

**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 7 - Lokalizacja nr 7**

**Rejon Portu Praskiego**



**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.....	12
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową.....	17
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy .....	17
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów .....	17
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko .....	18
9. Podsumowanie.....	21

## Spis tabel:

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

## Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 7 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia  
Rys nr 2.1/lok 7 – Transport zbiorowy  
Rys nr 2.2/lok 7 – Izochrony Transport indywidualny  
Rys nr 2.3/lok 7 – 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 7 – rejon Portu Praskiego.

Założenia przyjęte do przeprowadzonych prognoz wraz z wykonanymi prognozami i oceną wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową, rynek pracy oraz zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta dla wszystkich lokalizacji zostały zamieszczone w Tomie I, 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 7 – rejon Portu Praskiego na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab. 1/7.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	pozytywna
- transport indywidualny	negatywna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	pozytywna
Istniejąca sieć handlowa	
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	neutralna
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. 1/7 Zestawienie wyników poszczególnych analiz*

Ponadto, w celu wskazania oceny sumarycznej przeprowadzono analizę wielokryterialną, której założenia przedstawiono w Tomie I, wspólnym dla wszystkich lokalizacji.

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

- wynik w przedziale  $\geq 0,1$  – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – pozytywna,
- wynik w przedziale  $0,1 > \dots > -0,1$  – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – neutralna,
- wynik w przedziale  $-0,1 \geq$  – ocena możliwości realizacji obiektu WOH – negatywna.

Wyniki oceny kompleksowej z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej przedstawiono w tab. 2/7.

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa śródmiejska)	Wyniki oceny Lok	Wartości kryteriów analiza 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	0	0,00
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,05
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	0	0,00
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	-1	-0,10
suma		41	1,000	-	0,41

Tab. 2/7 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 7 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 7 jest rekomendowana.

### 3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

#### 3.1 Obszar analiz:

Terren pod nową inwestycję – Rejon Portu Praskiego

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami ul. Sokola, ul. Jana Zamojskiego, nabrzeże Portu Praskiego.

#### 3.2 Główne ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUIKZP)

##### 3.2.1. Dla przedmiotowego terenu nie został uchwalony jeszcze MPZP.

Istnieje natomiast projekt planu zgodnie z Uchwałą Rady m.st. Warszawy nr LVI/1508/2005 (wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko), w którym teren jest przewidziany w części jako: B2.3 MW/U, B2.5 MW/U, B2.9 MW/U czyli tereny pod zabudowę mieszkalną z usługami oraz jako: B3.1 U, czyli teren pod usługi, stację metra i utrzymanie kanału. Przewidziane są też dominanty – budynki wysokościowe do 140m. Wysokość pozostałych zabudowań w granicach 20m-30m.

##### 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

b) W Strukturze funkcjonalno-przestrzennej – kierunki zagospodarowania przestrzennego obowiązującego SUIKZP dla przedmiotowej lokalizacji określone jest następujące przeznaczenie terenów oraz kategoria wysokości:

- (C). 30 - teren wielofunkcyjny.

- Strefa funkcjonalna: strefa śródmieścia funkcjonalnego, centrum miasta.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej:  
Obie ulice (ul. Sokola i ul. Zamojskiego) graniczące z terenem zdefiniowane są w SUIKZP jako główne przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym.  
Terren jest usytuowany na przedłużeniu dwóch osi widokowych lewobrzeżnej cz. Warszawy.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 3,5;
- Kategoria wysokości zabudowy - 30m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren leży w strefie ochrony wybranych parametrów historycznego układu urbanistycznego – architektonicznego.
- Środowisko przyrodnicze - jest to obszar potencjalnego zagrożenia powodzią w przypadku przelania się wód Wisły przez koronę wałów powodziowych lub jego zniszczenia. Jest to także obszar szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.
- Powiązania przyrodnicze



Między terenami zieleni (ZP2) zlokalizowanymi poniżej omawianej lokalizacji przy Porcie Praskim, a terenami zieleni okalającymi Jez. Kamionkowskie przewiduje się przebieg głównego powiązania przyrodniczego .

- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice:  
ul. Nowo-Jagiellońska (d. Zamoyskiego) (Z/1), ul. Wybrzeże Szczecińskie (G/1), ul. Sokola (Z/1).  
W rejonie lokalizacji budowany jest przystanek II-giej linii metra. Jest on usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego Warszawa Stadion..
- Inne ustalenia Studium  
Przy północnym nabrzeżu portu planowana jest lokalizację przystanku tramwaju wodnego.

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej i wschodniej- tereny wielofunkcyjne –(C).30,
- od strony południowej – tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportów i rekreacji (ZP2),
- od zachodu -tereny zieleni nadwiślańskiej w strefie śródmieścia funkcjonalnego ZW1 oraz kanały portu.

Przedmiotowy teren objęty jest procedurą zmiany studium na podstawie Uchwały nr L/1424/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 21 lutego 2013r. w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.

### 3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Lokalizacja znajduje się na terenie dawnego przeładunkowego portu rzecznego. Obecnie znajdują się tam pojedyncze obiekty o funkcji magazynowo-biurowo-usługowej oraz place składowe.

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

Port Praski leży pomiędzy Parkiem Praskim (na przedłużeniu obszarów ZOO) a terenem Stadionu Narodowego przylegającego do parku nad Jez. Kamionkowskim.

Obszar znajduje się w pobliżu budowanej trasy linii i stacji metra oraz linii kolejowej i stacji Warszawa Stadion - ważnego węzła przesiadkowego.

W ul. J. Zamoyskiego znajduje się gazociąg DN500 i kolektor sanitarny tranzytowy ( w planach elektroenergetyczny).

Sąsiednie tereny w kierunku północnym to obszary zabudowy wielorodzinnej zwartej (duży udział zabudowy przedwojennej - kamienice 4-5 kondygnacyjne) oraz w kierunku zachodnim przy ul. Jagiellońskiej znajdują się zabudowania wielorodzinne intensywne, często z usługami w parterze.

### 3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W odległości ok. kilometra znajduje się Centrum Handlowe Warszawa Wileńska zlokalizowane przy stacji kolejowej.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy przedstawione w tab. 3/7.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość
1	1	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	Średni (S)
2	2	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	Mały (M)
3	3	inne	11	M
4	4	spożywcze	1	S
5	5	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
6	6	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
7	7	spożywcze	1	M
8	8	inne	11	M
9	9	spożywcze	1	M
10	10	odzieżowe	2	M
11	11	odzieżowe	2	M
12	12	odzieżowe	2	M
13	13	spożywcze	1	M
14	14	inne	11	M
15	15	spożywcze	1	M
16	16	odzieżowe	2	M
17	17	spożywcze	1	M
18	18	targowisko - spoż.odzież.	8	S
19	19	spożywcze	1	M
20	20	odzieżowe	2	M
21	21	odzieżowe	2	M
22	22	odzieżowe	2	S
23	23	spożywcze	1	M
24	24	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
25	25	zdrowie i uroda	4	S
26	26	zdrowie i uroda	4	S
27	27	zdrowie i uroda	4	S
28	28	odzieżowe	2	M
29	29	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
30	30	zdrowie i uroda	4	M
31	31	spożywcze	1	Duży (D)
32	32	spożywcze	1	M
33	33	spożywcze	1	M
34	34	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	D
35	35	inne	11	M
36	36	odzieżowe	2	M
37	37	spożywcze	1	M
38	38	inne	11	M
39	39	spożywcze	1	D
40	40	spożywcze	1	M
41	41	odzieżowe	2	M
42	42	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M

