

**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 I

Warszawa – Grudzień 2013 r.

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	6
2. Opis przyjętej metody	10
3. Określenie struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej istniejących obiektów handlu wielkopowierzchniowego (WOH)	28
4. Określenie nasycenia miasta obiektami WOH wraz z określeniem możliwości realizacji nowych obiektów w odniesieniu do polityki przestrzennej	38
5. Prognoza wpływu potencjalnych obiektów WOH na istniejącą sieć handlową	52
6. Prognoza wpływu potencjalnych obiektów WOH na rynek pracy	57
7. Prognoza wpływu potencjalnych obiektów WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	67
8. Podsumowanie wyników przeprowadzonych analiz i prognoz. Analiza wielokryterialna	74
9. Bibliografia	101

Spis tabel:

- Tab. 1 Definicje WOH; źródło: opracowanie własne
- Tab. 2 Pomiary ruchu generowanego przez centra handlowe w Warszawie; źródło: opracowanie własne
- Tab. 3 Współczynniki generacji ruchu; źródło: opracowanie własne
- Tab. 4 Podział zadań przewozowych w zależności od lokalizacji obiektu; źródło: opracowanie własne
- Tab. 5 Wskaźniki parkingowe w odniesieniu do poszczególnych stref miasta; źródło: SUiKZP m. st. Warszawy
- Tab. 6 Obiekty WOH w Warszawie i aglomeracji stołecznej
Źródło: oprac. własne na podstawie raportu PRCH II kw. 2013 i DTZ European Retail Guide Shopping Centres. December 2012r. oraz z wykorzystaniem pozyskanych danych z portalu galerie handlowe (<http://www.galeriehandlowe.pl/go.live.php>)
- Tab. 7 Analizowane podziały zbioru WOH na 3 typy w wielkości wg powierzchni sprzedaży
- Tab. 8 Podział obiektów WOH na 3 typy wg wielkości powierzchni sprzedaży
- Tab. 9 Struktura przestrzenna rozmieszczenia centrów handlowych w dzielnicach Warszawy (stan 2011r.) Źródło: opracowanie własne na podstawie zestawienia w tab.7.
- Tab. 10 Zestawienie WOH w dzielnicach i sąsiadujący typ zagospodarowania w otoczeniu (analiza własna)
- Tab. 11 Kategorie istniejących WOH
- Tab. 12 Lokalizacje na których dopuszcza się obiekty handlowe na małych działkach
- Tab. 13 Wskaźniki liczby obiektów WOH i powierzchni sprzedaży w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w tych obiektach w podziale na dzielnice.
- Tab. 14 Wskaźniki nasycenia Warszawy i aglomeracji stołecznej obiektami WOH (stan 2012r. z uwzgl. nowych obiektów z 2013r.) Źródło: oszacowanie własne
- Tab. 15 Nasycenie powierzchniami sprzedaży w WOH w wybranych aglomeracjach oraz udział pustostanów (niewynajętych powierzchni) w tych obiektach; Źródło: raporty DTZ i C&W oraz oprac. własne w odniesieniu do Warszawy i aglomeracji
- Tab. 16 Liczba użytkowników i wskaźnik pustostanów w wybranych WOH w aglomeracji stołecznej; Źródło: DTZ-European Retail Guide-Shopping Centres, dec.2012
- Tab. 17 Obciążenie krytycznych skrzyżowań ulic obsługujących ruch pojazdów generowany/absorbowany przez wybrane WOHy w Warszawie (oznacz. typów obiektu: WOHM-mały, WOHS-średni; WOHD-duży)
- Tab. 18 Zasada lokalizacji WOH różnej wielkości w strefach obsługi komunikacyjnej; Źródło: opracowanie własne
- Tab. 19 Postulowane typy połączeń WOH różnej wielkości z ulicami określonej klasy funkcjonalnej; Źródło: opracowanie własne
- Tab. 20 Prognoza potencjalnych możliwości wzrostu sumarycznej powierzchni sprzedaży w kompleksach WOH i liczby obiektów WOH na terenie aglomeracji warszawskiej; Źródło: opracowanie własne
- Tab. 21 Zmiany w liczbie sklepów w latach 2010 i 2011; źródło: Rocznik Statystyczny Warszawy 2012r.
- Tab. 22 Zmiany w liczbie ogółu sklepów i ogólnospożywczych w latach 2005-2011
- Tab. 23 Ocena możliwości budowy potencjalnych WOH z uwagi na oddziaływanie na istniejącą sieć handlową
- Tab. 24 Liczba zatrudnionych w Warszawie w latach z uwzględnieniem płci; źródło: Rocznik Warszawy 2012r. US, 2013r
- Tab. 25 Liczba zatrudnionych w Warszawie w 2011r. i dynamika zmian w zatrudnieniu w czasie (w %) Źródło: oprac. własne na podstawie Rocznika statystycznego GUS 2012r.
- Tab. 26 Zmiany zatrudnienia w wyróżnionych obiektach handlowych w Warszawie
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Rocznika Statystycznego Warszawy 2012r. US
- Tab. 27 Szacowana liczba miejsc pracy w WOH-ach w funkcji ich wielkości; Źródło: opracowanie własne
- Tab. 28 Udział bezrobotnych w Warszawie wg wieku i płci (źródło: Rocznik Statystyczny Warszawy, US, 2012r.)
- Tab. 29 Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w Warszawie w kolejnych latach (źródło: jw.)
- Tab. 30 Stopy bezrobocia w dzielnicach Warszawy w latach 2011 i 2012; Źródło: Rocznik Statystyczny Warszawy US, II kw.2013r.
- Tab. 31 Scenariusz podstawowy dla kraju Źródło: Monitor Polski z 14.05.2012r. Prognoza parametrów makroekonomicznych gospodarki. Lata 2016i 2017 na podstawie: Zaktualizowane warianty rozwoju gospodarczego Polski, o których mowa w Podrozdziale 7.4 Założenia do analizy finansowej – Wytucznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (MRR/H/14(2)01/2009), wersja z dn. 19 lipca 2011 r.
- Tab. 32 Rozwój centrów handlowych (CH) w aglomeracji Warszawskiej a zatrudnienie w handlu w latach 2009 – 2012; Źródło: opracowanie własne z uwzgl. danych PRCH oraz dane o zatrudnieniu: Rocznik Statystyczny Warszawy 2012-US, Warszawa
- Tab. 33 Ocena budowy potencjalnych WOH w świetle wpływu na rynek pracy
- Tab. 34 Wyniki badań preferencji konsumentów - oprac. własne z wykorzystaniem źródła: GfK Polonia, 2009r.
- Tab. 35 Wyniki badań ankietowych konsumentów o preferencjach w wyborze miejsca zakupu zależnie od towaru
- Tab. 36 Tendencje w zachowania klientów wyborze miejsca zakupów; Źródło: oprac. własne z wykorzystaniem badań CBOS w 2011r

- Tab. 37 Główne powody dokonywania zakupów wg rodzaju sklepów Źródło: oprac. Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową
- Tab. 38 Proponowana kolejności wykorzystania lokalizacji z uwagi na ofertę istniejących powierzchni handlowych w WOH w dzielnicach, z uwzględnieniem prognozowanych zmian demograficznych ludności (2020r.); Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z rocznika Panorama Dzielnic Warszawy, 2012r. oraz IGiPZ PAN: Struktura i rozmieszczenie miejsc zamieszkania, pracy i edukacji w Warszawie wg rejonów komunikacyjnych w 2010.
- Tab.39 Ocena lokalizacji potencjalnych WOH pod kątem pełniejszego zaspokojenia potrzeb i interesów konsumenta; Źródło: opracowanie własne
- Tab.40 Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie śródmiejskiej; źródło: opracowanie własne
- Tab.41 Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie miejskiej; źródło: opracowanie własne
- Tab.42 Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie przedmieść; źródło: opracowanie własne
- Tab.43 Analiza wielokryterialna – przykład obliczeniowy; źródło: opracowanie własne
- Tab. 44 Zestawienie wyników ocen I etapu uzyskany z zastosowaniem 8 kryteriów
- Tab.45 Sumaryczna ocena możliwości budowy potencjalnego WOH w poszczególnych lokalizacjach
- Tab. 46 Lokalizacje rekomendowane na podstawie wyników analizy wielokryterialnej
- Tab. 47 Lokalizacje obojętne - neutralne (rekomendacja w II kolejności)
- Tab. 48 Lokalizacje ocenione negatywnie
- Tab. 49 Zasada lokalizacji WOH różnej wielkości w strefach obsługi komunikacyjnej; Źródło: opracowanie własne

Spis rysunków:

- Rys 1.0 Sieć istniejących wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w Warszawie;
- Rys 2.0 Potencjalne lokalizacje nowych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w Warszawie
- Rys 3.0 Potoki ruchu PrT – Warszawa- Prognoza 2020

1. Wprowadzenie

1.1 Podstawa formalna opracowania

Podstawą formalną opracowania pt.: „Analiza możliwości budowy na terenie Warszawy nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) wraz z prognozą skutków ich budowy w odniesieniu do 26 nowych lokalizacji” jest umowa nr AM/B/II/2/1/53/13 zawarta w dn. 19 lipiec 2013r. przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego w Warszawie jako Zamawiającym z AECOM Sp. z o.o. jako wykonawcą. Umowny termin przekazania opracowania to listopad 2013r.

1.2 Cel i przedmiot opracowania

Celem opracowania jest ocena możliwości budowy na terenie miasta nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (w skrócie: WOH – tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) z uwzględnieniem struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej oraz wykonanie prognoz dla 26 wskazanych nowych lokalizacji. Cel obejmuje skutki budowy obiektów dla komunikacji, istniejącej sieci handlowej, rynku pracy, oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów wraz z określeniem możliwości wykorzystania danego terenu.

Lokalizacje wskazane przez Zamawiającego jako przedmiot analiz:

Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”),

Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka,

Lokalizacja nr 3 – Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej,

Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK,

Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna),

Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa),

Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego,

Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru,

Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP,

Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej,

Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna),

Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa),

Lokalizacja nr 13 – Bysławska, rejon ul. Poezji,

Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego,

Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Galeria Mokotów – rozbudowa),

Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka,

Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,

Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,

Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki),

Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina),

Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona),
 Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego – zachodnia strona),
 Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły,
 Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołąbki,
 Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”,
 Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”.

1.3. Definicje terminów używanych w opracowaniu

Definicje terminów używanych w opracowaniu zamieszczono tab. 1.

Tab.1. Definicje stosowanych ważniejszych terminów na potrzeby przedmiotowego opracowania¹

Lp	Określenie	Definicja	Źródło definicji
1	Sklep	SKLEP - jest to stały punkt sprzedaży detalicznej, posiadający specjalne pomieszczenie (tj. lokal sklepowy) z oknem wystawowym oraz wnętrzem dostępnym dla klientów. Może on stanowić jednozakładowe przedsiębiorstwo lub może być jednym z zakładów przedsiębiorstwa wielozakładowego (wielosklepowego). O zaliczeniu sklepu do odpowiedniej specjalizacji branżowej decyduje względna przewaga wartości sprzedawanych towarów danej branży.	Rynek Wewnętrzny (publikacja roczna) GUS, Warszawa http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/CH_rynek_wewnetrzny_w_2012r.pdf
2	Supermarket	Sklep o powierzchni sprzedażowej od 400 m kw. do 2499 m kw. prowadzący sprzedaż głównie w systemie samoobsługowym, oferujący szeroki asortyment artykułów żywnościowych oraz artykułów nieżywnościowych częstego zakupu, występujący w centrach handlowych i galeriach handlowych.	jw.
3	Hipermarket	Sklep o powierzchni sprzedażowej od 2500 m kw. prowadzący sprzedaż głównie w systemie samoobsługowym, oferujący szeroki asortyment artykułów żywnościowych i nieżywnościowych częstego zakupu, zwykle z parkingiem samochodowym, występujący jako podstawowy obiekt w centrach handlowych.	jw.

¹ Adres z którego zaczerpnięto definicje nr : 1,2,3,7,8,12,13,16
http://www.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-5886.htm

4	Centrum handlowe	Nieruchomość handlowa, która została zaplanowana, zbudowana oraz jest zarządzana jako jeden podmiot handlowy, składający się ze wspólnych części, o minimalnej powierzchni sprzedaży brutto 5000 m ² oraz z minimum 10 sklepami.	Polska Rada Centrów Handlowych (na podstawie standardów ICSC) - Raport PRCH 2 poł.2012r.
5	Park handlowy	Spójnie zaprojektowany, zaplanowany oraz spójnie zarządzany projekt, składający się głównie ze średniej oraz dużej wielkości wyspecjalizowanych obiektów handlowych.	jw.
6	Centrum wyprzedażowe	Spójnie zaprojektowany, zaplanowany oraz spójnie zarządzany projekt handlowy z oddzielnymi sklepami, w których producenci lub sprzedawcy detaliczni sprzedają nadwyżki zapasów, końcówki kolekcji lub kolekcje posezonowe po obniżonych cenach.	jw.
6	Galeria handlowa	Wielko- lub średniopowierzchniowy obiekt handlowy wybudowany z przeznaczeniem na sklepy detaliczne, zazwyczaj nie przekraczające 2 tys. m ² , z przewagą lokali o powierzchni handlowej od 40 do 80 m ² .	http://pl.wikipedia.org/wiki/Galeria_handlowa
7	Dom towarowy	Wielodziałowy sklep o powierzchni sal sprzedażowych 2000m ² i więcej, prowadzący sprzedaż szerokiego i uniwersalnego asortymentu towarów nieżywnościowych, a często także towarów żywnościowych: mogą również prowadzić pomocniczą działalność gastronomiczną i usługową.	Rynek Wewnętrzny (publikacja roczna) GUS, Warszawa http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/CH_rynek_wewnetrzny_w_2012r.pdf
8	Dom handlowy	Wielodziałowy (przynajmniej dwa działy branżowe) sklep o powierzchni sal sprzedażowych od 600m ² do 1999m ² , prowadzący sprzedaż towarów o podobnym asortymencie jak w domu towarowym.	Projekt ustawy o wielkopowierzchniowych obiektach handlowych, 2004r.
9	Targowisko/ bazar	Targowiska - wyodrębnione tereny lub budowle (plac, ulica, hala targowa) ze stałymi, względnie sezonowymi punktami sprzedaży drobnodetalicznej lub urządzeniami przeznaczonymi do prowadzenia handlu, codziennie lub w wyznaczone dni tygodnia.	Rynek Wewnętrzny (publikacja roczna) GUS, Warszawa http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/CH_rynek_wewnetrzny_w_2012r.pdf
10	Hala targowa	Zgrupowanie punktów handlowych w której przynajmniej jeden z punktów handlowych przekracza powierzchnie sprzedażową 300m ² . W strukturze hali targowej występują różne pod względem wielkości powierzchni sprzedażowej i branży punkty	Projekt ustawy o wielkopowierzchniowych obiektach handlowych, 2004r.

		handlowe, a także punkty usługowe, będące własnością jednej spółki, spółdzielni bądź stowarzyszenia obsługującego własnych udziałowców, akcjonariuszy, członków lub będące własnością wyodrębnioną wielu firm, z których żadna nie dysponuje w danym obiekcie większą powierzchnią sprzedażową niż 300m ² . Inna nazwa targowiska.	
11	Sklep dyskontowy	<p>1/Sklepy o powierzchni sprzedaży powyżej 300 m², oferujące artykuły żywnościowe i nieżywnościowe w ograniczonym zakresie przy niskiej marży handlowej</p> <p>2/Grupa sklepów dyskontowych nie jest zbiorem wewnątrznie jednolitym. Obejmuje ona m.in. rodzaje sklepów: sklepy superdyskontowe (hard discount), sklepy miękkiego dyskonta (soft discount), supermarkety dyskontowe o poszerzonej grupie produktów (extended range discount) i hipermarkety dyskontowe (warehouse stores). Poszczególne rodzaje sklepów dyskontowych różnią się zarówno powierzchnią sprzedaży, oferowanym asortymentem, jak i strategią cenową.</p>	<p>1/Na podstawie projektu ustawy o wielkopowierzchniowych obiektach handlowych, 2004r.</p> <p>2/ A.Lubańska, SGGW: Znaczenie sklepów dyskontowych na rynku towarów żywnościowych w Polsce; SERiAB Rocznik naukowy- tom VIII, z.3</p>
12	Sklep powszechny ²	Sklep prowadzący sprzedaż głównie towarów żywnościowych codziennego użytku, o powierzchni sal sprzedażowych od 120 do 399m ²	Rynek Wewnętrzny (publikacja roczna) GUS, Warszawa http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/CH_rynek_wewnetrzny_w_2012r.pdf
13	Sklep specjalistyczny/wy specjalizowany (inna nazwa: sklep branżowy)	Sklep prowadzący sprzedaż szerokiego asortymentu artykułów do kompleksowego zaspokojenia określonych potrzeb, np. ubioru, wyposażenia mieszkań, sklepy motoryzacyjne, meblowe, sportowe itp.	Jw.
14	Sklepy sieciowe	Sklepy funkcjonujące w sieci handlowej jak np. Biedronka w sieci Jeronimo Martins	http://pl.wikipedia.org/wiki/Kategoria:Sieci_handlowe
15	Punkty sprzedaży detalicznej	Placówki handlowe obejmujące: -obiekty wielkopowierzchniowe; -sklepy łącznie z aptekami; -stałe punkty sprzedaży drobnodetalicznej (kioski, "szczęki", stragany);	Rynek Wewnętrzny (publikacja roczna) GUS, Warszawa http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/CH_rynek_wewnetrzny_w_2012r.pdf

² Używana jest też nazwa sklep ogólnospożywczy

		- pozostałe punkty sprzedaży drobnodetalicznej o charakterze ruchomym; - stacje paliw.	
16	Sprzedaż hurtowa	Sprzedaż hurtowa odbywa się na ogół poprzez wyspecjalizowane placówki handlowe - hurtownie	http://pl.wikipedia.org/wiki/Hurt
17	Produkty FMCG	Produkty szybkozbywalne, produkty szybkorotujące (ang. FMCG, fast-moving consumer goods) – produkty sprzedawane często i po względnie niskich cenach. Przykładami dóbr z tej branży są artykuły spożywcze, środki czystości, alkohol i papierosy.	http://pl.wikipedia.org/wiki/Produkty_szybkozbywalne

Tab. 1 Definicje WOH; źródło: opracowanie własne

Źródłami definicji o podstawowym znaczeniu dla tego opracowania były opracowania statystyczne GUS dot. Warszawy i województwa mazowieckiego, zawierające dane statystyczne przede wszystkim z 2011r. oraz najnowsze opracowania organizacji zainteresowanych tą dziedziną infrastruktury handlu wewnętrznego jak np. Polska Rada Centrów Handlowych, wydawnictwo Galerie Handlowe, Jones Lang laSalle, DTZ.

Z przytoczonych definicji wynika, że do obiektów typu WOH tj. obiektów o powierzchni sprzedaży ponad 2000 m² można zaliczyć:

- domy towarowe,
- centra handlowe,
- parki handlowe,
- centra wyprzedażowe,
- galerie handlowe i hale targowe - o łącznych powierzchniach sprzedaży w sklepach ponad 2000m²,
- hipermarkety funkcjonujące poza centrami handlowymi i parkami handlowymi.

Do obiektów WOH nie można było zaliczyć supermarketów znajdujących się poza centrami handlowymi, galeriami handlowymi i parkami handlowymi, gdyż tylko część z nich (bez możliwości ustalenia jaka) spełnia wymaganie powierzchniowe, kwalifikujące te obiekty do kategorii WOH. Nie zaliczono też domów handlowych, jak też innych obiektów nie spełniających warunku 2000 m² powierzchni sprzedaży.

Analizy ilościowe oparto na powyższych założeniach.

2. Opis przyjętej metody

2.1 Specyfika przedmiotu opracowania

Opracowanie ma charakter studialny bazujący na materiałach przekazanych przez Zamawiającego, zgromadzonych przez wykonawcę oraz badaniach własnych wykonanych w ramach niniejszego opracowania.

Przyjęte metody oceny stanu istniejącego infrastruktury WOH-ów w dużym stopniu uzależnione były od trudnego dostępu do danych liczbowych charakteryzujących analizowane WOH-y. A to dlatego, że administratorzy obiektów nie byli

zainteresowani udostępnianiem danych o parametrach technicznych i funkcjonowaniu obiektów.

Specyficzną cechą równoczesnej oceny przydatności 26 lokalizacji w mieście do wykorzystania ich pod budowę WOH był jej podwójny charakter:

1) ocena ogólna odnosząca się jednocześnie do wszystkich lokalizacji, przeprowadzona w zakresie ich wpływu na rynek pracy, na sieć handlową oraz na zadowolenie i interesy konsumentów, oraz

2) ocena szczegółowa odnosząca się do każdej z lokalizacji w zakresie towarzyszących im uwarunkowaniom funkcjonalno-przestrzennym oraz transportowym.

W rezultacie tego podziału opracowanie składa się z 2 tomów: tom I zawiera oceny ogólne lokalizacji, jak też zawierający syntezę wyników szczegółowych analiz oraz tom II, składający się z 26 zeszytów poświęconych wynikom ocen kolejnych lokalizacji od 1 do 26.

Dla każdej ze wskazanych lokalizacji, zgodnie z zawartą umową, została wykonana analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych, prognoza wpływu na obciążenie układu komunikacyjnego, na istniejącą sieć handlową, na rynek pracy, na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz wpływu na środowisko. Opis metody wykonania poszczególnych analiz przedstawiono w kolejnych punktach.

