacza przebiegająca linia kolejowa z licznymi bocznkami, natomiast na północny zachód znajdują się tereny ogródków działkowych za którymi (po przeciwnej stronie ul. Radzymińskiej) jest osiedle Targówek Mieszkaniowy o luźniejszej, ale intensywnej zabudowie wielorodzinnej i wysokości budynków od 5-ciu do 11-tu kondygnacji. Zwarte, meandrujące ciągi zabudowy uzupełniają punktowce.

Po wschodniej stronie sąsiadują tereny przemysłowo-techniczne, techniczno-produkcyjno-usługowe z nieliczną, uzupełniającą zabudową mieszkaniową. Na zachód w linii prostej znajduje się WOH Tesco (po przekątnej skrzyżowania ul. Radzymińskiej i Naczelnikowskiej).

Od południa, za ulicą Naczelnikowską i linią kolejową znajdują się głównie tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, uzupełnionej obiektami o innych funkcjach towarzyszących (biura, usługi, szkolnictwo itp.). Są to głównie budynki do 6-ciu kondygnacji – zabudowa zwarta, tworząca pierzeje uliczne. Jedynie przy ul. Radzymińskiej wznoszą się wysokie, 11-piętrowe budynki wolnostojące.

W najbliższym sąsiedztwie, od wschodu (ul. Birżańska), występuje nieliczna zabudowa jednorodzinna o budynkach do 2-ch kondygnacji.

3.5 Sąsiedztwo - obiekty handlowe

Potrzeby zaopatrzeniowe oraz gastronomiczne mieszkańców i osób pracujących w obiektach z pobliskich terenów zaspokajają Kaufland i wspomniane Tesco, a także nieco dalej położony (do 2km) CH Warszawa Wileńska.

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

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość sklepu
1	1	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	Małe (M)
2	2	Spożywcze	1	M
3	3	sklep na stacji benzynowej	13	M
4	4	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	Średnie(S)
5	5	inne	11	S
6	6	spożywcze	1	M
7	7	cukiernie, piekarnie	12	M
8	8	zoologiczny, wędkarski	10	M
9	9	A spożywcze	1	M
10	9	B multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
11	10	spożywcze	1	M
12	11	inne	11	D(duże)
13	12	galerie	8	D
14	13	galerie	8	D
15	14	spożywcze	1	M
16	15	sklep na stacji benzynowej	13	M
17	16	sklep na stacji benzynowej	13	M
18	17	A spożywcze	1	M
19	17	B kwaciarnie	9	M
20	17	C cukiernie, piekarnie	12	M
21	18	A spożywcze	1	M
22	18	B cukiernie, piekarnie	12	M

23	19		inne	11	D
24	20		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
25	21		spożywcze	1	S
26	22		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
27	23	A	spożywcze	1	M
28	23	B	odzieżowe	2	M
29	23	C	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
30	24		galerie	8	D
31	25		spożywcze	1	M

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

Ogółem zlokalizowanych jest 31 sklepów, których branże i wielkość zapisano w tab.tab. 4/3 i 5/3.

BRANŻE		Liczba
1	spożywcze	10
2	odzieżowe	1
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	2
4	zdrowie i uroda	0
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	4
8	galerie	3
9	kwiaciarnie	1
10	zoologiczne, wędkarskie	1
11	inne	3
12	cukiernie, piekarnie	3
13	sklep na stacji benzynowej	3
	Ogółem	31

Tab.4/3Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Liczba
M	małe - do 50m ²	22
S	średnie - 50-200m ²	4
D	duże - pow.200m ²	5

Tab. 5/3 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Biorąc pod uwagę fakt, że istniejące na działce oba obiekty są połączone przestrzennie, można zakwalifikować je jako WOH mały (do 10 000m²), gdyż łączna powierzchnia obu budynków osiąga prawie 4000m². Wskazana lokalizacja może być zatem rozpatrywana pod kątem rozbudowy obecnych obiektów.

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.

Zastosowano skalę ocen:

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a - bezpośrednie sąsiedztwo ulicy układu podstawowego: Al. Solidarności (klasa G) (skomunikowanie Śródmieścia poprzez most Śląsko-Dąbrowski) i ul. Radzymińskiej (droga wyjazdowa z miasta na wschód) pozwala na zwiększenie zasięgu oddziaływania WOH-u poza granice dzielnicy, a nawet poza granice Warszawy;
- b - sąsiedztwo z trasą będącą powiązaniem głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym;
- c - bliskość osiedla mieszkaniowego Szmulowizna (bezpośrednio za torami i ul. Naczelnikowską).