43	43	odzieżowe	2	S
44	44	odzieżowe	2	S
45	45	spożywcze	1	S
46	46	odzieżowe	2	S
47	47	odzieżowe	2	S
48	48	spożywcze	1	S
49	49	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
50	50	spożywcze	1	M
51	51	spożywcze	1	S
52	52	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
53	53	spożywcze	1	S
54	54	spożywcze	1	D
55	55	spożywcze	1	S
56	56	spożywcze	1	S
57	57	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
58	58	odzieżowe	2	M
59	59	kwaciarnie	9	M
60	60	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
61	61	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
62	62	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M

Tab. 3/7 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowane są 62 sklepy, w których udział poszczególnych branż i wielkość przedstawiono tab.4/7 i 5/7.

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	22
2	odzieżowe	15
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	4
4	zdrowie i uroda	4
5	biżuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	10
8	galerie	1
9	kwaciarnie	1
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	5
Ogółem zlokalizowanych jest:		62

Tab. 4/7 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m <sup>2</sup>	38
S	średnie - 50-200m <sup>2</sup>	20
D	duże - pow.200m <sup>2</sup>	4

Tab. 5/7 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

### 3.6 Inne uwarunkowania

Analizowany obszar został zaliczony do obszaru wymagającego rehabilitacji z uwagi na wartości związane z dziedzictwem kulturowym.

Ulica Nowo-Jagiellońska oznaczona jest w Studium jako obszar inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym z zakresu transportu i komunikacji.

### 3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT)

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

Zastosowana skala ocen:

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

#### 3.7.1. Mocne strony lokalizacji to:

- a – rewaloryzacja zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej,
- b - teren jest eksponowany widokowo od strony Wisły,
- c – istnieje w sąsiedztwie kolejowy przystanek osobowy Warszawa Stadion,
- d – bliskość zabudowy mieszkaniowej.

Ocena: pozytywna (+1).

#### 3.7.2. Słabe strony lokalizacji to:

- a – teren leży w obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią,
- b – bliskość terenów chronionych przyrodniczo.

Ocena: neutralna (0).

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

- a - sąsiadujące ulice (ul. Sokola i ul. Zamoyskiego) będą miały charakter reprezentacyjny, w który może dobrze się wpisać realizacja obiektu WOH,
- b - budowana w bezpośrednim sąsiedztwie stacja II linii metra,
- c - planowany przystanek komunikacji wodnej (przystań przy nabrzeżu na granicy lokalizacji),
- d – możliwość wykorzystania potencjału funkcjonalno-przestrzennego odnogi kanału Portu Praskiego, przylegającego do terenu lokalizacji (podniesienie atrakcyjności obszaru przez wprowadzenie funkcji rekreacyjnej, możliwość wprowadzenia nowej oferty asortymentowej związanej ze sportami wodnymi itp).

Ocena: pozytywna (+1).

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

- a – brak zagrożeń.

Ocena: pozytywna (1).

### 3.8 Wnioski

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

Pomimo, iż teren lokalizacji występuje w strefie śródmiejskiej (1b), który w założeniach programowych predestynowany jest do sytuowania w tej strefie małych obiektów WOH – to jednak dla tej konkretnej lokalizacji można rozważyć także **średnią wielkość** obiektu WOH typu CH. Przemawiają za tym bardzo dobre warunki obsługi transportem zbiorowym - bliskość przystanku kolejowego, planowanego metra i komunikacji wodnej i atrakcyjność miejsca po jego rekultywacji. Odnośnie oferowanego asortymentu wskazane byłoby lokalizowanie obiektów handlowych związanych także z charakterem miejsca (sporty wodne, rekreacja).

Ze względu na aspekt ekspozycji widokowej powinien być to obiekt cechujący się podwyższonymi walorami architektonicznymi.

## 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 wschodniej ul. Sokolą, od strony zachodniej oraz południowej terenem Portu Praskiego, od strony północnej ul. Jana Zamoyskiego. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/7.

