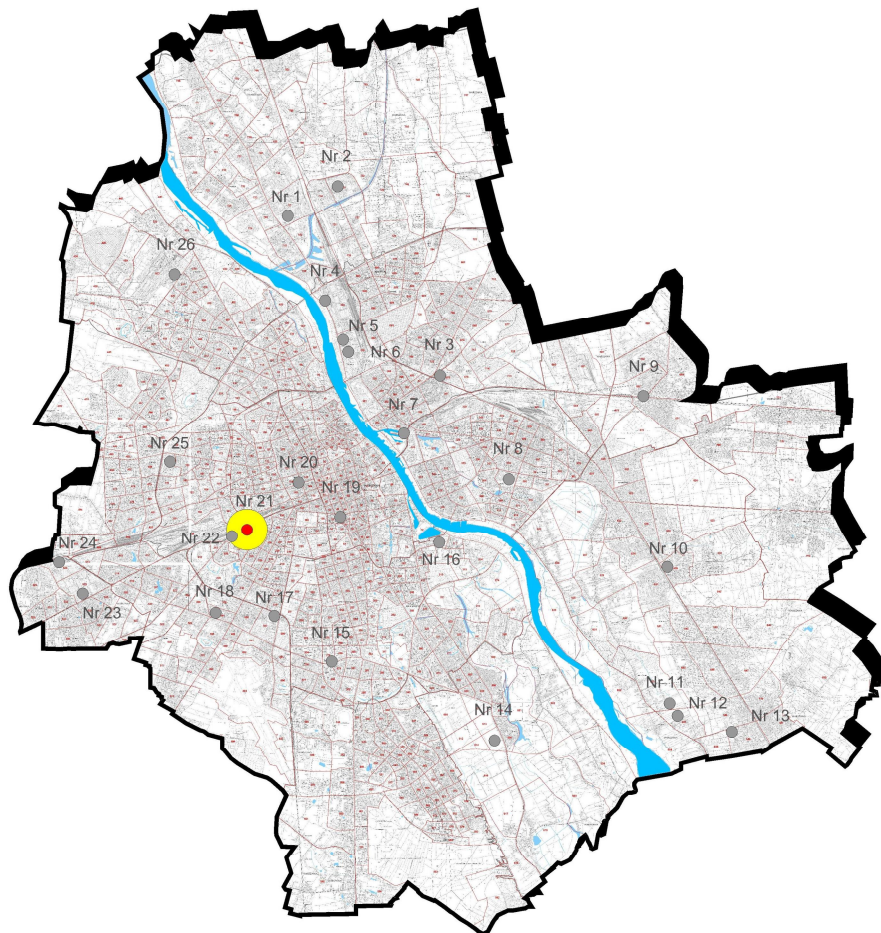


Analiza możliwości budowy na terenie Warszawy nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²) wraz z prognozą skutków ich budowy w odniesieniu do 26 nowych lokalizacji

TOM II – Zeszyt nr 21 - Lokalizacja nr 21

Al.Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (strona wschodnia)



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.....	15
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	15
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	16
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	16
9. Podsumowanie.....	19

Spis tabel:

- Tab. 1/21 Zestawienie wyników poszczególnych analiz
Tab. 2/21 Wynik analizy wielokryterialnej
Tab. 3/21 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 4/21 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne
Tab. 5/21 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 6/21 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 7/21 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne
Tab. 8/21 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne
Tab. 9/21 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne
Tab. 10/21 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy
Tab. 11/21 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne
Tab. 12/21 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne
Tab. 13/21 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;
Tab. 14/21 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;
Tab. 15/21 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;
Tab. 16/21 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 21.
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>
Tab. 17/21 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.21; źródło: opracowanie własne

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 21 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 21 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 21 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 21 – 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 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego.

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 21 Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiają się następująco:

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	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. 1/21 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 śródmiejska)	Wyniki oceny Lok	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	1	0,22
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	8	0,195	1	0,20
	obszar miejski	-	-	-	-
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	3	0,073	1	0,07
	obszar miejski	-	-	-	-
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	1	0,12
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	0,097	1	0,10
suma		41	1,000	-	0,80

Tab. 2/21 Wynik analizy wielokryterialnej

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

Lokalizacja Nr 21 jest rekomendowana do pełnienia roli lokalizacji WOH.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1. Obszar analiz:

Ul. Prymasa Tysiąclecia, Aleje Jerozolimskie; ul. Bitwy Warszawskiej, ul. Grzymały-Sokołowskiego

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

3.2.1. Dla omawianego obszaru nie ma jeszcze uchwalonego MPZP. W chwili obecnej istnieje projekt MPZP (rejon Czyste), w którym teren określa się jako:

- (033)- KD-TSp i U – dworzec autobusowy oraz usługi
- (034 – KKp/U – dworzec kolejowy oraz usługi
 - KP-Pd – plac przydworcowy (przebieg publiczny).