Ocena ogólna – pozytywna (+1)

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

- a - ograniczenie dostępności terenu od strony południowej i północno zachodniej przez tory kolejowe;
- b - po przekątnej skrzyżowania ul. Naczelnikowskiej z Al. Solidarności, a więc blisko znajduje się hipermarket TESCO. Rozwiązanie węzła komunikacyjnego i torów kolejowych stanowi istotne utrudnienie w potencjalnym przemieszczaniu się klientów między tymi WOH – ami .
- c – najbliższa istniejąca kładka dla pieszych prowadzi na tereny ogrodów działkowych stanowiących obszar „buforowy” między osiedlem mieszkaniowym Targówek Mieszkaniowy a przedmiotową lokalizacją.

Ocena ogólna – negatywna (-1)

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

- a – możliwa poprawa dostępności lokalizacji dla klientów z terenów izochron dojazd pieszych (5-20 min) poprzez realizację większej ilości przejść bezkolizyjnych przez ulicę Radzymińską i przez tory.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu :

- a – realizacja planowanego przedłużenia ul. Zabranieckiej jako drogi klasy GP częściowo na estakadzie, okalającej lokalizację od północnego wschodu, może stanowić utrudnienie w dostępności przebudowanego WOH, zwłaszcza od północnej strony.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.8 Wnioski

Summaryzna ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest neutralna (0) - (zrównoważona liczba ocen pozytywnych i negatywnych w analizie SWOT).

Rozbudowa istniejącego WOH powinna uwzględniać obecność drogi GP, która połączy główne przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym pod względem formy architektonicznej i wkomponowania obiektu w eksponowany teren przy węźle komunikacyjnym. Ze względu na otoczenie terenu lokalizacji, jego wielkości i utrudniony do niego dostęp nie rekomenduje się rozbudowy istniejącego WOH powyżej 10 000m² - WOH mały typu Centrum Handlowe tj. WOH-CH

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Analizowany obszar ograniczony jest od strony południowej ul. Naczelnikowską, od strony zachodniej torami kolejowymi, natomiast od strony wschodniej parkingiem należącym do istniejącego pasażu handlowego. Istotnymi drogami w kontekście obsługi analizowanego obszaru są, poza ul. Naczelnikowską, ul. Rybieńska, ul. Księcia Ziemowita, oraz ul. Radzymińska i Aleja Solidarności. Wyniki inwentaryzacji zapisano w tab.6/3.

Nazwa ulicy	Klasa ulicy	Przekrój ulicy	Liczba pasów ruchu
Al. Solidarności / Radzymińska	G	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w kierunku północnym 2; w kierunku południowym + Bus pas + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Radzymińska	Z	jenojezdniowa	4 pasy ruchu po dwa w każdym kierunku ruchu
Naczelnikowska	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Rybieńska	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Księcia Ziemowita	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/3 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi analizowanego obszaru:

Skrzyżowanie Radzymińska – Naczelnikowska

Skrzyżowanie Al. Solidarności/Radzymińska – łącznik ul. Naczelnikowskiej z ul. Radzymińska.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do rejonu miejskiego, w otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w tomie I, przyjęty podział zadań przewozowych w obsłudze podróży klientów potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 10%,
- komunikacja zbiorowa – 35%,
- samochody osobowe – 55%.

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 autobusów z rejonów centralnych miasta oraz 8 z rejonów zewnętrznych.

W omawianym obszarze nie ma możliwości korzystania z komunikacji szynowej tramwajowej oraz kolejowej.

W tab. 7/3 przedstawiono zapotrzebowania na zdolność przewozową komunikacji zbiorowej.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy (liczba miejsc/h)	Prognozowany potencjał WHO (liczba pasażerów/h)	Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	1960	600	31%

Tab. 7/3 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tomie I.

Ze względu na obszar objęty poszczególnymi izochronami analizie podano liczbę mieszkańców oraz osób pracujących, znajdujących w zasięgu izochrony pieszej.