Nazwa ulicy	Klasa ulicy	Przekrój ulicy	Liczba pasów ruchu
Targowa	G	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w kierunku wschodnim; 2 w kierunku zachodnim + Bus pas + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Jana Zamoyskiego	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu, od skrzyżowania z ul. Sokola w kierunku wschodnim dwie jezdnie po dwa pasy ruchu
Sokola	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Marcinkowskiego	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Sprzeczna	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Jagiellońska	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Kłopotowskiego	L	jednojezdniowa	ulica jednokierunkowa; dwa pasy ruchu w kierunku zachodnim
Okrzei	Z	jednojezdniowa	ulica jednokierunkowa; trzy pasy ruchu w kierunku wschodnim

Tab. 6/7 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

- Skrzyżowanie ul. Zamoyskiego – ul. Sokola,
- Skrzyżowanie ul. Zamoyskiego – ul. Targowa,
- Skrzyżowanie ul. Jagiellońska – ul. Okrzei.

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

- ruch pieszy i rowerowy – 8%,
- komunikacja zbiorowa – 70%,
- samochody osobowe – 22%.

#### 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 32 połączenia autobusowe, 12 tramwajowych i 2 pociągi SKM z rejonów centralnych oraz 37 połączeń autobusowych, 22 tramwajowe i 2 pociągi SKM z rejonów zewnętrznych miasta. Ponadto w analizie potencjału przewozowego komunikacji zbiorowej uwzględniono budowaną II linię metra (przyjęto 12 pociągów w godzinie szczytu z rejonów centralnych miasta). W tab. 7/7 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	24964	3000	12%

Tab. 7/7 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.8/7 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
7	7304	4358	22746	19029	45772	33759	114163	79345

Tab. 8/7 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojazdu tj. 25 min lokalizacja numer 7 została sklasyfikowana na miejscu 6 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojazdu tj. 25 min lokalizacja numer 7 została sklasyfikowana na miejscu 4 spośród 26 badanych lokalizacji.

#### 4.4 Ruch generowany przez 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 Tomie I.

Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/7.

Generacja ruchu przez potencjalny WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy (poj./h)	Ruch wyjazdowy(poj./h)
Obiekt średni – powierzchnia sprzedaży przedziału 10000 - 30000m <sup>2</sup>	550	500

Tab. 9/7 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 IB – strefa śródmiejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy IB przedstawiono w tab. 10/7.

	Wskaźniki dla biur i urzędów	Wskaźniki dla handlu i usług	Wskaźniki dla mieszkańców
Podstrefa I b	nie więcej niż 10 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	nie więcej niż 15 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie

Tab. 10/7 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. 450 miejsc parkingowych. Liczba miejsc parkingowych uzależniona powinna być od przesądzonej 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 Tomie I).

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,
- jw. równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- jw. powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/7.

	Praca przewozowa rok 2020 (poj.h)		Przyrost pracy przewozowej [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 7	1814,447	2085,734	15%	6%

Tab.11/7 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 7.

#### 4.7 Dostępność komunikacyjna

W najbliższym otoczeniu analizowanej lokalizacji przebiegają ulice o charakterze śródmiejskim o znaczących ograniczeniach w przepustowości. Są to ulice klasy zbiorczej (ul. Sokola – przyległa do przedmiotowej lokalizacji oraz ul. S.Okrzei) oraz klasy lokalnej (ul. Zamoyskiego - przyległa do przedmiotowej lokalizacji, ul. Marcinkowskiego, ul. Sprieczna, ul. Jagiellońska, ul. Kłopotowskiego). Około 300 m w kierunku północnym przebiega ul. Targowa, klasyfikowana jako ulica klasy G. Natomiast po stronie południowej (ok. 500 m od badanej lokalizacji) przebiega ul. Wybrzeże Szczecińskie również klasy G. Ulica Targowa oraz ul. Wybrzeże Szczecińskie w uzupełnieniu z ulicami o znaczeniu lokalnym tworzą układ drogowy dobrze rozwinięty. Ponadto około 1,5 km w kierunku północnym zlokalizowany jest most Śląsko-Dąbrowski, około 500 m w kierunku zachodnim zlokalizowany jest most Świętokrzyski oraz około 2 km w kierunku południowym znajduje się most Księcia Józefa Poniatowskiego. Takie usytuowanie powoduje, że analizowana lokalizacja posiada korzystne połączenie z lewobrzeżną Warszawą. Biorąc pod uwagę istniejącą infrastrukturę ocena dostępności komunikacyjnej do terenu lokalizacji jest pozytywna. Niekorzystny wpływ ma duże zatłoczenie wskazanego układu drogowego, jednakże ze względu na lokalizację, jako preferowany środek transportu do potencjalnego WOH wskazuje się komunikację zbiorową oferującą duże możliwości dojazdu do potencjalnego obiektu.



