

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 2 - Lokalizacja nr 2

ul. Marywilska – Hala Kupiecka



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. Podsumowanie wyników przeprowadzonych analiz. Rekomendacje	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	11
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową.....	16
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	16
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	17
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie.....	20

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 2 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 2 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 2 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 2 – 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 2000m²) 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 sporządzone dla lokalizacji nr 2 - ul. Marywilska, Hala Kupiecka.

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. Podsumowanie wyników przeprowadzonych analiz. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 2 - ul. Marywilska, Hala Kupiecka na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab.1/2.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	pozytywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	neutralna
- 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	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	pozytywna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	neutralna

Tab. 1/2 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

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

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

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

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	Wyniki oceny	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	1	0,22
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	0	0,00
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	1	0,15
	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	1	0,20
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	0	0,00
suma		41	1,000	-	0,732

Tab. 2/2 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 2 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 2 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1 Obszar analiz:

Analizowany obszar obejmuje teren obecnie funkcjonującej Hali Kupieckiej Marywilska 44 w rejonie ul. Kaczorowej i ul. Kupieckiej, w pobliżu ulic Płochocińskiej i Marywilskiej.

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

3.2.1. Dla wskazanego terenu brak jest uchwalonego MPZP (w trakcie sporządzania).

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:

- PU. 12 – obszar produkcyjno-usługowy 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:

- (PU). 20 – obszar produkcyjno-usługowy o kategorii wysokości zabudowy 20m.

- Strefa funkcjonalna: strefa miejska;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: teren nie ma bezpośredniego powiązania z centrum dzielnicowym ani lokalnym;
- Wskaźnik intensywności zabudowy – 1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy -20m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu;
- Środowisko przyrodnicze - 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 - występują poza granicami lokalizacji wzdłuż sąsiadującego Kanału Żerańskiego. Prawy brzeg Kanału Żerańskiego (południowy) jest zaliczony do terenów o głównych powiązaniach przyrodniczych i oznaczony jako zieleń leśna i zieleń urządzona z udziałem terenów sportu i rekreacji;
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Marywilska (GP/I), ul. Płochocińska (G/I) oraz ulice lokalne: Kupiecka, Kaczorowa, Płykowa. Od północy, za terenem torów kolejowych planuje się przebieg trasy Mostu Północnego (GP/I), a po stronie północno-wschodniej w/w torów trasę (Nowo – Białotęcką (G/I) spinającą ul. Białotęcką z ul. Omecką.

- Inne ustalenia Studium: teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych.

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej tereny produkcyjno usługowe – (PU).12,
- od strony wschodniej tereny produkcyjno usługowe – (PU).12 z enklawą terenów obiektów i urządzeń komunikacji miejskiej – KM,
- od południa (za ulicą Płochocińską) – za Kanałem Żerańskim - tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji o pow. biologicznie czynnej 70% - ZP2, tereny zieleni leśnej –ZL oraz tereny usług - U.12,
- od zachodu (za odnogą kanału) tereny produkcyjno-usługowe - (PU).20 i terenu usług - (U).20, a za torami i ul Marywilską tereny produkcyjno-usługowe - PU.12.

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

Na terenie pod planowaną inwestycję znajduje się funkcjonująca wielkopowierzchniowa hala kupiecka „Marywilska” z naziemnym parkingiem przewidzianym na ok. 4 tys. miejsc postojowych. Teren jest niezadrzewiony, od strony zachodniej przylega do odnogi Kanału Żerańskiego.

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

W najbliższym otoczeniu działki znajduje się zabudowa przemysłowo-usługowa: byłe hale produkcyjne i magazynowe, w tym niefunkcjonujące i zdewastowane, wiaty, niskie i średniowysokie, zabudowania o charakterze biurowym dla wielu firm produkcyjnych i usługowych. Przy ul. Płochocińskiej są: stacja benzynowa i stacja kontroli pojazdów.