Z uwagi na wielość kryteriów oceny lokalizacji zastosowano dwustopniową ich ocenę:

1) oceny branżowe cech lokalizacji (aspekty społeczne, urbanistyczne, transportowe i środowiskowe) oraz

2) ocena finalna każdej lokalizacji z wykorzystaniem metody wielokryterialnej.

2.2 Określenia struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej istniejących obiektów handlu wielko powierzchniowego

Określenia dokonano wykonując następujące zadania:

a) zidentyfikowano istniejące obiekty i umieszczono je na wspólnej mapce, uzyskując w ten sposób kontekst przestrzenny wzajemnego ich położenia w mieście;

b) analizę oparto na materiałach źródłowych jak np:

- dane statystyczne z przedmiotowej dziedziny zawarte w opracowaniach: Rocznik Statystyczny Warszawy 2012, Panorama Dzielnic Warszawskich 2012r. Szczegółowość w ujęciu analizy struktury WOH w przedmiotowym opracowaniu była uzależniona od dostępnych danych w ww. rocznikach i w innych źródłach;

- raporty wyspecjalizowanych organizacji jak np. Polska Rada Centrów Handlowych, Jones Lang LaSalle, DTZ, Cushman&Wakefileld – dostępne na stronach internetowych, a dotyczące m.in. Warszawy;

- wizyty wybranych obiektów, z listy obiektów istniejących,

- rozmieszczenie przestrzenne zidentyfikowanych WOH przedstawiono na mapie.

W ten sposób uzyskano obraz sytuacji w analizowanym zakresie.

2.3 Oceny nasycenia miasta obiektami handlu wielkopowierzchniowego wraz z określeniem możliwości realizacji nowych obiektów w nawiązaniu do polityki przestrzennej zapisanej w obowiązującym SUIKZP

Oceny dokonano wykonując następujące zadania:

a) założono, że ocenę należy przeprowadzać dla obszaru aglomeracji warszawskiej, a nie tylko miasta Warszawy, kierując się rozległym przestrzennie zasięgiem oddziaływania tego typu obiektów;

b) Przyjęto założenie, że punktem wyjścia do oceny są zapisane w SUIKZP zasady polityki przestrzennej w odniesieniu do tego typu obiektów handlowych, wskazujące ich funkcje (nie tylko handlowe ale też inne, w tym usługowe o charakterze właściwym dla uatrakcyjnienia centrum miasta oraz centrów dzielnicowych) i porównanie analizowanych 26 lokalizacji, znajdujących się w 15 dzielnicach, również w obszarze centrum miasta.

c) W ocenach zastosowano metodę statystyczną polegającą na oszacowaniu wskaźników liczbowych, uwzględniających cechy istniejących WOH, a zwłaszcza powierzchnię sprzedaży. Na tej podstawie zaproponowano klasyfikacje WOH w 3 grupach, wykorzystaną w dalszych częściach opracowania.

d) Do oceny wpływu istniejących obiektów kategorii WOH na układ komunikacyjny wykorzystano przeprowadzone obserwacje oraz pomiary generacji i absorpcji ruchu drogowego z wybranych WOH. Wykorzystano też dostępne wyniki badań innych autorów, dotyczących ruchu pojazdów i pieszych.

Pomiarami objęto ruch wjazdowy i wyjazdowy samochodów osobowych do wybranych obiektów, o różnej wielkości (pod względem powierzchni sprzedaży).

Pomiary te wykonano w 2 celach:

- sformułowania oceny o wpływie obiektu na obciążenie układu drogowego; w tym celu wykorzystano też wyniki pomiaru ruchu drogowego ZDM z 2012r. oraz obserwacje warunków ruchu drogowego w sąsiedztwie wybranych obiektów usytuowanych przede wszystkim w strefie śródmiejskiej i miejskiej,
- do opracowania prognozy wpływu potencjalnych nowych obiektów na układ komunikacyjny miasta (drogowy i transportu zbiorowego), z uwzględnieniem planowanej jego rozbudowy w najbliższych latach.

e) W podsumowaniu opracowano wskaźniki nasycenia powierzchnią sprzedaży w istniejących WOH w aglomeracji, które pozwoliły sporządzić ekspercką prognozę poziomu nasycenia obiektami WOH w aglomeracji warszawskiej.

2.3 Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

Materiałami wyjściowymi dla analizy były:

2.3.1. Plansze i opis Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy ze zmianami (Uchwały Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dn. 10.10.2006r. i Uchwała nr. LXI/1669/2013 Rady m.st. Warszawy z dn. 11.07.2013r) w szczególności obrazujące:

- Strukturę funkcjonalną – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego rys.1,
- Strukturę funkcjonalno-przestrzenną – kierunki zagospodarowania przestrzennego rys.14,
- Obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji i rekultywacji – kierunki zagospodarowania przestrzennego rys. 27,
- Ochrona dziedzictwa kulturowego – kierunki zagospodarowania przestrzennego rys.15.
- Dziedzictwo kulturowe - uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego rys.2.
- Środowisko przyrodnicze – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego – rys.3
- System przyrodniczy Warszawy - kierunki zagospodarowania przestrzennego rys.16.

Na bazie powyższych materiałów zostały w punktach spisane główne informacje charakteryzujące dany teren w zakresie obecnych uwarunkowań jak i wytycznych we wskazaniach kierunków zagospodarowania przestrzennego. Punkty dotyczyły m.in. istniejących i planowanych funkcji terenów, rodzaje stref funkcjonalnych, syntetyczna charakterystyka położenia terenu w strukturze funkcjonalno-przestrzennej, planowany wskaźnik zabudowy, cechy środowiska przyrodniczego i występujące powiązania przyrodnicze, główny układ komunikacyjny itp.

Część z powyższych informacji zawarto też na planszy graficznej przygotowanej dla każdej z lokalizacji.

2.3.2. Plany Miejscowe Zagospodarowania Przestrzennego dla części lokalizacji (wykorzystanie stron internetowych bhp poszczególnych Urzędów Dzielnic dla konkretnych lokalizacji).

Informacje z MPZP zostały w sposób analogiczny syntetycznie podane jak w punkcie powyżej.

2.3.3. Inwentaryzacja własna fotograficzna i wizje lokalne wszystkich lokalizacji i ich otoczenia pozwalające na ocenę charakteru pobliskiej zabudowy, sposobów jej użytkowania, intensywności, odległości zabudowy mieszkaniowej od granic lokalizacji itp.

Część dokumentacji fotograficznej została wykorzystana (dla lepszego zobrazowania charakteru terenu i jego najbliższej okolicy) na planszach graficznych dla poszczególnych lokalizacji.

2.3.4. Inwentaryzacja punktów handlowo-usługowych w obrębie izochrony 400m² każdej lokalizacji.

Inwentaryzacja została naniesiona na plansze graficzne poszczególnych lokalizacji dla zobrazowania aktualnego stanu nasycenia obszaru w obiekty handlowe a także – w formie tabelarycznej zawarta w opisach.

2.3.5. Materiały przekazane przez zamawiającego – wnioski składane do Urzędu Miasta o zmianę zapisów w SUIKZP.

W trakcie analizowania materiałów uwzględniana była też ocena zgodności lokalizacji z polityką przestrzenną Miasta Warszawy.

Ocena końcowa wg trzystopniowej skali : pozytywna / neutralna / negatywna, była wynikiem częściowych ocen w czterech kategoriach (analiza SWOT):

1 – Wskazanie mocnych stron danej lokalizacji przemawiających na korzyść lokowania na danym terenie WOH-u danej lokalizacji m.in. takich jak: rewaloryzacja zdegradowanych przestrzeni postindustrialnej, małe nasycenie pobliskich terenów w obiekty handlowe – w tym wielkopowierzchniowe, położenie w strefach centrów lokalnych lub dzielnicowych lub w obszarze o charakterze reprezentacyjnym, łatwa dostępność dla klientów itp. ,

2 – Wskazanie słabych stron danej lokalizacji jak np.: zagrożenie powodzią , ograniczenie dostępności do terenu, sporadyczność zabudowy mieszkaniowej w bliższej i dalszej okolicy, kolizyjność z planowanymi powiązaniem przyrodniczymi itp.

3 – wskazanie szans zmian w otoczeniu korzystnych dla lokalizacji np.: planowanie w bezpośrednim sąsiedztwie nowych arterii komunikacyjnych poprawiających dostępność dla klientów, przystanków metra, parkingów P&R, dynamiczny rozwój nowych osiedli mieszkaniowych na terenach sąsiadujących itp.

4 – Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu np.: możliwość wstrzymania planowanych inwestycji komunikacyjnych, realizacje analogicznych konkurencyjnych inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie itp.

We wnioskach, będących podsumowaniem analizy SWOT, zawarto wskazania co do rekomendowanej wielkości WOH i jego typu a także, w niektórych przypadkach, sugestie co do asortymentu czy co do walorów architektonicznych potencjalnej inwestycji.

2.4 Prognoza wpływu budowy obiektu na obciążenie układu komunikacyjnego

Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu WOH na układ drogowy została wykonana w rozbiciu na dwa etapy. W etapie pierwszym wykonano inwentaryzację istniejącej infrastruktury oraz oferty komunikacji zbiorowej. Etap drugi zakładał prognozę wpływu budowy potencjalnego obiektu na sytuację komunikacyjną w kontekście obciążenia układu drogowego nowym potencjałem ruchotwórczym wynikającym z funkcjonowania obiektu handlu wielkopowierzchniowego.

2.4.1 Inwentaryzacja stanu istniejącego

Na podstawie wizytacji i zebranego materiału fotograficznego autorzy opracowania wykonali inwentaryzację układu drogowego polegającą na określeniu połączeń drogowych istotnych dla obsługi potencjalnego obiektu WOH, określeniu klasy drogi, jej parametrów oraz organizacji ruchu. Na podstawie inwentaryzacji wskazano skrzyżowania, istotne z punktu widzenia obsługi potencjalnego obiektu w badanej okolicy. Ponadto inwentaryzacji poddano ofertę komunikacji zbiorowej dla danego obszaru. Ocena komunikacji zbiorowej składała się ze wskazania środków transportu jakimi dany rejon jest obsługiwany oraz określenia potencjału przewozowego poprzez analizę rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków.

W zależności od badanego obszaru wyodrębniono następujące środki transportu zbiorowego:

- komunikacja autobusowa,
- komunikacja tramwajowa,
- komunikacja kolejowa – Szybka Kolej Miejska,
- metro.

Jako wiążące dla określenia potencjału przewozowego uznano jedynie połączenia z rejonami centralnymi Warszawy, realizowane w godzinie szczytu popołudniowego, odnoszącego się do ruchu związanego z WOH (tj. 17:30 – 18:30 – godzina szczytu popołudniowego została wyznaczona na podstawie przeprowadzonych pomiarów opisanych w punkcie dotyczącym generacji ruchu WOH). Ponadto na potrzeby określenia potencjału przewozowego wykonano analizę taboru autobusowego, tramwajowego, kolejowego oraz pociągów metra pod kątem pojemności pasażerskiej i przyjęto następujące wartości średnie:

- autobus - średnia pojemność 140 pasażerów/1 pojazd,
- tramwaj – średnia pojemność 175 pasażerów/1 tramwaj,
- pociąg SKM – średnia pojemność 792 pasażerów/1 pociąg,
- pociąg metra-średnia pojemność 1400 pasażerów/1 pociąg.

Ponadto w celu wskazania potencjału dla ruchu pieszego oraz rowerowego badanych lokalizacji wyznaczono izochrony dojazdu oraz w oparciu o dane zawarte w modelu ruchu m. st. Warszawy oszacowano liczbę osób zamieszkałych oraz pracujących w sąsiedztwie wskazanych lokalizacji.

Izochrony³

Do wyznaczenia izochron czasowych przyjęto następujące parametry:

- średnia prędkość pieszego – 5 km/h,
- maksymalna podróż piesza do WOH – 2 km/25 minut,

Powyższe założenia dotyczą dni tygodnia z wyłączeniem dni wolnych od pracy, gdzie dopuszczalne długości podróży mogą ulec wydłużeniu.

Podział na izochrony podsystemów przedstawia się następująco:

- izochrona 5 minutowa/400 m,
- izochrona 10 minutowa/800 m,
- izochrona 15 minutowa/1200 m,
- izochrona 25 minutowa/2000m.

2.4.2 Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na obciążenie układu komunikacyjnego

Podstawowe założenia prognozy:

- analizy prowadzono dla godzin szczytu popołudniowego w odniesieniu do ruchu generowanego przez WOH
- przyjęto założenie, że odwzorowanie wpływu obiektu na sytuację komunikacyjną jest izochrona wyrażająca obszarowo-czasowy wpływ analizowanego obiektu.

³ WG „Oceny funkcjonowania sieci handlowych na rynku warszawskim, Rynek wewnętrzny” autorstwa Hanny Górskiej lokalizacja bliska miejsca zamieszkania jest czynnikiem warunkującym zakupy w 33,2%.

Generacja ruchu przez potencjalny obiekt

I) Transport indywidualny

Wyznaczenie generacji ruchu przez potencjalne obiekty handlu wielkopowierzchniowego oparto o współczynniki określające intensywność ruchu produkowanego oraz absorbowanego przez dany obiekt w przeliczeniu na 1 m² powierzchni użytkowej (sprzedaży) w godzinie szczytu popołudniowego. Wartość współczynników wyliczono z pomiarów ruchu generowanego przez istniejące obiekty zlokalizowane w Warszawie wykonane w dniach 12.09.2013 i 19.09.2013 (czwartek) oraz w oparciu o dane z podobnych pomiarów wykonanych w ramach opracowania pn. „Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie”⁴ udostępnionych przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji.

Przeprowadzone pomiary wskazały godzinę 17:30 – 18:30 jako godzinę szczytu popołudniowego w odniesieniu do ruchu generowanego przez WOH, dlatego do wyliczenia współczynników przeliczeniowych wykorzystano natężenia odnotowane w tej godzinie.

Wyniki przeprowadzonych pomiarów przedstawiają się następująco (tab.2):

L.p.	obiekt	powierzchnia [m ²]	17:30 -18:30	
			ruch wjazdowy	ruch wyjazdowy
1	C.H. Land	6 500	215	242
2	E.Leclerc	8 000	330	307
3	C.H. Klif	18 500	199	253
4	Reduta	45 300	666	130
5	Galeria Mokotów ⁵	68 000	843	720
6	C.H. Arkadia ⁶	110 000	1447	1289
7	Galeria Bemowo ⁷	83 000	591	508
8	C.H. Wola Park ⁸	109 000	1177	960

Tab. 2 Pomiary ruchu generowanego przez centra handlowe w Warszawie; źródło: opracowanie własne

Wykonane pomiary nie wskazują na liniowy wzrost ruchu w odniesieniu do wielkości danego obiektu. W związku z powyższym oraz uwzględniając uwarunkowana przestrzenne badanych lokalizacji (między innymi wielkość działki, lokalizacje w strefie wskazanej w SUIKZP), na potrzeby opracowania dokonano podziału potencjalnych WOH na 3 typu różniące się powierzchnią sprzedaży następująco:

⁴ Autorzy opracowania: Pracownia Planowania Układów Komunikacyjnych SYSTEM, dr inż. Andrzej Szarat, dr inż. Marek Bauer

⁵ Pomiar wykonany w ramach opracowania „Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie”

⁶ Pomiar wykonany w ramach opracowania „Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie”

⁷ Pomiar wykonany w ramach opracowania „Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie”

⁸ Pomiar wykonany w ramach opracowania „Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie”

- obiekt mały – powierzchnia sprzedaży z przedziału 2 000 m² - 10 000 m²
- obiekt średni – powierzchnia sprzedaży z przedziału 10 000 m² - 30 000 m²,
- obiekt duży – powierzchnia sprzedaży z przedziału powyżej 30 000 m².

Wartości współczynników zostały określone na następującym poziomie (tab.3):

	ruch wjazdowy P/m ²	ruch wyjazdowy P/m ²
Obiekt minimalny 2 000 - 15 000 m ²	0,037	0,038
Obiekt średni 15 000 - 40 000 m ²	0,020	0,018
Obiekt maksymalny powyżej 40 000 m ²	0,011	0,009

Tab. 3 Współczynniki generacji ruchu; źródło: opracowanie własne

II Transport zbiorowy

Do określenia potrzeb transportowych potencjalnego obiektu wykorzystano podział zadań przewozowych będący opracowaniem autorskim opartym na badaniach własnych oraz zasadach określonych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy.

Przyjęto 5 następujących założeń programowego podziału zadań przewozowych w dojazdach do potencjalnego WOH, na których bazuje prognoza ruchu:

A - programowanie podziału zadań przewozowych ma podstawę w fundamentalnej zasadzie polityki i strategii transportowej w zrównoważonym rozwoju miasta Warszawy,

B - podział zadań przewozowych wyznaczono z uwzględnieniem stref zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów określonych w SUIKZP m. st. Warszawy – kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- Strefa Ia – Śródmiejska,
- Strefa Ib – Śródmiejska,
- Strefa Ic – Śródmiejska,
- Strefa II – Miejska,
- Strefa III – Przedmieście.

C - wpływ na strukturę podziału ma lokalizacja obiektu klasy WOH:

- lokalizacja śródmiejska - z uwagi na bardzo dobrą obsługę transportem zbiorowym korzystanie z transportu indywidualnego zakłada się mniejsze niż w przypadku lokalizacji poza tym obszarem miasta,

- lokalizacja miejska oraz przedmieść w większym oddaleniu od centrum uzasadnia zwiększenie korzystania z transportu indywidualnego;

D - sprzedaż artykułów spożywczych i gospodarstwa domowego, z uwagi na ilość oraz gabaryty asortymentu, wymaga korzystania z transportu samochodowego;

E - udział ruchu pieszego i komunikacji rowerowej w dojazdach do WOH uwarunkowany jest oddaleniem od zabudowy mieszkaniowej; zakłada się, że możliwości korzystania z rowerów sukcesywnie będą ulegać poprawie, a więc ich wykorzystanie wzrośnie;

F - pojemność parkingów przy WOH nie wpływa na ograniczone korzystanie z komunikacji indywidualnej.

W nawiązaniu do powyższych założeń, przyjęto następujące parametry podziału zadań przewozowych (tab.4):

Udział środka w dojazdach do WOH	Charakterystyka rejonu potencjalnej lokalizacji WOH									
	Śródmieście		Strefa miejska				Strefa przedmieść			
	Otoczenie									
	Zabudowa centrum	Osiedle mieszkaniowe			inne		Osiedle mieszkaniowe		inne	
	Dostęp do systemu transportu zbiorowego									
	T+A	M+T+A	A	T+A+SKM	A	T+A+SKM	A	T+A+SKM	A	T+A+SKM
Ruch pieszy i rowerowy	10	8	20	15	10	10	10	10	5	5
Transport zbiorowy	50	70	35	45	35	40	30	35	25	30
Samochody osobowe	40	22	45	40	55	50	60	55	70	65
Suma	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Tab. 4 Podział zadań przewozowych w zależności od lokalizacji obiektu; źródło: opracowanie własne

gdzie:

A – komunikacja autobusowa,

T – komunikacja tramwajowa,

M – metro,

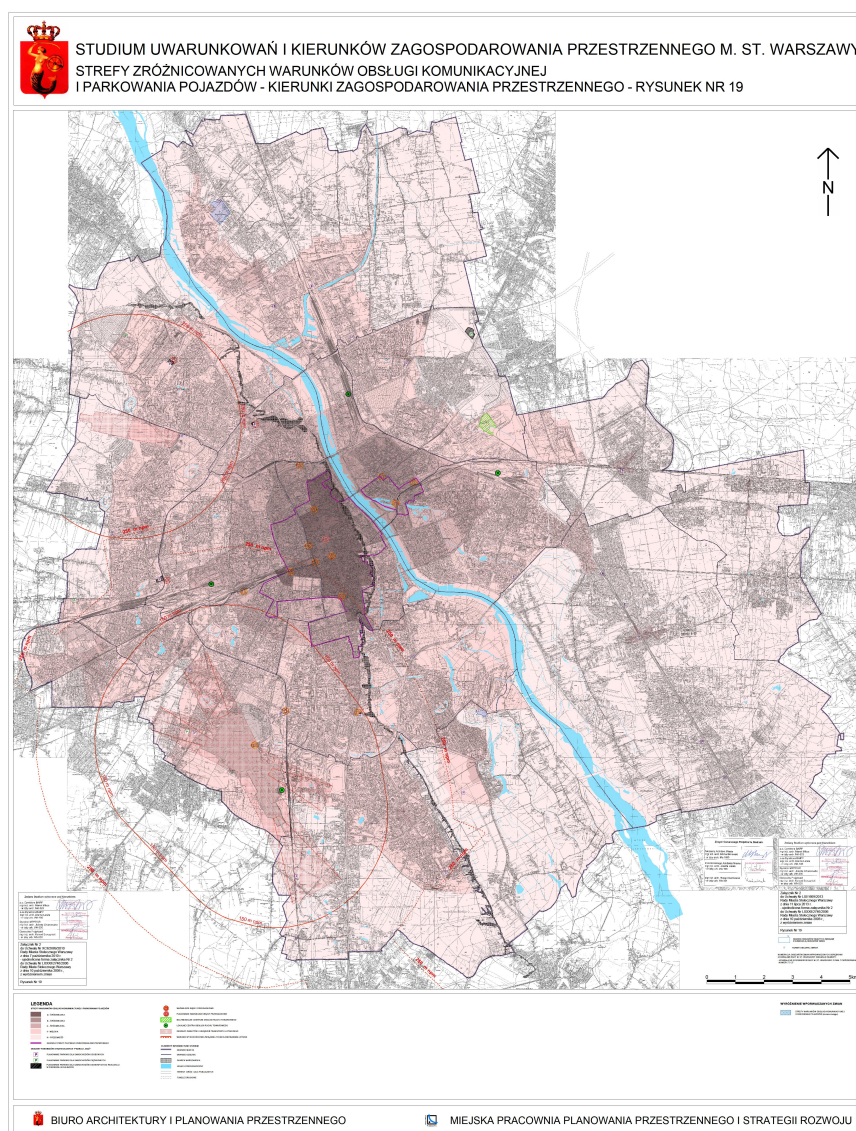
SKM – Szybka Kolej Miejska.

