

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

**TOM II – Zeszyt nr 17 - Lokalizacja nr 17**

**ul. Żwirki i Wigury, rejon ul.1 Sierpnia**



**ZAMAWIAJĄCY:**

Miasto Stołeczne Warszawa  
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego  
Pl. Bankowy 3/5, Warszawa

**WYKONAWCA OPRACOWANIA:**



AECOM Sp. z o.o.  
Ambassador Office Building  
ul. Domaniewska 34a, 9 piętro  
02-672 Warszawa  
tel. 22 822 00 51  
[www.aecom.com](http://www.aecom.com)

**ZESPÓŁ AUTORSKI:**

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

MGR INŻ. ARCH. MAŁGORZATA **KOBYŁKO**

MGR ANNA KABULSKA-PANKRAT

MGR INŻ. JOANNA **DZIANKOWSKA**

MGR INŻ. ANNA **RENION -WITEK**

MGR INŻ. PRZEMYSŁAW **PANEK**

MGR INŻ. STEFAN **SARNA**

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ RYNKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA PROGNOZOWANIA RUCHU

SPECJALISTA DS. PLANOWANIA -

- KIEROWNIK PROJEKTU

## Spis zawartości:

### Spis treści

1. Wprowadzenie .....	4
2. Wyniki przeprowadzonych analiz. Rekomendacje.....	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych .....	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	11
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową.....	15
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy .....	15
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów .....	15
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko .....	16
9. Podsumowanie.....	19

## Spis tabel:

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

## Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 17 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia  
Rys nr 2.1/lok 17 – Transport zbiorowy  
Rys nr 2.2/lok 17 – Izochrony Transport indywidualny  
Rys nr 2.3/lok 17 – Prognoza 2020 – Potoki ruchu

## 1. Wprowadzenie

Celem opracowania jest ocena możliwości budowy na terenie miasta nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (WOH – tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>) z uwzględnieniem struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej oraz wykonanie prognoz dla 26 wskazanych nowych lokalizacji, określając skutki budowy tego typu obiektów dla komunikacji, istniejącej sieci handlowej, rynku pracy, oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów wraz z określeniem możliwości wykorzystania danego terenu.

Podstawą formalną opracowania jest umowa nr AM/B/II/2/1/53/13 zawarta w dn. 19 lipca 2013r. pomiędzy Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego w Warszawie jako Zamawiającym i AECOM Sp. z o.o. jako Wykonawcą.

Niniejsze opracowanie obejmuje analizy i prognozy dla lokalizacji nr 17 - ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1 Sierpnia.

Założenia przyjęte do przeprowadzonych prognoz wraz wykonanymi prognozami i oceną wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową, rynek pracy oraz zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta dla wszystkich lokalizacji zostały zamieszczone w Tomie I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji.

## 2. Wyniki przeprowadzonych analiz. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>) w lokalizacji nr 17 ul. Żwirki i Wigury, rejon 1 Sierpnia, na obciążenia 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	pozytywna
- 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	neutralna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	pozytywna

Tab. 1/17 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	0	0,000
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	1	0,098
suma		41	1,000	-	0,805

Tab. 2/17 Wynik analizy wielokryterialnej

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

Lokalizacja Nr 17 jest rekomendowana do pełnienia roli lokalizacji WOH.

### 3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

#### 3.1 Obszar analiz:

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami: Ul. Żwirki i Wigury, ul. 1-go Sierpnia, ul. Mołdawska.

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

3.2.1. Dla wskazanego terenu brak jest uchwalonego MPZP.

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

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

- U.12 – tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 12m

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

- U.20 – tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 20m

- Strefa funkcjonalna: strefa miejska.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: teren przylega do głównej arterii miejskiej o charakterze reprezentacyjnym.
- 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. W sąsiedztwie (po drugiej stronie ul. 1-go Sierpnia znajduje się zespół ogrodowy pod ochroną konserwatorską).
- Środowisko przyrodnicze - W sąsiedztwie, po drugiej stronie ul. Żwirki i Wigury, tereny stanowią korytarz napowietrzania miasta.
- Powiązania przyrodnicze – w obrębie lokalizacji nie występują. W sąsiedztwie, po drugiej stronie ul. Żwirki i Wigury, tereny stanowią korytarz napowietrzania miasta.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Żwirki i Wigury (GP) oraz ul. 1 Sierpnia (L).
- Inne ustalenia Studium:

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

– od strony północnej- (za torami kolejowymi i ul. Mołdawską)- tereny usług – (U).30,



- od strony wschodniej - tereny usług – (U).12
- od południa – tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.20
- od zachodu – tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M1.30

### 3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Teren pod nową inwestycję przylega do ulicy Żwirki i Wigury i graniczy od półn-wschodu z linią kolejową, od półn - zachodu z ul. 1-go Sierpnia a od półn- zach. z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi osiedla Okęcie.