Od północy i wschodu teren odcinają bocznice kolejowe. Znajdują się tu zabudowania jednorodzinne ekstensywne (wzdłuż ul. Smugowej) oraz działki rolne. Nieco dalej na wschód znajdują się kolejne zabudowania firm przemysłowo-usługowych. Również po stronie południowej, za Kanałem Żerańskim i ul. Płochocińską znajdziemy obszary głównie o charakterze przemysłowo-usługowym. Od zachodu znajduje się teren opisywany w lokalizacji nr1 (ul. Modlińska rejon Płochocińskiej).

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

Zaspakajaniu potrzeb mieszkańców pobliskich terenów w towary branżowe i spożywcze oraz gastronomiczne służy Hala Marywilska 44 oraz Factory Warszawa Annopol - WOH oddalony o ok. 2km. W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy wymienione w tab.3/2.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość sklepu
1		Spożywcze	1	Mały(M)
2		techniczne, budowlane, wystrój	7	Duży (D)
3		Spożywcze	1	Średni(S)
4		Spożywcze	1	M
5		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
6		magazyny budowlane hurt	9	D
7		magazyny budowlane hurt	9	D
8		magazyny budowlane hurt	9	D
9		Motoryzacyjne	8	D
10		toi toi-siedziba i magazyn	11	D
11		Stacja benzynowa dla autobusów mzk i polski bus ze sklepem małym spoż	11	D
12		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
13		Motoryzacyjne	8	D
14		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
15		maszyny bud	11	D
16		maszyny bud	11	D
17		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
18		Spożywcze	1	M

Tab. 3/2 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 18 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/2 i tab. 5/2.

BRANŻE		Liczba
1	Spożywcze	4
2	Odzieżowe	0
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	0
4	zdrowie i uroda	0
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	Sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	5
8	Galerie	2
9	Kwiaciarnie	3
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	Inne	4
	Ogółem zlokalizowanych jest:	18

Tab. 4/2 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Liczba
M	małe - do 50m2	3
S	średnie - 50-200m2	1
D	duże - pow.200m2	14

Tab. 5/2 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Na planowanej nowej trasie ulicy Nowo-Budowlanej przewiduje się realizację dodatkowej przeprawy mostowej przez Kanał Żerański.

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

Lokalizacja na potrzeby WOH została oceniona w czterech kategoriach: mocne jej strony (zalety), słabe jej strony (wady), szanse wystąpienia korzystnych zmian w przyszłości i potencjalne zagrożenia dla lokalizacji w przyszłości.

Oceny dokonano stosując następującą skalę:

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a – realizacja inwestycji przyczyni się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej,
- b - przekształcenie istniejącego obiektu wielkopowierzchniowego tzw. „pierwszej generacji” (parterowego, charakteryzującego się niskimi walorami architektonicznymi, któremu towarzyszy rozległy, naziemny parking) w wielofunkcyjny obiekt handlowy nada nowy, reprezentacyjny charakter tego fragmentu przestrzeni miejskiej,
- c – funkcjonująca w świadomości klientów lokalizacja obecnej hali kupieckiej: „Marywilka”, zachęcać powinna do dalszego odwiedzania tego miejsca,
- d - ograniczone nasycenie pobliskich terenów innymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi,
- e - lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej stacji kolejowej Warszawa Żerań (możliwość łatwego dojazdu z osiedla Henryków i Choszczówka oraz Bródno, Pelcowizna, Dw. Gdański) pozwala zwiększyć zasięg WOH.

Ocena ogólna jest pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

- a – ograniczenie dostępności terenu od strony zachodniej przez tory kolejowe, a od strony południowej i wschodniej przez Kanał Żerański,
- b – fragment terenu lokalizacji leży w obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią,
- c – najbliższe sąsiedztwo lokalizacji w zasięgu izochron 400m-1200m dla dojeżdżających pieszych, to tereny zakwalifikowane jako PU - tereny produkcyjno-usługowe, a więc o stosunkowo małej liczbie potencjalnych klientów robiących tzw. codzienne zakupy.