Programowe wyznaczenie generacji ruchu w transporcie indywidualnym, przy założeniu, że napętnienie pojazdów w podróżach do WOH wynosi 1,5 pasażera na pojazd, w zestawieniu z przyjętym podziałem zadań przewozowych pozwoliło oszacować zapotrzebowanie poszczególnych obiektów na transport zbiorowy.

Kryteria oceny – transport zbiorowy

Ocena możliwości obsługi obiektu komunikacją zbiorową została wykonana poprzez porównanie potencjału przewozowego badanej lokalizacji z oszacowanym zapotrzebowaniem na transport. Kryteria oceny przedstawiają się następująco:

- zapotrzebowanie na transport zbiorowy – do 30% potencjału przewozowego – ocena pozytywna;
- zapotrzebowanie na transport zbiorowy – od 30%-60% potencjału przewozowego – ocena neutralna;
- zapotrzebowanie na transport zbiorowy – powyżej 60% potencjału przewozowego – ocena negatywna.



Podział na strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów; źródło: SUIKZP m. st. Warszawy, 2006r.

Prognoza ruchu została wykonana z wykorzystaniem programu do planowania i modelowania ruchu PTV Visum 12.0. Prognozę wykonano bazując na numerycznym modelu ruchu m. st. Warszawy, który został udostępniony przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji.

Udostępniony model ruchu odnosi się do natężeń pomierzonych w 2011 roku, złożony jest z 466 rejonów komunikacyjnych. Przedstawione natężenia ruchu pojazdów dotyczą godziny szczytu popołudniowego.

Prognoza ruchu została wykonana dla okresu perspektywicznego 2020.

Prognozę wykonano metodą ekspercką uwzględniającą zmianę liczby mieszkańców w Warszawie (wg. GUS), zmianę wartości PKB, z czym skorelowany jest wzrost ruchliwości mieszkańców oraz zmiana wskaźnika motoryzacji.

Podstawowe parametry przyjęte do przeprowadzonej prognozy ruchu:

- ze względu na wysoki poziom nasycenia wskaźnik motoryzacji został utrzymany na obecnym poziomie,
- analiza danych z lat 1998 - 2005 wykazała roczny wzrost wskaźnika ruchliwości o 1% w skali roku. Utrzymując zaobserwowany trend przyjęto, iż wskaźnik ruchliwości w roku 2012 wynosił 2,01 podróży na mieszkańca w ciągu doby. Dane wyjściowe pozwoliły na wykonanie prognozy wzrostu wskaźnika ruchliwości do wartości 2,18 dla roku 2020, wzrost o 8% w stosunku do roku 2012,
- prognozowana zmiana liczby mieszkańców wg Głównego Urzędu Statystycznego dla roku 2020 – wzrost o 6% w stosunku do roku 2012,
- opisane powyżej dane pozwoliły na obliczenie wskaźnika wzrostu ruchu dla 2020 – 1,149 w stosunku do roku 2012.

Model ruchu pojazdów w zależności od okresu prognozy został uzupełniony o odcinki dróg, które, zgodnie z założeniami SUIKZP, zostaną wybudowane do roku 2020 (założenia zostały zaktualizowane w odniesieniu do obecnego stanu zaawansowania prac).

W obliczeniach uwzględniono następujące inwestycje:

- trasa ekspresowa Wolica – Janki – Salomea,
- rozbudowa ul. Marywilskiej (klasa G, dwa pasy ruchu dla każdego kierunku),
- Nowolazurowa, przedłużenie wybudowanego odcinka do ul. Potczyńskiej,
- Wał Miedzeszyński, rozbudowa do parametrów GP na odcinku od Traktu Lubelskiego do Południowej Obwodnicy Warszawy (POW – S2),
- dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy,
- Trasa N-S (S7 - wylot na Gdańsk) w korytarzu (wg SUIKZP) przez Bemowo i Bielany,
- Trasa Mostu Północnego na odcinku od Modlińskiej do projektowanej S7,
- Trasa AK, przedłużenie od ul. Radzywińskiej do Żołnierskiej (dr. woj. 631).

W wyniku przeprowadzonych procesów obliczeniowych, opisanych powyżej, otrzymano wariant bazowy:

- Wariant 2020 bezinwestycyjny – sieć drogowa uzupełniona o inwestycje drogowe zaplanowane do roku 2020; ruch zwiększony do wielkości prognozowanych na rok 2020.

Prognoza wpływu skutków budowy obiektów handlu wielkopowierzchniowego na układ drogowy została wykonana poprzez utworzenie 26 wariantów inwestycyjnych, każdy uzupełniono o nowy rejon komunikacyjny, zlokalizowany w obszarze wskazanym przez Zamawiającego, odpowiadający potencjałem ruchotwórczym określonym na podstawie przyjętej wielkości obiektu, warunkowanej możliwościami przestrzennymi badanej lokalizacji.

Analiza ruchu

Analiza ruchu została oparta na porównaniu wariantów inwestycyjnych z wariantem bazowym. Porównanie wariantów odbyło się poprzez wyodrębnienie elementów układu drogowego istotnego w kontekście obsługi komunikacyjnej badanej lokalizacji i badanie prac przewozowych na wyselekcjonowanym obszarze. Zestawienie dwóch identycznych elementów układu drogowego z wariantu bezinwestycyjnego oraz inwestycyjnego i porównanie prac przewozowych pozwoliło dokonać oceny wpływu WOH na układ drogowy. Najistotniejszym parametrem w określeniu dostępności komunikacyjnej obiektu uznano czas, w związku z czym analizie poddano pracę przewozową w postaci pojazdgodzin.

Ocena możliwości realizacji obiektu w badanej lokalizacji w kontekście obciążenia układu drogowego została oparta o następujące kryteria:

- wyznaczono średnią zmianę (w ujęciu procentowym) prac przewozowych dla wszystkich 26 lokalizacji;
- wynik zmiany pracy przewozowej będący poniżej średniej – ocena pozytywna;
- wynik zmiany pracy przewozowej będący wartością średnią – ocena neutralna;
- wynik zmiany pracy przewozowej będący powyżej średniej – ocena negatywna.

Dostępność komunikacyjna

Ocenie poddano również dostępność komunikacyjną każdej lokalizacji, jako wynikową istniejącej infrastruktury oraz wskazanych wcześniej potrzeb transportowych. Ocenę oparto o przeprowadzoną inwentaryzację układu drogowego i miała ona na celu wskazanie ewentualnych braków infrastrukturalnych mogących mieć wpływ na dostępność komunikacyjną, oraz dokonanie gradacji i wskazanie lokalizacji bardziej predestynowanych już w stanie istniejącym do lokalizacji WOH.

Polityka parkingowa

Bazując na założeniach polityki parkingowej, opisanych w SUIKZP m. st. Warszawy, przyjęto określone wskaźniki parkingowe dla poszczególnych stref obsługi komunikacyjnej. Dla każdej z badanych lokalizacji wyznaczono dopuszczalną liczbę miejsc postojowych w zależności od przyjętej wielkości potencjalnego obiektu (do

określenia dopuszczalnej liczby miejsc parkingowych przyjęto następujące wielkości powierzchni poszczególnych wariantów tj.: dla wariantu minimalnego 10 000 m², dla wariantu średniego 30 000m², dla wariantu maksymalnego 65 000m²).

Ze względu na brak precyzyjnej informacji o wielkości WOH nie było możliwe ocenienie zgodności przyjętego programu inwestycyjnego z polityką parkingową miasta. Taka zgodność powinna być egzekwowana w następnym etapie, jeśli lokalizacja będzie przeznaczona na budowę WOH. Zatem liczba miejsc parkingowych dla konkretnej lokalizacji powinna być zgodna ze wskaźnikiem parkingowym wynikającym z położenia (wg. SUIKZP) oraz zakładanej powierzchni planowanego obiektu.

Wskaźniki parkingowe wg SUIKZP, użyte do wyznaczenia dopuszczalnej liczby miejsc parkingowych przy obiektach handlu wielkopowierzchniowego:

STREFY	MIEJSCA dla biur i urzędów	MIEJSCA dla handlu i usług	MIEJSCA dla mieszkańców
Strefa I			
Podstrefa I a	nie więcej niż 5 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	nie więcej niż 10 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/ lub mniej
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/ lub mniej
Podstrefa I c	10-18 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	15-25 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/
Strefa II	18-30 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	25-38 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/ nie mniej jednak niż 1 miejsce na 60 metrów kwadr. pow. mieszkania
Strefa III	25-30 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. biur i urzędów	30-60 miejsc/1000 m kwadr. pow. użytk. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/ nie mniej jednak niż 1 miejsce na 60 metrów kwadr. pow. mieszkania

Tab 5 Wskaźniki parkingowe w odniesieniu do poszczególnych stref miasta; źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

2.5 Prognoza wpływu obiektu na istniejącą sieć handlową

W ocenie wpływu wykorzystano opinie specjalistów i wyniki badań przeprowadzonych w ostatnich latach ukierunkowanych na przedmiotową problematykę. Przeprowadzono też własne analizy danych statystycznych z Rocznika Statystycznego Warszawy 2012r.. Uwzględniając obecne rozmieszczenie obiektów WOH jak też zinwentaryzowane sklepy w otoczeniu nowych lokalizacji sporządzono ostrożną prognozę wpływu potencjalnych obiektów na sieć handlową.

2.6 Prognoza wpływu obiektu na rynek pracy

Na podstawie zaadaptowanej prognozy zmian wskaźnika PKB w najbliższych latach dla Warszawy i Mazowsza stwierdzono, że nowe miejsca pracy w potencjalnych nowych obiektach WOH korzystnie wpłyną na sytuację na rynku pracy w Warszawie i aglomeracji.

Wpływ WOH nie ogranicza się tylko do rynku pracy w handlu. Obejmuje też produkcję i dystrybucję towarów, a więc wpływa na wiele gałęzi gospodarki. W tej sytuacji w prognozie uznano, że każda z analizowanych 26 lokalizacji może mieć taki sam wpływ na rynek pracy w analizowanym obszarze. Założono, że wpływ każdej lokalizacji będzie korzystny.

2.7 Prognoza wpływu obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów

Prognozę wpływu budowy obiektu typu WOH w perspektywie roku 2020, wykorzystaną do porównania zmiany sytuacji w dzielnicach, oparto na założeniach, że:

- zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów jest funkcją ich dostępu do nowoczesnej powierzchni sprzedaży w obiektach handlowych typu WOH,
- zmiany wartości wskaźnika powierzchni sprzedaży w WOH (w przeliczeniu na potencjalnych klientów tj. mieszkańców, zatrudnionych oraz uczących się), wyrażającego dostępność handlu i usług umożliwiło porównanie dzielnic między sobą.

Na tej podstawie porównano dzielnice, w których znajdują się analizowane lokalizacje potencjalnych WOH i zaproponowano podział 26 lokalizacji na lokalizacje do wykorzystania w I i II kolejności.

2.8 Prognoza wpływu obiektu na środowisko

2.8.1 Uwagi wprowadzające

Niniejszy rozdział analizuje uwarunkowania środowiskowe dla budowy obiektów handlu wielkopowierzchniowego w nowych lokalizacjach w Warszawie.

Polskie przepisy zaliczają centra handlowe wraz z towarzyszącą infrastrukturą o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 2 ha (lub 0,5 ha na obszarach objętych formami ochrony przyrody) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko). Oznacza to, iż dla inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. Inwestor określa sposób i zakres korzystania ze środowiska poprzez oszacowanie emisji z terenu przedsięwzięcia tj. zanieczyszczenia powietrza, emisji hałasu, ilości wytwarzanych odpadów i ścieków a także wpływ na środowisko gruntowo - wodne.

Wpływ planowanej inwestycji na środowisko oceniono analizując wszystkie „etapy życia” obiektu. Pierwszym etapem jest faza budowy i emisje związane z pracą maszyn budowlanych, charakterem i organizacją prac oraz utrzymaniem placu budowy. Faza ta zwykle trwa od kilku do kilkudziesięciu miesięcy, a więc uciążliwości związane m.in.

z emisją hałasu i spalin z maszyn budowlanych ustają z końcem budowy i mają charakter tymczasowy. Drugim etapem jest faza użytkowania obiektu. Funkcjonowanie WOH związane jest z klientami, którzy korzystając z własnych środków transportu lub z komunikacji miejskiej przyjeżdżają na zakupy. Nieodłącznym elementem projektów budowlanych sklepów są parkingi. Obiekty są obsługiwane przez dostawców i liczne służby, które poruszają się samochodami ciężarowymi np. odbiór odpadów. Zwiększony ruch komunikacyjny wpływa na wielkość emisji zanieczyszczeń do powietrza ze spalania paliw w silnikach spalinowych oraz na poziom hałasu. Praca urządzeń wentylacyjnych także przyczynia się do wzrostu uciążliwości akustycznej WOH.

Budowa WOH, jak każdego obiektu budowlanego (budowa powierzchni utwardzonej) zmniejsza istniejącą powierzchnię biologicznie czynną na danym obszarze, a przez to ogranicza właściwości retencyjne gruntu. Wody opadowe są zbierane z powierzchni utwardzonych, dachów, dróg, parkingów i powierzchni zielonych.

Właściciel sieci kanalizacji ogólnospławnej określa każdorazowo dla projektowanej inwestycji ilość wód opadowych, którą sieć jest w stanie przyjąć. W razie przekroczenia dopuszczalnej ilości deszczówki, konieczna jest budowa zbiorników retencyjnych, które zgromadzą jej nadmiar, by następnie, w porze bezdeszczowej oddać ją do sieci. Można też zagospodarować wodę deszczową np. do podlewania zieleni czy sputkiwania sanitariatów.

Obiekty handlowe wyposaża się w niezbędną infrastrukturę taką jak system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, sanitariaty, łazienki. Obiekty te wymagają podłączenia do miejskiej sieci ciepłowniczej, wodociągowej i kanalizacyjnej, a także sieci elektrycznej. W przypadku, gdy warunki techniczne sieci nie pozwalają na przyłączenie obiektu, ciepło czy energię elektryczną wytwarza się z własnych alternatywnych źródeł.

W wyniku budowy powierzchni utwardzonych (drogi, chodniki, parkingi) następuje redukcja powierzchni biologicznie czynnej i zmniejszenie zdolności retencyjnej terenu. Zmienia się lokalny krajobraz. Zielen miejska zapewnia mieszkańcom wiele korzyści, tj. możliwość rekreacji, poprawę walorów krajobrazowych miasta, oczyszczanie powietrza, gleby i wody, a także ma korzystny wpływ na lokalny mikroklimat. W wyniku zniszczenia zieleni miejskiej traci się możliwość korzystania z tych usług i tym samym pogarsza się jakość życia ludzi⁹.

⁹ Kronenberg J. 2012 *Usługi ekosystemów w miastach. Zrównoważony Rozwój - Zastosowania*, nr 3/2012 (Polski poradnik TEEB dla miast) str. 13)

2.8.2 Metodologia

Metodologia dla niniejszego opracowania jest autorską metodą stworzoną przez zespół AECOM. Została ona opracowana, aby osiągnąć wszystkie cele założone w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ).

Wizje lokalne 26 proponowanych lokalizacji zostały przeprowadzone od lipca do listopada 2013 r. Następnie dla każdej z nich przeprowadzono analizę uwarunkowań środowiskowych.

Analiza obejmuje następujące elementy:

1) Opis stanu istniejącego środowiska

- **Roślinność** – na podstawie oględzin terenowych i zdjęć satelitarnych. Analiza uwzględnia drzewa, których wiek przekracza 10 lat (zgodnie z art. 83 ust.6 *Ustawy o ochronie przyrody* z 16 kwietnia 2004 r. Dz.U.2013.627 j.t.).
- **Powierzchnia biologicznie czynna** – na podstawie zdjęć satelitarnych i oględzin lokalizacji. Teren biologicznie czynny jest rozumiany zgodnie z § 3 art. 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690) jako „teren z nawierzchnią ziemną urządzoną w sposób zapewniający naturalną vegetację, a także 50 % powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią, nie mniej jednak niż 10 m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. W niniejszym opracowaniu przyjęto, iż powierzchnie takie jak: kostka brukowa eko, żwir, kostka ażurowa nie wliczają się do powierzchni terenów biologicznie czynnych.
- **Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne** – na podstawie map topograficznych, oględzin terenowych oraz danych na temat obiektów hydrogeologicznych (źródeł i ujęć wody) udostępnionych przez Państwowy Instytut Geologiczny.
- **Oddziaływanie akustyczne** – na podstawie mapy akustycznej Miasta Stołecznego Warszawy zidentyfikowano istniejące źródła hałasu w najbliższej okolicy potencjalnych lokalizacji WOH.
- **Obszary chronione** (rezerваты, parki narodowe, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo – krajobrazowe, obszary Natura 2000 oraz pomniki przyrody) na terenie lub w sąsiedztwie potencjalnej lokalizacji.

2) Ustalenia dokumentacji planistycznej dotyczące nowych lokalizacji obiektów handlu wielko powierzchniowego (WOH):

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy

Studium określa politykę zagospodarowania przestrzennego na obszarze m.st. Warszawy oraz wytyczne do planowania miejscowego. Zawiera m.in. informacje na temat środowiska przyrodniczego i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, kierunków zagospodarowania przestrzennego: systemu przyrodniczego, obszarów problemowych i zagrożonych, obszarów wymagających przekształceń, rehabilitacji i rekultywacji.

- Opracowanie ekofizjograficzne do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy

Opracowanie ekofizjograficzne zawiera rozpoznanie, analizę i ocenę aktualnych warunków środowiska przyrodniczego i wskazuje uwarunkowania przyrodnicze przekształceń lub rozwoju zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy przy zapewnieniu stałości podstawowych procesów przyrodniczych. Studium identyfikuje i określa zasady kształtowania Systemu Przyrodniczego Warszawy. Jest to system obszarów, których główną funkcją jest regulowanie działania środowiska przyrodniczego w mieście. Wyróżniane są trzy podsystemy: biologiczny, hydrologiczny i klimatyczny.

- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Plan miejscowy jest podstawą niezbędną do planowania przestrzennego. Ustanawia przepisy obowiązujące na danym terenie, które stają się podstawą przy wydawaniu decyzji administracyjnych. Plan określa m.in.: zasady i warunki ochrony środowiska, minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej.

- Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy

Analiza Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy (udostępnione przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie, październik 2013) pozwala stwierdzić występowanie zagrożenia powodziowego, czyli stref zalewów wód powierzchniowych dla potencjalnej lokalizacji WOH. W strefie potencjalnego zagrożenia wodą stuletnią (czyli o ryzyku wystąpienia 1% w danym roku) znajduje się prawie 30 % obszaru Warszawy. Obszary potencjalnego zagrożenia obejmują tereny narażone na zalanie w sytuacji przelania się wód przez koronę wału przeciwpowodziowego lub uszkodzenia bądź zniszczenia wału¹⁰.

¹⁰Wg SUIKZP m. st. Warszawy, ze zmianami, Biuro Naczelnego Architekta Miasta, Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju, Warszawa 2006r.

3) Prognoza wpływu budowy WOH na środowisko na terenie nowej lokalizacji

Na podstawie analizy istniejących uwarunkowań środowiskowych sporządzono prognozę budowy WOH na środowisko. W tym celu przeanalizowano elementy, które w przypadku budowy WOH ulegną zmianie oraz zidentyfikowano potencjalne problemy, które mogą przeszkodzić w realizacji inwestycji.

Prognoza obejmuje następujące elementy środowiska przyrodniczego:

- Roślinność – określono liczbę drzew oraz innej roślinności, które najprawdopodobniej będą podlegały wycince lub zniszczeniu. Informacje te stwarzają podstawę do analizy naruszenia poszycia roślinnego, niszczenia siedlisk przyrodniczych, zmiany krajobrazu, utraty usług ekosystemów.
 - Powierzchnia biologicznie czynna – pozwala określić, jaka będzie strata powierzchni biologicznie czynnej. Informacje te stwarzają podstawę do analizy zmiany krajobrazu, utraty zdolności retencyjnej oraz usług ekosystemów.
 - Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne (odwierty, źródła, ujęcia) - analiza potrzeby przeprowadzenia zabiegów ochronnych wód powierzchniowych.
 - Oddziaływanie akustyczne – obecność terenów podlegających ochronie akustycznej oraz istniejących źródeł hałasu w najbliższej okolicy pozwalają ocenić czy budowa WOH znacznie przyczyni się do zwiększenia uciążliwości akustycznej.
 - Występowanie obszarów chronionych na terenie potencjalnej lokalizacji WOH lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie
 - Analiza proponowanej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej wykonana na podstawie informacji uzyskanych z jednostek urzędowych posłużyła do identyfikacji zasięgu oddziaływania inwestycji na zasoby naturalne oraz oceny ich zgodności z dokumentacją planistyczną.

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.

Na potrzeby sumarycznej oceny lokalizacji przyjęto jednolity dla wszystkich części niniejszego opracowania system oceny lokalizacji, przyznając ocenę pozytywną, neutralną lub negatywną.