Część terenu (od strony ul. Żwirki i Wigury) jest zajęta przez Carservice – salon, warsztat i komis samochodowy wraz z dużym zapleczem parkingowym. Po jego zachodniej stronie część zabudowań została wyburzona, a teren został splantowany. Zielenń wysoka nie występuje (za wyjątkiem pojedynczego świerku).

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

W bezpośrednim sąsiedztwie, po drugiej stronie ulicy 1-go Sierpnia mieści się budynek hotelowy (Novotel), dalej przedsiębiorstwo z roślinami ozdobnymi i artykułami ogrodniczymi oraz zabudowa mieszkaniowa i biurowa. Natomiast po przeciwnej stronie ul. Żwirki i Wigury – Sound Garden Hotel, budynki biurowe (Wiśniowy Business Park), zabudowa mieszkaniowa. Za torami kolejowymi jest duży kompleks biurowy (Centrala Banku PKO S.A.), szkoła i kościół. Nowe budynki kompleksu hotelowego Sound Garden są 8-mio kondygnacyjne. Inne obiekty hotelowe i użyteczności publicznej także stanowią zespoły kilkubrytowe o wysokości nieprzekraczającej 10-ciu kondygnacji. Zabudowa mieszkaniowa głównie wielorodzinna ma wysokość od 5 do 12-tu kondygnacji.

### 3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/17.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	1	spożywcze	1	S
2	2	spożywcze	1	M
3	3	zdrowie i uroda	4	S
4	4	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
5	5	zdrowie i uroda	4	M
6	6	spożywcze	1	S
7	7	inne	11	M
8	8	zdrowie i uroda	4	M
9	9	spożywcze	1	S
10	10	zdrowie i uroda	4	M
11	11	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
12	12	spożywcze	1	M
13	13	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M

Tab. 3/17 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 13 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/17 i tab. 5/17.

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	5
2	odzieżowe	0
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	2
4	zdrowie i uroda	4
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	1
8	galerie	0
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	1
Ogółem zlokalizowanych jest:		13

Tab. 4/17 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m <sup>2</sup>	9
S	średnie - 50-200m <sup>2</sup>	4
D	duże - pow.200m <sup>2</sup>	0

Tab. 5/17 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

### 3.6 Inne uwarunkowania

W odległości ok. 1 km na zachód od terenu lokalizacji znajduje się stacja kolejowa PKP Rakowiec. Natomiast nieco dalej na południowy wschód, w rejonie ulicy Sasanki/Marynarskiej jest ważny punkt przesiadkowy stacji kolejowej PKP Służewiec.

### 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 znajduje się przy ulicy będącej główną przestrzenią o charakterze reprezentacyjnym
- b – sąsiedztwo dużych osiedli mieszkaniowych (Wierzbno, Rakowiec) w zasięgu izochron dojść pieszych
- c – okoliczne tereny są niedoinwestowane w obiekty handlowe o zróżnicowanym asortymencie; najbliższy WOH jest w odległości > 2km,

d – lokalizacja przy głównej ulicy miejskiej oraz bliskie usytuowanie przystanku kolejowego (Przystanek PKP Żwirki i Wigury) to różnorodność transportu zbiorowego, który potencjalnie zwiększa zasięg WOH

e – na wysokości lokalizacji istnieje kładka dla pieszych nad torowiskiem i ul. Mołdawską  
Ocena ogólna – pozytywna (+1)

#### 3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – bezpośrednie sąsiedztwo z zabudową mieszkaniową wielorodzinną, jako możliwa uciążliwość dla mieszkańców.

b – linia kolejowa stanowi barierę dla swobodnego ruchu zmotoryzowanych klientów z terenów położonych na północ od lokalizacji

Ocena ogólna – neutralna (0)

#### 3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – dalsza realizacja, w tym obszarze, obiektów o wysokim standardzie wykończenia i walorach architektonicznych, uzupełniających funkcjonalnie dotychczasowe realizacje jak Sound Garden Hotel czy budynki biurowe (Wiśniowy Business Park), może podnieść rangę tej lokalizacji i jej reprezentacyjny charakter.