Ocena ogólna jest neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji :

- a - planowany parking P&R w bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji tj. u zbiegu ulic Marywilskiej i Płochocińskiej, dodatkowo zwiększy liczbę potencjalnych klientów WOH,
- b – dynamiczny rozwój mieszkalnictwa na terenach pobliskiego osiedla Białotąka zwiększy ilość klientów ze stref izochron 15 min i 25min (tj. izochron o zasięgu -1200m i 2000m),

c – możliwość wykorzystania potencjału funkcjonalno-przestrzennego odnogi Kanału Żerańskiego przylegającego do terenu lokalizacji (podniesienie atrakcyjności obszaru przez wprowadzenie funkcji rekreacyjnej, możliwość wprowadzenia nowej oferty asortymentowej związanej ze sportami wodnymi itp),

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – ew. reaktywacja przemysłu może wygenerować uciążliwości oddziałujące na teren lokalizacji, co jednak nie powinno być traktowane, jako istotniejsze zagrożenie.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.8 Wnioski

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

Przekształcenie istniejącego obiektu wielkopowierzchniowego tzw. „pierwszej generacji” (parterowego, charakteryzującego się niskimi walorami architektonicznymi, któremu towarzyszy rozległy, naziemny parking) w wielofunkcyjne centrum handlowe jest zgodne z wytycznymi zawartymi w SUIKZP. Hala Marywilska może stanowić bazę do takich przekształceń. Zważywszy na stan istniejący można rozważyć realizację obiektu średniego typu wielofunkcyjnego kategorii WOH-Targowisko (WOH-T) .

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Analizowany obszar przylega od strony południowej do ul. Kupieckiej (klasa L). Ważnymi drogami w kontekście obsługi analizowanego obszaru są ul. Kaczorowa (L) obsługująca działkę od strony północnej oraz ul. Płytowa (L), łącząca ulicę Kupiecką z ul. Płochocińską (G). Ponadto w dalszym sąsiedztwie (ok. 1 km) po stronie zachodniej zlokalizowana jest ul. Marywilską (Z). W tab. 6/2 przedstawiono wyniki inwentaryzacji ulic.

Nazwa ulicy	Klasa ulicy	Przekrój ulicy	Liczba pasów ruchu
Marywilska	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Płochocińska	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Kupiecka	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu (odcinek między Marywilską a Kaczorową dwujezdniowy po dwa pasy ruchu)
Kaczorowa	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Płytowa	L	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/2 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Układ ulic klasy lokalnej tworzy dobre warunki obsługi hali.

Skrzyżowania istotne dla obsługi analizowanego obszaru:

- Skrzyżowanie ulic Kupiecka – Marywilska,

- Skrzyżowanie ulic Płytowa – Płochocińska,
- Skrzyżowanie ulic Marywilska – Płochocińska.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do rejonu miejskiego, w otoczeniu innym niż osiedla mieszkaniowe. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w TOMie I programowany podział zadań przewozowych potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

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

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 8 połączeń autobusowych i 1 pociąg SKM z rejonów centralnych oraz 24 połączenia autobusowe i 1 pociąg SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/2 przedstawiono zapotrzebowanie na zdolność przewozową komunikacji zbiorowej związaną z potencjalnym WOH.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy (liczba miejsc/h)	Prognozowany potencjał WHO (liczba pasażerów/h)	Procent możliwego wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	1912	601	31%

Tab. 7/2 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tomie 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.8/2 przedstawiono oszacowania liczby mieszkańców i zatrudnionych w wyróżnionych izochronach dojazdu pieszego do potencjalnego obiektu.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	Zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
2	14	1551	124	3446	872	6970	5306	13718

Tab. 8/2 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 2 została sklasyfikowana na miejscu 23 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojazdu tj. 25 min lokalizacja numer 2 została sklasyfikowana na miejscu 19 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu średniej wielkości, określonej w ogólnych założeniach przedstawionych w Tomie I.