#### 4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/7.

Lokalizacja nr 7 - Rejon Portu Praskiego	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- stosunkowo dobrze rozbudowany układ dróg uzupełniających umożliwiający rozproszenie ruchu generowanego przez obiekty handlowe	- duże zatłoczenie układu drogowego
- dobra oferta komunikacji zbiorowej, potencjalni klienci mogą korzystać z każdego dostępnego w Warszawie środka transportu komunikacji zbiorowej (transport autobusowy, transport tramwajowy, SKM, II linia metra - po oddaniu do użytkowania)	- brak w najbliższym sąsiedztwie infrastruktury dedykowanej transportowi rowerowemu
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- budowa ul. Nowojagiellońskiej poprawi dostępność komunikacyjną	- wzrost zatłoczenia układu drogowego może zniechęcać potencjalnych klientów do korzystania z potencjalnego WOH

Tab.12/7 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 7 w zakresie transportowym.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można stwierdzić, że:

- 1) Istotną kwestią stanowi podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń powoduje rozproszenie ruchu, co zmniejsza niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy. Bezpośrednie podłączenie potencjalnego obiektu WOH do dróg wysokiej klasy nie zawsze jest możliwe oraz może wpłynąć na pogorszenie warunków ruchu. Jako korzystne wskazuje się stosunkowo dobrze rozwiniętą sieć dróg uzupełniających, wpływających na rozproszenie ruchu generowanego przez istniejące oraz ewentualne nowe obiekty handlowe.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 12%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). W ocenie oferty komunikacji zbiorowej uwzględniono II linie metra, będącą obecnie w budowie.
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 15% i przekracza wartość średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.

4) Przyległy układ drogowy tworzą ulice o charakterze śródmiejskim (głównie klasy Z i L) o znacząco ograniczonej przepustowości. Jednakże układ drogowy jest dobrze rozwinięty a bliska lokalizacja trzech przepraw mostowych wpływa korzystnie na ocenę dostępności komunikacyjnej (szczególnie korzystne połączenie z mostem Świętokrzyskim). W związku z powyższym dostępność komunikacyjna została oceniona pozytywnie. Autorzy opracowania uwzględnili w ocenie duże zatłoczenie układu drogowego, jednakże ze względu na lokalizację, jako preferowany sposób dojazdu do potencjalnego WOH wskazuje się komunikację zbiorową, której oferta oceniania jest jako bardzo dobra dla przedmiotowego obszaru.

## 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 I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 7 Rejon Portu Praskiego przedstawia tab.13/7.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	Praga Płn.	Neutralna (0)

*Tab. 13/7 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 I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 7 Rejon Portu Praskiego przedstawia tab.14/7.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	Praga Płn.	Pozytywna (1)

*Tab. 14/7 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. Ocena dla lokalizacji nr 7 Rejon Portu Praskiego przedstawia tab.15/7.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	Praga Płn.	Neutralna (0)

*Tab. 15/7 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

Na terenie analizowanej lokalizacji obecnie znajduje się plac budowy stacji II linii metra. Bezpośredni dostęp do terenu podczas wizji lokalnej nie był możliwy. Poniższe informacje zostały uzupełnione na podstawie istniejących map satelitarnych.