3 Określenie struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej istniejących obiektów handlu wielkopowierzchniowego (WOH)

3.1. Obiekty WOH jako przedmiot analizy

Przedmiotem analizy są obiekty handlowe kategorii WOH zdefiniowane w rozdz.2.2. Przeprowadzone analizy, których wyniki zamieszczono w kolejnych rozdziałach, dowiodły, że przestrzenny zakres oddziaływania tego typu obiektów jest rozległy i nie jest limitowany granicą administracyjną miasta. Można mówić o trans- granicznym oddziaływaniu tego typu nowoczesnych obiektów handlowych. W związku z tym uwzględniono obiekty znajdujące się poza Warszawą, na terenie jej aglomeracji.

Terminem o podstawowym znaczeniu w opisie obiektu WOH jest powierzchnia sprzedaży. Zgodnie z art. 2 pkt. 19 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003r. „należy przez to rozumieć tę część ogólnodostępnej powierzchni obiektu handlowego stanowiącego całość techniczno użytkową, przeznaczonego do sprzedaży detalicznej, w której odbywa się bezpośrednia sprzedaż towarów (bez wliczania do niej powierzchni usług i gastronomii oraz powierzchni pomocniczej, do której zalicza się powierzchnie magazynów, biur, komunikacji, ekspozycji wystawowej itp.)”.

3.2. Stan istniejący WOH w Warszawie i aglomeracji stołecznej. Struktura branżowa

Obraz stanu istniejącego WOH w Warszawie starano się opisać na podstawie dostępnych danych zamieszczonych w najnowszych dostępnych rocznikach statystycznych Warszawy oraz opracowaniu pt.: Panorامية Dzielnic Warszawy 2012, US Warszawa. Okazało się jednak, że dostępne w tych opracowaniach dane nie wyczerpują swymi charakterystykami takich definicji jak centrum handlowe czy galeria handlowa. Oznaczało to niemożność dokonania charakterystyki stanu istniejącego bazując tylko na danych statystycznych GUS.

W tej sytuacji z konieczności skoncentrowano się na informacjach zawartych w raportach wyspecjalizowanych organizacji jak np. Polska Rada Centrów Handlowych (PRCH).

Informacje z danych GUS wykorzystano jako uzupełnienie innych brakujących danych.

Bazując na dostępnych danych przedstawiono informacje dla identyfikowanych obiektów WOH w Warszawie i aglomeracji stołecznej, zamieszczone w tab.6.

Nazwa	Branża	Adres	Dzielnica	Rok otwarcia	Szacowana powierzchnia sprzedaży brutto (m2)
WARSZAWA					
Arkadia	Centrum handlowe – tradycyjne(wielobranżowe)	ul. Jana Pawła II 82	Żoliborz	2004	103 000
Atrium Reduta	jw.	ul. Jerozolimskie 148	Włochy	1999	40 500
Atrium Targówek	jw.	ul. Głębocka 15	Targówek	1998	50 500
Auchan Modlińska	jw.	ul. Modlińska 8	Białołęka	1998	24 000
Blue City	jw.	Al. Jerozolimskie 179	Ochota	2004	60 000
Centrum Handlowe Krakowska 61 (RP)	Sprzedaż detaliczna	Al. Krakowska 61	Włochy	2001	66 400
Centrum Skorosze	Centrum handlowe - tradycyjne	ul. gen. Sława-Składkowskiego 4	Ursus	2007	12 200
Centrum Ursynów	jw.	ul. Puławska 427	Ursynów	1997	37 000
E.Leclerc Aspekt	jw.	ul. Aspekt 79	Bielany	1996	6 000
E.Leclerc Jutrzenki	jw.	ul. Jutrzenki 156	Włochy	1999	11 000
Factory Annapol	Centrum sprzedaży po niższych cenach (outlet)		Praga Płn.	2013	19 700
Factory Ursus	jw.	Plac Czerwca 1976r	Ursus	2002	13 000
Fort Wola	Centrum handlowe - tradycyjne	ul. Połczyńska 4	Wola	2001	29 200
Galeria Bemowo	jw.	ul. Powstańców Śląskich 126	Bemowo	1999	35 000
Galeria Mokotów	jw.	ul. .Wotowska 12	Mokotów	2000	62 500
Galeria Rembielińska	jw.	ul. Rembielińska 20	Praga Płn.	2008	12 800
Ikea Targówek (RP)	Sprzedaż detaliczna	ul. Małborska 43/45/47	Targówek	2001	99 300
KEN Center	Centrum handlowe - tradycyjne	ul. J. Ciszewskiego 15	Ursynów	1998	12 500
King Cross Warszawa	jw.	ul. Jubilerska 1/3	Praga Płd.	1996	24 200
Klif Warszawa	jw.	ul. .Okopowa 58/72	Wola	1999	17 800
Metropol Dom i Wnętrze –Park Handlowy Jagiellońska	Centrum handlowe- specjalistyczne	ul. Jagiellońska 82	Praga Płn.	2010	13 500
Promenada	Centrum handlowe - tradycyjne	ul. .Ostrobramska 75C	Praga Płd.	1996	37 000

Sadyba Best Mall	jw.	ul. Powsińska 31	Mokotów	2000	23 000
Tesco Gocław	jw.	ul. gen. E. Fieldorfa- Nila 41	Praga Płd.	2010	18 000
Tesco Górczewska	jw.	ul. Górczewska 212	Bemowo	1994	26 000
Tesco KEN	jw.	ul. Komisji Edukacji Narodowej 14	Ursynów	1999	14 545
Tesco Połczyńska	jw.	ul. Połczyńska 121/125	Bemowo	2000	35 280
Tesco Stalowa	jw.	ul. Stalowa 60/64	Praga Płn.	1996	14 480
Centrum Wileńska	jw.	ul. Targowa 72	Praga Płn.	2002	33 000
Wola Park	jw.	Ul. Górczewska 124	Wola	2002	73 000
Zielony Park Handlowy	Jw.	ul. Głębocka 13	Targówek	2007	24 400
Złote Tarasy	Jw.	ul. Złota 59	Śródmieście	2007	63 500
Centrum Handlowe	Galeria handlowa	Ul. Fieldorfa/Jeziorańskiego /Perkuna	Praga Płd.	bd	43 290
Galeria pod Kaskadą	Jw.	ul. Wolska/Górczewska	Wola	Jw.	6 150
Centrum Handlowe Land	Jw.	ul. Wałbrzyska 11	Mokotów	Jw.	22 550
Wolf Bracka	Jw.	Ul. Bracka	Śródmieście	2012	11 840
Swede Center	jw.	Al. Jerozolimskie 56c	Śródmieście	bd.	4 000
CWW Domoteka	Jw.	ul. Malborska 41	Targówek	bd.	63 460
Centrum Handlowe Szembeka	Jw.	ul. Zamieniecka 90	Praga Płd.	bd.	13 000
Galeria Żoliborz	Jw.	ul. Broniewskiego 28	Bielany	bd.	6000
Galeria Odkryta	Jw.	ul. Odkryta 4	Białołęka	bd.	2 030
Centrum Handlowe Panorama	Jw.	Al. W. Witosa 31	Mokotów	bd.	23 000
Galeria Pod Dębami	Jw.	ul. Paśtecka 8D	Białołęka	bd.	3 400
Hale Banacha	Jw.	ul. Grójecka 95	Ochota	bd.	5 100
Galeria Millenium Plaza	Jw.	Al. Jerozolimskie 123a	Ochota	bd.	6 000
Galeria Metro Bis	Jw.	Al. KEN 85/Róg Herbsta	Ursynów	bd.	2 900
TTW Opex	Jw.	ul. Domaniewska 37b	Mokotów	bd.	4 500
Hała Targowa Wola	Jw.	ul. Człuchowska 25	Bemowo	bd.	6 000
Galeria Sawa Park	Jw.	Pl. Przymierza 6	Praga Płd.	bd.	18 900
Plac Unii City Shopping	Jw.	Ul. Puławska 2	Śródmieście	2013	15 500
Centrum Handlowe Targowa	Jw.	Ul. Targowa 33a	Praga Płn.	1995	3 000

Millenium Centrum	Jw.	ul. Kijowska 1/Targowa 24	Praga Płn.	bd.	4 600
Galeria Handlowa Saska Kępa	Jw.	Ul. Zwycięzców 28	Praga Płd.	bd.	3 750
Galeria Handlowa Wars- Sawa- Junior	Jw.	ul. Marszałkowska 104/122	Śródmieście	1969	30 000
Centrum Handlowe Mega Meble	jw.	Al. Jerozolimskie 200	Włochy	bd.	13 000
Galeria Grochów	Jw.	ul. Kobielska 23	Praga Płd.	bd.	7 000
TTW Home	Jw.	Al. Jerozolimskie 185	Włochy	bd.	8 000
Europlex	Jw.	ul. Puławska 17	Mokotów	bd.	7 000
Suma:					1 457 270
Aglomeracja					
Auchan Łomianki	Centrum handlowe - tradycyjne		Łomianki	2012	30 000
Auchan Piaseczno	Jw.	ul. Puławska 46	Piaseczno	1996	37 000
Centrum Handlowe Janki	Jw.	ul. Mszczonowska 3	Janki	1999	68 450
Galeria Brwinów	Jw.	ul. Grodziska 46	Brwinów	2012	10 000
Galeria Podkowa	Jw.	ul. Gołębia 1a	Podkowa Leśna	2013	7 950
Janki Park Handlowy	Jw.	Pl. Szwedzki 1	Janki	1995	60 900
M1 Marki	Jw.	ul. Piłsudskiego 1	Marki	1999	48 600
Stara Papiernia	Jw.	Al. Wojska Polskiego 3	Konstancin-Jeziorna	2002	5 500
Tesco Piastów	Jw.	Al. Tysiąclecia 7	Piastów	2002	12 270
Centrum Handlowe Treny	Galeria handlowa	ul. Terenów 51	05-080 Łaski	bd.	2 200
Galeria Brwinów	Jw.	ul. Grodziska 46	Brwinów	2012	10 000
Galeria Łomianki Park	Jw.	ul. Warszawska 201	Kielpin	bd.	5 000
Suma w aglomeracji					303 880
Suma Warszawa i aglomeracja					1 761 150

Tab. 6 Obiekty WOH w Warszawie i aglomeracji stołecznej

Źródło: oprac. własne na podstawie raportu PRCH II kw. 2013 i DTZ European Retail Guide Shopping Centres. December 2012r. oraz z wykorzystaniem pozyskanych danych z portalu galerie handlowe (<http://www.galeriehandlowe.pl/go.live.php>)

Zidentyfikowano 58 obiektów WOH w Warszawie i 12 na terenie aglomeracji stołecznej. Są to centra handlowe z hipermarketami, galerie handlowe z supermarketami, centra wyprzedażowe oraz parki handlowe. Poza hipermarketami i supermarketami tradycyjnym (wielobranżowymi), w kompleksach budowli składających się na WOH występują duże sklepy specjalistyczne oraz licznie mniejsze sklepy

również wyspecjalizowane w wąskiej dziedzinie jak i placówki o szerokiej gamie świadczonych usług. Odrębnym typem spełniającym warunki definicji WOH są hale targowe.

Z tab. 7 wynika, że obiekty WOH na terenie Warszawy oferują 1 457 150 m² powierzchni sprzedaży, a w aglomeracji 303 380 m², łącznie 1761 150 m². Ok. 85% tej powierzchni znajduje się w obiektach WOH wielobranżowych, a ok. 15% w specjalistycznych (jak meble, wyposażenie domów, materiały budowlane).

Analizowane obiekty WOH charakteryzują się zróżnicowaną wielkością pod względem powierzchni sprzedaży, od nieznacznie powyżej 2000 m² do ponad 100 000 m². W związku z tym dokonano usystematyzowania 70 obiektów, dzieląc ich zbiór na 3 podzbiory: obiekty małe, średnie oraz duże. Przyjęto kryterium poprawności podziału – równoliczność jednostek w każdym podzbiore. Wyniki tej analizy przedstawiono w tab.8.

Parametr	Podział I			Podział II		
	2 tys.m ² - 10 tys.m ²	10,1-30 tys.m ²	> 30 tys.m ²	2 tys.m ² - 15 tys.m ²	15,1 tys.m ² - 40 tys.m ²	> 40 tys.m ²
Liczba WOH	22	27	21	33	22	15
Udział	32%	38%	30%	49%	31%	21%

Tab. 7 Analizowane podziały zbioru WOH na 3 typy w wielkości wg powierzchni sprzedaży

Analiza uzyskanych wyników (tab.7) nasuwa wniosek, że z uwagi na znacząco równą liczebność (1:1,3:1) obiektów w poszczególnych kategoriach grup wielkości powierzchni sprzedaży istniejące obiekty WOH można podzielić na 3 typy (z proponowanymi dla nich symbolami):

- małe – o powierzchni sprzedaży 2-10 tys.m²; (w skrócie: WOHM);
- średnie – o powierzchni sprzedaży 10,1 – 30 tys.m² (w skrócie: WOHS);
- duże >30 tys.m² (w skrócie: WOHD).

Przedstawiony w tab. 8 podział WOH wykorzystano do sformułowania założeń programowych oceny nowych lokalizacji.

Typy wielkości obiektów WOH	Symbol obiektu	Powierzchnia sprzedaży w WOH (tys.m ²)
Mały	WOHM	2 - 10
Średni	WOHS	10,1-30
Duży	WOHD	>30

Tab. 8 Podział obiektów WOH na 3 typy wg wielkości powierzchni sprzedaży

Analizując daty uruchomienia centrów handlowych można więc mówić o dynamicznym rozwoju tej dziedziny zagospodarowania miasta od blisko 20 lat. Dynamika rozwoju, charakteryzująca się nie tylko liczbą obiektów nowych, ale też w niektórych, częstych przypadkach – jak wynika z tab. 6, co raz większą oferowaną powierzchnią sprzedaży, jest wynikiem licznych uwarunkowań. Zdaniem autorów analizujących strukturę przestrzenną

handlu detalicznego w Poznaniu¹¹ do istotnych uwarunkowań w 2008r. wzrostu centrów handlowych w Polsce zaliczało się:

- wzrost gospodarczy i stabilizacja makroekonomiczna Polski (spadek inflacji do 2%, wzrost PKB do 5–7% rocznie, spadek bezrobocia do 10%),
- wzrost indywidualnych dochodów mieszkańców, a co za tym idzie ich siły nabywczej, zwłaszcza w dużych miastach,
- industrializacja i homogenizacja konsumpcji, wzrost oczekiwań i wymagań nabywców,
- gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej, umożliwiającej dostęp do odległych i słabiej skomunikowanych (komunikacją publiczną) centrów handlowych,
- deficyt nowoczesnych powierzchni handlowych na terenie kraju,
- słaba konkurencja rodzimych przedsiębiorstw handlowych.

Do najstarszych centrów handlowych w Warszawie należy Tesco Górczewska o zespolonej kubaturze z innymi sklepami jak np. MediaMarkt, uruchomione w 1994r. Jeszcze starszy jest kompleks domów towarowych Wars-Sawa-Junior, uruchomiony w 1969r. Aż 14 kompleksów obiektów handlowych uruchomiono w końcu XX wieku. Poza Factory Anopol niedawno oddanym (w III kw. 2013r.) jest galeria handlowo-usługowa przy Pl. Unii Lubelskiej w Warszawie. Poprzednio, po 6 latach przerwy, oddanym do eksploatacji było centrum handlowo-usługowym Złote Tarasy. Centrum to jest zlokalizowane w dzielnicy Śródmieście, w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Centralnego PKP o bardzo dobrej obsłudze transportem zbiorowym (kolej regionalna i krajowa, oraz SKM, bliskie sąsiedztwo stacji metro, tramwaje i autobusy - pętla i oraz przystanki dodatkowe).

Do najnowszych w aglomeracji zalicza się galerie handlowe w Brwinowie i Podkowie Leśniej, a do najstarszych Auchan Piaseczno.

W tab. 9 przedstawiono rozmieszczenie 58 obiektów WOH w 18 dzielnicach Warszawy z uwzględnieniem powierzchni sprzedaży w tych obiektach.

Dzielnica	Liczba mieszkańców (w tys.)	Liczba centrów i galerii handlowych (tj. WOH)	Sumaryczna powierzchnia sprzedaż (m ²)
WARSZAWA	1720,4	58	1457270
Bemowo	114,9	4	102280
Białołęka	92,8	2	29400
Bielany	133,4	2	12000
Mokotów	224,7	6	152750
Ochota	88,9	3	17100
Praga Płd	182	8	165140
Praga Płn	71	7	101080

¹¹ T.Kaczmarek T.Szafrański – Poziom rozwoju i struktura przestrzenna handlu detalicznego w Poznaniu. Konferencja Geograf. Poznań, 2008r.

Rembertów	23,4	0	0
Śródmieście	124,6	5	124840
Targówek	123,5	4	271790
Ursus	51,2	3	28100
Ursynów	149,8	4	66940
Wawer	71,1	0	0
Wesoła	23,1	0	0
Wilanów	21	0	0
Włochy	39,9	5	156700
Wola	137,3	4	126150
Żoliborz	47,8	1	103000

Tab. 9 Struktura przestrzenna rozmieszczenia centrów handlowych w dzielnicach Warszawy (stan 2011r.) Źródło: opracowanie własne na podstawie zestawienia w tab.7.

Z danych zawartych w tab. 10 wynika, że pod względem liczby wskazanych obiektów na pierwsze miejsca wysuwają się dzielnice: Praga Płd. (8 obiektów), Praga Płn. (7 obiektów), Włoch (5) oraz Bemowo, Targówek, Wola po 4 centra handlowe. W tych dzielnicach koncentruje się 55% obiektów WOH. Pod względem powierzchni sprzedaży na pierwszym miejscu jest dzielnica Targówek, następnie są Praga Płd., Włochy, Wola. Na terenie dzielnic: Rembertów, Wawer, Wesoła i Wilanów nie zidentyfikowano obiektów typu WOH.

W podsumowaniu można powiedzieć, że rozmieszczenie przestrzenne centrów handlowych cechuje się dużą nierównomiernością. W czterech dzielnicach nie ma zlokalizowanych galerii i centrów handlowych.

Pod względem lokalizacji obiekty WOH zostały wybudowane przede wszystkim w strefach zabudowy miejskiej (ok 95%) i przedmieść. Ponadto zidentyfikowano 12 galerii i centrów handlowych aglomeracji poza granicami miasta, co stanowi 17% ogólnej liczby.

3.3. Otoczenie WOH. Typy zagospodarowania w otoczeniu WOH

Analizując zagospodarowanie w otoczeniu centrów handlowych znajdujących się w Warszawie wyróżniono, w nawiązaniu do podziału miasta na zróżnicowane strefy obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów (wg SUIKZP), następujące typy zagospodarowania:

- 1- Zabudowa centrum/śródmiejska – duża koncentracja zabudowy wysokiej o funkcjach mieszkaniowych, biurowych i handlowo-usługowych z bogatą infrastrukturą miejską (drogi-ulice, transport szynowy, parkingi, place);
- 2- Zabudowa miejska i podmiejska – mniejsza koncentracja zabudowy o podobnych funkcjach;
- 3- Zabudowa osiedlowa – przeważająca zabudowa mieszkaniowa z obiektami usługowymi;
- 4- Tereny przemysłowe i kolejowe(dworce);
- 5- Tereny zdegradowane;
- 6- Parki i kompleksy zieleni, cmentarze;
- 7- Tereny ogrodów działkowych.

Korzystając z przyjętej klasyfikacji scharakteryzowano w tab. 10 dominujące zagospodarowanie w otoczeniu (izochrona ok. 1,2 km) wybranych WOH.

Dzielnica	Nazwa WOH	Adres	Suma WOH w dzielnicy	Liczba porządkowa lokalizacji na mapce (rys.3.1)	Typ(y) zagospodarowania w otoczeniu
Bemowo	TESCO	Ul. Połczyńska 121/125	4	1	4
	CH Tesco Górczewska	Ul. Górczewska 212/226		2	3
	Galeria handlowa Bemowo	Ul. Powstańców Śląskich 126		3	3,7
	DT Hala Wola	Ul. Człuchowska 25		4	3
Białotąka	CH Auchan Modlińska	Ul. Modlińska 8	2	5	3,4,5
	Kaufland	Ul. J. Mehoffera 84		6	2
Bielany	E.Leclerc Aspekt	Ul. Aspekt 79	1	7	3,6
Mokotów	Galeria Mokotów	Ul. Wołoska 12	2	8	1
	Sadyba Best Mall	Ul. Powsińska 31		9	2,3
Ochota	CH Reduta	Al. Jerozolimskie 148	2	10	3,4
	Blue City	Al. Jerozolimskie 179		11	3,4
Praga Południe	CH King Cross	Ul. Jubilerska 1-3	4	12	2,3,6
	CH Goław	Ul. gen. Fieldorfa 4		13	3
	Media Markt	Ul. Ostrobramska 79		14	3,7
	Promenada	Ul. Ostrobramska 75c		15	3,7
Praga Północ	CH Wileńska	Ul. Targowa 72	5	16	2,3,4
	Tesco Stalowa	Ul. Stalowa 60/64		17	2,3,7
	Factory Annopol	Ul. Annopol 2		18	3,4,7
	Metropol Dom i wnętrze	Ul. Jagiellońska 82		19	2,4,7
	Galeria Rembielińska	Ul. Rembielińska 20		20	3
Rembertów			0		
Śródmieście	Domy Towarowe Galeria	Ul. Marszałkowska 104/122	3	21	1
	Złote Tarasy	Ul. Złota 59		22	1,4
	Dom Towarowy SMYK	Ul. Krucza 50		23	1
Targówek	Park Handlowy Targówek	Ul. Głębocka 15	8	24	2,3,6
	Leroy Merlin	Ul. Malborska 35		25	2,6
	OBI	Ul. Radzymińska 156		26	2,3
	IKEA	Ul. Malborska 51		27	2,6
	Castorama	Ul. Głębocka 15a		28	2,3,6
	CH M1	Ul. Radzymińska 303		29	2,6
	Praktiker	Ul. Radzymińska 303		30	2,6
	Centrum Motoryzacyjne Toruńska	Trasa AK róg Krasnobrodzkiej		31	3
Ursus	CH Skorosze	Ul. Gen. Sławoja Składkowskiego 4	4	32	2,3
	TESCO	Ul.gen.K.Sosnkowskiego 1		33	2,3
	Le Roi Merlin	Al. Jerozolimskie 244		34	2,3
	Factory Ursus	Pl. Czerwca 1976r.		35	2,4,5
Ursynów	Real	Ul. Puławska 427	3	36	2,3
	KEN Center	Ul.J. Ciszewskiego 15		37	3
	OBI	Ul. Puławska 427		38	2,3
Wawer	Kaufland	Ul. Korkowa 165	1	39	2,4
Wesoła			0		
Wilanów			0		

Włochy	E.Leclerc Jutrzenki	ul. Jutrzenki 156	6	40	2,4
	OBI	Al. Krakowska 102		41	2,4
	CH Krakowska 61	Al. Krakowska 61		42	2,4
	Castorama	ul. Popularna 71		43	2,3,4
	Castorama	Al. Krakowska 75		44	2,4
	Media Markt	Al. Jerozolimskie 179		45	3,4
Wola	CH Fort Wola	ul. Połczyńska 4	3	46	2,3,4,6
	CH Wola park	ul. Górczewska 124		47	2,3,6
	CH Klif	ul. Okopowa 58/72		48	3,6
Żoliborz	Arkadia	Al. Jana Pawła 82	1	49	3,6,7
Zestawie przypadków otaczającego WOH zagospodarowania przestrzennego:					1- 4; 2- 28; 3- 32; 4- 14; 5- 2; 6- 11; 7- 6.