W tab. 8/3 przedstawiono oszacowane liczby mieszkańców i zatrudnionych jako potencjalnych klientów ew. rozbudowanego WOH.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
3	5211	2268	23634	9417	53330	19657	117230	58906

Tab. 8/3 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojazdu tj. 25 min lokalizacja numer 3 została sklasyfikowana na miejscu 5 spośród 26 badanych lokalizacji.

Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojazdu tj. 25 min lokalizacja numer 3 została sklasyfikowana na miejscu 9 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 minimalnego, określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w tomie I.

Przy określaniu potencjału ruchotwórczego potencjalnego WOH przyjęto, iż ruch generowany przez funkcjonujące w stanie istniejącym obiekty handlowe, zlokalizowane w przedmiotowej lokalizacji, jest już uwzględniony w bazowym modelu ruchu. Zatem budowa potencjalnego obiektu WOH nie wiąże się z powstaniem znacząco większego potencjału ruchotwórczego.

W związku z powyższym przyjęto założenie, iż poprawa infrastruktury handlowej spowoduje jedynie wzrost potencjału na poziomie połowy ruchu wskazanego dla obiektu z wariantu

minimalnego (założenia o wielkości ruchu w Tomie I). W tab. 9/3 przedstawiono wielkości ruchu generowanego przez analizowany potencjalny obiekt.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego (poj./h)	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
50% ruchu dla wariantu minimalnego	150	160

Tab. 9/3 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Teren przeznaczony pod analizowaną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – miejskiej. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab.10/3.

	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. 10/3 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu rozbudowy istniejących obiektów do wielkości z przedziału wariantu minimalnego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalną pojemność parkingu szacuje się na poziomie ok. 380 miejsc parkingowych. Jednak liczba miejsc parkingowych uzależniona powinna być od ustalonej wielkości obiektu handlowego.

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 o potencjale dodatkowym, równym połowie ruchu generowanego przez obiekt z zakresu minimalnego tj. ruch wjazdowy na poziomie 150 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 160 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 pojazdgodzin na części układu drogowego zlokalizowanego najbliżej badanej lokalizacji. Porównane zostały warianty bezinwestycyjny z inwestycyjnym, zakładającym rozbudowę WOH. Ponadto po przeanalizowaniu wszystkich 26 badanych lokalizacji wyznaczono procentową wartość średnią zmiany (przyrostu wartości) prac przewozowych, którą przyjęto jako 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 prac przewozowych dla wariantów bezinwestycyjnego i inwestycyjnego przedstawiono w tab.11/3.

	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 3	949,111	960,22	1%	6%

Tab. 11/3 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne

Z przedstawionych wyników prognozy wynika, że przyrost pracy przewozowej jest znacznie mniejszy niż średnia dla 26 lokalizacji, co ocenia się pozytywnie, przy założeniu ograniczonej rozbudowy obiektu do kategorii WOHM.

4.7 Dostępność komunikacyjna

W bliskim sąsiedztwie (ok. 150 m w kierunku zachodnim) przedmiotowej lokalizacji przebiega Aleja Solidarności, która przechodzi w ul. Radzymińską (klasa G). Istniejące obiekty handlowe, zlokalizowane na wskazanym obszarze, podłączone są do ul. Naczelnikowskiej (klasa Z), która wraz z ul. Księcia Ziemowita (klasa Z) oraz z ul. Radzymińską stanowią podstawowy układ drogowy, obsługujący istniejące obiekty handlowe oraz ewentualne obiekty nowobudowane. Niekorzystnie na dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji wpływa kształt połączenia ul. Naczelnikowskiej z Al.Solidarności/ul.Radzymińską, przekraczający istniejącą linię kolejową w jednym poziomie. Częste zamknięcia przejazdu powodują długie kolejki pojazdów oczekujących na otwarciu. Na poprawę sytuacji komunikacyjnej będzie mieć planowana w dłuższej perspektywie (nieuwzględniona w prognozie wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania) obwodnica śródmiejska, planowana po północnej stronie wskazanej lokalizacji. Biorąc pod uwagę istniejącą infrastrukturę oraz dodatkowo fakt, iż planowane inwestycje mają zostać zrealizowane w dłuższej perspektywie czasowej, która nie obejmuje prognozy wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, dostępność komunikacyjną lokalizacji ocenia się jako neutralną.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Analiza SWOT przedstawiona jest w tab.12/2.