Ocena ogólna – neutralna (0)

#### 3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – realizacja trasy N-S (nieuwzględnionej, w tym obszarze, w prognozie ruchu wykonanej na potrzeby niniejszego opracowania, ze względu na daleką perspektywę jej budowy) może stworzyć dodatkową barierę dla ew. klientów z terenów os. Rakowiec.

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), gdyż przeważają w powyższej analizie SWOT oceny pozytywne.

Ze względu na liczną intensywną zabudowę mieszkaniową w tym rejonie, lokalizację wielu budynków biurowych i hotelowych oraz lokalizację przy przelotowej arterii miejskiej o charakterze reprezentacyjnym rekomenduje się WHO średniej wielkości typu GH.

Wskazane byłoby wzbogacenie funkcji handlowych także o funkcje rozrywkowe i rekreacyjne. Ze względu na eksponowaną lokalizację obiekt powinien cechować się wysokimi walorami estetycznymi i ciekawą formą architektoniczną.

## 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 torami kolejowymi wraz z przystankiem kolejowym Warszawa Żwirki i Wigury, od strony wschodniej ul. Żwirki i Wigury, od strony południowej ul. 1 Sierpnia oraz od strony zachodniej terenami osiedla mieszkalnego. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/17.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Żwirki i Wigury	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrzyżowanych
1 Sierpnia	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrzyżowanych

Tab. 6/17 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

- Skrzyżowanie ul. Żwirki i Wigury – ul. 1 Sierpnia,
- Skrzyżowanie ul. Żwirki i Wigury – ul. Raławicka,
- Skrzyżowanie ul. Żwirki i Wigury – ul. Hynka.

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

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

### 4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 23 połączenia autobusowe i 3 pociągi SKM z rejonów centralnych oraz 28 połączeń autobusowych i 4 pociągi SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/17 przedstawiono oszacowane parametry przewozowe komunikacji zbiorowej.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy (pas./h)	Prognozowany potencjał WOH (pas./h)	Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	5596	1200	21%

Tab. 7/17 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.8/17 przedstawiono wielkości zaludnienia i zatrudnienia w analizowanych izochronach dojścia pieszego.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
17	7402	3493	26940	11983	47405	23762	91468	72471

Tab. 8/17 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 17 została sklasyfikowana na miejscu 9 spośród 26 badanych lokalizacji.

Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 17 została sklasyfikowana na miejscu 5 spośród 26 badanych lokalizacji.

#### 4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu z przedziału średniego określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia. Zgodnie z przyjętymi założeniami generację ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/17.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
Wariant średni - obiekty 10000 - 30000 m <sup>2</sup>	550	500

Tab. 9/17 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

#### 4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony pod potencjalną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – strefa miejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab. 10/17.

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

Tab. 10/17 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna wielkość parkingu kształtuje się na poziomie ok. 1100 miejsc parkingowych – liczba miejsc parkingowych uzależniona jest od finalnej wielkości obiektu.

#### 4.6 Analiza ruchu

Analiza ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz została oparta o porównanie wariantu bezinwestycyjnego z wariantem inwestycyjnym.

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

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

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

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

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

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/16.

	Praca przewozowa rok 2020 (poj.h)		Przyrost pracy przewozowej [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 17	2142,058	2236,915	4%	6%

Tab.11/17 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 17.

#### 4.7 Dostępność komunikacyjna

Na przyległy układ drogowy składają się następujące ulice: ul. Żwirki i Wigury klasy GP oraz ul. 1 Sierpnia klasy L. Ulica 1 Sierpnia stanowi połączenie pomiędzy ulicą Żwirki i Wigury oraz Al. Krakowską (klasy G), co może owocować rozproszeniem ruchu generowanego przez potencjalny obiekt handlowy. Ulica Żwirki i Wigury stanowi istotny element układu drogowego Warszawy oraz jest ulicą o dobrych parametrach dotyczących przepustowości i ma korzystny wpływ na dostępność komunikacyjną wskazanej lokalizacji. Reasumując można uznać, iż układ drogowy złożony z ul. Żwirki i Wigury oraz Al. Krakowskiej uzupełniony o ulicę

1 Sierpnia gwarantuje dobrą dostępność komunikacyjną przedmiotowej lokalizacji w związku z czym ocena jest pozytywna.

#### 4.7 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowując oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/17.