Tab. 10 Zestawienie WOH w dzielnicach i sąsiadujący typ zagospodarowania w otoczeniu (analiza własna)

Z przeprowadzonego rozpoznania widać, że dominującym otoczeniem przestrzennym sklepów wielkopowierzchniowych zgrupowanych w centrach handlowych są tereny o zabudowie osiedlowej oraz o zabudowie miejskiej, rzadziej ekstensywnej (podmiejskiej). Cechą charakterystyczną też są skupiska centrów handlowych o niewielkiej odległości od siebie jak np. Blue City i Atrium Reduta oraz tereny handlowe na Targówku. Sąsiedztwo osiedli gwarantuje zainteresowanie klientów tych sklepów, rekrutujących się z mieszkańców w szczególności w dni powszednie¹². Zainteresowanie to świadczy o faktycznej potrzebie korzystania z handlu i usług o podwyższonym standardzie jaki oferują centra i galerie handlowe. Jak wynika z badań klientów pod kątem wybieranych przez nich środków transportu w okresie weekendów zasięg przestrzenny oddziaływania centrów powiększa się znacząco¹³.

3.5. Podsumowanie

W świetle przeprowadzonych analiz z wykorzystaniem dostępnych danych o strukturze wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, w szczególności centrów handlowych i galerii handlowych pod kątem wielkości (wyrażanej powierzchnią sprzedaży), branż oraz lokalizacji przestrzennej uzasadnione wydają się być następujące stwierdzenia:

1) Bazując na własnej identyfikacji w Warszawie i aglomeracji stołecznej funkcjonuje 70 obiektów WOH o łącznej powierzchni sprzedaży 1761150 m². Realizację wielkopowierzchniowych obiektów handlowych rozpoczęto w 1969r. i jest ona kontynuowana. Najnowsze obiekty oddano do eksploatacji w IV kw. 2013r. Obiekty najstarsze różnią się architekturą, strukturą i wielkością od najnowszych.

2) Rozmieszczenie przestrzenne obiektów handlowych typu WOH w Warszawie cechuje się dużą nierównomiernością. Dominuje ich rozmieszczenie poza Śródmieściem w strefie miejskiej na terenie dzielnic: Praga Płd. (8 obiektów), Praga Płn. (7 obiektów), Włoch (5) oraz Bemowo, Targówek, Wola gdzie znajdują się po 4 centra handlowe. W tych dzielnicach

¹² WG „Oceny funkcjonowania sieci handlowych na rynku warszawskim, Rynek wewnętrzny” autorstwa Hanny Górskiej lokalizacja bliska miejsca zamieszkania jest czynnikiem warunkującym zakupy w 33,2%.

¹³ A. Szarata, M. Bauer: Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie; Prac. Planowania Układów Komunikacyjnych System. 2012r.

koncentruje się 55% warszawskich obiektów WOH. Na terenie 4 dzielnic nie ma obiektów WOH.

3) Generalnie centra są dobrze przygotowane na obsługę klientów dojeżdżających samochodami, oferując im miejsca parkingowe, niepłatne (odnotowano 2 wyjątki: Złote Tarasy – parking płatny i Galeria Mokotów, Blue City - płatny po pewnym okresie parkowania).

4) Asortyment towarów sprzedawanych w sklepach skupionych w centrach handlowych jest wielobranżowy. Występują tam również wielkopowierzchniowe sklepy specjalistyczne. Powierzchnia w tych sklepach szacowana jest na ok. 15%.

Sklepy specjalistyczne funkcjonują również w ramach centrów handlowych oraz Parkach Handlowych i galeriach oraz halach targowych. Sprzedawane są np. obuwie, odzież, kosmetyki, materiały budowlane i wykończeniowe, sprzęt agd-rtv – powierzchnię tych sklepów szacuje się na 46% powierzchni sprzedaży WOH wielobranżowych.

5) Dominującym otoczeniem przestrzennym sklepów wielkopowierzchniowych zgrupowanych w centrach handlowych są tereny o zabudowie osiedlowej oraz o zabudowie miejskiej, rzadziej ekstensywnej (podmiejskiej)¹⁴. Cechą charakterystyczną też są skupiska centrów handlowych o niewielkiej odległości od siebie jak np. Blue City i Reduta oraz tereny handlowe w dzielnicy Targówek. Sąsiedztwo osiedli gwarantuje zainteresowanie klientów, rekrutujących się z mieszkańców tych sklepów w ciągu tygodnia.

6) W wyniku analizy istniejących WOH pod względem ich formy organizacyjno-strukturalnej wyróżniono następujące kategorie tych obiektów: centra handlowe, galerie handlowe, hipermarkety i supermarkety wielkopowierzchniowe, parki handlowe oraz hale targowe. Te kategorie, w liczbie 5, w powiązaniu z wielkościami WOH pod względem powierzchni sprzedaży, przedstawiono w tab. 11.

Typy WOH pod względem wielkości	Typ strukturalny WOH
WOHM (mały)	WOH – CH; WOH-GH
WOHS (średni)	WOH-CH; WOHS-GH; WOH- H/S; WOH-T
WOHD (duży)	WOH-H/S; WOH -T; WOH - PH

Tab. 11 Kategorie istniejących WOH

Oznaczenia do tab. 11:

pod względem struktury funkcjonalno-przestrzennej – wyróżniono 5 typów WOH:

- WOH-CH - centra handlowe¹⁵ – supermarket lub hipermarket jako element programowy wiodący w centrum oraz sklepy specjalistyczne (w liczbie min. 10); wielofunkcyjne centra handlowe;
- WOH – GH - galerie handlowe – zespoły specjalistycznych wielu sklepów o łącznej powierzchni sprzedaży ponad 2000 m², zazwyczaj z supermarketem; domy

¹⁴ tabel nr 10: źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji

¹⁵ Centrum handlowe definiowane przez Polska Radę Centrów Handlowych – jako hipermarket wielobranżowych i min. 10 sklepów specjalistycznych;

towarowe zaliczane do WOH, zbliżone w funkcji do galerii handlowej w obecnej formie programowej nie są już realizowane;

- WOH-H/S - hipermarket lub supermarket (o pow. sprzedaży powyżej 2000m²) o programie tradycyjnym (przykładowe obiekty to TESCO lub Carrefour) lub specjalistycznym (np. Media Mark, Saturn, Meble);
- WOH-T - kompleksy handlowe funkcjonujące jak przekształcony zbiór wielu sklepów specjalistycznych o ograniczonej powierzchni działających na zasadzie targowiska (hala targowa);
- WOH-PH - Parki handlowe funkcjonujące jako zespół obiektów o różnych asortymentach artykułów (np. Park handlowy Targówek).

4 Określenie nasycenia miasta obiektami WOH wraz z określeniem możliwości realizacji nowych obiektów w odniesieniu do polityki przestrzennej

Zakresem analizy objęto nasycenie miasta obiektami handlu wielkopowierzchniowego (WOH) wraz z określeniem możliwości realizacji nowych obiektów w odniesieniu do polityki przestrzennej, określonej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, przyjętego uchwałą Nr LXXXII/2746/06 Rady Warszawy z dn. 10 października 2006r. ze zm. ze szczególnym uwzględnieniem obciążeń układu komunikacyjnego.

4.1. Dane wykorzystane w analizie

W analizie wykorzystano materiały:

- udostępnione przez Zamawiającego,
- wyniki analiz własnych,
- dane z opracowań dostępnych w Internecie - podano źródła tych opracowań.

4.2. Założenia polityki przestrzennej zapisanej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy¹⁶, przyjętego uchwałą Nr LXXXII/2746/06 Rady Warszawy z dn. 10 października 2006r. ze zm.

W syntetycznym ujęciu polityka przestrzenna, przyjęta w SUIKZP, wobec wielkopowierzchniowych obiektów handlowych jest następująca:

1) Głównymi elementami kształtującymi strukturę przestrzenną i krajobraz miasta są centra dzielnicowe, centra lokalne oraz wielofunkcyjne centra handlowe – miejsca identyfikacji przestrzennej, do których zaliczane są obiekty typu WOH.

2) Głównym celem zmian i przekształceń w zakresie elementów kształtujących strukturę przestrzenną i krajobraz miasta oraz w ramach stref funkcjonalnych jest m.in.: wytworzenie

¹⁶ Założenia polityki przestrzennej w odniesieniu do handlu, zapisane w SUIKZP m. st. Warszawy, sformułowane w nawiązaniu do danych z 2003r., kiedy to łączna powierzchnia sprzedaży w sklepach wynosiła 1800 tys. m² a ponad 60% tej powierzchni zajmowały obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m². Najwięcej sklepów było na terenie Śródmieścia, Mokotowa, Pragi Południe i Woli, a najmniej w Wilanowie, Wesołej, Rembertowie, Ursusie i Białołęce.

obszarów koncentracji usług oraz tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych, w tym przekształcanie i rehabilitacja zdegradowanych obszarów przemysłowych i powojkowych przy jednoczesnej ochronie obszarów o walorach kulturowych, krajobrazowych i przyrodniczych,

3) W odniesieniu do centrum miasta i dla obszaru strefy śródmiejskiej, przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym, realizacja zagospodarowania przestrzennego w tych obszarach powinna uwzględniać m.in.:

- lokalizowanie obiektów wielofunkcyjnych z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży przekraczającej 2.000 m², na terenach wskazanych na Rysunku Studium Nr 14 oraz w Tabeli Nr 18 SUIKZP pod warunkiem dostosowania formy architektonicznej do charakteru zabudowy śródmiejskiej (ochrona charakterystycznych struktur zabudowy);

4) W odniesieniu do centrów dzielnic i centrów lokalnych uzasadnione jest m.in.:

- lokalizowanie obiektów wielofunkcyjnych z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży przekraczającej 2.000 m², na terenach wskazanych w SUIKZP, pod warunkiem dostosowania formy architektonicznej do charakteru zabudowy śródmiejskiej (ochrona charakterystycznych struktur zabudowy);

5) Centra dzielnicowe (13) których dot. ww. zalecenia:

- Żoliborza (rejon Placu Wilsona);
- Bemowa (rejon ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich);
- Mokotowa (rejon Dworca Południowego);
- Ursynowa (rejon ul. KEN przy stacji Imielin);
- Pragi Południe (rejon Ronda Wiatraczna); centrum Białołęki (rejon ul. Światowida i Modlińskiej);
- Targówka (rejon ul. Św. Wincentego, Malborskiej i Głębockiej);
- Wawra (rejon ul. Żegańskiej i Patriotów);
- Wilanowa (rejon ul. Przyczółkowej, Wilanowskiej i Vogla);
- Ursusa (rejon ul. Warszawskiej i Jagiełły);
- Włoch (rejon ul. Popularnej i Al. Jerozolimskich);
- Wesołej (rejon ul. Praskiego Pułku i Armii Krajowej);
- Rembertowa (rejon ul. Wieczorkiewicza i Strażackiej);
- Ochoty (rejon Dworca Zachodniego).

6) Główne kierunki zmian i przekształceń wielofunkcyjnych centrów handlowych powinny polegać na realizacji w zagospodarowaniu przestrzennym następujących ustaleń:

- kształtowanie centrów w formie wnętrz urbanistycznych o bogatym programie, wysokiej jakości architektury i kompozycji przestrzennej, z udziałem terenów zieleni w formie zieleńców, skwerów, bulwarów i alej,
- przekształcenie istniejącego zagospodarowania poprzez lokalizowanie obiektów wielofunkcyjnych z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²,
- wprowadzanie zabudowy usługowej, mieszkaniowej, sportowej i rekreacyjnej oraz zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji, na terenach niezagospodarowanych sąsiadujących z obiektami wielkopowierzchniowymi.

7) Ponadto w tab. 12 wyliczone są tereny, na których w SUIKZP dopuszcza się funkcję handlową o powierzchni sprzedaży ponad 2000 m², nie wskazane na rysunku studium (nr.14) o powierzchni działki poniżej 0,5 ha.

Lp.	Lokalizacja	Dzielnica	Uwagi
1.	Emilii Plater 51	Śródmieście	Pawilon meblowy Emilia
2.	Bracka 21	jw	Traffic
3.	Złota 44/46	jw	City Center
4.	Krucza 50	jw	Smyk
5.	Marszałkowska 126/134	jw	DH Sezam
6.	Żelazna 32/Sienna	Wola	
7.	Młynarska/Wolska	Wola	d.DT Wola

Tab.12 Lokalizacje na których dopuszcza się objekty handlowe na małych działkach

W podsumowaniu analizy założeń polityki przestrzennej przyjętej w SUIKZP miejscami preferowanymi do lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, realizowanych w formie centrów handlowy lub handlowo-usługowych, są centrum miasta (i obszar śródmiejski) oraz centra dzielnicowe w 13 dzielnicach. Ponadto dopuszczona jest możliwość lokalizacji obiektów handlowych na wskazanych w tab. 13 miejscach.

4.3. Zróżnicowanie dostępności powierzchni sprzedaży w WOH w dzielnicach

Pewną miarą nasycenia jest dostępność dla mieszkańców powierzchni handlowej w obiektach WOH zlokalizowanych w dzielnicach Warszawy. W tym celu przedstawiono wskaźniki w tab. 13.

Dzielnica	Liczba mieszkańców (mk)(tys.)	Liczba centrów i galerii handlowych (tj.WOH)	Sumaryczna powierzchnia sprzedaży (m ²)	Wskaźnik powierzchni sprzedaży na 1000 mk
1	2	3	4	5
WARSZAWA	1720,4	58	1457270	847,0
Bemowo	114,9	4	102280	890,2
Białołęka	92,8	3	29400	316,8
Bielany	133,4	2	12000	90,0
Mokotów	224,7	6	152750	679,8
Ochota	88,9	3	17100	192,4
Praga Płd.	182	8	165140	907,4
Praga Płn.	71	7	101080	1423,7
Rembertów	23,4	0	0	0
Śródmieście	124,6	5	124840	1001,9
Targówek	123,5	4	271790	2200,7
Ursus	51,2	3	28100	548,8
Ursynów	149,8	4	66940	446,9
Wawer	71,1	0	0	0
Wesoła	23,1	0	0	0,0

Wilanów	21	0	0	0,0
Włochy	39,9	5	156700	3927,3
Wola	137,3	4	126150	918,8
Żoliborz	47,8	1	103000	2154,8

Tab. 13 Wskaźniki liczby obiektów WOH i powierzchni sprzedaży w przeliczeniu na 1000 mieszkańców w tych obiektach w podziale na dzielnice.

W tab. 13 zamieszczono wyniki oszacowania wskaźników liczby obiektów typu WOH na 10 tys. mieszkańców dzielnicy oraz powierzchni sprzedaży w WOH na 1000 mieszkańców. Widoczne są duże różnice między dzielnicami pod względem obu wskaźników.

4.4. Poziom nasycenia obiektami typu WOH Warszawy i aglomeracji stołecznej

Dokonanie oceny poziomu nasycenia miasta obiektami typu WOH jest problemem złożonym, którego rozwiązanie nie doczekało się dotąd opracowania metody, którą można by wykorzystać w tym opracowaniu.

W ocenie poziomu nasycenia w analizowanym przypadku 26 lokalizacji zastosowano metodę uwzględniającą fakt rozległego przestrzennie oddziaływania centrum handlowego. Klienci korzystający ze sklepów w centrum przybywają z różnych odległości i są to, obok mieszkańców pobliskiego osiedla, dzielnicy, mieszkańcy z innych dzielnic, a także przyjezdni i turyści spoza miasta¹⁷. Zasięg oddziaływania WOH zależy od wielu czynników jak np. atrakcyjność oferty handlowej i usługowej WOH i nowoczesność wyposażenia centrum.

Duży zasięg przestrzennego oddziaływania centrum bądź galerii handlowej oznacza potrzebę oceny stanu nasycenia tego typu obiektami w skali miasta, a nawet z uwzględnieniem jego aglomeracji (funkcjonalnej strefy podmiejskiej).

W związku z tym oszacowano wskaźnik przypadającej powierzchni sprzedaży w istniejących obiektach WOH na 1000 mieszkańców Warszawy i aglomeracji. Podstawą do oszacowania wskaźnika były powierzchnie zidentyfikowanych obiektów handlowych umieszczonych w tab.6. Wyniki oszacowania zamieszczono w tab. 14.

¹⁷A.Szarata, M.Bauer: Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie. Pracownia Planowania Układów Komunikacyjnych System. Oprac. na zlecenie ZDM Warszawa, 2012r.: Z przebadanych ankietowo klientów 4 dużych centrów handlowych (Bemowo, Galeria Mokotów, Fort Wola i Wola Park) wynikało, że w ciągu czasu podróży do 15 min. docierało do tych centrów od 47% respondentów (Galeria Mokotów i Fort Wola) do 82% respondentów (Galeria Bemowo), a w czasie podróży 15 - 30 min. kolejne 33% respondentów (Wola Park) do 47% (Galeria Mokotów). Pozostali respondenci dojeżdżali w dłuższym czasie lecz, jak widać, nie było ich zbyt wielu.

Z odpowiedzi na pytanie o odległość dojazdu do centrum handlowego z tych badań wynikało, że największy udział mają podróże klientów o długości do 5 km, w tym przemieszczenia piesze i rowerowe do 2 km, i komunikacją zbiorową do 7 km oraz samochodami do 8 km.

T. Dybicz: Modelowanie ruchu generowanego przez centra usługowo-handlowe, Warszawa, (www.pdfactory.com). na podstawie badań klientów centrów handlowych Reduta i Hit, ustalił zasięg oddziaływania tych centrów. Średnie długości dojazdu środkami mechanicznymi transportu do tych centrów, krótsze w dni powszednie niż w soboty i niedziele, mieściły się w granicach 5 - 8 km, i były większe przy korzystaniu z samochodów.

Obszar	Liczba mieszkańców (mk) (w tys.)	Sumaryczna powierzchnia sprzedaży (m ²)	Wskaźnik powierzchni sprzedaży na 1000 mk
Warszawa ¹⁸	1720,4	1457270	847,0
Aglomeracja ¹⁹	894,4	303830	339,7
Warszawa +Agglomeracja	2 614,8	1761150	673,5

Tab.14 Wskaźniki nasycenia Warszawy i aglomeracji stołecznej obiektami WOH (stan 2012r. z uwzgl. nowych obiektów z 2013r). Źródło: oszacowanie własne

Duży ładunek informacyjny zawiera wskaźnik niewynajętych powierzchni handlowych w istniejących obiektach WOH. W związku z tym wykorzystano ten wskaźnik obliczony dla centrów handlowych²⁰ znajdujących się w aglomeracji i jego porównanie z wskaźnikiem w innych miastach łącznie z ich aglomeracjami. Te dane zaczerpnięto z raportów spółek Cushman&Wakefield²¹ i DTZ²².

W tab. 15 przedstawiono poziom nasycenia nowoczesnymi powierzchniami sprzedaży (mierzony wskaźnikiem przypadającej powierzchni sprzedaży na 1000 mieszkańców), w centrach handlowych, parkach handlowych i centrach wyprzedażowych oraz galeriach handlowych w aglomeracji stołecznej oraz w innych dużych aglomeracjach. Dane dla innych aglomeracji dotyczą tylko obiektów kwalifikowanych jako centra handlowe spełniające warunek definicji PRCH. W przypadku Warszawy i jej aglomeracji wskaźniki wynosiły 560 m²/1000 mieszkańców.

Uzupełnienie tego wskaźnika do poziomu 673,5 m²/1000 mk wynika z ujęcia powierzchni sprzedaży w WOH takich jak galerie handlowe i hale targowe, które to obiekty nie spełniają warunku definicji PRCH. Z tego powodu nie można porównywać zapisanych wartości wskaźnika dla Warszawy z wskaźnikami dla innych aglomeracji bez uwzględnienia podanej różnicy. Tabela nr 15 zawiera też procent pustostanów w istniejących WOH-ach z podanym zastrzeżeniem (odnośnik 23).

