

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

**TOM II – Zeszyt nr 22 - Lokalizacja nr 22**

**Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego – zachodnia strona)**



**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 .....	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. 1/22 Zestawienie wyników poszczególnych analiz  
Tab. 2/22 Wynik analizy wielokryterialnej  
Tab. 3/22 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 4/22 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne  
Tab. 5/22 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 6/22 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne  
Tab. 7/22 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne  
Tab. 8/22 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 9/22 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne  
Tab. 10/22 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy  
Tab. 11/22 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 12/22 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne  
Tab. 13/22 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;  
Tab. 14/22 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;  
Tab. 15/22 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;  
Tab. 16/22 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 22.  
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>  
Tab. 17/22 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.22; źródło: opracowanie własne

## Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 22 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia  
Rys nr 2.1/lok 22 – Transport zbiorowy  
Rys nr 2.2/lok 22 – Izochrony Transport indywidualny  
Rys nr 2.3/lok 22 – 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 22 - Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego – zachodnia strona).

Założenia przyjęte do przeprowadzonych prognoz wraz z wykonanymi prognozami i oceną wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową, rynek pracy oraz zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta dla wszystkich lokalizacji zostały zamieszczone w Tomie 1, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji.

## 2. Wyniki przeprowadzonych analiz

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>) w lokalizacji nr 22 Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego – zachodnia strona) 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	pozytywna
- transport indywidualny	neutralna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	negatywna
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	negatywna

Tab. 1/22 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 1	Wartości kryteriów analizy wielokryterialna
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	-1	-0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	8	0,195	1	0,195
	obszar miejski	-	-	-	-
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	3	0,073	0	0,000
	obszar miejski	-	-	-	-
	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	-	-0,341

Tab. 2/22 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 22 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest negatywnie.

Lokalizacja Nr 22 jest nie jest rekomendowana do pełnienia roli lokalizacji WOH.

### 3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

#### 3.1 Obszar analiz

Teren pod nową inwestycję – zachodnia strona Dworca Zachodniego PKS Czyste, rejon Dworca Zachodniego.

Analizowany obszar znajduje się w dzielnicy Ochota, obejmuje tereny zlokalizowane po zachodniej stronie Al. Prymasa Tysiąclecia, południowej Al. Jerozolimskich oraz ograniczone od północy linią kolejową.

#### 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 rejonu Czyste) analizowany teren oznaczono jako:

O32 U/KD-TS – usługi i/lub obiekty i urządzenia transportu samochodowego

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

a) w strukturze funkcjonalnej – w uwarunkowaniach zagospodarowania przestrzennego na części terenu (pas tereny przyległy do ul. Traktorzystów) występuje funkcja PU.12 – tereny przemysłowo - usługowe w kategorii wysokości 12 m;

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

występuje funkcja U.>30 – tereny usługowe w kategorii wysokości powyżej 30m;

- Strefa funkcjonalna –strefa śródmieścia funkcjonalnego;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej –Al. Jerozolimskie oraz Al. Prymasa Tysiąclecia stanowią powiązanie głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym.
- Kategoria wysokości zabudowy – powyżej 30m;
- Dziedzictwo kulturowe - teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu;
- Środowisko przyrodnicze – na wskazanym obszarze brak jest informacji w SUIKZP dotyczących środowiska przyrodniczego;
- Powiązania przyrodnicze – nie występują na tym obszarze, ani w najbliższym jego sąsiedztwie;
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: Al. Jerozolimskie (GP), Al. Prymasa Tysiąclecia (GP), ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. (GP) oraz w dalszej odległości (ok. 1 km w kierunku wschodnim – centrum miasta) ul. ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” (GP);
- Inne ustalenia Studium – wskazana lokalizacja znajduje się w ustalonym centrum dzielnicowym.



SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony wschodniej (za Al. Prymasa Tysiąclecia) tereny usług U.>30
- od strony południowej (za Al. Jerozolimskimi) tereny usług U.>30 oraz U.30
- od strony północno – zachodniej tereny obiektów i urzędzeń transportu kolejowego KK.