Wschodnia część terenu została wyłączona z opracowania, jako teren Dworca PKP Warszawa Zachodnia.

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.20 – tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 20m
- 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>30 – tereny usług .

- Strefa funkcjonalna: strefa śródmieścia funkcjonalnego
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: lokalizacja znajduje się po północnej stronie Al. Jerozolimskiej, która stanowi powiązanie głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i jest wielofunkcyjnym ciągiem. Po przeciwnej stronie Al. Prymasa Tysiąclecia w odległości ok. 800m-1200m (zasięg izochron 10min/15min dojścia pieszego) znajdują się obiekty handlu wielkopowierzchniowego – Centrum Handlowe Atrium Reduta oraz Centrum Handlowe Blue City; Lokalizacja znajduje się w obszarze centrum dzielnicy – skrzyżowanie Al. Jerozolimskich z Al. Prymasa Tysiąclecia;
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 2,0.
- Kategoria wysokości zabudowy - >30m.
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu. W sąsiedztwie, na terenach wschodnich przebiega niezachowany odcinek historycznego traktu – bez rekomendacji do ochrony.

- Środowisko przyrodnicze - w obrębie lokalizacji nie występują tereny przyrodnicze. W sąsiedztwie, po drugiej stronie skrzyżowania Al. Jerozolimskich z Al. Prymasa Tysiąclecia, tereny stanowią korytarz wymiany powietrza – tereny ogrodów działkowych.
- Powiązania przyrodnicze – w obrębie lokalizacji nie występują. Od strony południowej, po drugiej stronie Al. Jerozolimskiej są tereny zieleni urządzonej o minimalnym udziale 70% powierzchni biologicznie czynnej.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: Al. Prymasa Tysiąclecia (GP/I) i Al. Jerozolimskie (GP/I)
- Inne ustalenia Studium:

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej – tereny obiektów i urządzeń transportu kolejowego – KK,
- od strony wschodniej - tereny usług – U.>30
- od południa – (po drugiej stronie Al. Jerozolimskiej) - tereny zieleni urządzonej– ZP1
- od zachodu – (po drugiej stronie Al. Prymasa Tysiąclecia) - tereny usług – U.>30

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

Teren lokalizacji – wschodnia strona Dworca Zachodniego PKS (pominąwszy parking dla samochodów osobowych i podjazdy pod dworzec), to teren wolny od zabudowy, pokryty dziko rosnącą roślinnością. Na fragmencie przecina go tunel podziemny prowadzący na perony dworca PKP (widoczne żelbetowe przekrycie korytarza). Teren dworca autobusowego – powierzchnia placów manewrowych utwardzona z budynkiem dworcowo-hotelowym (zły stan techniczny).

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

Od północy i północnego- zachodu teren sąsiaduje z torowiskami kolejowymi oraz z bocznicami Dworca Zachodniego kolejowego, za którymi rozciąga się teren przemysłowy (Bumar- Waryński). Od strony południowej graniczy z Alejami Jerozolimskimi, za którymi rozciąga się teren zielony, a dalej zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna Starej Ochoty. Od północnego - wschodu teren graniczy z budynkiem PKP Informatyka.

W odległości ok 1km od terenu mieści się siedziba firmy BASF i centrum biurowe.

Najbliżej położona zabudowa wielorodzinna to budynki (do 7 kondygnacji) osiedla Stara Ochota. Dalej w promieniu 500-1000m zabudowa mieszkaniowa jest mieszana - przeważa wielorodzinna do 5-ciu kondygnacji i intensywna jednorodzinna (szeregowa) do 3-ch kondygnacji.

Budynki użyteczności publicznej wpisują się wysokościami w gabaryty pobliskiej zabudowy.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W odległości od terenu ok 1km wzdłuż Alej Jerozolimskich są zlokalizowane centra handlowe: Blue City, Reduta, Decathlon, Hala Kopińska.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/21.