Lokalizacja nr 3 - ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- w bliskim sąsiedztwie przebiega dwujezdniowa ulica klasy G (Al. Solidarności, ul. Radzymińska).	- istniejąca linia kolejowa stanowi istotną barierę w dostępie do badanej lokalizacji z ulic o najwyższej klasie w badanym obszarze, czyli Al. Solidarności oraz ul. Radzymińskiej.
- istniejąca oferta komunikacji zbiorowej jest wystarczająca w kontekście obsługi obecnych obiektów handlowych oraz ewentualnej rozbudowy obiektów do wielkości nie przekraczających wariantu minimalnego.	
- stosunkowo dobrze rozbudowany układ dróg uzupełniających (ul. Naczelnikowska, ul. Radzymińska, ul. Księcia Ziemowita) umożliwiające rozproszenie ruchu generowanego przez obiekty handlowe.	- brak w najbliższym sąsiedztwie infrastruktury dedykowanej transportowi rowerowemu.
	- główny środek komunikacji zbiorowej stanowi autobus - brak tramwajów i metra stanowiących alternatywę dla kom. autobusowej.
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- planowana w dłuższej perspektywie czasowej budowa obwodnicy śródmieścia, powinna poprawić dostępność komunikacyjną obiektów handlowych.	- dalszy wzrost zatłoczenia układu drogowego w szczycie ruchowym oraz brak realizacji planowanych inwestycji wpłyną niekorzystnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji.
- budowa przedłużenia II linii metra wraz z budową stacji Szwedzka, odległej o ok. 800m od wskazanej lokalizacji wpłynie korzystnie na możliwość obsługi transportem zbiorowym	

Tab. 12/3 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: 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. Bezpośrednie podłączenie potencjalnego obiektu WOH do dróg wysokiej klasy nie zawsze jest możliwe oraz może wpłynąć na pogorszenie warunków ruchu. Jako korzystne wskazuje się stosunkowo dobrze rozwiniętą sieć dróg uzupełniających (ul. Naczelnikowska, ul. Radzymińska, ul. Księcia Ziemowita), wpływających na rozproszenie ruchu generowanego przez istniejące oraz ewentualne nowe obiekty handlowe.

- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 31% co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny neutralnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowy przyrost pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 1% i nie przekracza średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako **pozytywną**. Należy wspomnieć, iż analiza ruchu uwzględnia ruch generowany przez istniejące obiekty handlowe i nie zakłada powstania nowego potencjału ruchotwórczego a jedynie jego wzrost.
- 4) Istotnym problemem ograniczającym dostępność komunikacyjną terenu jest połączenie ulic Naczelnikowskiej i Al. Solidarności/ul. Radzymińskiej, krzyżujące się w jednym poziomie z linią kolejową. Na poprawę dostępności komunikacyjnej, poprzez zmniejszenie potoków ruchu na istniejących skrzyżowaniach, może wpłynąć planowana obwodnica śródmiejska, mająca przebiegać w pobliżu analizowanego obszaru (inwestycja planowana w dłuższej perspektywie czasowej). W związku z powyższym ocena dostępności komunikacyjnej jest neutralna.

5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 3 ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej przedstawiono w tab.13/3.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	Targówek	pozytywna

*Tab. 13/3 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 3 ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej przedstawiono w tab.14/3.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	Targówek	pozytywna

Tab. 14/3 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 zaspokojenia potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 3 ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej przedstawiono w tab. 15/3.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	Targówek	neutralna

Tab. 15/3 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;

8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

8.1 Opis obecnego stanu środowiska

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się ok. 10 drzew liściastych, trawniki i krzewy ozdobne.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 30% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajdują się obecnie sklepy, parking (wykonany z kostki brukowej) oraz drogi wewnętrzne wykonane z asfaltu.