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

Obecnie na wskazanej lokalizacji umiejscowione jest zaplecze techniczne dworca autobusowego, zlokalizowanego po drugiej stronie Al. Prymasa Tysiąclecia. Większa część terenu jest utwardzona (plac manewrowy i parkingowy dla autobusów). Na przedmiotowej lokalizacji funkcjonuje budynek stacji obsługi autobusów. Jest to obszar nie tylko funkcjonalnie, ale i przestrzennie (przejazd nad tunelem w Al. Prymasa Tysiąclecia) powiązany z Dworcem Zachodnim. Pozostałą część terenu stanowi zielen uporządkowana.

### 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. Dalej za torami kolejowymi rozciąga się teren przemysłowy (Bumar-Waryński). Od strony południowej graniczy z Alejami Jerozolimskimi, za którą wznoszony jest Ośrodek Kultury Muzułmańskiej z meczetem, natomiast po południowo wschodniej stronie – z zabudową mieszkaniową wielorodzinną – osiedle „Szczęśliwice”. Od wschodu za ulicą Al. Prymasa Tysiąclecia jest zlokalizowany autobusowy Dworzec Zachodni. W kierunku zachodnim znajduje się siedziba firmy BASF i centrum biurowe oraz w odległości ok. 500m dwa centra handlowe: CH. Reduta oraz Blue City.

Zabudowa mieszkaniowa w promieniu 500-1000m jest mieszana - przeważa wielorodzinnna do 5-ciu kondygnacji i intensywna jednorodzinna (szeregowa) do 3-ch kondygnacji. Dalej w kierunku północno-wschodnim istnieje zabudowa wielorodzinnna do 7 kondygnacji - osiedla Stara Ochota.

Budynki użyteczności publicznej wpisują się wysokościowo w gabaryty pobliskiej zabudowy.

### 3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

Bliska lokalizacja centrów handlowych: Blue City, Reduta, Decathlon.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/22.

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

Tab. 3/22 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 8 sklepów, w których udział poszczególnych branż i ich wielkości przedstawiono w tab. 4/22 i tab 5/22.

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

Tab. 4/22 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m <sup>2</sup>	3
S	średnie - 50-200m <sup>2</sup>	3
D	duże - pow.200m <sup>2</sup>	2

Tab. 5/22 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

### 3.6 Inne uwarunkowania

Teren jest skomunikowany z przeciwległą stroną Al. Prymasa Tysiąclecia poprzez estakadę nad Al. Prymasa Tysiąclecia (dojazd dla serwisowanych autobusów) w pobliżu torów kolejowych. Przejście dla pieszych na drugą stronę tej ulicy wymaga okrążenia ronda częściowo w poziomie terenu, a częściowo przejściami podziemnymi (pod jedną jezdnią Al. Jerozolimskich)

### 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 – teren leży w obszarze zdefiniowanym jako centrum dzielnicy,

b – teren o dobrej ekspozycji widokowej

Ocena ogólna – neutralna (0).

#### 3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – od strony północnej i północno-zachodniej rozciągają się tereny zdegradowane, przemysłowe oraz rozległe rozjazdy i bocznice kolejowe, stanowiące barierę dostępu z odleglejszych obszarów mieszkaniowych,

b – od strony wschodniej barierę dla pieszych stanowi ogrodzony plac manewrowy dworca autobusowego (kierunek dojścia pieszych z dworca kolejowego) oraz skarpa terenowa,

c - brak jest przejścia podziemnego przez ulicę Prymasa Tysiąclecia ze względu na istniejący podziemny tunel dla samochodów skręcających z Al. Jerozolimskich w kierunku Woli i Żoliborza (piesi z dworców muszą dwukrotnie pokonywać wielopasmowe Al. Jerozolimskie przejściami terenowymi),

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

Ocena ogólna – negatywna(-1).

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

a - w dalszej perspektywie planuje się sytuować, w zasięgu izochrony 5 min dojścia dla pieszych, przystanek III-ciej linii metra, co dodatkowo może zwiększyć ilość klientów.