Lokalizacja nr 17 - ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1 Sierpnia	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy dobrze rozwinięty zapewniający dobrą dostępność komunikacyjną	- znaczne zatłoczenie pogarszające warunki ruchu na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury z ul. Hynka wpływające niekorzystnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji
- oferta komunikacji zbiorowej wystarczająca w świetle obsługi potencjalnego WOH	
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
	- parametry dot. przepustowości ul. 1 Sierpnia mogą powodować utrudnienia w ruchu wjazdowym i wyjazdowym z obiektu; dodatkowy potencjał ruchu może utrudnić dostęp do istniejącego osiedla

Tab.12/17 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 17 w zakresie transportowym

Podsumowując:

- 1) Istotną kwestię stanowi podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń powoduje rozproszenie ruchu, co zmniejsza niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy. Podłączenie inwestycji bezpośrednio do dróg wyższej klasy (GP i G) może w znaczący sposób pogorszyć warunki ruchu na tych drogach. Liczba oraz sposób podłączenie potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 21%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 4% i nie przekracza średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako pozytywną.

4) Badana lokalizacja w świetle budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego znajduje się w obszarze o stosunkowo dobrze rozwiniętym układzie drogowym. Trzon infrastruktury drogowej stanowi ulica klasy GP (Żwirki i Wigury). Ulica 1 Sierpnia łączy ul. Żwirki i Wigury z Al. Krakowską (klasa G) wpływając w ten sposób na rozproszenie ruchu generowanego przez potencjalny obiekt. W świetle powyższych argumentów 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 17 ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1 Sierpnia przedstawia tab.13/17.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	Włochy	Pozytywna (1)

Tab. 13/17 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 17 ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1 Sierpnia przedstawia tab.14/17.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	Włochy	Pozytywna (1)

Tab. 14/17 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 17 ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1 Sierpnia przedstawia tab.15/17.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	Włochy	Neutralna (0)

Tab. 15/17 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;



## 8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

### 8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

#### 1) Roślinność

Na omawianym terenie nie znajdują się drzewa. Istnieje niewielki pas zieleni ozdobnej. Przewiduje się, iż w przypadku niezagospodarowania zachodniej części lokalizacji, na której przeprowadzono prace wyburzeniowe, w procesie sukcesji wkroczy na ich teren roślinność ruderalna.

#### 2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna praktycznie nie występuje. Na rozpatrywanym terenie znajdują się zabudowania warsztatowe oraz salon samochodowy. Teren obejmuje także rozległe powierzchnie utwardzone nieprzepuszczalne (asfaltowe) stanowiące parkingi i drogi dojazdowe. Podczas wizji lokalnej (październik 2013) stwierdzono, że na analizowanym terenie niedawno zostały wykonane prace rozbiórkowe zabudowań zajmujących zachodnią połowę lokalizacji.

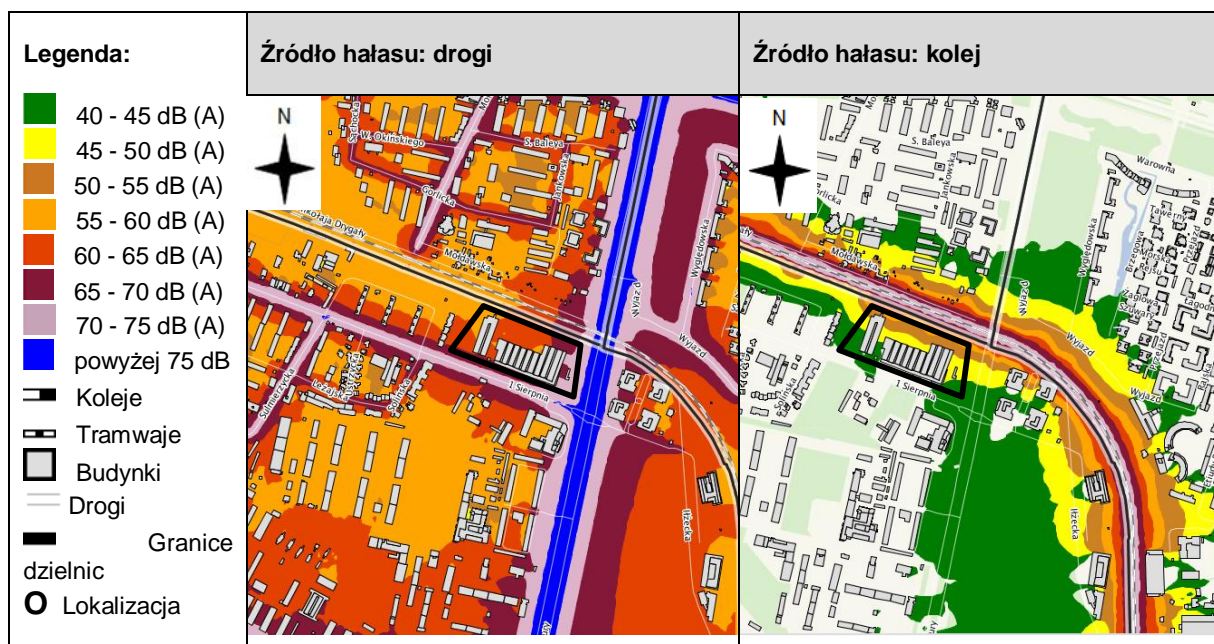
#### 3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na analizowanej lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