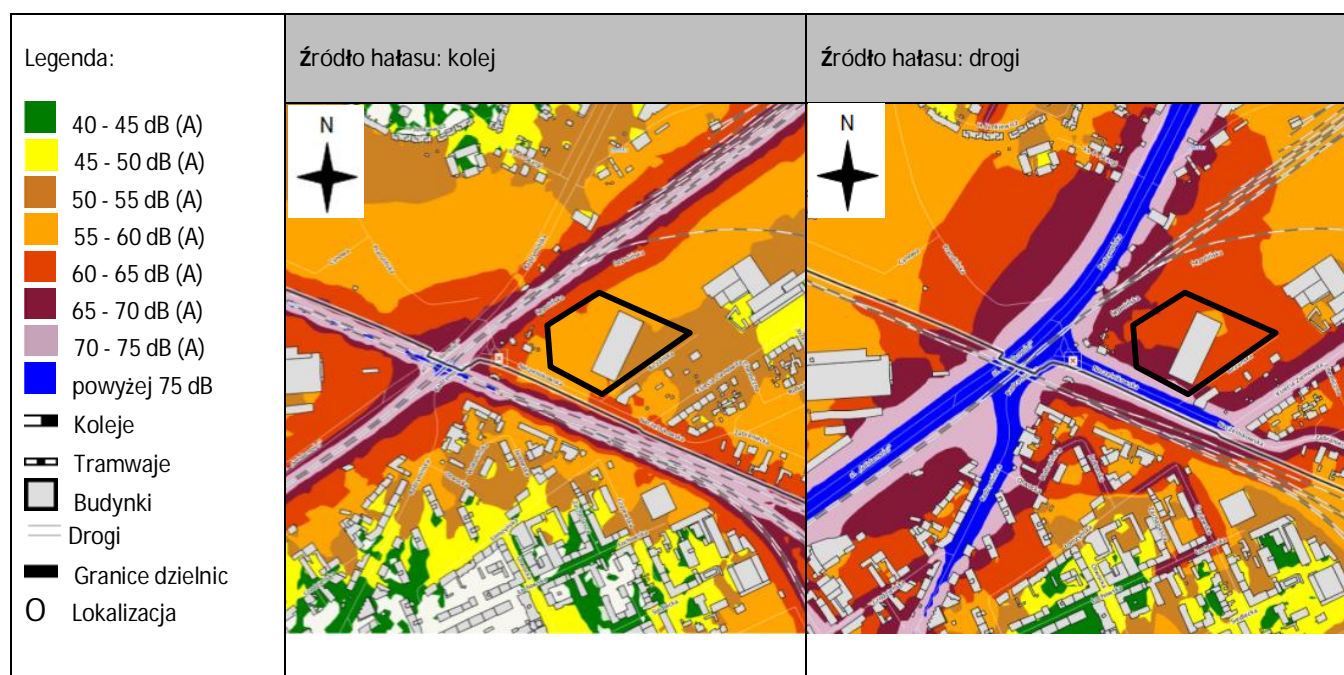
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródłem jest ruch pojazdów na ul. Radzymińskiej oraz skrzyżowaniu w pobliżu przejazdu kolejowego. Wartości L_{DWN} przekraczają 75 dB. Drugim istotnym źródłem jest hałas kolejowy pochodzący od linii kolejowej nr 6 oraz przejazdu nad ul. Radzymińską. Wskaźnik L_{DWN} w otoczeniu linii kolejowej sięga 75 dB. Wskaźniki te przekraczają dopuszczalne normy hałasu.

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



Tab. 16/3 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 3.

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

Rozpatrywana lokalizacja sąsiaduje od strony wschodniej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną oznaczoną jako [M]. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego określa na tym terenie stosowanie zabezpieczeń akustycznych wg PN-87/B-02151/01,02,03 – Akustyka budowlana i ochrona przed hałasem pomieszczeń mieszkalnych.

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Według SUIKZP m.st. Warszawy teren lokalizacji znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa występującą na terenie roślinność, jako zbiorowiska segetalne i ruderalne towarzyszące ogrodom działkowym i sadom (część zachodnia) oraz ogrodom przydomowym typu miejskiego (część wschodnia). Lokalizacja posiada krajobraz roślinny ruderalny na terenach przemysłowych i znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Teren pod względem funkcjonowania biologicznego jest nieustabilizowany funkcjonalnie, ale o istotnej produkcji biomasy. Zachodnia część stanowi obszar regeneracji powietrza i przewietrzania, a w części wschodniej dominują procesy regeneracji powietrza. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem intercepcji i infiltracji. Obecnie teren lokalizacji uległ przekształceniom (usługi handlu) i powyższe dane mogą być nieaktualne.