#### 1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 60 drzew liściastych. Część drzew tworzy aleje wzdłuż północnego ogrodzenia, a pozostałe drzewa rosną w różnych miejscach na terenie lokalizacji. W otoczeniu budynków znajdują się zaniedbane trawniki i roślinność ruderalna.

#### 2) Powierzchnia biologicznie czynna

Procent powierzchni biologicznie czynnej ulega dynamicznym zmianom z uwagi na postępujące prace budowlane i jest trudny do oszacowania. Obecnie na rozpatrywanym terenie urządzony jest plac budowy stacji II linii metra. Dużą część powierzchni lokalizacji zajmują budynki zaplecza budowy (m.in. tymczasowe kontenery), materiały i maszyny budowlane. Maszyny poruszają się głównie po drogach gruntowych placu budowy. Utwardzone nawierzchnie (m.in. asfalt, płyty betonowe, kostka sześciokątna) zostały zachowane przy budynkach oraz parkingu dla pracowników budowy w północno – zachodniej części lokalizacji.

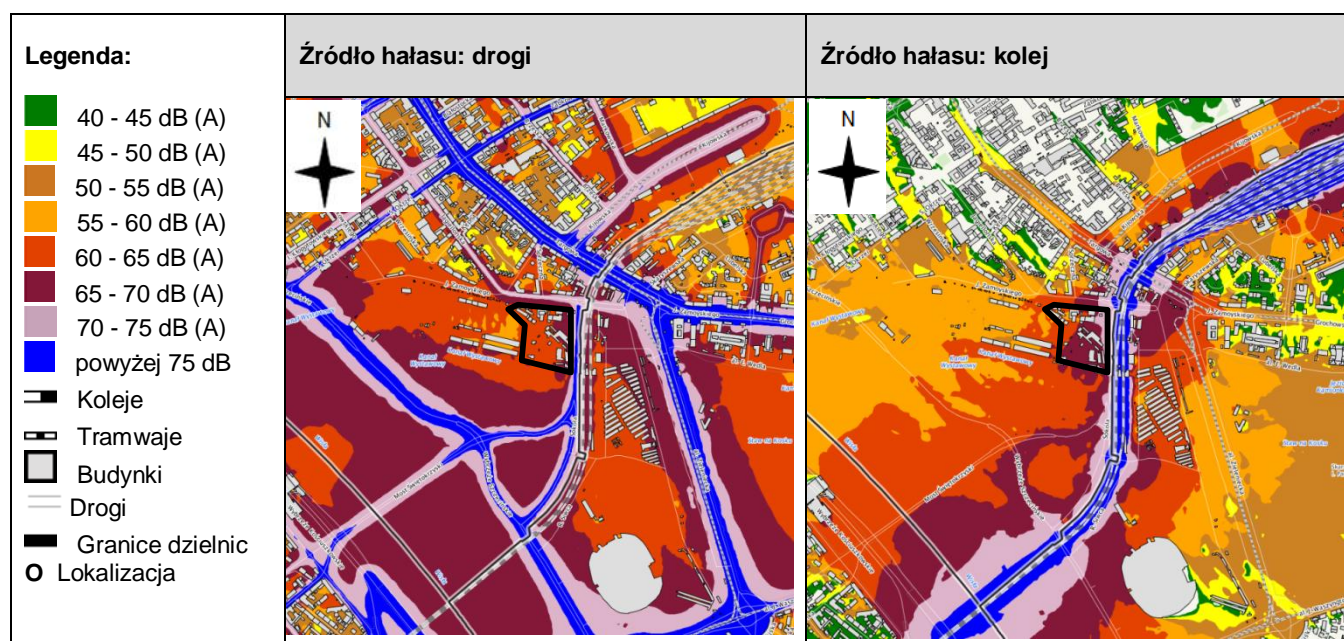
#### 3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie lokalizacji nie występują obiekty hydrogeologiczne. Tuż przy zachodniej i południowej granicy lokalizacji znajdują się kanały wystawowe Portu Praskiego.