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

Ocena ogólna – neutralna (0).

#### 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 negatywna (-1) (przewaga negatywnych ocen w powyższej analizie SWOT).

Lokalizacja nowego obiektu w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących już centrów handlowych wymagałaby oferowania innego (uzupełniającego) asortymentu i wygodnego skomunikowania wszystkich obiektów tak, aby klienci nie mieli problemów z przemieszczaniem się między nimi.

Z racji odcięcia omawianego terenu przez torowisko i dwie główne arterie miejskie od osiedli mieszkaniowych ewentualne kolejne centrum handlowe zlokalizowane w tym rejonie raczej musiałoby bazować na klientach korzystających z usług taboru kolejowego i autobusowego oraz dojeżdżających własnymi środkami transportu. Niestety łatwość dostępu przez przyjezdnych potencjalnych klientów też byłaby problematyczna (rejon wielopoziomowego skrzyżowania) i w tym przypadku konkurencyjną staje się lokalizacja nr 21 dla realizacji takiego przedsięwzięcia.

Lokalizacja nr 22 - bez rekomendacji.

## 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 zachodniej zabudowaniami o charakterze usługowym, od strony południowej Alejami Jerozolimskimi oraz od strony wschodniej Aleją Prymasa Tysiąclecia. W tab. 6/22 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 skrzyżowanych
Al. Prymasa Tysiąclecia	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrzyżowanych
Bitwy Warszawskiej	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrzyżowanych
Mieczysława Grzymały-Sokołowskiego	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe dla relacji skrzyżowanych

Tab. 6/22 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Skrzyżowanie 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. 7/22 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. 7/22 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. 8/22 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
22	4430	7773	25063	27909	54724	58815	113594	116499

Tab. 8/22 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 22 została sklasyfikowana na miejscu 7 spośród 26 badanych lokalizacji.

Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 22 została sklasyfikowana na miejscu 3 spośród 26 badanych lokalizacji.

#### 4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Ze względu na przyjęty program dotyczący rozmieszczenia nowych obiektów WOH na terenie m. st. Warszawy, opisany w Tomie I – założenia ogólne, założono, że w przypadku realizacji obiektu na przedmiotowym obszarze będzie to obiekt wielkości średniej. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/22.

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

Tab. 9/22 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.10/22.

	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. 10/22 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 11/22:

	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 22	1137,309	1207,359	6%	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. Jednakże wskazana lokalizacja nie umożliwi korzystnego podłączenia do analizowanego układu drogowego. Bliskość ronda Zesańców Syberyjskich (Al. Jerozolimskie – Al. Prymasa Tysiąclecia – ul. Bitwy Warszawskiej 1920) wpływa niekorzystnie na możliwość budowy zjazdu na wskazaną lokalizację (zasadnicza różnica w porównaniu z lokalizacją nr 21). Realizacja zjazdów do potencjalnego WOH w tak bliskim sąsiedztwie wskazanego węzła drogowego, istotnego dla całego systemu komunikacyjnego Warszawy, może znacząco

pogorszyć warunki ruchu na istniejących połączeniach drogowych. W świetle przedstawionych argumentów, pomimo dobrze rozwiniętej sieci dróg dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji oceniono negatywnie. Jako niekorzystne wskazuje się również duże zatłoczenia układu drogowego w szczególności w godzinach popołudniowych.

#### 4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/22.

Lokalizacja nr 22 - Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego - strona wschodnia)	
<b>Mocne strony lokalizacji</b>	<b>Słabe strony lokalizacji</b>
- 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 pełnią również funkcję ulic wyjazdowych
- oferta komunikacji zbiorowej wystarczająca w świetle potrzeby potencjalnego WOH	- poza SKM brak komunikacji szynowej, będącej atrakcyjną alternatywą dla komunikacji autobusowej
	- podłączenie inwestycji do ist. układu drogowego przy bliskości ronda Zesłańców Syberyjskich wpłynie negatywnie na warunki ruchu
<b>Szanse korzystnych zmian</b>	<b>Zagrożenia</b>
- brak	- bezpośrednie podłączenie ruchu generowanego przez WHO do dróg klasy GP może spowodować znaczące pogorszenie warunków ruchu na przyległym układzie drogowym

Tab. 12/22 Analiza SWOT; opracowanie własne

- 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.
- 1) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 16%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).

