

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 24 - Lokalizacja nr 24

ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki



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. Rekomendacje.....	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	11
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową.....	16
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	16
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	16
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie.....	19

Spis tabel:

Tab. 1/24	Zestawienie wyników poszczególnych analiz
Tab. 2/24	Wynik analizy wielokryterialnej
Tab. 3/24	Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 4/24	Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne
Tab. 5/24	Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 6/24	Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 7/24	Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne
Tab. 8/24	Liczba osób zamieszkających i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne
Tab. 9/24	Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne
Tab. 10/24	Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy
Tab. 11/24	Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 12/24	Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 13/24	Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;
Tab. 14/24	Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;
Tab. 15/24	Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;
Tab. 16/24	Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 24. Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl
Tab. 17/24	Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.24; źródło: opracowanie własne

Spis rysunków:

Rys nr 1.1/lok 24	– Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 24	– Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 24	– Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 24	– 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 24 - ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki.

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. Rekomendacje

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	negatywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	negatywna
- transport indywidualny	negatywna
- 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. 1/24 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	-	0,024

Tab. 2/24 Wynik analizy wielokryterialnej

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

Lokalizacja Nr 24 została oceniona neutralnie w świetle budowy potencjalnego WOH.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

Teren pod nową inwestycję – rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki,

3.1 Obszar analiz

Analizowany obszar znajduje się w dzielnicy Ursus, obejmuje tereny przemysłowe zawarte pomiędzy linią kolejową oraz istniejącymi zabudowaniami przemysłowymi, halami magazynowymi, przylegającymi do ul. K. Gierdziejewskiego.

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 przemysłowych w rejonie ulicy Orłów Piastowskich z 2011 r.) analizowany teren oznaczono jako:

C2 PUN/U/P(IC) – tereny parków technologicznych, tereny usług i tereny produkcji z dopuszczeniem obiektów i urządzeń energetycznych.

W projekcie MPZP wskazany teren przewidziano jako rezerwę pod budowę elektrociepłowni lokalnej, która docelowo przejmie funkcję istniejących obiektów Elektrociepłowni Ursus.

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

a) w strukturze funkcjonalnej – w uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego występuje funkcja:

- PU.12 – tereny produkcyjno - usługowe o kategorii wysokości 12 m;

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

- PU.20 – tereny przemysłowo - usługowe o kategorii wysokości 20m;

- Strefa funkcjonalna – strefa miejska,
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej – lokalizacja jest peryferyjna w stosunku do centrum dzielnicy Ursus i centrum lokalnego, ciągów wielofunkcyjnych i powiązań głównych przestrzeni,
- 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 – na wskazanym obszarze jest brak informacji w SUiKZP dotyczących środowiska przyrodniczego. Obszary znajdujące się po drugiej stronie sąsiadujące z lokalizacją linii kolejowej zostały oznaczone jako pastwiska oraz ogródki działkowe oraz lasy i parki historyczne na gruntach leśnych,

- Powiązania przyrodnicze – nie występują na tym obszarze, ani w najbliższym jego sąsiedztwie.
W sąsiedztwie, po drugiej stronie torów kolejowych leżą tereny stanowiące korytarz napowietrzania miasta,
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. K. Gierdziejewskiego (L/I), ul. Posąg 7 Panien (Z/I) oraz obecnie w budowie ul. Nowomory (G),
- Inne ustalenia Studium – analizowany obszar został wskazany jako teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych przeznaczony do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych,
SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony zachodniej (za ul. Gierdziejewskiego) tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – M2.12 oraz tereny zieleni urządzonej ZP1;
- od strony północnej (za istniejącą linią kolejową) tereny obiektów i urządzeń komunikacji miejskiej KM;
- od strony wschodniej (za istniejącą linią kolejową) tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.20;
- od strony południowej za istniejącymi halami magazynowymi/przemysłowymi, za ul. Posagu 7 Panien tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (M1).20 oraz usług (U).20.

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Działka jest wolna od zabudowy. Nieliczne drzewa samosiejki rosną po obwodzie utwardzonych pozostałości placów rozładunkowo-manewrowych oraz były tor testowy dla traktorów. Przez działkę biegnie trasa napowietrznej linii wysokiego napięcia i tory bocznic kolejowej.

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

Od strony północnej w/w lokalizacja sąsiaduje z torami kolejowymi, za którymi jest siedziba Instytutu Energetyki, a dalej w kierunku ul. Połczyńskiej od zachodu graniczy z halą magazynowo biurową (AGORA) i halą ARCELOR Mittal, za którymi biegnie ul. Gierdziejewskiego. Po drugiej stronie ulicy, na działce przylegającej do torów został zrealizowany nowy zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (do 5 kondygnacji). Od wschodu graniczy z terenem do składowania, a od południa z zabudowaniami dawnej fabryki Ursus.