#### 4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowią ulice: Wybrzeże Szczecińskie, Targowa i Sokola, a także hałas kolejowy pochodzący od Trasy Średnicowej, która przebiega wzdłuż wschodniej granicy analizowanej lokalizacji. Prace związane z budową II linii metra także powodują pewne uciążliwości pod względem emisji hałasu. Mają one jednak charakter przejściowy i ustąpią wraz z końcem budowy. Wartości  $L_{DWN}$  na analizowanym obszarze wynoszą 60 - 70 dB.

Poniżej przedstawiono fragmenty mapy akustycznej m.st. Warszawy przedstawiające obecny klimat akustyczny w rejonie potencjalnej lokalizacji (tab.16/7).



Tab. 16/7 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 7;

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

## 8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy teren lokalizacji znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych oraz jest określony, jako obszar ochrony dziedzictwa kulturowego – zespół zabudowy przemysłowej. Port Praski jest portem rzeczny, które uruchomienie nastąpiło w 1920r.

Studium określa Port Praski, jako „gorący punkt”, gdzie stwierdzono koncentrację zanieczyszczenia metalami ciężkimi. Lokalizacja jest opisana jako teren nieuporządkowany z zielenią nieurządzoną i tymczasową zabudową o charakterze magazynowo – składowym. Port Praski jest wymieniony, jako główny obszar planowanego rozwoju oraz obszar o kluczowym znaczeniu dla kształtowania struktury przestrzennej miasta z uwagi na poprawę wizerunku i aktywizację centrum miasta.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację, jako teren z roślinnością o charakterze starszych zieleńców miejskich (w części północnej) i spontanicznych zbiorowisk ruderalnych (w części południowej), o krajobrazie roślinnym ruderalnym w otoczeniu zabudowy mieszkalnej. Lokalizacja nie należy do Systemu Przyrodniczego Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren silnie zaburzony funkcjonalnie, o niewielkiej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to obszar ograniczający przewietrzanie miasta. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem odpływu sztucznego.

Przez lokalizację przebiega odcinek skarpy warszawskiej z czynnymi procesami osuwiskowymi. Lokalizacja leży w sąsiedztwie terenu tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza o nazwie korytarz Wisły. Teren znajduje się w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi. Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok 5 m p.p.t. We wschodniej części lokalizacji znajdują się gleby

silnie zdegradowane chemicznie. Występują tu także niekorzystne warunki budowlane, ze względu na obecność gruntów antropogenicznych (nasypy gruzowe i ziemne). Jest to teren o wysokim stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika środkowej Wisły.

Według ww. opracowania Port Praski jest także rejonem występowania zimorodka (*Alcedo atthis*) oraz czapli siwej (*Ardea cinerea*), będących pod ochroną. Z uwagi na funkcje pełnione w środowisku Warszawy szczególnej ochronie powinny podlegać naturalne zbiorniki m.in. baseny portowe Portu Praskiego. Charakterystyczne dla tego zbiornika jest zaśmiecenie i zamulenie dna oraz duże wahania poziomu wody. Opracowanie wskazuje, że fragmenty bogatych zbiorowisk leśnych na siedlisku łągu topolowo – wierzbowego i wiązowo-jesionowego oraz najcenniejsze fragmenty lasu łągowego po stronie praskiej znajdują się na wysokości m.in. Portu Praskiego. Stwierdzono także występowanie żeremia bobrów w okolicy Portu Praskiego.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jest on obecnie w opracowaniu.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy stwierdzono, że lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią w przypadku przelania się wód Wisły przez koronę wału przeciwpowodziowego lub jego zniszczenia.