- 2) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 6% i jest równa wartości średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako neutralną.
- 2) 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. Jeruzolimskie, Al. Prymasa Tysiąclecia) o wysokich parametrach przepustowości. Jednakże bliskość wielopoziomowego ronda Zesłańców Syberyjskich (Al. Jeruzolimskie – Al. Prymasa Tysiąclecia – ul. Bitwy Warszawskiej 1920) praktycznie uniemożliwia podłączenie potencjalnego obiektu WOH do układu drogowego, przy jednoczesnej minimalizacji negatywnego wpływu na warunki ruchu. Ze względu na ważność badanego układu w całym systemie komunikacyjnym Warszawy dostępność komunikacyjna przedmiotowej lokalizacja została oceniona negatywnie.

## 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 22 Al. Jeruzolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego) przedstawiono w tab.13/22.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 22 – Al. Jeruzolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego)	Ochota	Pozytywna(1)

Tab. 13/22 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową;  
źródło: opracowanie własne

## 6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 22 Al. Jeruzolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego) przedstawiono w tab.14/22.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 22 – Al. Jeruzolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego)	Ochota	Pozytywna (1)

Tab. 14/22 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;



## 7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 22 Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego) przedstawiono w tab.15/22.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego)	Ochota	Neutralna (0)

Tab. 15/22 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;

## 8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

### 8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

#### 1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 20 drzew różnych gatunków oraz liczne krzewy.

#### 2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 25 % terenu. Na rozpatrywanym obszarze znajduje się stacja obsługi autobusów wraz ze stacją benzynową oraz parking. Teren posiada nawierzchnie utwardzoną (asfaltową).

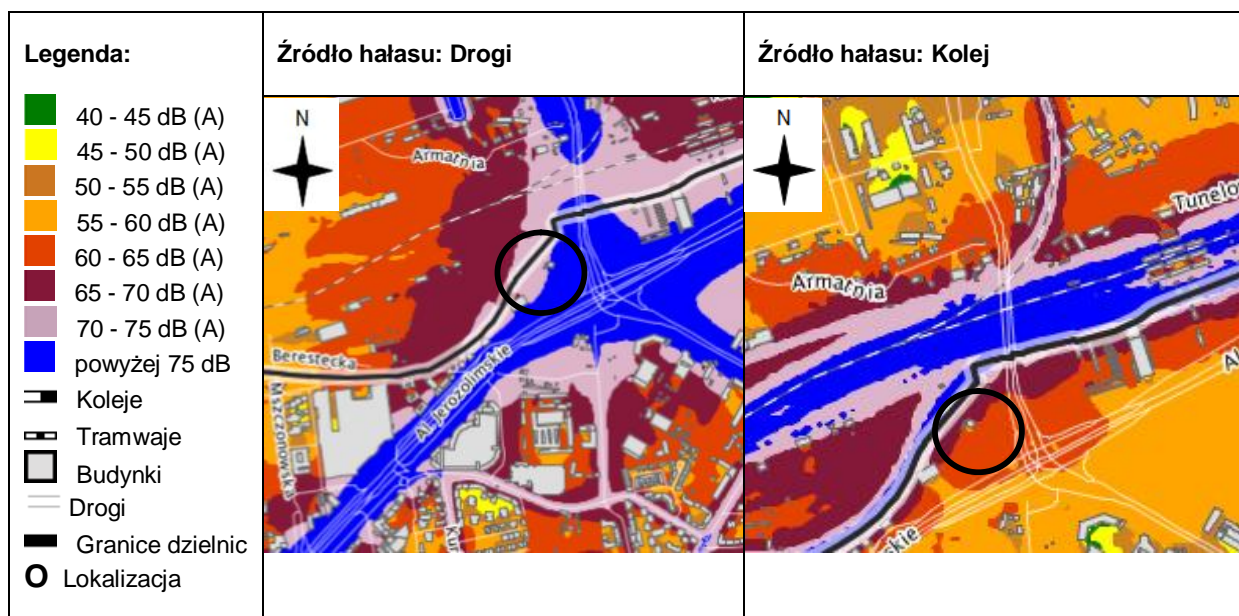
#### 3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie lokalizacji 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. 16/22 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 22;