Przy oszacowaniu potencjału ruchotwórczego potencjalnego WOH przyjęto, iż ruch generowany przez funkcjonujące w stanie istniejącym obiekty handlowe, zlokalizowane w przedmiotowej lokalizacji, jest już uwzględniony w bazowym modelu ruchu. Zatem budowa potencjalnego obiektu WOH nie wiąże się z powstaniem nowego potencjału ruchotwórczego. W związku z powyższym przyjęto założenie, iż poprawa infrastruktury handlowej spowoduje jedynie wzrost potencjału na poziomie 50% ruchu wskazanego dla obiektu z wariantu minimalnego (założenia o wielkości ruchu w Tomie I). W tab. 9/2 podano liczby pojazdów generowane przez WOH.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego (poj./h)	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
50% ruchu dla wariantu minimalnego	150	160

Tab. 9/2 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony na potencjalną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – miejskiej. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab. 10/2.

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

Tab. 10/2 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu rozbudowy istniejących obiektów do wielkości z przedziału wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi, dopuszczalna pojemność parkingów to ok. 1100 miejsc postojowych. Liczba miejsc parkingowych powinna być uzależniona od ustalonej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

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

Wariant bezinwestycyjny to brak budowy WOH oraz zakładany wzrost ruchu na sieci drogowej miasta związany z prognozą ruchu pojazdów na rok 2020, wykonaną na uzupełnionej sieci drogowej miasta st. Warszawy (uzgodnionej z Zamawiającym) o nowe inwestycje drogowe (lista inwestycji drogowych dla roku 2020 została opisana w w Tomie I). Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH o potencjale dodatkowym, równym 50% ruchu generowanego przez obiekt z zakresu minimalnego tj. ruch wjazdowy na poziomie 150 pojazdów na godzinę szczytu

popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 160 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 (poj.h) na części układu drogowego, zlokalizowanego najbliżej 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 wartości prac przewozowych przedstawia tabela 11/2.

	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 2	2525,254	2610,635	3%	6%

Tab. 11/2 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne

Z przedstawionych wyników prognozy wynika, że przyrost pracy przewozowej jest mniejszy niż średnia dla 26 lokalizacji, co ocenia się pozytywnie.

4.7 Dostępność komunikacyjna

W najbliższym sąsiedztwie badanej lokalizacji przebiega ulica Marywilska, będąca ulicą klasy Z oraz ulica Płochocińska, będąca ulicą klasy G. W odległości około 2 km przebiega ulica Modlińska (GP), stanowiąca ważne połączenie badanego obszaru z centrum miasta oraz pełniąc funkcję ulicy wyjazdowej z Warszawy w kierunku północnym. Plany rozwoju sieci drogowej m. st. Warszawy zakładają rozbudowę ulicy Marywilskiej do dwóch pasów ruchu dla każdego kierunku, dzięki czemu w znaczący sposób poprawi się komunikacja badanego obszaru z centrum miasta. Znacząca jest również bliska lokalizacja przeprawy mostowej przez Wisłę (most Marii Skłodowskiej Curie), która ma korzystny wpływ na dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji. Biorąc pod uwagę przedstawione wyżej istniejące i planowane połączenia, dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji ocenia się pozytywnie w kontekście budowy potencjalnego WOH.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Wyniki analizy SWOT przedstawiono w tab. 12/2.