#### 4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny na analizowanym terenie ma hałas drogowy. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu występują w rejonie ulic: Żwirki i Wigury oraz 1 Sierpnia. Drugim źródłem hałasu jest linia kolejowa przechodząca wzdłuż północnej granicy terenu i dalej pod ul. Żwirki i Wigury. Wskaźnik LDWN w otoczeniu linii kolejowej sięga 65 dB.

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



Tab. 16/17 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 17;

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 usługową.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację, jako teren roślinności o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych, o krajobrazie roślinnym zieleni osiedli mieszkaniowych (do 1990 roku), poza Systemem Przyrodniczym Warszawy i dla niego uciążliwy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren bardzo silnie zaburzony funkcjonalnie, o znikomej produkcji biomasy i pozbawiony możliwości jej wytwarzania. Jest to obszar ograniczający przewietrzanie i uciążliwy dla tego systemu. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego dominuje proces odpływu sztucznego.

Opracowanie określa dla terenu lokalizacji głębokość pierwszego poziomu wód gruntowych na ok. 5m p.p.t. Lokalizacja jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (ul. Żwirki i Wigury oraz linii kolejowej). Lokalizacja leży w sąsiedztwie terenu tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza o nazwie korytarz mokotowski. W sąsiedztwie lokalizacji, w kierunku północnym zaplanowane jest rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu transportu i komunikacji: Trasy N-S.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy nie stwierdzono występowania zagrożenia powodziowego dla potencjalnej lokalizacji WOH.

8.3 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH wobec rozmieszczenia obszarów chronionych.

Na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się pomniki przyrody oraz obszary chronione. Najbliżej położony obszar chroniony to Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Park SGGW znajdujący się w odległości ok. 2,34 km w kierunku północno-wschodnim.

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"> <li>• Poza Systemem Przyrodniczym Warszawy.</li> <li>• Brak negatywnego wpływu na obszary chronione.</li> <li>• Klimat akustyczny na terenie lokalizacji lub jej bezpośrednim sąsiedztwie nie pogorszy się.</li> <li>• Teren nie przedstawia wartości przyrodniczej.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nie zidentyfikowano słabych stron</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahamowanie degradacji terenu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nie zidentyfikowano zagrożeń</li> </ul>

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

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej. Teren jest silnie zindustrializowany, brak jest powierzchni biologicznie czynnej, toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska w granicach lokalizacji. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia w rejonie lokalizacji. W celu zwiększenia udziału powierzchni biologicznie czynnej rekomenduje się urządzenie trawników lub zieleni ozdobnej w otoczeniu planowanego WOH.

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 17- ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1 Sierpnia, której teren znajduje się w strefie miejskiej uzyskała ocenę pozytywną i jest rekomendowana do dalszego procedowania. Układ drogowy jest dobrze rozwinięty i zapewnia dobrą dostępność komunikacyjną. Oferta komunikacji zbiorowej jest wystarczająca w świetle obsługi potencjalnego WOH. Znaczne zatłoczenie pogarszające warunki ruchu występuje na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury z ul. Hynka. Wpływające niekorzystnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji parametry dot. przepustowości ul. 1 Sierpnia mogą powodować utrudnienia w ruchu wjazdowym i wyjazdowym z obiektu; dodatkowy potencjał ruchu może utrudnić dostępność do istniejącego osiedla.

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej. Teren jest silnie zindustrializowany, brak jest powierzchni biologicznie czynnej, toteż jego dalsze przekształcenie nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska w granicach lokalizacji. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia w rejonie lokalizacji.