¹⁸ http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/PUBL_L_ludnosc_stan_struktura_31_12_2008.pdf

¹⁹ http://pl.wikipedia.org/wiki/Agglomeracja_warszawska;

²⁰ Centra handlowe zgodne z definicją PRCH (tj. 50 obiektów na terenie Warszawy i aglomeracji);

²¹ Cushman&Wakefield-Marketbeat, jesień 2013r.,

²² DTZ-European Tetail Guide-Shopping Centres, dec.2012,

Miasto z aglomeracją	Wskaźnik istniejącej powierzchni sprzedaży w obiektach WOH-ach na 1000 mieszkańców obszaru ²³	Wskaźnik pustostanów w obiektach istniejących powierzchni ²⁴	w (%)
Katowice	480	3,5	
Kraków	485	3,9	
Łódź	500	3,2	
Poznań	680	4,8	
Trójmiasto	600	3,4	
Szczecin	480	2,2	
Wrocław	750	4,2	
Warszawa	WOH typu centra handlowe, wyprzedażowe i parki handlowe ²⁵	Pozostałe WOH, w tym w galerie handlowe	
	560	113,5	
	673,5	2,3 ²⁶	

Tab. 15 Nasycenie powierzchniami sprzedaży w WOH w wybranych aglomeracjach oraz udział pustostanów (niewynajętych powierzchni) w tych obiektach; Źródło: raporty DTZ i C&W oraz oprac. własne w odniesieniu do Warszawy i aglomeracji

Wskaźnik pustostanów wskazuje, że popyt na powierzchnię sprzedaży w WOH różni się w pokazanych aglomeracjach. Aglomeracja szczecińska cechuje się obecnie najniższymi wskaźnikami pustostanów w porównaniu do pozostałych, a w szczególności do aglomeracji poznańskiej i wrocławskiej, w których wskaźnik jest dwukrotnie większy niż w stołecznej. W przypadku aglomeracji warszawskiej ten wskaźnik obliczony dla centrów handlowych wynosił 2,3 a więc był bardzo mały. Nie jest znana jego wartość w odniesieniu do ogółu zidentyfikowanych obiektów WOH (patrz tab. 6).

Jak zasygnalizowano wcześniej w odniesieniu do centrów handlowych, wyprzedażowych i parków handlowych aglomeracja stołeczna ma jeden z najniższych wskaźników pustostanów w WOH przy najwyższych stawkach wynajmu – 85 Euro/m²/miesiąc, gdy w aglomeracji wrocławskiej stawki są na poziomie 40 Euro/m²/miesiąc.

Jeśli przyjąć za podstawę wnioskowania twierdzenie, że udział pustostanów w centrach handlowych, wyprzedażowych i parkach handlowych oraz galeriach handlowych są wyrazem określonego poziomu nasycenia rynku wewnętrznego tymi powierzchniami handlowymi, to oferta istniejących WOH w aglomeracji stołecznej nie osiągnęła prawdopodobnie maksimum tego poziomu nasycenia²⁷.

²³ Na podstawie ww. raportów C&W i DTZ,

²⁴ odczytu z wykresu ze źródła: Cushman&Wakefield-Marketbeat, jesień 2013 (dane 2012),

²⁵ Jak 21;

²⁶ Wartość odnosząca się do obiektów WOH typu I.

²⁷ Ostatecznym kryterium weryfikacji faktycznego nasycenia (zawartym w odpowiedzi na pytanie: czy aktualne nasycenie centrami handlowymi analizowanego miasta jest wystarczające czy powinno być większe?) - jest zgoda banków na finansowanie realizacji kolejnego obiektu handlowego poprzez udzielenie odpowiedniego kredytu.

Pewnym uszczegółowieniem danych globalnych dot. aglomeracji stołecznej o sytuacji w bardzo dużych obiektów WOH są dane zawarte w tab. 16.

Centrum handlowe	Liczba sklepów w centrum	Liczba osób-potencjalnych klientów odwiedzających rocznie centrum (w mln)	Wskaźnik pustostanów niewynajętych powierzchni sprzedaży (w %)
Arkadia	230	21	0
Wola Park	190	10,5	3
Centrum Janki	99	6,2	0
Złote Tarasy	220	20,4	0
Galeria Mokotów	260	13,5	0

Tab.16 Liczba użytkowników i wskaźnik pustostanów w wybranych WOH w aglomeracji stołecznej
Źródło: DTZ-European Retail Guide-Shopping Centres, dec.2012

Z danych zapisanych w tab.16 duże centra handlowe zlokalizowane w strefach śródmiejskiej i miejskiej oraz peryferyjnej w 4 przypadkach charakteryzują się całkowitym wykorzystaniem powierzchni sprzedaży. Jest to dowód, że jest zapotrzebowanie na nowe obiekty. Zwracają uwagę też duże liczby osób odwiedzających te centra, z których rekrutują się klienci sklepów i usług. W przypadku Arkadii i Złotych Tarasów średniodzienna liczba odwiedzających wynosi ok. 61-62 tys. osób dziennie. Poza atrakcyjnością i nowoczesnością tych obiektów zapewne wpływ ma dobra ich dostępność transportem zbiorowym. Ogromne parkingi zachęcają też zmotoryzowanych do odwiedzania centrów, co nie pozostaje bez wpływu na warunki ruchu drogowego na sąsiadujących ulicach.

4.4. Obciążenie układu komunikacyjnego obsługującego wybrane WOH

Wyboru 20 obiektów WOH do analizy obciążenia układu komunikacyjnego dokonano uwzględniając ich generalną lokalizację we wszystkich, wyróżnionych w SUIKZP, strefach zróżnicowanej obsługi komunikacyjnej Warszawy oraz wielkość mierzonej powierzchni sprzedaży w obiektach (7 obiektów małych, 5 średnich i 8 dużych). Opis wybranych obiektów i ich lokalizację w strefach miasta, w których zlokalizowane są analizowane obiekty zamieszczono w tab. 17.

Ocenę skali obciążenia układu drogowego dokonano w odniesieniu do skrzyżowań ulic koncentrujących ruch pojazdów wyjeżdżających z i wjeżdżających do obiektów w godzinach szczytu. Skrzyżowania te to newralgiczne miejsca układu drogowego w sąsiedztwie WOH. Bazując na parametrach modelu ruchu, opracowanego w Kompleksowym Badaniu Ruchu w Warszawie w 2005r. oszacowano udział ruchu samochodów osobowych generowanego przez te obiekty w układzie drogowym miasta.

W ocenie wpływu ruchu związanego z WOH na funkcjonowanie skrzyżowań krytycznych w sąsiedztwie tych centrów uwzględniono:

- 1) oszacowany generowany ruchu przez analizowane centra handlowe w godzinach szczytu popołudniowego;
- 2) pomierzone potoki ruchu na przedmiotowych skrzyżowaniach – wyniki pomiarów natężeń ruchu w 2012r. (źródło: ZDM Warszawa).

Wyniki oszacowań parametrów ruchu zamieszczono w tab. 17.

WOH	Skrzyżowanie krytyczne ulic dojazdowych do WOH	Typ obiektu	Klasy ulic krzyżujących się	Szac.przepustowość skrzyżowania - C (poj./h)	Obciążenie skrzyżowania Nk-nat. K rtyczne w szczycie popołud.	Nk/ C	Suma ruchu do i z WOH- NCH (poj./h. szczytu ppłd.)	Udział ruchu z WOH w wykorzystaniu przepustowości skrzyż. NCH/C	NCH/Nk	Strefa lokalizacja obiektu WOH
Arkadia	Rondo Radośćawa	WOHD	GP/G	7700	8460	1,10	2078	0,27	0,24	Śródmiejska (Ib)
Atrium Reduta	Al.Jerozolim (boczne jezdnie) /Śmigłowca	WOHD	Z/Z	2000	1200	0,60	817	0,41	0,68	Miejska (pogranicze z podstrefą Ic)
Atrium Targówek	Głębocka/Trasa AK(boczne jezdnie)	WOHD	Z/Z	3200	2000	0,60	1019	0,32	0,51	Miejska (granica z Podmiejską)
Auchan Modlińska	Modlińska/Trasa AK(boczne jezdnie.)	WOHS	GP/GP	5100	6250	1,20	900	0,18	0,14	Miejska
Blue City	Al.Jerozolim (bocz. jezd.)/Śmigłowca	WOHD	Z/Z	2000	1200	0,61	811	0,41	0,68	Miejska (pogranicze podstrefy Ic)
Centrum Handlowe Krakowska 61 (RP)	Al.Krakowska/Malownicza	WOHD	GP/Z	4600	4900	1,06	950	0,21	0,19	jw.
Centrum Skorosze	Al.Jerozolimskie/Starodęby	WOHM	GP/Z	5800	3700	0,63	918	0,16	0,25	Miejska
Centrum Ursynów	Puławska/Płaskowickiej	WOHS	GP/Z	7500	6920	0,92	1386	0,18	0,20	jw.
E.Leclerc Aspekt	Wólczyńska/Aspekt	WOHM	G/L	2500	2600	1,04	452	0,18	0,17	jw
E.Leclerc Jutrzenki	Al.Jerozolimskie (rondo)/Popularna	WOHM	GP/Z	3700	1600	0,43	827	0,22	0,52	Śródmiejska Ic
Factory Annapol	Rembielińska/Inowłodzka	WOHS	Z/L	1500	bd		738	0,49	0	Miejska
Factory Ursus	Nowolazurowa/Traktorzystów	WOHS	G/G	7200	1800	0,25	967	0,13	0,54	Śródmiejska Ic
Fort Wola	Potczyńska/Powst.Śląskich	WOHS	GP/G	8000	3570	0,49	1095	0,14	0,31	Miejska
Galeria Bemowo	Pow.Śląskich/Piastów Śląskich	WOHS	G/Z	3500	2660	0,76	1311	0,37	0,49	jw.
Galeria Mokotów	Wołoska/Marynarska (poz.terenu)	WOHD	G/GP	7500	6300	0,84	1261	0,17	0,19	jw.
Galeria Rembielińska	Rembielińska/Kondratowicza	WOHM	Z/G	3200	1850	0,56	963	0,30	0,52	jw.
Ikea Targówek (RP)	Radzyńska/Wolność	WOHD	G/Z	3800	2300	0,61	2003	0,53	0,87	Podmiejska
KEN Center	Ciszewskiego/KEN	WOHM	Z/G	8400	2470	0,65	940	0,11	0,38	Miejska
Złote Tarasy	Al.Jerozolimskie/Emilii Plater	WOHD	G/Z	3900	4200	1,08	500	0,13	0,12	Śródmiejska Ia
	Al.Jeroz./Jana Pawła II (poz.ter.)		G/G	4400	4780	1,09	500	0,11	0,10	

Tab.17 Obciążenie krytycznych skrzyżowań ulic obsługujących ruch pojazdów generowany/absorbowany przez wybrane WOHy w Warszawie (oznacz. typów obiektu: WOHM-mały, WOHS-średni; WOHD-duży)

1) Wyniki analizy obciążenia układu drogowego (patrz. tab. 17) potokami samochodowymi oraz ruchem pieszym w sąsiedztwie centrów handlowych pozwoliła zidentyfikować czynniki drogowo-ruchowe, które wpływają na stopień obciążenia układu komunikacyjnego ruchem samochodowym.

Czynniki te są następujące:

- powierzchnia sprzedaży w centrum generująca finalnie ruch pojazdów i pieszych – im większa powierzchnia i możliwość parkowania oraz bardzo dobra i dobra obsługa transportem zbiorowym (przystanki na krzyżujących się liniach), tym większa liczba jednostek ruchu obciążających układ; intensywność ruchu zmienia się w czasie;
- lokalizacja WOH (strefa śródmiejska, strefa miejska lub przedmieścia); lokalizacja w strefie śródmiejskiej może powodować większe perturbacje w ruchu drogowym, zwłaszcza przy dużych parkingach (zachęcających do korzystania z transportu indywidualnego) - rozwiązaniem korzystnym jest bardzo dobra obsługa transportem zbiorowym i ograniczone pojemności parkingowe, jeśli obsługa drogowa opiera się na jednym skrzyżowaniu ulic klasy GP i G o dużym ruchu w godzinie szczytu.
- klasa ulicy (GP, G, Z), z której zapewniona jest obsługa drogowa centrum handlowego, jak też możliwość segregacji ruchu pojazdów i pieszych związanego z centrum handlowym od ruchu tranzytowego na krytycznym skrzyżowaniu (np. rozwiązanie dwupoziomowe- drugi poziom dla tranzytu np. Reduta, Blue City, E. Leclerc-Jutrzenki); pewne znaczenie ma wykorzystanie jako wjazd/wyjazd mniej obciążonego w szczycie popołudniowym kierunku ruchu na ulicy (obciążeniu układu komunikacyjnego przez ruch związany z centrum jest bardziej uciążliwe w szczycie popołudniowym);

2) Współwystępowanie i nasilenie ww. czynników powoduje, że obciążenie układu komunikacyjnego ruchem z centrum handlowego jest zmienne, warunkowane indywidualnymi czynnikami charakteryzującymi centrum i jego obsługę transportową. Z tego powodu wydanie zgody dla każdej nowej lokalizacja tego typu obiektu wymaga szczegółowej analizy transportowej.

3) Z przeprowadzonej analizy, skoncentrowanej przede wszystkim na funkcjonowaniu skrzyżowań krytycznych, wynikają następujące uwagi:

- udział ruchu generowanego przez WOH w szczycie popołudniowym w zależności od przypadku zmieniało się w granicach od 10% do 68%, a więc znacznie;
- w analizowanych przypadkach wykorzystanie przepustowości sumarycznej skrzyżowania krytycznego przez ruch generowany przez WOH kształtował się w granicach 14-53%, w 6 przypadkach stwierdzono przeciążenie skrzyżowań, a w kolejnych 9-ciu poziom warunków ruchu był bliski nasycenia, w czym pewien udział miały samochody z/do WOH. Analizowane sytuacje dotyczyły WOH zlokalizowanych w strefach zarówno śródmiejskiej i miejskiej,
- z oszacowania udziału ruchu generowanego przez ogół obiektów handlowych wielkopowierzchniowych przy użyciu modelu ruchu z 2005r. (Kompleksowe Badanie Ruchu w Warszawie) w którym obciążenie układu drogowego zostało zaktualizowane do poziomu z roku 2011²⁸ wynika, że ruch generowany i absorbowany przez centra handlowe stanowi ok. 4-5% ruchu pojazdów w sieci w

²⁸ Model ruchu udostępniony przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji

godzinie szczytu popołudniowego. Oznacza to, że zwiększony ruch w sąsiedztwie centrum ulega zmniejszeniu wraz z oddaleniem od niego.

- z oceny wynikało, że wszystkie analizowane WOH mają dobrą obsługę transportem zbiorowym oraz komunikację pieszą (blisko położone przystanki autobusowe i tramwajowe linii z różnych kierunków, w jednym przypadku dworzec kolejowy w granicach centrum, stacja metra w zasięgu pieszym, wiele wejść/wyjść do obiektów rozprawdza ruch pieszy na mniejsze grupy wchodzących i wychodzących). W ten sposób zapewniony jest łatwy dostęp do nich dla mieszkańców osiedli, jak też miasta i aglomeracji.

4) Wielkość obiektu WOH oraz jego generalna lokalizacja w strefie miasta nie pozostaje bez wpływu na funkcjonowanie ulic w jego sąsiedztwie. Wykonana analiza pozwoliła na sformułowanie następujących uwag:

- obiekty WOHD (duże) zlokalizowane w strefie miejskiej, a zwłaszcza śródmiejskiej obsługiwane z ulic układu podstawowego (klas: GP,G,Z) powodują w godzinach szczytu ruch o natężeniach krytycznych, przekraczających przepustowość wlotów skrzyżowań z sygnalizacją świetlną na tych ulicach (np. ulice wokół Arkadii, Złotych Tarasów);
- obiekty jw. zlokalizowane w strefie podmiejskiej (lub miejskiej, lecz na granicy z strefą przedmieść) obsługiwane z ulic klas Z i G nie powodowały przekroczeń przepustowości skrzyżowań tych ulic, nawet w godzinach szczytowego ruchu (np. Ikea Targówek);
- obiekty jw. zlokalizowane w strefie miejskiej, ale obsługiwane z ulic klas Z lub L o bezkolizyjnym przekraczaniu ulicy klasy GP, mocno obciążonej ruchem (PSR=III), nie powodowały trudności na jej ciągu (np. Al. Jerozolimskie przy Atrium Reduta, Blue City);
- obiekty WOHS (średnie) zlokalizowane w strefie śródmiejskiej obsługiwane z ulic klasy G nie powodowały problemów ruchowych w układzie drogowym (np. Factory Ursus);
- obiekty jw. zlokalizowane w strefie miejskiej, obsługiwane za pośrednictwem ulicy klasy GP o dużym natężeniu ruchu powodując dalszy wzrost jego natężenia powyżej poziomu krytycznego, wywoływały przekroczenie przepustowości skrzyżowań na tej ulicy (np. Auchan Modlińska); natomiast w przypadku ulicy GP o płynnym ruchu (rezerwy przepustowości), do której włączono ruchu z obiektu, nie wywoływały przekroczenia przepustowości na skrzyżowaniach rozrządzających ruch na kierunki (przykładowo obsługa Centrum Fort Wola, Centrum Ursynów);
- obiekty jw. zlokalizowane w strefie miejskiej, obsługiwane z wykorzystaniem ulic klas G i Z nie powodowały negatywnych konsekwencji w funkcjonowaniu wykorzystywanego układu ulic miejskich (np. Galeria Bemowo, Galeria Rembielińska);
- obiekty WOHM (małe) zlokalizowane w strefie śródmiejskiej, obsługiwane poprzez układ pomocniczy (ulice klas L,D) z włączeniem kierunkowym (pas włączeń) do jezdni ulicy układu podstawowego (GP) z przecięciem bezkolizyjnym nie powodują przeciążeń tego układu (np. E.Leclerc Jutrzenka);
- obiekty jw. zlokalizowane w strefie miejskiej, obsługiwane z wykorzystaniem ulicy układu podstawowe klasy G (na kierunku wylotowym z miasta) mogą dodatkowo w szczycie popołudniowym powodować wzrost natężenia krytycznego ponad

przepustowość wlotów skrzyżowań na tej ulicy, a w przypadkach nie występowania takich natężeń ruchu pojazdów nie związanych z WOH, przeciążenia wlotów skrzyżowania nie występowały (np. Galeria Rembielińska).

5) Wykonane analizy warunków obsługi drogowej WOH i wpływu tych obiektów na funkcjonowanie układu drogowego pozwoliły sformułować zasady lokalizacji obiektów WOH, uwzględniających ich wielkość oraz generalną lokalizację w strefach miasta. Tę zasadę przedstawiono w tab. 18.

Lokalizacja w strefie komunikacyjnej wg SUIKZP		Wielkość WOH	Typ WOH
Strefa Śródmiejska	Podstrefa Ia	WOHM	WOHM – CH; WOHM-GH
	Podstrefa Ib	WOHM	WOHM – CH; WOHM-GH
	Podstrefa Ic	WOHS	WOHS – CH; WOHS-GH
Strefa Miejska		WOHS	WOHS-CH;WOHS-GH;WOHS-H/S; WOHS-T
Strefa Przedmieść		WOHD	WHOD-CH; WHOD -T; WOHD - PH

Tab.18 Zasada lokalizacji WOH różnej wielkości w strefach obsługi komunikacyjnej

Źródło: opracowanie własne

Oznaczenia i definicje WOH przedstawione w tabeli nr 18 zostały przedstawione w rozdziale nr 3 dotyczącym określenia struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej istniejących obiektów handlu wielkopowierzchniowego w części przeznaczony na podsumowanie (str. 36 -37).