Lokalizacja nr 2 - ul. Marywilska - Hala Kupiecka	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy dobrze rozwinięty, w najbliższym sąsiedztwie przebiega ul. Płochocińska klasy G oraz ul. Marywilska klasy Z, istotnym elementem istniejącego układu drogowego jest również ul. Modlińska klasy GP.	- główny środek komunikacji zbiorowej stanowi autobus – nie ma linii tramwajowej i metra stanowiących korzystniejszą alternatywę dla kom. autobusowej.
- istniejąca oferta komunikacyjna nie wpływa negatywnie na możliwość obsługi potencjalnego obiektu WOH w badanej lokalizacji.	- ul. Modlińska stanowi istotny element układu drogowego w kontekście wyjazdów z miasta w kierunku północnym, w godzinie szczytu popołudniowego możliwe duże zatłoczenia utrudniające dojazd do potencjalnego WOH,
- stosunkowo dobrze rozbudowany układ dróg uzupełniających (ul. Kupiecka, ul. Płytowa itp.) umożliwiające rozproszenie ruchu generowanego przez obiekty handlowe.	
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- kontynuacja budowy planowanej Trasy Mostu Północnego w kierunku zachodnim (ul. Marii Skłodowskiej-Curie) znacząco poprawiłaby dostępność komunikacyjną lokalizacji.	- brak kontynuacji budowy Trasy Mostu Marii Skłodowskiej Curie.
- budowa planowanej w przedmiotowym rejonie linii tramwajowej wpłynie korzystnie na obsługę komunikacją zbiorową, co w połączeniu z przebudową ulicy Marywilskiej będzie miało znaczący wpływ na poprawę dostępności komunikacyjnej.	- wzrost ruchu po roku 2020 na trasie wylotowej (ul. Modlińska) w znaczny sposób ograniczający dostępność potencjalnego WOH.
	- brak budowy planowanej linii tramwajowej.

Tab. 12/2 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne

Podsumowując:

- 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 przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 31%. Zgodnie z założeniami kwalifikuje lokalizację do oceny neutralnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). Należy jednak zaznaczyć, iż na zwiększenie potencjału przewozowego wpływa linia Szybkiej Kolei Miejskiej, której częstotliwość jest znacznie mniejsza niż połączeń autobusowych. Ponadto brak infrastruktury transportu szynowego (tramwaj, metro) należy uznać jako czynnik niekorzystny dla obsługi komunikacyjnej.
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 3% i nie przekracza średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako pozytywną. Należy wspomnieć, iż analiza ruchu uwzględnia ruch generowany przez istniejącą halę kupiecką i nie zakłada powstania nowego potencjału ruchotwórczego a jedynie jego wzrost.
- 4) Istniejącą sieć uliczną w połączeniu z planowanymi inwestycjami uznano jako wystarczającą w kontekście obsługi potencjalnego WOH. W najbliższym sąsiedztwie przebiega ul. Płochocińska klasy G oraz ul. Marywilska klasy Z (przeznaczona do przebudowy). Korzystny wpływ mają również ul. Modlińska klasy GP oraz most Marii Skłodowskiej Curie. Dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji w kontekście istniejącej oraz planowanej infrastruktury drogowej ocenia się 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 2 ul. Marywilska, Hala Kupiecka przedstawiono w tab.13/2.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	Białołęka	Neutralna

Tab. 13/2 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 2 ul. Marywilska, Hala Kupiecka przedstawiono w tab.14/2.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	Białołęka	Pozytywna

Tab. 14/2 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 2 ul. Marywilska, Hala Kupiecka przedstawiono w tab.15/2.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	Białołęka	pozytywna

Tab. 15/2 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;

8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 10 drzew liściastych oraz zakrzaczenia i samosiejki w otoczeniu odnogi Kanału Żerańskiego. Po zachodniej stronie hali znajdują się rozległe przestrzenie z roślinnością ruderalną. Na zaniedbanych nawierzchniach utwardzonych w otoczeniu odnogi Kanału Żerańskiego widoczna jest sukcesja roślinności.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 25% terenu. Znaczną część powierzchni biologicznie czynnej stanowi odnoga Kanału Żerańskiego. Na rozpatrywanym terenie znajduje się obecnie hala kupiecka wraz z parkingiem (wykonanym z kostki brukowej) i drogami wewnętrznymi (wykonanymi z asfaltu) stanowiące powierzchnie nieprzepuszczalne.