Sąsiadująca zabudowa są głównie zabudowaniami mieszkaniowymi jednorodzinnymi o niskiej 1-2 piętrowej kondygnacji.

Budynki biurowe dawnej fabryki są wynajmowane. Stanowią wschodnią pierzeję ul. Gierdziejewskiego o wysokości ok 12m .

3.5 Sąsiedztwo - obiekty handlowe

W odległości ok. 1km (przy ul. Połczyńskiej) jest zlokalizowany market Tesco i Bricoman, a przy ul. Traktorzystów „Factory Ursus”.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/24.

LP.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	s
2	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	s
3	sportowe	6	s
4	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	s
5	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	d
6	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	d
7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	d

Tab. 3/24 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Gdzie udział poszczególnych branż kształtuje się jak w tab. 4/24 i tab 5/24.

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

Tab. 4/24 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

	WIELKOŚĆ	Ilości liczbowe
M	małe - do 50m2	0
S	średnie - 50-200m2	4
D	duże - pow.200m2	3

Tab. 5/24 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

W pobliżu lokalizacji, na południe od ul. Posagu 7 Panien jest planowana duża inwestycja mieszkaniowa „Nowe Miasto Ursus” oraz Diamond Buisnes Park Ursus – nowoczesny park biznesowy o powierzchniach magazynowych i biurowych.

W odległości ok. 1,0 km przy ul. Połczyńskiej jest planowana stacja 2-iej linii metra.

W odległości ok. 600m jest przystanek kolejowy Warszawa-Gołębki.

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 - lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych.

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

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a - zasięg rozgraniczającej linii od torów kolejowych oraz napowietrzna linia elektroenergetyczna zawężają możliwość wykorzystania w pełni powierzchni działki

b – bariery ograniczające dostępność od północy i wschodu - tory kolejowe i wiadukt na ich przecięciu z realizowaną ulicą.

c – brak dostępu do głównych ciągów komunikacyjnych – peryferyjność lokalizacji,

d - ekspozycja widokowa jedynie od strony torowiska.

e – niewielkie nasycenie terenów sąsiednich w obiekty mieszkaniowe i usługowe w zasięgu izochron 5 i 10min. dla dojścia pieszego.

Ocena ogólna – negatywna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – realizacja nowej przeprawy mostowej i nowej trasy komunikacyjnej (ul. Nowomory) potencjalnie zwiększy dostępność WOH i jego zasięg.

b – 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 23 oddalonej o ok. 1200m (izochrona 15min dla dojścia pieszego) w rejonie ul. Traktorzystów

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Wnioski

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

W świetle planowanych nowych inwestycji budowlanych opisanych powyżej, bezpośredniego sąsiedztwa z przystankiem kolejowym PKP Gołębki oraz realizowanej przeprawy przez tory kolejowe (przedłużenie ul. Gierdziejewskiego) lokalizacja, choć peryferyjna w stosunku do głównych kompleksów mieszkaniowych może rokować realizację WHO małego. Obecnie jednak nie rekomenduje się tej lokalizacji.

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 oraz wschodniej torami kolejowymi, od strony południowej drogą dojazdową do istniejących zabudowań przemysłowych oraz od strony zachodniej istniejącymi zabudowaniami o charakterze przemysłowym. W tab. 6/24 przedstawiono wyniki inwentaryzacji układu drogowego.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Nowolazurowa	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Władysława Jagiełły / Warszawska	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Poznańska / Polczyńska	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Nowomory	G	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu
Leszczyńskiego	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Kazimierza Gierdziejewskiego	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Posag 7 Panien	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Szamoty	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Lalki	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/24 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowanie ul. Nowomory – ul. Poznańska

Skrzyżowanie ul. Gierdziejewskiego – ul. Warszawska

Skrzyżowanie ul. Traktorzystów – ul. Nowolazurowa

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy miejskiej – otoczenie inne niż osiedla mieszkaniowe. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w opracowaniu TOM I przyjęty podział zadań przewozowych w kontekście klientów potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

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

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna nie zapewnia bezpośrednich połączeń komunikacją zbiorową z centralnymi rejonami miasta natomiast z rejonów zewnętrznych w godzinie szczytu (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 funkcjonuje łącznie 7 połączeń autobusowych. Na potrzeby obliczeń potencjału przewozowego przyjęto połączenia obsługujące rejon PKP Ursus Niedźwiadek (połączenia analogiczne dla lokalizacji nr 23 – ul. Traktorzystów rejon ul. Władysława Jagiełły) pomniejszone o współczynnik uwzględniający odległość analizowanej lokalizacji od przystanków. W tab. 7/24 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	1026	1000	98%

Tab. 7/24 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. 8/24 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
24	769	1563	2291	3708	9339	8146	39650	17709

Tab. 8/24 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 24 została sklasyfikowana na miejscu 15 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 24 została sklasyfikowana na miejscu 17 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. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/24.