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 Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 0,12 km w kierunku południowym oraz w odległości 0,3 km obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły. Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu składa się z kompleksów leśnych tworzących otulinę dla terenów objętych wyższymi formami ochrony. Zadaniem tego obszaru jest zapewnienie równowagi ekologicznej i odpowiednich warunków klimatyczno-zdrowotnych dla mieszkańców aglomeracji Warszawskiej.<sup>1</sup>

Według standardowego formularza danych obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły (PLB 140004) sąsiadujący z lokalizacją jest obszarem rzeki roztokowej o zachowanym naturalnym charakterze. Na obszarze tego obszaru chronionego znajdują się wyspy pokryte zaroślami wierzbowymi i topolowymi. Na brzegach rzeki i tarasie zalewowym znajdują się zarośla wikliny, łąki, pastwiska oraz fragmenty dawnych lasów łągowych. Na obszarze Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły występują co najmniej 22 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 9 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Jest to bardzo ważny obszar dla ptaków zimujących i migrujących, stanowiący ostoję ptaków wodno-błotnych.

---

<sup>1</sup> dr Ewa Gacka-Grzesikiewicz „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu” <http://zielona.um.warszawa.pl>

## 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. W tab. 17/7 przedstawiono argumenty analizy SWOT.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokalizacja leży poza Systemem Przyrodniczym Warszawy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sąsiedztwo z obszarem chronionego krajobrazu oraz obszarem Natura 2000.</li> <li>Występowanie gatunków chronionych.</li> <li>Lokalizacja znajduje się w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi.</li> <li>Lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią.</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zahamowanie degradacji terenów przemysłowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych.</li> </ul>

Tab. 17/7 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.7;

Analizowana lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy, natomiast leży w sąsiedztwie obszarów chronionych (obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu). Według opracowania ekofizjograficznego jest także miejscem bytowania zwierząt będących pod ochroną (zimerodek, czapla siwa, bóbr). Zwiększenie presji na te obszary może wpłynąć niekorzystnie na bytujące tu gatunki ptaków i innych zwierząt. Zagospodarowanie Portu Praskiego musi być wykonane z zastosowaniem rozwiązań gwarantujących bezpieczeństwo przeciwpowodziowe. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia na terenie 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 7 na terenie praskiej strefy śródmiejskiej na podstawie przeprowadzonych analiz i ocen uznana została za uzasadnioną do rekomendacji pod budowę obiektu WOH małej, a nawet średniej wielkości kategorii centrum handlowe (WOHS-CH). W uzasadnieniu zwrócono uwagę na korzyści do osiągnięcia dzięki budowie obiektu z rewaloryzacji terenów przemysłowych, tworząc przy tym ekspozycję widokową. Uwzględniając rozwój systemu transportowego w tym rejonie dzielnicy Praga Płn. już obecnie dojazd transportem

zbiorowym do terenu lokalizacji jest bardzo dobry, a po wybudowaniu stacji II linii metra jeszcze się zwiększy. Realizacja obiektu WOH daje szansę powstania terenu reprezentacyjnego, wzbogaconego atrakcjami wodnymi na odnodze Kanatu Praskiego. Minusem lokalizacji jest potencjalne zagrożenie terenu powodzią oraz bliskość terenów chronionych przyrodniczo, co w efekcie osłabia walory lokalizacji i powinno być brane pod rozwagę przy jej wykorzystaniu. Warunki dojazdu transportem drogowym z uwagi na dobrą obsługę ulicami lokalnymi ocenia się jako zadawalające, jak na typowo trudne warunki ruchu w godzinach szczytu w śródmieściu. Poprawy wymaga infrastruktura ruchu rowerowego. Wpływ potencjalnego obiektu na sieć handlową i zaspokojenie potrzeb klientów oceniono jako neutralny przy jednocześnie spodziewanych korzyściach dla rynku pracy. Na podstawie przytoczonych argumentów uznano zasadność rekomendacji tej lokalizacji.