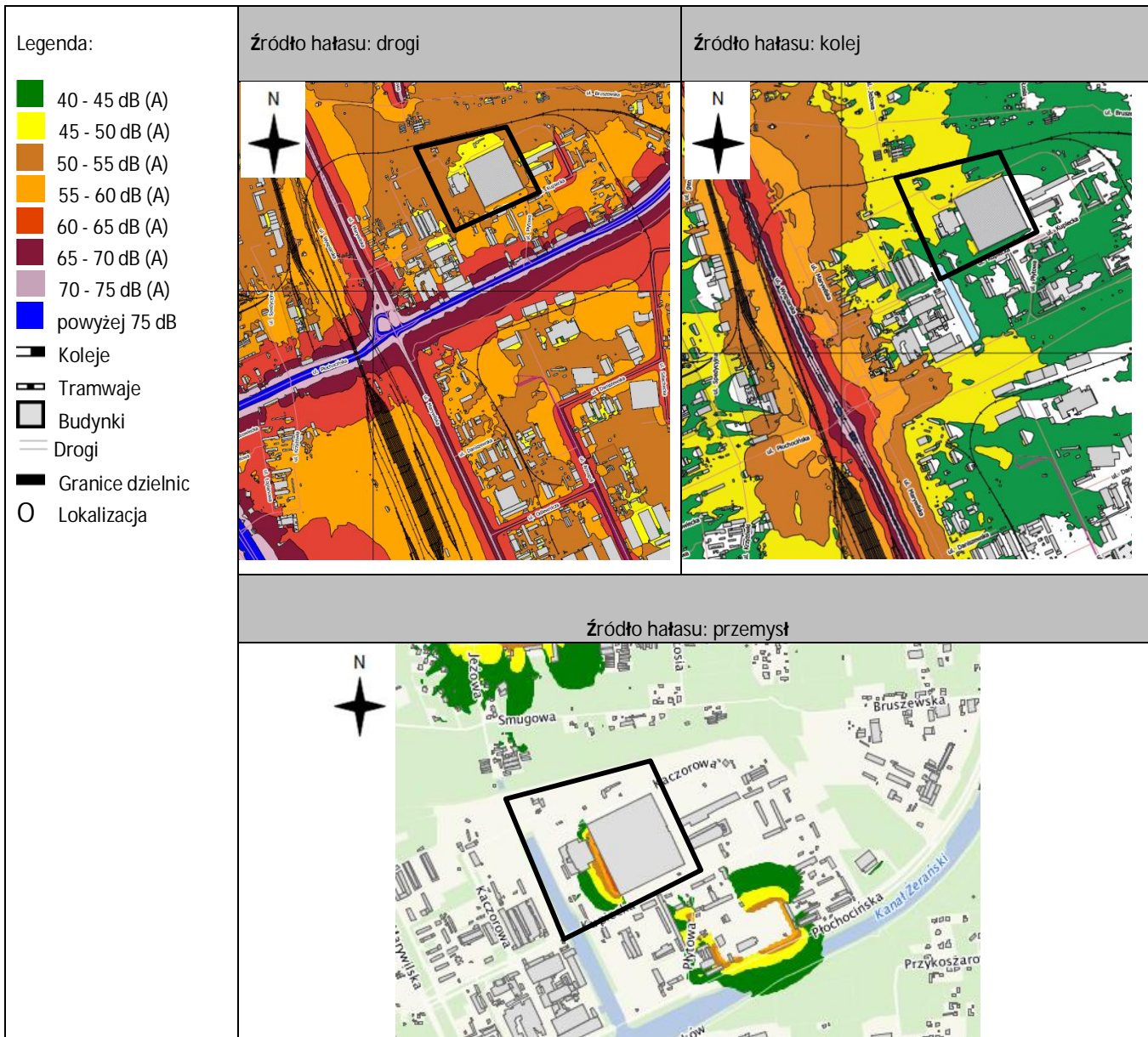
3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie analizowanej lokalizacji znajduje się odnoga Kanału Żerańskiego. Obiekty hydrogeologiczne nie występują.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowią ul. Płochocińska i ul. Marywilska. Wartości hałasu w rejonie ulic przekraczają 75 dB. Pozostałe źródła hałasu (trasa kolejowa i przemysł) mają nieznaczny wpływ na istniejący klimat akustyczny.

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



Tab. 16/2 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 2.