LP.	PKT.		BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	1		galerie	8	D
2	2		sportowe	6	M
3	3	A	zdrowie i uroda	4	M
4		B	inne	11	S
5	4		techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	S
6	5		spożywcze	1	M
7	6	A	spożywcze	1	S
8		B	sportowe	6	D
9	7		techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	M
10	8		multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
11	9		spożywcze	1	M
12	10		zdrowie i uroda	4	S
13	11		multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
14	12		spożywcze	1	D
15	13		multimedia, prasa, książki, prezenty	3	D
16	14		multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
17	15		spożywcze	1	M
18	16		inne	11	S
19	17		techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	S
20	18		zdrowie i uroda	4	S
21	19	A	galerie	8	D
22		B	spożywcze	1	D
23	20	A	spożywcze	1	M
24		B	zdrowie i uroda	4	M
25	21		zdrowie i uroda	4	M
26	22		spożywcze	1	S
27	23		techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	D
28	24		techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	7	D

Tab. 3/21 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 28 sklepów, w których udział poszczególnych branż i ich wielkości przedstawiono w tab. 4/21 i tab 5/21.

	BRANŻE	Ilości liczbowe
1	spożywcze	8
2	odzieżowe	0
3	multimedia,prasa,książki, prezenty	4
4	zdrowie i uroda	5
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	2
7	techniczne,budowlane,wystrój wnętrz	5
8	galerie	2
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	2
Ogółem zlokalizowanych jest :		28

Tab. 4/21 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m ²	12
S	średnie - 50-200m ²	8
D	duże - pow.200m ²	8

Tab. 5/21 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Teren wpisuje się w ważny dla Warszawy istniejący węzeł przesiadkowy transportu kolejowego i autobusowego linii dalekobieżnych.

W bezpośrednim sąsiedztwie planuje się stację trzeciej linii metra.

Tereny po drugiej stronie Al. Jerozolimskich są połączone przejściem podziemnym z obszarem kolejowego Dworca Warszawa Zachodnia.

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

Lokalizacja jest oceniana w czterech kategoriach: mocne jej strony (zalety), słabe jej strony (wady), szanse korzystnych zmian w przyszłości i potencjalne zagrożenia w przyszłości.

Skala ocen:

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

a – w sąsiedztwie terenu funkcjonuje dworzec PKP i PKS – (ważny punkt przesiadkowy) generujące dużą liczbę podróżnych – także potencjalnych klientów,

b - w sąsiedztwie lokalizacji powstało i powstaje nadal szereg wysokich budynków biurowo-usługowych,

c – teren leży w obszarze zdefiniowanym jako centrum dzielnicy,

d – teren o dobrej ekspozycji widokowej.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – tory kolejowe stanowią barierę dla potencjalnych klientów z zasięgu izochron dojść pieszych z terenów osiedla Czyste (ze str. ptn.),

b – bliskie sąsiedztwo istniejących placówek typu WOH (GH.Blue City, CH. Reduta z Decathlonem).

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a - w dalszej perspektywie planuje się sytuować w tym rejonie przystanek III-ciej linii metra, co dodatkowo polepszy dostępność do obiektu z innych rejonów miasta,

b – modernizacja obu dworców zintegrowanych funkcjonalno - przestrzennie z planowanym WOH przyczyni się do podniesienia walorów użytkowych wszystkich obiektów zlokalizowanych na tym obszarze.

c – centrum dzielnicy (w którym znajduje się lokalizacja) w przyszłości może pełnić rolę centrum metropolitalnego.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – mogą wystąpić przejściowe problemy związane z dostępnością do obiektu WOH w trakcie realizacji trzeciej linii metra.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest pozytywna (+1) (przewaga pozytywnych ocen w powyższej analizie SWOT).

Realizacja WOH na wskazanym terenie jest rekomendowana szczególnie w powiązaniu funkcjonalno – przestrzennym z dworcem autobusowym i kolejowym oraz przejściem podziemnym przez Al. Jerozolimskie. Zgodnie z przyjętymi zasadami rozmieszczenia przestrzennego nowych obiektów WOH rekomenduje się realizację obiektu średniej wielkości. Jednakże, w drodze wyjątku, ze względu na bliskie powiązania z dworcem kolejowym i autobusowym Warszawa Zachodnia dopuszcza się także możliwość realizacji WOH dużej wielkości (powyżej 30 000m²).

Ponieważ znaczny procent potencjalnych klientów stanowiłyby osoby podróżujące należałoby rozszerzyć ofertę handlową o usługi – szczególnie gastronomiczne.