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

Tab. 9/24 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony pod potencjalna inwestycje WOH zlokalizowany jest w strefie II – strefa miejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab.10/24.

	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. 10/24 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 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 11/24:

	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 24	921,452	983,91	7%	6%

Tab. 11/24 Analiza zmian prac przewozowych

4.7 Dostępność komunikacyjna

Najistotniejszym elementem przyległego układu drogowego w świetle obsługi potencjalnego WOH jest ulica Gierdziejewskiego (klasa G) oraz ul. Nowomory (przedłużenie ul. Gierdziejewskiego do ul. Połczyńskiej wraz z wiaduktem nad torami kolejowymi). Ważnym elementem dostępności badanej lokalizacji jest również ul. Nowolazurowa (klasa GP) łącząca analizowany obszar z Al. Jerozolimskimi (w kontekście planowanego przedłużenia również z ul. Połczyńską). Dostęp do ul. Nowolazurowej zapewnia ul. Posąg 7 Panien, będąca ulicą klasy L. Dobrze rozwinięty układ dróg lokalnych może wpływać korzystnie na rozproszenie ruchu generowanego przez WOH. W świetle powyższych argumentów dostępność komunikacyjna wskazanej lokalizacji oceniono pozytywnie.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/24.

Lokalizacja nr 24 - ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy dobrze rozwinięty, złożony z dróg lokalnych umożliwiających rozproszenie ruchu jak i dróg wyższej klasy stanowiące połączenia z pozostałym rejonami miasta (ul. Nowolazurowa, ul. Nowomory)	- oferta komunikacji zbiorowej niewystarczająca w świetle potencjalnego WOH; brak linii SKM mimo istniejącej infrastruktury kolejowej
- bliskie sąsiedztwo przystanku kolejowego	
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- budowa przedłużenia ul. Nowolazurowej do ul. Potczyńskiej	- brak
- przedłużenie budowanej II linii metra o odcinek IID	

Tab. 12/24 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 98%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny negatywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). Obecna oferta komunikacji zbiorowej jest niewystarczająca w kontekście budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego. W ocenie oferty komunikacji zbiorowej nie uwzględniono odcinka D drugiej linii metra.
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 7% i przekracza wartość średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.
- 4) Trzon infrastruktury drogowej stanowią ulice: Gierdziejewskiego, Nowomory oraz Warszawska i Władysława Jagiełły. Wszystkie wspomniane ulice są ulicami klasy G. Korzystnie na dostępność komunikacyjną wpływa niedawno oddana do użytkowania ul. Nowomory, która stanowi znaczące ułatwienie w komunikacji analizowanego obszaru z północną częścią miasta, poprzez pokonanie bariery, jaką stanowi istniejąca linia kolejowa. Korzystnie ocenia się również połączenie analizowanego układu drogowego z

Al. Jerozolimskimi realizowane poprzez oddaną do użytku część ul. Nowolazurowej. W świetle istniejącej i planowanej infrastruktury 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 24 ul. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki przedstawiono w tab.13/24.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	Ursus	Pozytywna(1)

Tab. 13/24 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 24 ul. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki przedstawiono w tab.14/24.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	Ursus	Pozytywna(1)

Tab. 14/24 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 24 ul. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki przedstawiono w tab.15/24.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	Ursus	Pozytywna (1)

Tab. 15/24 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. 20 drzew liściastych różnych gatunków. Roślinność tworzy zbiorowiska ruderalne, na zaniedbanych powierzchniach utwardzonych widoczna jest sukcesja roślinności. Pojawiły się samosiejki drzew.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 35% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajduje się nawierzchnia utwardzona z płyt betonowych.