Pierwszy poziom wód gruntowych znajduje się na głębokości ok. 4m (p.p.t.). Istnieje zagrożenie zanieczyszczenia wód podziemnych – jest to teren o wysokim stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika środkowej Wisły. Lokalizacja jest rejonem o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza z punktowych źródeł wysokich. Lokalizacja jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (ul. Radzymińska, ul. Naczelnikowska, linie kolejowe).

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru Targówka Przemysłowego (Uchwała nr XX/227/00 z dnia 27.04.2000 r.) określa przeznaczenie analizowanego terenu, jako obszary techniczno - produkcyjno – usługowe (TPU). Dla niniejszego Planu nie została sporządzona Prognoza Oddziaływania na Środowisko.

Plan wymaga, aby ewentualna uciążliwość lub szkodliwość dla środowiska nie wykraczała poza obszar lokalizacji obiektu. Plan nakazuje zastosowanie zieleni towarzyszącej zabudowie (urządzonej i izolacyjnej) - w szczególności w strefie przyulicznej i wzdłuż kolei oraz na terenach sąsiadujących z istniejącą zabudową mieszkaniową. Wody opadowe z dachów (czyste), powinny być gromadzone i stopniowo rozsączkowane do gruntu, do czasu realizacji systemu kanalizacji deszczowej. Zapis Planu określa, że ścieki deszczowe z dróg, parkingów i placów przed odprowadzeniem należy podczyścić celem usunięcia związków zawiesiny ogólnej i substancji ekstrahujących się eterem naftowym. Miejscowy Plan nie definiuje pojęcia minimalnego procentowego wskaźnika terenów biologicznie czynnych. Na terenie TPU Plan wprowadza nakaz zachowania min. 20% powierzchni biologicznie czynnej.

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 oraz obszary chronione. Najbliżej położony obszar chroniony to Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 2,3 km w kierunku zachodnim.

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.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Brak występowania obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie. • Klimat akustyczny na terenie lokalizacji raczej wyklucza zabudowę mieszkaniową. • Na analizowanym terenie znajduje się niewielka liczba drzew. • Dozwolone jest zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej o ok. 10%. 	<ul style="list-style-type: none"> • W przypadku rozbiórki bądź rozbudowy WOH powstanie znaczna ilość odpadów budowlanych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizacja jest obecnie zabudowana obiektami o funkcji usługowej, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji. 	<ul style="list-style-type: none"> • Istnieje ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych.

Tab. 17/3 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji nr.3

Na terenie lokalizacji znajdują się obecnie obiekty handlowo-usługowe, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na jej terenie. Przy budowie bądź rozbudowie WOH najprawdopodobniej nie zajdzie konieczność wycinki drzew, ponieważ rosną one na obrzeżach lokalizacji. Na analizowanym terenie dopuszcza się natomiast zmniejszenie powierzchni biologicznie czynnej o ok. 10% (w porównaniu do stanu obecnego). W przypadku rozbiórki bądź rozbudowy WOH powstanie znaczna ilość odpadów budowlanych. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Teren znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych, w związku z czym możliwość zagrożenia wód podziemnych przez budowę planowanej inwestycji musi być przeanalizowana na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione.

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

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 3 ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej jest pozytywna.

Jako korzystne w świetle uwarunkowań funkcjonalno przestrzennych wskazuje się sąsiedztwo z trasą Al. Solidarności/Radzymińską będącą powiązaniem głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym oraz bliskość osiedla mieszkaniowego Szmulowizna (bezpośrednio za torami i ul. Naczelnikowską).

Lokalizacja oraz parametry (dwujezdniowa, klasy G) Al. Solidarności/Radzymińskiej również jest postrzegana jako atut badanej lokalizacji w zakresie uwarunkowań transportowych. Ponadto ofertę komunikacji zbiorowej ocenia się jako wystarczającą dla obsługi obecnych obiektów handlowych, jak i po ewentualnej rozbudowie do zakładanej wielkości, nie przekraczającej wariantu minimalnego.

Lokalizacja jest obecnie zabudowana obiektami o funkcji usługowej, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji. Powyższe oceny uwzględniają funkcjonowanie w stanie istniejącym na przedmiotowym terenie obiektów handlowych.