Ze względu na specyficzny charakter 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, od strony wschodniej zabudowaniami PKP informatyka, od strony południowej Alejami Jerozolimskimi oraz od strony zachodniej Aleją Prymasa Tysiąclecia. W tab. 6/21 przedstawiono wyniki inwentaryzacji układu drogowego.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Al. Jerozolimskie	GP	dwujezdniowa	4 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrętnych
Al. Prymasa Tysiąclecia	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrętnych
Bitwy Warszawskiej	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrętnych
Mieczysława Grzymały-Sokołowskiego	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrętnych

Tab. 6/21 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:
Skrzyżowania Al. Jerozolimskie – ul. Bitwy Warszawskiej
Skrzyżowanie Al. Jerozolimskie – ul. Grzymały - Sokołowskiego

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

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

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 57 połączeń autobusowych i 6 pociągów SKM z rejonów centralnych oraz 102 połączenia autobusowe i 4 pociągi SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/21 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	12032	1970	16%

Tab. 7/21 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. 8/21 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
21	4430	7773	25063	27909	54724	58815	113594	116499

Tab. 8/21 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 21 została sklasyfikowana na miejscu 7 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 21 została sklasyfikowana na miejscu 3 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Zgodnie z przyjętym programem dotyczącym przestrzennego rozmieszczenia nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego przyjęto, iż w przedmiotowym obszarze będzie realizowany obiekt wielkości średniej (analiza funkcjonalno przestrzenna dopuszcza w drodze wyjątku budowę obiektu dużego).

Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/21.

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

Tab. 9/21 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 Ic – strefa śródmiejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy Ic przedstawiono w tab.10/21.

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

Tab. 10/21 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

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

4.6 Analiza ruchu

Analiza ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz bazuje na porównaniu wariantu bezinwestycyjnego z wariantem inwestycyjnym.

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

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 11/21:

	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 21	2874,99	2986,646	4%	6%

Tab. 11/21 Analiza zmian prac przewozowych

4.7 Dostępność komunikacyjna

Trzon układu drogowego istotnego w kontekście obsługi potencjalnego WOH stanowią Al. Jerozolimskie (klasa GP), Al. Prymasa Tysiąclecia (klasa GP) oraz ul. Bitwy Warszawskiej (klasa GP). Ok. 500 m w kierunku centrum przebiega ul. ppłk. Sokołowskiego „Grzymały” (klasa GP). Wszystkie wymienione ulice są ulicami dwujezdniowymi o wysokich parametrach dotyczących przepustowości oraz są istotnym elementem układu drogowego Warszawy, zapewniając dostępność przedmiotowej lokalizacji z każdego kierunku. W świetle istniejącej infrastruktury dostępność analizowanej lokalizacji oceniono pozytywnie. Jako niekorzystne wskazuje się duże zatłoczenia układu drogowego, w szczególności w godzinach popołudniowych.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/21.

Lokalizacja nr 21 - Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (strona wschodnia)	
Mocne strony lokalizacji	Stabe strony lokalizacji
- układ drogowy dobrze rozwinięty złożony z dróg o wysokich parametrach przepustowości (klasa GP, G)	- znaczne zatłoczenie układu drogowego, szczególnie w godzinach popołudniowych; ulice obsługujące wskazaną lokalizację pełni również funkcję ulic wyjazdowych
- oferta komunikacji zbiorowej wystarczająca w świetle potrzeb potencjalnego WOH	- poza SKM brak komunikacji szynowej, będącej atrakcyjną alternatywą dla komunikacji autobusowej
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- budowa III linii metra poprawi obsługę badanej lokalizacji komunikacją zbiorową	- bezpośrednie podłączenie ruchu generowanego przez WHO do dróg klasy GP może spowodować znaczące pogorszenie warunków ruchu na przyległym układzie drogowym

Tab. 12/21 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. Podłączenie inwestycji bezpośrednio do dróg wyższej klasy (GP i G) może w znaczący sposób pogorszyć warunki ruchu na tych drogach. Liczba oraz sposób podłączenia potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 16%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzypięciowej: 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 i 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 stanowią ulice klasy GP (Al. Jerozolimskie, Al. Prymasa Tysiąclecia) o wysokich parametrach przepustowości. Badany układ drogowy stanowi istotny węzeł w systemie komunikacyjnym Warszawy, umożliwia dojazd z centrum miasta oraz rejonów peryferyjnych. W świetle przytoczonych argumentów dostępność komunikacyjna przedmiotowej lokalizacji została oceniona pozytywnie.