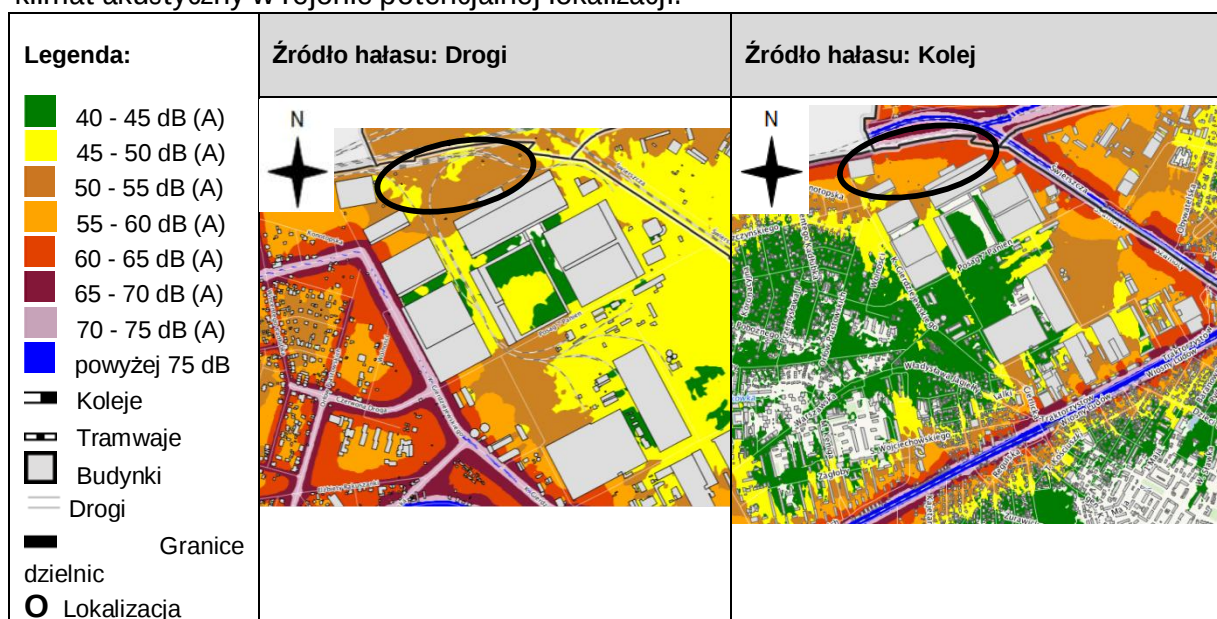
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na analizowanym terenie nie występują wody powierzchniowe. W zachodniej części lokalizacji znajduje się czynne ujęcie wody należące do Zakładów Mechanicznych o numerze 5230608.

4) Oddziaływanie akustyczne

Wpływ na istniejący klimat akustyczny ma linia kolejowa nr 3 biegnąca w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanej lokalizacji wzdłuż jej północnej granicy. Wartość L_{DWN} w jej otoczeniu przekracza 75 dB. Wpływ hałasu drogowego pochodzącego z ul. Gierdziejewskiego jest niewielki - L_{DWN} na analizowanym obszarze wynosi 55 dB. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują w otoczeniu linii kolejowej przebiegającej wzdłuż północnej granicy terenu.

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



Tab. 16/24 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 24;

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 z roślinnością o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych, 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 teren z dominującym procesem odpływu sztucznego.

Opracowanie określa dla terenu lokalizacji głębokość pierwszego poziomu wód gruntowych na głębokości ok. 5 m (p.p.t). W pobliżu lokalizacji, w kierunku zachodnim zaplanowana jest inwestycja celu publicznego o znaczeniu lokalnym z zakresu transportu i komunikacji: ul. Orłów Piastowskich (obecnie - 2013 trwa budowa ulicy) oraz w kierunku północnym: „Mory” stacja techniczno - postojowa metra. Sąsiedztwo lokalizacji jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (linii kolejowej). Lokalizacja leży w sąsiedztwie terenu tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza o nazwie korytarz kolejowy zachodni.

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. 3,6 km w kierunku północnym.

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.17/24)

Mocne strony	Słabe strony
• 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.	• Na analizowanym terenie znajduje się ujęcie wody
Szanse	Zagrożenia
• Zahamowanie procesu degradacji terenu przemysłowego.	• Ryzyko utraty powierzchni biologicznie czynnej

Tab. 17/24 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.24;

Analizowana lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej - teren jest silnie zdegradowany, toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska. Budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH może wpłynąć na pogorszenie klimatu akustycznego w rejonie 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 24 - ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki zajmuje teren znajdujący się w strefie miejskiej. Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona neutralnie. 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 można scharakteryzować jako przemysłowy. W otoczeniu tego terenu są hale magazynowo/przemysłowe, od strony północnej oraz wschodniej sąsiaduje z torami kolejowymi. W najbliższym sąsiedztwie brak jest tras o znaczeniu ponadlokalnym, niemniej dostępność komunikacyjną drogową oceniono jako zadawalającą dla założonego obiektu. Zwiększenia wymagałaby zdolność przewozowa komunikacji zbiorowej. Wpływ na środowisko, z uwagi na otoczenie nie powinien przekraczać wymaganych norm. Lokalizacja jest jednak niekorzystna z uwagi na negatywny wpływ na wykształtowanie atrakcyjnego centrum dzielnicowego.