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. Teren planowanego WOH znajduje się w rejonie 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). Jednocześnie obszar od południa sąsiaduje z Al. Jerozolimskimi, rejonem słabo przewietrzanym, 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 obszar bardzo silnie zaburzony funkcjonalnie, o znikomej produkcji biomasy. 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 występuje na głębokości ok. 4 m p.p.t. Ze względu na występowanie gruntów słabych warunki budowlane są niekorzystne. Lokalizacja jest obszarem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (Al. Jerozolimskie, Al. Prymasa Tysiąclecia). Teren leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi. Lokalizacja leży na terenie tworzącym system wymiany i regeneracji powietrza o nazwie korytarz kolejowy zachodni. W sąsiedztwie lokalizacji w kierunku wschodnim 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 nie występują obszary chronione ani pomniki przyrody. Najbliżej położony obszar chroniony to Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Park SGGW znajdujący się w odległości ok. 3,13 km w kierunku południowo - wschodnim.

### 8.5 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. 17/22)

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brak obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w jej sąsiedztwie.</li> <li>• Teren leży poza Systemem Przyrodniczym Warszawy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rejon koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi.</li> <li>• Teren uciążliwy dla funkcjonowania Systemu Przyrodniczego Warszawy</li> <li>• Niekorzystne warunki budowlane – wysoki poziom wód gruntowych.</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nie zidentyfikowano szans.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ryzyko występowania zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi</li> <li>• Ryzyko zanieczyszczenia wód gruntowych</li> </ul>

Tab. 17/22 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.22;

Analizowana lokalizacja jest rejonem o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi oraz wykazuje uciążliwość dla funkcjonowania Systemu Przyrodniczego Warszawy. Lokalizacja znajduje się na terenie silnie zurbanizowanym i zdegradowanym. Z uwagi na wieloletni sposób użytkowania terenu jako stacja obsługi autobusów wraz ze stacją benzynową, nie można wykluczyć zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi.

W przypadku likwidacji powierzchni biologicznie czynnej nastąpi spadek naturalnej retencji, produkcji biomasy, co wpłynie negatywnie na środowisko naturalne. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia 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 negatywnie ze względu na znaczny prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

## 9. Podsumowanie

Lokalizacja nr 22 - Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego – zachodnia strona, znajdujący się w śródmiejskiej strefie Ic, na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność lokalizacji do budowy WOH, została oceniona negatywnie i nie jest rekomendowana do ew. wykorzystania na budowę tego typu obiektu.

Ocena jest uwarunkowana rekomendacją dla lokalizacji nr 21 (korzystniejszej pod względem funkcjonalnym). Akceptacja tej lokalizacji powinna powodować odrzucenie, korzystniejszej funkcjonalnie - zdaniem wykonawcy opracowania, lokalizacji nr 21. Dostępność obiektu dla przyjezdnych, potencjalnych klientów byłaby problematyczna z uwagi na odległość i barierę w postaci przekroczenia ulicy w wykopie. Wymagana byłaby dodatkowa kładka dla pieszych. Z uwagi na śródmiejskie usytuowanie terenu warunki dostępu dla pasażerów transportu zbiorowego i rowerzystów oraz pieszych powinno mieć podstawowe znaczenie.

Tereniem lokalizacji jest obecnie plac manewrowy i parkingowy dla autobusów regionalnych i dalekobieżnych, przy budynku stacji obsługi autobusów. Jest to obszar funkcjonalnie i przestrzennie (przejazd nad tunelem w Al. Prymasa Tysiąclecia) powiązany z Dworcem Zachodnim. Pozostała część terenu to zieleń uporządkowana. Wpływ lokalizacji na środowisko oceniono jako negatywny.