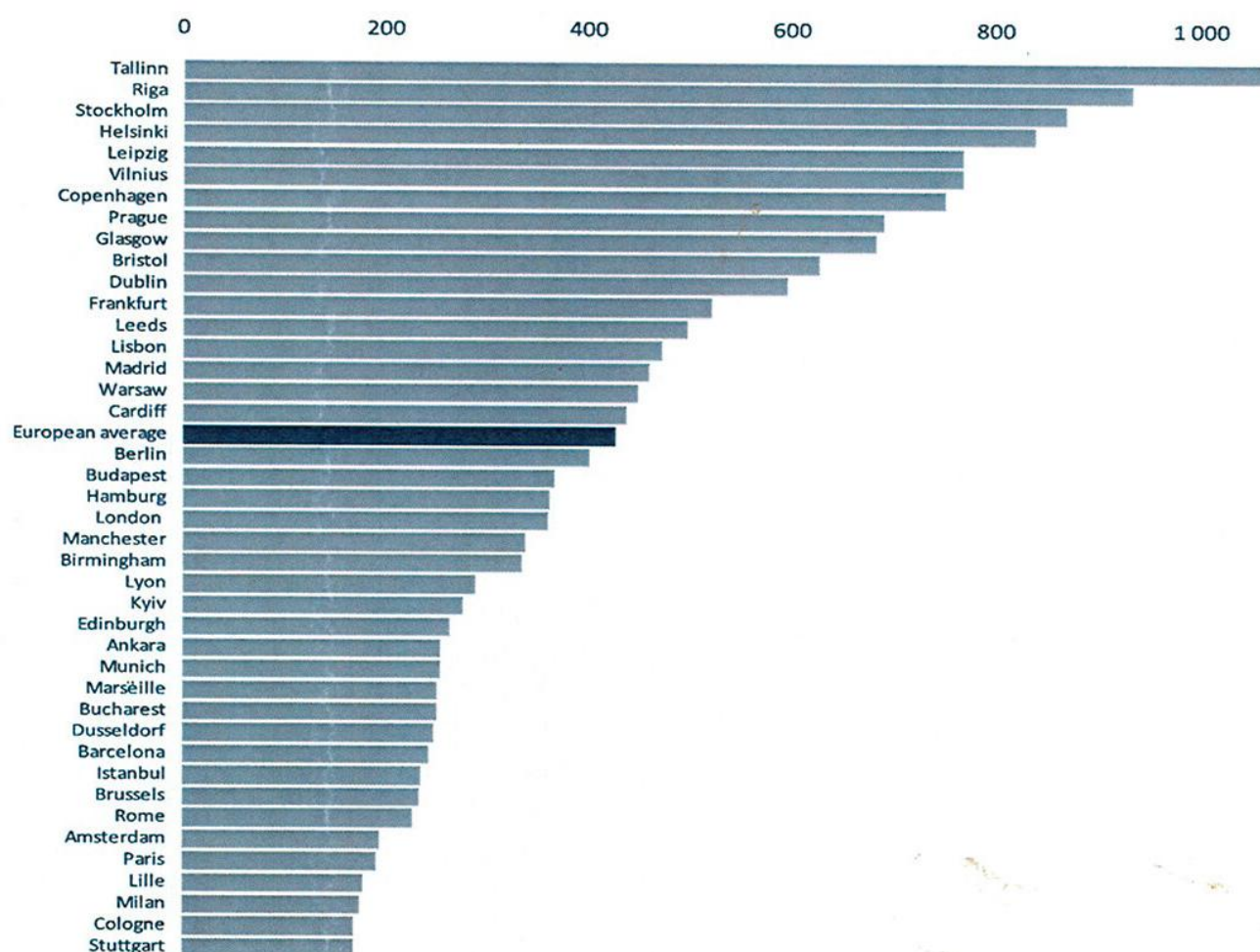
6) Jak zaznaczono, wielkość WOH oddziałuje na funkcjonowanie układu drogowego. Oddziaływanie to może być regulowane (redukowane) poprzez odpowiednie połączenie drogowie z układem ulic sąsiadujących z WOH. Sposób połączenia warunkowany jest klasą funkcjonalną ulic sąsiadujących. Propozycję wstępną przedstawiono w tab. 19.

Klasa ulicy w układzie drogowym miasta w sąsiedztwie WOH	Typy WOH pod względem wielkości mierzonej powierzchnia sprzedaży		
	WOHM (2-10 tys.m ²)	WOHS (10,1-30 tys.m ²)	WOHD (>30 tys.m ²)
D, L	Typ połączenia		
Z	Połączenie bezpośrednie		
G	Połączenie poprzez D,L – skrzyż na prawe skrzyż; klasa Z –skrzyż.z sygnaliz.	Połączenie z wykorzystaniem ulic L i Z – skrzyżowanie z sygnalizacją	
GP	Połączenie poprzez ulice klas L,Z - Skrzyż z syg.św.	Przecięcie bezkolizyjne z układem lokalnym (klasy ulic L,Z) obsługującym WOH.	

Tab. 19 Postulowane typy połączeń WOH różnej wielkości z ulicami określonej klasy funkcjonalnej; Źródło:opracowanie własne

4.5. Sytuacja Warszawy na tle innych miast europejskich pod względem nasycenia powierzchnią sprzedaży (handlową) w centrach handlowych

Pogląd na aktualny stan nasycenia powierzchniami w centrach handlowych (czyli nie we wszystkich typach WOH analizowanych w tym opracowaniu) daje też porównanie sytuacji w Warszawie z dużymi miastami europejskimi, nie tylko stolicami państw. W tym celu wykorzystano raport grupy wyspecjalizowanej w nieruchomościach DTZ. Rysunek przedstawia wykres wskaźnika powierzchni sprzedaży w centrach handlowych na 1000 mieszkańców miasta. W przypadku Warszawy, jak też innych miast, w wyznaczeniu wskaźników operowano ludnością aglomeracji tych miast. Zastosowane określenie centrum handlowego na przedmiotowym wykresie to kompleks sklepów oraz usług o min. powierzchni sprzedaży brutto 5000 m², wybudowanych i zarządzanych przez jeden podmiot. Z wykresu wynika, że Warszawa jest nieznacznie powyżej średniej europejskiej, lecz znacznie niżej niż np. Tallin, Ryga oraz Praga.



Source DTZ Research

Rys. Wskaźniki nasycenia powierzchnia sprzedaży na 1000 mieszkańców w centrach handlowych aglomeracji miast europejskich

4.6. Prognoza możliwości realizacji nowych obiektów WOH

Zdaniem ekspertów za graniczny poziom nasycenia rynku handlowego nowoczesnymi powierzchniami sprzedażowymi w centrach handlowych (też parkach handlowych i centrach wyprzedażowych oraz specjalistycznych) uważa się przypadek, gdy powierzchnie te osiągają wskaźnik 750 m²/1000 mieszkańców obszaru ciężenia do tych centrów, więc obszaru aglomeracji miejskiej²⁹.

Przyjmując to eksperckie kryterium za podstawę analizy możliwości realizacji nowych obiektów WOH w aglomeracji warszawskiej propozycję przy zastosowaniu tego kryterium przedstawiono w tab. 20.

Przyjęte wartości wskaźnika powierzchni sprzedaży w aglomeracji	Istniejąca i prognozowana liczba mieszkańców aglomeracji warszawskiej [w mln]	Powierzchnia sprzedaży wynikająca ze wskaźnika i ludności (w tys.m2)	Obecna i perspektywiczna liczba obiektów WOH, przy założeniu obecnej struktury wielkościowej		Liczba kompleksów WOH Istniejąca i prognozowana
673,5	Stan istniejący -	1761,1	Małe (od 2 do 10 tys. m2)	22 (32%)	70
			Średnie (od 10,1 do 30 tys. m2)	27 (38%)	
			Duże (ponad 40 tys.m2)	21 (30%)	
750	Prognoza 3,0 mln mieszkańców	2250	Małe – przyjęto 10 tys.m2	29 (+7)	87
			Średnie – przyjęto 30 tys. m2	33 (+6)	
			Duże- przyjęto 60 tys.m2	25 (+4)	

Tab. 20 Prognoza potencjalnych możliwości wzrostu sumarycznej powierzchni sprzedaży w kompleksach WOH i liczby obiektów WOH na terenie aglomeracji warszawskiej; Źródło: opracowanie własne

Wdrożenie propozycji zapisanej w tab.20, polegającej na zwiększeniu wskaźnika powierzchni sprzedaży z 673,5 m²/1000 mieszkańców do 750 m²/1000 mieszkańców i przy założeniu wzroście liczby mieszkańców aglomeracji do 3 mln oznaczałoby zwiększenie obecnej liczby 70 obiektów WOH.

Przyjmując założenie, że zwiększenie przebiegać będzie z zachowaniem obecnej proporcji tj. małe obiekty ok. 32% stanu liczbowego, średnie ok. 38% i duże 30%, to prognozowany wzrost mógłby wynosić 17 obiektów, w tym 7 małych, 6 średnich i 4 duże.

²⁹ Na ogół rynek uznaje się za nasycony, jeżeli wskaźnik wynosi 750 m² na każdy 1000 mieszkańców. Warto jednak pamiętać, że każde miasto jest osobnym przypadkiem i oprócz tradycyjnych powierzchni handlowych, są także nisze rynkowe, które są w stanie pomieścić takie projekty jak parki handlowe, centra handlowe czy centra "specjalistyczne. W siedmiu największych polskich aglomeracjach odsetek wolnych powierzchni jest stosunkowo niewielki i waha się w granicach od 1,6% w aglomeracji katowickiej do 4,5% w Krakowie. Wolne powierzchnie znajdują się zazwyczaj w mniej atrakcyjnych obiektach, podczas gdy w centrach handlowych najwyższej jakości nie ma dostępnych miejsc" powiedziała Beata Kokeli, senior dyrektor, Dział Powierzchni Handlowych, CBRE w Polsce. <http://retail360.pl/w-warszawie-nadal-brakuje-wysokiej-jakosci-powierzchni-handlowych>

4.6 Podsumowanie

1) Nasycenie miasta centrami handlowymi i innymi kompleksami handlowo-usługowymi zaliczanymi do WOH z uwagi na ich zasięg oddziaływania powinno być oceniane w skali co najmniej aglomeracji miasta, czyli w analizowanym przypadku aglomeracji warszawskiej zamieszkałej przez ok. 2,6 mln mieszkańców.

2) Z dostępnych danych statystycznych wynika, że obecny wskaźnik powierzchni sprzedaży w istniejących WOH przeliczony na 1000 mieszkańców aglomeracji warszawskiej jest znacząco niższy niż w innych aglomeracjach Polskich w dziedzinie centów handlowych, natomiast uwzględniając ogół WOH kształtuje się na wysokim poziomie, choć nie najwyższym w stosunku do innych aglomeracji, zwłaszcza poznańskiej i wrocławskiej.

3) Przyjmując wskaźnik udziału powierzchni sprzedaży niewynajętych w istniejących obiektach za kryterium nasycenia obiektami WOH miasta z jego aglomeracją i jednocześnie możliwości rozbudowy istniejącego stanu posiadania można stwierdzić, że wskaźnik ten obliczony dla centrów handlowych jest w porównaniu do innych miast jednym z najniższych w kraju i kształtuje się na poziomie 2,3% (patrz: tab. 15). W uzupełnieniu można dodać, że kilka dużych, nowoczesnych centrów handlowych nie wykazuje powierzchni sprzedaży niewynajętych, co potwierdza małą wartość tego wskaźnika.

4) Z punktu widzenia oddziaływania obiektu WOH na układ komunikacyjny, którego funkcjonowanie jest źródłem dodatkowego obciążenia ruchem pojazdów i pieszych/pasażerów transportu zbiorowego, w nawiązaniu do wyników analizy tego zagadnienia można uznać, że:

- korzystnymi lokalizacjami WOH są lokalizacje, które mają zapewnioną sprawną obsługę transportem zbiorowym, w szczególności szynowym, niezależnie od położenia w mieście;
- dodatkowe obciążenie ulic ruchem pojazdów, którego wielkość zależy od powierzchni sprzedaży w WOH i oferowanej pojemności parkingu bezpłatnego na potrzeby WOH, staje się bardziej uciążliwe dla płynności ruchu pojazdów w szczycie popołudniowym (o większej intensywności potoków w otoczeniu WOH podłączonych do (obsługiwanych z) ważnych funkcjonalnie ulic, jeśli ponadto bazują na jednym wjeździe/wyjeździe) przy lokalizacjach w strefach śródmiejskiej i miejskiej.

5) Na podstawie wyników przeprowadzonych analiz zaproponowano zasadę lokalizacji WOH różnej wielkości w strefach obsługi komunikacyjnej (tab.18) oraz postulowane typy połączeń WOH różnej wielkości z ulicami określonej klasy funkcjonalnej (tab.19).

6) Z wykonanej prognozy potencjalnych możliwości wzrostu sumarycznej powierzchni sprzedaży w kompleksach WOH i liczby obiektów WOH na terenie aglomeracji warszawskiej bazującej na porównaniu wskaźnika powierzchni sprzedaży w istniejących WOH do eksperckiego wskaźnika nasycenia (wynoszącego 750 m²/1000 mieszkańców) wynika potencjalna możliwość realizacji 17 nowych obiektów WOH, gdyby ich podział na wielkości był zgodny z założonym tj. 7 małych, 6 średnich i 4 duże.

7) W porównaniu do aglomeracji miast europejskich aglomeracja warszawska pod względem powierzchni sprzedaży w centrach handlowych (które nie wyczerpują definicji WOH) znajduje się w centralnej części wykresu. Z wykresu wynika, że aglomeracja Warszawy jest nieznacznie powyżej średniej europejskiej, lecz znacznie niżej niż np. Talin, Ryga oraz Praga.

5 Prognoza wpływu potencjalnych obiektów WOH na istniejącą sieć handlową

5.1 Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe a sieci sklepów

W ocenie wpływu wykorzystano opinie specjalistów i wyniki badań przeprowadzonych w ostatnich latach ukierunkowanych na przedmiotową problematykę. Przeprowadzono też własne analizy danych statystycznych z Rocznika Statystycznego Warszawy 2012r.

W opinii specjalistów z branży handlowej³⁰ rynek handlu w Polsce, szczególnie handlu produktami spożywczymi, jest jednym z najbardziej rozproszonych w Europie. Nowoczesny handel bazujący na sieci sklepów wielkopowierzchniowych stanowi 1/3 polskiego handlu detalicznego. Można z tego wnioskować, że handel tradycyjny nie zanika. Staje się bardziej nowoczesny i zorganizowany w sieci handlowe. Rynek jest rozproszony, ale coraz częściej uwidacznia się proces jego konsolidacji przez przyłączanie się małych sklepów do sieci franczyzowych. Jego efektem w dłuższej perspektywie czasowej może być, jeśli te prognozy się potwierdzą, jednak zmniejszanie się liczby małych sklepów niesieciowych na polskim rynku. Dodatkowo z badań wynika, że spowolnienie gospodarcze w ostatnich latach i wzrost bezrobocia mogą przyczynić się do pewnego zahamowania zjawiska zmniejszania się liczby małych sklepów, które postrzegane są jako sposób na przetrzymanie trudnej sytuacji na rynku pracy.

Z badania przeprowadzonego przez Centrum Badania Opinii Społecznej w październiku 2004 roku wynika, że ponad 66 procent konsumentów w Polsce robi zakupy w hipermarkecie lub dużym centrum handlowym. Dla porównania w sierpniu 2000 roku odsetek ten był mniejszy i wynosił 50 procent. Może to więc oznaczać, że w ciągu 4 lat liczba osób korzystających z tego typu sklepów w Polsce zwiększyła się o około jedną trzecią.

Założono, że pewnym odwzorowaniem analizowanego wpływu mogą być zmiany liczby obiektów zalicznych do kategorii WOH i sklepów powszechnych (ogólnospożywczych) i wyspecjalizowanych. Dostępne dane statystyczne z okresu 2010-2011r. zamieszczono w tab. 21.

³⁰ P. Brezdeń, W. Spallek: Przestrzenne zróżnicowanie wielkopowierzchniowych sieci handlowych w województwie dolnośląskim i jego uwarunkowania. Uniwersytet Wrocławski

Sklepy wg form organizacyjnych	Lata	Liczba obiektów	Dynamika (2010=100%)
Domy towarowe	2010	4	100%
	2011	4	100%
Supermarkety	2010	182	100%
	2011	193	106%
Hipermarkety	2010	41	100%
	2011	41	100%
Sklepy powszechne	2010	235	100%
	2011	210	89,30%
Sklepy wyspecjalizowane	2010	1913	100%
	2011	1886	98,60%

Tab. 21 Zmiany w liczbie sklepów w latach 2010 i 2011; źródło: Rocznik Statystyczny Warszawy 2012r.

W nawiązaniu do danych w tab. 21 - porównując sytuację w latach 2010 i 2011 w sklepach zaliczonych do WOH tj. domach towarowych, hipermarketach i supermarketach ze sklepami powszechnymi i wyspecjalizowanymi można stwierdzić, że:

- liczba obiektów WOH nie uległa zmianie;
- wzrosła liczba supermarketów³¹ o 6%;
- w tym okresie zmniejszyła się o 2,4% łączna liczba sklepów powszechnych i wyspecjalizowanych, które częściowo wchodzi w struktury WOH.

Jak wynika z tabeli 21 w Roczniku Statystycznym Warszawy na rok 2012 nie uwzględniono galerii handlowych. Na podstawie dostępnych danych statystycznych z ostatnich lat nie ma podstaw do jednoznacznego stwierdzenia, iż istnieje negatywny wpływ WOH na liczbę sklepów powszechnych i wyspecjalizowanych w sytuacji równoczesnego wzrostu liczby sklepów typu supermarket, których liczbę w pełni zaliczoną do kategorii WOH byłoby bezpodstawne. Powodem są niejednoznaczne podziały obiektów handlowych stosowane w oficjalnej statystyce. Oficjalne statystyki nie podają powodów zmniejszenia, jak też wzrostu, liczby żadnych analizowanych placówek handlowych.

Ponieważ hipermarkety WOH oferują duże powierzchnie ogólnospożywcze można sądzić, że ten fakt ma istotny wpływ na zmiany in minus liczby tego typu sklepów w mieście. Bazując na danych statystycznych (tab. 22) z Rocznika Statystycznego Warszawy 2012 przeanalizowano zmiany liczby sklepów ogółem i ogólnospożywczych w okresie 2005-2011.

³¹ Do tej kategorii zaliczają się również sklepy sieci handlowych takie jak Lidl, Biedronka, Piotr i Paweł, Simply i inne nie spełniające wymogów WOH, z braku danych nie ma możliwości określenia ich udziału w liczbie supermarketów, a tym samym udziału w przedstawionych danych statystycznych.

Kryterium	2005r.	2009r.	2010r.	2011r.
Liczba sklepów wszystkich asortymentów:	3140	4039	4080	3955
w tym ogólnospożywczych (powszechnych) [w nawiasie udział]	495 [15,7%]	592 [14,6%]	599 [14,7%]	613 [15,5%]

Tab.22 Zamiany w liczbie ogółu sklepów i ogólnospożywczych w latach 2005-2011

Porównując dynamikę zmian liczby sklepów w skali miasta, z uwzględnieniem sklepów ogólnospożywczych widać wzrost liczby (3%) sklepów, również spożywczych w okresie 2005-2009, natomiast w okresie 2010/11 stwierdzono jedynie przyrost (o 2,3%) liczby sklepów ogólnospożywczych. Również udział sklepów ogólnospożywczych w ostatnich latach zwiększył się.

W uzupełnieniu można dodać, że największą dynamikę zmian obserwowano w handlu kosmetykami (wzrost liczby sklepów o 15%). W przypadku sklepów z pozostałymi towarami obserwowany był regres 2-3%.

Sklepy ogólnospożywcze mają największy ze wszystkich branż udział w liczbie sklepów, jak też w powierzchni sprzedaży w strukturze sklepów w mieście. Ich udział w powierzchni sprzedaży kształtował się na poziomie 1/4 ogólnej powierzchni sprzedaży. Na podstawie danych w tab. 23 można powiedzieć, że brak podstaw do twierdzenia o niekorzystnym wpływie obiektów WOH w Warszawie na liczbę sklepów ogólnospożywczych. Podobny pogląd wyraził autor opracowania naukowego pt. Stan obecny i perspektywy rozwoju handlu wielkopowierzchniowego na przykładzie Wrocławia³². Nie oznacza to jednak, że taki wpływ, zwłaszcza sklepów sieciowych, nie istnieje. Tej kwestii poświęcono dalsze informacje.

5.2 Opinia o zagrożeniu małych sklepów przez obecność sklepów sieciowych

Autorzy wyspecjalizowani w problematyce badania relacji rynkowych odpowiadają na pytanie: czy sieci handlowe zagrażają małym sklepom?³³ Wg prognoz wykonanych przez Euromonitor International do 2025r. liczba małych sklepów może zmniejszyć o 60%. Jako pewne rozwiązanie tego problemu dla tych sklepów uważa się metodę współpracy franczyzowej np. z Carrefour Polska. Ta forma współpracy obecnie rozwija się dość szybko i wydaje się być pewnym antidotum na odpływ dotychczasowych klientów do innych sklepów, zwłaszcza znajdujących się w kompleksach centów handlowych.

Wg raportu Nielsena³⁴ w 2005r. było 74 tys. małych sklepów, a w 2010r. ich liczba zmalała do 54 tys. (spadek o 1/3). Przeprowadzono badanie mieszkańców dużych miast na próbie 980 osób w 2010r. w celu uzyskania odpowiedzi na pytanie gdzie najchętniej robisz zakupy.

Uzyskano następujące odpowiedzi:

- w hipermarkecie /supermarkecie - 24%,
- w sieciowym sklepie dyskontowym (Lidl, Biedronka, Leader Price..) – 39%;

³² S.Czerwiński w pracy pt. Stan obecny i perspektywy rozwoju handlu wielko powierzchniowego na przykładzie Wrocławia. Uniwersytet Wrocławski – Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, 2013r. powołując się na opracowania innych autorów stwierdził, że brak jest jednoznacznych empirycznych opracowań dotyczących negatywnego oddziaływania wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na strukturę sieci usługowej (handlowej) miasta.

³³ <http://media.carrefour.pl/pr/241612/czy-sieci-handlowe-zagrazaja-maym-sklepom>

³⁴ Firma Nielsen – firma doradczą w dziedzinie badań konsumentów

- w sklepie osiedlowym – 14%;
- w najbliższym sklepie miejsca zamieszkania – 23%.

Z badań tej firmy wynika, że Polacy robią zakupy głównie w sklepach sieciowych. W sklepach typu WOH kupują w 50% zakupy spożywcze i w 52% chemii gospodarczej. Oznacza to, że na zmianach upodobań klientów głównie tracą małe sklepy spożywcze (do 40m², które nie wytrzymują konkurencji sieci dyskontów i dlatego są zamykane (o ile nie wejdą we współpracę franczyzową ze sklepami sieciowymi).

5.3 Prognoza potencjalnego wpływu potencjalnych WOH na istniejącą sieć handlową

Jak stwierdzono na podstawie zgromadzonych danych statystycznych³⁵, nie ma podstaw do twierdzenia o negatywnym wpływie obiektów typu WOH na istniejącą sieć handlową. Równoczesny wpływ wywierają inne sklepy dużych sieci handlowych, których rozwój w ostatnich latach mógł być bardziej dynamiczny niż WOH. Nie można jednak wykluczyć, że bliskie sąsiedztwo centrów, galerii handlowych oraz sklepów sieciowych, jak też innych placówek handlowych nasila ich wzajemną walkę o klientów. Taki kontekst równoczesnych oddziaływań wielu typów sklepów (o powierzchni sprzedaży ponad 200-400m²) działających na rynku handlu praktycznie uniemożliwia sformułowanie wiarygodnej prognozy skoncentrowanej tylko na WOH bez szczegółowych badań.