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 21 Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona) przedstawiono w tab.13/21.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	Ochota	Pozytywna(1)

Tab. 13/21 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 21 Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona) przedstawiono w tab.14/21.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	Ochota	Pozytywna(1)

Tab. 16/21 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 21 Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona) przedstawiono w tab.15/21.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	Ochota	Neutralna(0)

Tab. 15/21 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. 40 drzew różnych gatunków. Część terenu będąca nieużytkami zielonymi porasta głównie roślinność ruderalna. Wzdłuż Al. Jerozolimskich są utrzymywane trawniki oraz krzewy ozdobne. Podczas wizji lokalnej (wrzesień 2013) stwierdzono, że na analizowanym terenie niedawno odbyła się wycinka części drzew. Na terenie były składowane karpny oraz kłody drewna.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 35 % terenu i znajduje się głównie we wschodniej części lokalizacji. Na rozpatrywanym obszarze znajdują się zabudowania dworcowe i usługowe oraz budynek biurowy. Teren obejmuje także rozległe powierzchnie utwardzone nieprzepuszczalne (asfaltowe) stanowiące parkingi.

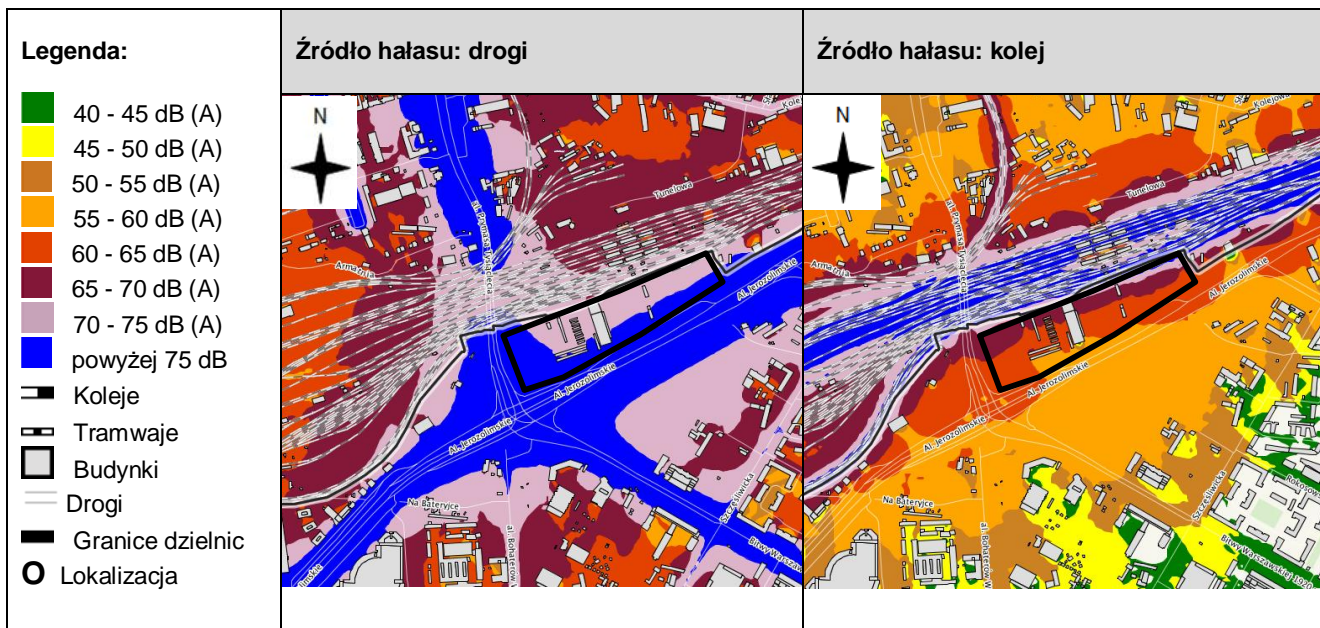
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na analizowanym terenie nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

4) Oddziaływanie akustyczne

W rejonie analizowanej lokalizacji występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Wpływ na istniejący klimat akustyczny ma istniejący układ komunikacyjny, gdzie krzyżują się ważne arterie wylotowe z Warszawy, a także istniejący dworzec kolejowy Warszawa Zachodnia. Największe przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu (wskaźnik L_{DWN} przekracza 75 dB) występują w rejonie Al. Jerozolimskich, Al. Prymasa Tysiąclecia i ul. Bitwy Warszawskiej 1920r. Wartości hałasu, którego źródło stanowi kolej są także przekroczone (L_{DWN} przekracza 75 dB).