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. Kanał Żerański, którego odnoga znajduje się na terenie lokalizacji jest oznaczony, jako obszar głównych powiązań przyrodniczych pomiędzy obszarami Systemu Przyrodniczego Warszawy. Jest to teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację, jako teren z roślinnością o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych, o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych, poza Systemem Przyrodniczym Warszawy i uciążliwą dla jego funkcjonowania (z wyjątkiem odnogi kanału Żerańskiego, która jest

terenem istotnym dla funkcjonowania podsystemu biologicznego, hydrologicznego i klimatycznego Systemu Przyrodniczego Warszawy). Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren bardzo silnie zaburzony funkcjonalnie, o znikomej produkcji biomasy lub pozbawiony możliwości jej wytwarzania (odnoga kanału Żerańskiego, jako wody powierzchniowe nie jest uwzględniona). Jest to teren ograniczający przewietrzanie miasta i uciążliwy dla tego systemu, a jedynie obszar odnogi kanału Żerańskiego jest terenem z dominującym procesem przewietrzania. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem odpływu sztucznego.

Opracowanie określa dla terenu lokalizacji głębokość pierwszego poziomu wód gruntowych na głębokości ok. 5 m (p.p.t.). Lokalizacja leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza z punktowych źródeł wysokich. Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, który jest 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 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie brak jest obszarów chronionych oraz pomników przyrody. Najbliżej położony obszar chroniony to Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 0,83 km w kierunku zachodnim.

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. Wyniki przedstawia tab.17/2.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej (teren przemysłowy, niewielka liczba drzew). • Brak występowania obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie. • Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie raczej wyklucza zabudowę mieszkaniową. 	<ul style="list-style-type: none"> • Na terenie lokalizacji znajduje się odnoga Kanału Żerańskiego.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Zahamowanie procesu degradacji terenu przemysłowego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią. • Ryzyko utraty funkcji przyrodniczych (biologicznych, hydrologicznych, klimatycznych) pełnionych przez Kanał Żerański poprzez możliwe zanieczyszczenie wód. • Ryzyko likwidacji powierzchni biologicznie czynnej (obecnie ok. 25%).

Tab. 17/2 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.2;

Obecnie, z wyjątkiem odnogi Kanału Żerańskiego teren nie przedstawia wartości przyrodniczej. Teren jest silnie zindustrializowany, występuje na nim głównie roślinność ruderalna z niewielką liczbą drzew.

Kanał Żerański, wg opracowania ekofizjograficznego spełnia istotne funkcje biologiczne, hydrologiczne oraz klimatyczne. W rezultacie budowy i użytkowania WOH może nastąpić utrata tych funkcji poprzez ryzyko zanieczyszczenia wód powierzchniowych.

Dalsze przekształcenie terenu nie wpłynie znacząco na pogorszenie stanu środowiska, w tym także klimatu akustycznego. 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

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 2 ul. Marywilska, Hala Kupiecka jest pozytywna.

Realizacja inwestycji we wskazanym miejscu przyczyni się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej. Przeznaczenie terenu na możliwość budowy WOH może przyczynić się do zmiany funkcjonujących w stanie obecnym obiektów handlowych (charakteryzujących się niskimi walorami architektonicznymi) w obiekt bardziej funkcjonalny, wpływający korzystnie na ten fragment przestrzeni miejskiej.

Układ drogowy w świetle istniejącej infrastruktury oraz planowanych inwestycji również oceniono pozytywnie. Jako istotne wskazuje się bliskość przeprawy mostowej Marii Skłodowskiej Curie, Trasy Mostu Północnego oraz ul. Modlińskiej. Korzystnie ocenia się również plany przebudowy ul. Marywilskiej. Wskazuje się na potrzebę poprawy oferty komunikacji zbiorowej.

W przypadku uwarunkowań przyrodniczych również brak jest przeciwwskazań dla przekształcenia istniejących obiektów w WOH. Obecnie teren nie przedstawia wartości przyrodniczej (teren przemysłowy, niewielka liczba drzew). Powyższe oceny uwzględniają funkcjonowanie w stanie istniejącym na przedmiotowym terenie obiektów handlowych.