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



Tab. 16/21 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 21;

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 wskazuje teren planowanego WOH jako rejon o niekorzystnych warunkach budowlanych, gdzie występują grunty nienośne i słabonośne.

Analizowany teren od północy sąsiaduje z torami kolejowymi, które pełnią funkcję obszarów z dominującą funkcją klimatyczną (korytarz nawietrzająco - przewietrzający) oraz biologiczną. Jednocześnie obszar od południa sąsiaduje z Al. Jerozolimskimi, określanymi jako rejon słabo przewietrzany, gdzie następuje niekorzystne zjawisko koncentracji zanieczyszczeń powietrza. Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację jako teren o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych, poza Systemem Przyrodniczym Warszawy i uciążliwym dla jego funkcjonowania. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren bardzo silnie zaburzony funkcjonalnie, o znikomej produkcji biomasy lub pozbawiony możliwości jej wytwarzania. Lokalizacja ogranicza przewietrzanie i jest uciążliwa dla systemu przewietrzania. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem odpływu sztucznego.

Pierwszy poziom wód gruntowych znajduje się na głębokości ok. 3 m p.p.t. Ze względu na występowanie gruntów słabych warunki budowlane są niekorzystne. Lokalizacja jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (Al. Jerozolimskie, Al. Prymasa Tysiąclecia). Teren leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi. Lokalizacja sąsiaduje z terenem tworzącym system wymiany i regeneracji powietrza o nazwie korytarz kolejowy zachodni. W sąsiedztwie lokalizacji w kierunku zachodnim planowana jest budowa linii tramwajowej.

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 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. 2,59 km w kierunku południowo-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. (tab. 17/21)

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Lokalizacja poza Systemem Przyrodniczym Warszawy Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie pogorszy się znacznie. Brak obszarów chronionych na terenie lokalizacji i w jej sąsiedztwie. 	<ul style="list-style-type: none"> Lokalizacja ogranicza przewietrzanie i jest uciążliwa dla systemu przewietrzania. Teren leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Teren silnie zurbanizowany. 	<ul style="list-style-type: none"> Ryzyko utraty znacznej powierzchni biologicznie czynnej (obecnie ok.35%)

Tab. 17/21 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.21;

Analizowana lokalizacja leży poza Systemem Przyrodniczym Warszawy, natomiast wykazuje uciążliwość dla funkcjonowania systemu. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia w rejonie lokalizacji. Część rozważanej lokalizacji będąca nieużytkami zielonymi wymagać będzie przeprowadzenia rozległych prac ziemnych, mających na celu wyrównanie powierzchni

terenu. Nastąpi znaczne naruszenie gruntu i posycia roślinnego. 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 neutralnie ze względu na średni prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 21 – al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (strona wschodnia), znajdujący się w śródmiejskiej strefie Ic, na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność lokalizacji do budowy WOH, została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ew. wykorzystania na budowę tego typu obiektu średniej wielkości lub wyjątkowo (ze względu na lokalizację) dużej wielkości.

Teren lokalizacji, definiowany w SUiKZP jako centrum lokalne, charakteryzuje się bliskim sąsiedztwem z dworcami PKP i PKS Warszawa Zachodnia. To sąsiedztwo zachęca do realizacji WOH technologicznie zintegrowanego z dworcami i tunelami pieszymi. W sąsiedztwie lokalizacji powstało i powstaje nadal szereg wysokich budynków biurowo- usługowych. W dalszej perspektywie jest zaplanowany w pobliżu przystanek III linii metra. Układ drogowy w bliskości lokalizacji jest dobrze rozwinięty i składa się z dróg układu podstawowego (klasy GP, G). Obecnie te ulice są znacznie zatłoczone, szczególnie w godzinach popołudniowych, a ulice obsługujące wskazaną lokalizację pełnią również funkcję ulic wyjazdowych. Obsługa lokalizacji transportem zbiorowym jest wystarczająca. Dojazd zapewniony jest przez stację Warszawa Zachodnia oraz komunikację autobusową. Nie ma odpowiednich warunków dojazdu rowerem. Poprawy wymagają warunki dojścia pieszego. W związku z tym dostępność transportową terenu lokalizacji w przypadku zagospodarowania jej obiektem średnim/dużym oceniana jest pozytywnie. Nie stwierdzono negatywnych skutków dla środowiska powodowanych przez przeznaczenie lokalizacji na WOH. Negatywną konsekwencją będzie konieczność wycinki drzew na terenie lokalizacji w przypadku budowy WOH oraz pewna utrata powierzchni biologicznie czynnej.