W związku z podanymi przesłankami prognozę wpływu WOH na istniejącą sieć handlową oparto na następujących założeniach uwzględniających wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji sklepów (wyniki przedstawiono w Tomie II w zeszytach dedykowanych poszczególnym lokalizacjom) oraz istniejących obiektów WOH w dzielnicach (zestawienie podano w tab. 10) w otoczeniu analizowanych 26 lokalizacji przeznaczonych pod potencjalne nowe realizacje WOH, znajdujące się w 15 dzielnicach miasta:

- 1) obecność dużej liczby sklepów oraz WOH o różnym asortymencie w sąsiedztwie lokalizacji potencjalnego WOH, stwierdzonej poprzez ich inwentaryzację, może powodować po wybudowaniu centrum handlowego zwiększoną konkurencję – w tych przypadkach, z braku pewności co do skutków, konkretną lokalizację oceniono jako neutralną (wartość punktowa 0);
- 2) w przypadkach jw. lecz, gdy w sąsiedztwie lokalizacji inwentaryzowano mniejszą liczbę sklepów oraz WOH – sytuację tę oceniono pozytywnie jako korzystną dla lokalizacji (wartość punktowa +1).

³⁵ Rocznik statystyczny Warszawy 2012, US Warszawa.

W tab. 23 zestawiono wyniki prognozy w formie oceny możliwości realizacji WOH z uwagi na istniejącą sieć handlową.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	Ocena	Wartość punktowa prognozowanej oceny wpływu do modelu analizy wielokryterialnej
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	neutralna	0
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	neutralna	0
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzywińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona ptn)	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona ptd)	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	neutralna	0
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona ptn)	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona ptd)	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Galeria Mokotów – rozbudowa)	neutralna	0
Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki)	neutralna	0
Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina)	neutralna	0
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego)	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK “Kampinos”	pozytywna	+1

Tab.23 Ocena możliwości budowy potencjalnych WOH z uwagi na oddziaływanie na istniejącą sieć handlową

W rezultacie prognozy bazującej na przyjętych przesłankach i założeniach lokalizacje o nr. 1,2, 7,15, 19 i 20 otrzymały ocenę neutralną, a pozostałe pozytywną.

6 Prognoza wpływu potencjalnych obiektów WOH na rynek pracy

6.1 Materiały wykorzystane

W opracowaniu wykorzystano źródła:

- Rocznik statystyczny Warszawy 2012r. US, 2013r.;
- CBOS: Komunikat z badań stacji na rynku pracy w kwietniu 2013r.;
- Analiza potencjału ekonomicznego powiatów województwa mazowieckiego i powiatów województw sąsiadujących. US w Warszawie i MOBR Warszawa, 2012r.;
- inne opracowania, których źródła podano w stosownych miejscach.

6.2 Czynniki kształtujące sytuację na rynku pracy

Sytuację na rynku pracy kształtują następujące czynniki:

- demografia (liczebność, struktura wiekowa ludności),
- gospodarka – jej stan w obszarze analizy i związane z tym wynagrodzenia,
- edukacja i kształcenie ustawiczne kadr,
- polityka władz wobec rynku pracy (wyzwania m.in. związane ze starzeniem się społeczeństwa, bezrobocie zintensyfikowane sytuacją kryzysu gospodarczego w skali międzynarodowej),
- poziom bezrobocia.

6.3 Ogólna ocena sytuacji na warszawskim rynku pracy

Analizując warszawski rynek pracy, w świetle materiałów statystycznych i prowadzonych analiz przez wyspecjalizowane jednostki, należy zauważyć, że jego atutami są:

- posiadanie wysoko wykwalifikowanej kadry i bogatej bazy szkoleniowej,
- dobrze rozbudowana infrastruktura tzw. otoczenia biznesu,
- środowisko sprzyjające działalności gospodarczej,
- napływ kapitału zewnętrznego, w tym zagranicznego.

Wśród negatywnych czynników jednocześnie wymienia się przede wszystkim:

- ograniczona mobilność zasobów pracy,
- niekorzystne tendencje demograficzne,
- szerzenie się zjawiska pracy nierejestrowanej,
- wysoki udział młodzieży wśród bezrobotnych.

Zagrożeniem dla prawidłowego kształtowania rynku pracy upatruje się głównie w niezakończonych procesach restrukturyzacyjnych i trudnej sytuacji ekonomicznej w kraju.

Niezwykle istotnym problemem miasta jest bezrobocie, którego przyczyną są zmiany strukturalne w gospodarce krajowej. Za szczególnie niepokojącą specjaliści uważają liczbę bezrobotnych bez prawa do zasiłku czy długotrwale bezrobotnych. Innymi negatywnymi cechami bezrobocia w mieście jest stosunkowo duży odsetek ludzi młodych i osób z wyższym wykształceniem pozostających bez pracy.

Dane o liczbie pracujących w Warszawie (lata 2005-2011), z uwzględnieniem zatrudnionych w handlu przedstawiono w tab.24.

Zatrudnienie	2005	2009	2010	2011
	ogółem	ogółem	ogółem	ogółem
Ogółem:	746068	806498	806885	819964
W tym sektor prywatny; w nawiasie udział sektora	459829 (61,6%)	515185 (63,8%)	514078 (63,6%)	529884 (64,6%)
Handel i naprawa poj. Samochodowych (w nawiasie udział w liczbie ogółem)	127777 (17,0%)	127996 (15,9%)	128192 (15,9%)	127948 (15,6%)

Tab. 24 Liczba zatrudnionych w Warszawie w latach z uwzględnieniem płci; źródło: Rocznik Warszawy 2012r. US, 2013r.

Z tab. 24 wynika sukcesywnie rosnące zatrudnienie w sektorze prywatnym. Jednocześnie zatrudnienie w handlu (równocześnie obejmujące zatrudnienie w dziale napraw samochodowych) w okresie 2005-2010 minimalnie zwiększyło się, w 2011r. nieznacznie zmalało. Jest to zapewne sygnał oddziaływania kryzysu gospodarczego, gdyż zatrudnienie w handlu wiąże się z ilością pieniądza na rynku – zatrudnienie rośnie, gdy klienci są zasobni, spada, gdy nie są zainteresowani zakupami.

Z przeprowadzonej przez Urząd Statystyki w Warszawie i Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych (MOBR) w 2012r. analizy³⁶ potencjału ekonomicznego powiatów województwa mazowieckiego, których tereny wchodzą w obszar aglomeracji stołecznej (powiat piaseczyński, powiat zachodniowarszawski, powiat legionowski, powiat grodziski, powiat pruszkowski) wynikało, że najkorzystniejsze wskaźniki charakteryzujące ten potencjał występują w Warszawie oraz na terenie powiatów sąsiadujących ze stolicą, a więc w aglomeracji. W lepszej sytuacji znajdują się powiaty sąsiadujące z lewobrzeżną Warszawą.

Zdaniem MOBR mimo bardzo dobrej sytuacji na rynku pracy w Warszawie, występuje niekorzystna struktura bezrobotnych. Miasto odnotowało najwyższy wśród reprezentantów odsetek długotrwale bezrobotnych oraz najwyższy odsetek bezrobotnych z wykształceniem wyższym. Wymagania nowoczesnego handlu i logistyki to m.in. wysokokwalifikowana kadra z wyższym wykształceniem, poddana dodatkowym szkoleniom specjalistycznym.

W opinii MOBR niekorzystne są również wskaźniki dotyczące zasobów siły roboczej, a więc struktura ludności według ekonomicznych grup wieku oraz współczynnik obciążenia ekonomicznego.

Podobnie przyrost naturalny i saldo migracji mimo, że są dodatnie, przyjmują niskie wartości.

Uwaga o sytuacji na rynku pracy w powiatach otaczających stolicę ma uzasadnienie w fakcie znacznego udziału osób dojeżdżających do pracy w sklepach wielkopowierzchniowych, w szczególności do centrów handlowych i galerii handlowych. Z przeprowadzonych wywiadów z administratorami centrów i galerii handlowych wynika, że udział zatrudnionych spoza Warszawy sięga 30-35% liczby zatrudnionych.

W tab. 25 przedstawiono zmiany w stanie zatrudnienia w Warszawie w handlu i innych gałęziach gospodarki w okresie 2005 - 2011.

³⁶ Opracowanie MOBR pt.: Analiza potencjału ekonomicznego powiatów województwa mazowieckiego i powiatów województw sąsiadujących.

Branża	Liczba zatrudnionych w 2011r.	Dynamika (%) 2011/2005
Handel; naprawa poj. sam.-ogółem	127948	100,13 (+0,13)
Przemysł	75017	79,9 (-20,1)
Budownictwo	41216	111,0(+11,0)
Transport i gospodarka magazynowa	55537	113,7 (+13,7)
Zatrudnienie ogółem	819964	109,0(+9,0%)
Zatrudnienie w sektorze prywatnym	529884	114,2 (+14,2)

Tab.25 Liczba zatrudnionych w Warszawie w 2011r. i dynamika zmian w zatrudnieniu w czasie (w %) Źródło: oprac. własne na podstawie Rocznika statystycznego GUS 2012r.

Z danych statystycznych podanych w tab.25 wynika minimalny przyrost zatrudnienia w handlu (plus naprawy pojazdów samochodowych) w Warszawie w okresie 2005-2011. Faktycznie jest to stagnacja w liczbie nowych miejsc pracy. Sytuacja w innych branżach była korzystniejsza niż w handlu, z wyjątkiem przemysłu, gdzie kryzys dalej blokował rozwój tej dziedziny gospodarki. Zwraca uwagę znaczący (większy niż w zatrudnieniu ogółem, które zwiększyło się o 9%) wzrost liczby zatrudnionych w sektorze prywatnym. Oznacza to, że sektor handlu nie przyczynił się do tego wzrostu.

6.4 Ocena wpływu WOH na rynek pracy

Obiekty typu WOH, jak też inne placówki handlowe, w mniejszym stopniu, proporcjonalnie do wielkości, oddziałują na rynek pracy w handlu i poza handlem.

Wpływ WOH na rynek pracy nie ogranicza się tylko do rynku pracy w handlu. Dlatego ten wpływ należy zaliczyć do oddziaływań złożonych, gdyż wykraczają poza dziedzinę handlu. Centra handlowe i galerie handlowe jako duże kompleksy handlowe zamawiając towary na sprzedaż, praktycznie ze wszystkich dziedzin gospodarki, stymulują ich produkcję o określonej jakości i ilości oraz ich dystrybucję powiązaną z logistyką i transportem zamawianych towarów w kraju i zagranicą.

W związku z tym nie jest możliwa odpowiedź typu, iż sumarycznie WOH-y negatywnie bądź pozytywnie wpływają na rynek pracy, wpływając zarówno na przekształcenia i zatrudnienie w sieci handlowej jako całości oraz wśród producentów i dystrybutorów towarów.

Być może jest to powód braku danych statystycznych ilustrujących wyłącznie wpływ budowy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na rynek pracy. Nie prowadzono tego typu badań ilościowych wyodrębniających ocenę wpływu tylko WOH. Dostępne dane mają charakter zbiorczy, uwzględniające jedynie wybrane obiekty WOH w kontekście ogólnego zatrudnienia w handlu, które jest fragmentem rynku pracy. W związku z tym nie ma podstaw do stwierdzenia, że bilans wpływu budowy nowych WOH na rynek pracy jest wyłącznie dodatni czy ujemny, a może obojętny.

Można natomiast oszacować, na podstawie wskaźnika przeciętnego zatrudnienia na 100m² powierzchni sprzedaży, liczbę nowych miejsc pracy jakie wywołuje budowa supermarketu

lub hipermarketu (patrz tab.26), związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem tych obiektów.

Chcąc opisać zakres wpływu nowoczesnych technologii w handlu na jego organizację, a przez to na rynek pracy, przeanalizowano opracowanie pt. Wpływ przekształceń organizacyjno-technicznych w handlu na rynek pracy. Autorka³⁷ tego opracowania zwróciła uwagę na korzyści dla rodzimego handlu z wdrożenia nowych metod organizacji i zarządzania przez zagraniczne sieci handlowe w warunkach konkurencji m.in. cenowej..

Za pozytywne skutki działania zagranicznych sieci handlowych autorka uznała:

- presję na wysoką jakość kadr wśród dostawców towarów dla sieci handlowych,
- wzrost zatrudnienia poza sferą handlu w wyniku korzystnej współpracy z dostawcami,
- wzrost zatrudnienia w wyniku stosowania outsourcingu przez sieci zagraniczne (czyli zlecenia podwykonawcom zadań nie związanych bezpośrednio z podstawową działalnością firmy w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej na rynku).

Do negatywnych skutków oddziaływania zagranicznych sieci handlowych autorka zaliczyła:

- zmniejszenie liczby pracowników poza handlem w strefie dostawców z uwagi na ich partycypację w prowadzonej polityce niskich cen;
- zmniejszenie zatrudnienia w produkcji w wyniku wzrostu importu tańszych produktów.

Zwiększenie zatrudnienia można odnotować w trakcie prac budowlanych przy nowych obiektach handlu detalicznego i hurtowego (centra logistyczne i przeładunkowe, transport). Zwiększa się też zatrudnienie w centrach dystrybucji i logistycznych oraz centrach handlowych.

Sieci handlowe rozwijając się transferują nowoczesną wiedzę o zarządzaniu i organizacji pracy. Powstają nowe miejsca pracy w skutek rozwoju małych firm produkcji żywności, wyrobów rzemieślniczych, zdrowej żywności oraz wzrasta produkcja warzyw i owoców. Polskie produkty trafiają również do obiektów sieciowych zagranicą.

Jak wynika z badań Instytutu Badań Rynkowych, Konsumpcji i Koniunktur (IBRKiK) niekorzystnie na lokalny rynek pracy może wpływać rozwój marek własnych sklepów sieciowych o niskich cenach. To powoduje likwidacje firm produkujących drożej. W wyniku importu z zagranicy może zmniejszać się zatrudnienie w zakładach produkujących tego typu towary. Korzyścią jest zapewne pozytywny wpływ nowoczesnych technologii w handlu na rynek pracy.

Z badań przedstawicieli handlu przeprowadzonych przez IBRKiK wynika, że rozwój wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w ich opinii charakteryzuje się:

- w 38% - wzrostem zapotrzebowania na wysoko wykwalifikowanych pracowników,
- w 14,6% wzrostem bezrobocia,
- 29% wzrostem fluktuacji kadr, związanych z nieakceptowanymi płacami i innymi warunkami pracy,
- 19,3% wzrostem zapotrzebowania na nowe zawody.

Pozostali ankietowani w liczbie 12,2% stwierdzili brak wpływu WOH na ww. czynniki.

³⁷ U.Kłosisiewicz-Górecka: Wpływ przekształceń organizacyjno-technicznych w handlu na rynek pracy, 2010r.

Postępujące, jak wynika z danych statystycznych, starzenie się społeczeństwa może stanowić szansę dla małych sklepów zlokalizowanych blisko miejsca zamieszkania z obsługą klientów przez sprzedawców, a niesamoobsługowych³⁸.

W tab. 26 przedstawiono zmiany zatrudnienia w wyodrębnionych dużych obiektach handlowych w stolicy w latach 2010 i 2011 oraz wskaźniki zatrudnienia w tych obiektach

Typ WOH	Lata	Liczba zatrudnionych	Wskaźnik liczby zatrudnionych na 100 m ² powierzchni sprzedaży
Dom towarowy	2010	937	3,22
	2011	638	2,42
Supermarket	2010	5822	3,80
	2011	6253	3,70
Hipermarket	2010	9964	2,80
	2011	8340	2,70

Tab. 26 Zmiany zatrudnienia w wyróżnionych obiektach handlowych w Warszawie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Rocznika Statystycznego Warszawy 2012r. US.

Uwaga wynikająca z analizy danych zamieszczonych tab.26:

- kryzys gospodarczy, utrzymujący się od kilku lat nie ominął również zatrudnionych w warszawskich sklepach wielkopowierzchniowych, lecz nie we wszystkich typach. Pewnym wyjątkiem okazały się supermarkety, działające samodzielnie (tzn. bez dodatkowych sklepów typu galeria), jak też w centrach handlowych. Pewna część (brak danych dotyczących ilości) z nich są to sklepy po powierzchni mniejszej niż 2000 m² powierzchni sprzedaży.

Zwraca uwagę spadek wartości wskaźnika zatrudnienia w wymienionych typach WOH, świadczący prawdopodobnie o kompresji etatów w warunkach kryzysowych, jak też o postępie organizacyjnym w zarządzaniu dużymi obiektami przez ich administratorów.

Opinia IBnGR³⁹ o pozytywnym wpływie handlu sieciowego, do którego zaliczają się sklepy WOH, na przyrost nowych miejsc pracy w samych obiektach i ich otoczeniu jest następująca: „Dynamiczny rozwój sieci handlowych w Polsce powoduje również, wbrew wielu obiegowym opiniom, przyrost miejsc pracy netto”. Stwierdzenie to wynika z badań przeprowadzonych przez firmę Polish Market Review. Z badań tych wynika, że powstanie placówki sieci handlowej powoduje powstanie, w zależności od rodzaju i wielkości obiektu, od 15 do 320 nowych miejsc pracy.

Dodatkowo powstają nowe miejsca pracy w sektorze dostawców, a także pojawia się zapotrzebowanie na pracowników obsługi budynku (ochrona, konserwacja instalacji w obiektach). Ponadto, jeśli super- czy hipermarket powstaje jako główny element galerii handlowej (jest wtedy zazwyczaj głównym inwestorem), w jego otoczeniu pojawia się wiele małych wyspecjalizowanych placówek handlowych, gastronomicznych i usługowych. Łączny

³⁸ Badania IBRKiK w ramach raportu U.Kłosiewicz-Górecka: Wpływ przekształceń organizacyjno-technicznych w handlu na rynek pracy, 2010r

³⁹ Źródło: Opracowanie pt. Wpływ sklepów wielkopowierzchniowych na otoczenie ekonomiczne i społeczne w Polsce. Polish Market Revue Consulting za oprac. Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR) pt.: Struktura i rola handlu w polskiej gospodarce; Warszawa 2006r.

zatem przyrost miejsc pracy w gospodarce jest wyższy od liczby nowych miejsc powstałych w samym sklepie wielkopowierzchniowym”.

Zdaniem IBnGR tradycyjne formy handlu od kilku lat utrzymują wysoki udział w sprzedaży detalicznej żywności – jest to ok. 60 procent całości, pomimo wyraźnego wzrostu liczby obiektów działających w sieciach i zaliczających się do obiektów wielkopowierzchniowych. Oznacza to funkcjonowanie dynamicznej równowagi różnych form handlu na polskim rynku.

Przyjmując jako bazowy wskaźnik liczby zatrudnionych na 100m² powierzchni sprzedaży w hipermarkecie, w tab. 28 podano oszacowaną liczbę nowych miejsc pracy w wyróżnionych 3 typach WOH (patrz tab. 8) oraz dla prognozowanej nowej ich liczby (patrz tab.20).

Wskaźnik zatrudnienia liczba osób na 100 m2 pow. sprzedaży	Typ obiektu WOH		
	Mały	Średni	Duży
2,7	Zakładana liczba obiektów o powierzchni sprzedaży:		
	7 o pow. 10 tys.m ²	6 o pow. 30 tys.m ²	4 o pow. 60 tys.m ²
Liczba zatrudnionych	1890	4860	6480

Tab. 27 Szacowana liczba miejsc pracy w WOH-ach w funkcji ich wielkości; Źródło: opracowanie własne

Z oszacowania (tab. 27) wynika, że w sytuacji, gdyby liczba tego typu obiektów w aglomeracji warszawskiej zwiększyła się o 17 sztuk o założonej strukturze wielkości, to oferta miejsc pracy w nowych obiektach mogłaby wynosić ponad 13 tys.

6.5 Wynagrodzenia

Ważnym składnikiem charakteryzującym sytuację na rynku pracy są wynagrodzenia. W 2011 roku przeciętne wynagrodzenie brutto w m. st. Warszawie wynosiło 4936,36 zł., a w 2010r. 4694,70 zł (wzrost o 5,1%). W sektorze handlu i napraw pojazdów samochodowych⁴⁰ wynosiło 4585,12 zł. i było niższe niż przeciętne w gospodarce o 7%, w 2010r. wynosiło 4346,90 zł (wzrost o 5,5%).

Spadek zatrudnienia w sklepach wielkopowierzchniowych w Warszawie widoczny w tab.27, jest wynikiem trwającego kryzysu gospodarczego i towarzyszącej mu zmniejszonej dynamice w przyroście zamożności (mierzonej wynagrodzeniami) mieszkańców nie tylko stolicy.

Trzeba dodać, że dynamika wzrostu wynagrodzeń ludności pracującej poza Warszawą jest znacząco niższa. Utrzymuje się bezrobocie w innych sektorach, co nie jest bez wpływu na funkcjonowanie handlu. Ponadto, zważywszy na cytowaną opinię IBnGR, ocena sytuacji na rynku pracy w handlu na podstawie danych tylko dla handlu jest nieprawdziwa, skażona brakiem danych o zatrudnieniu w branżach współpracujących na rzecz sektora handlu jak np. przy produkcji towarów, w rolnictwie, realizacji inwestycji budowlanych i logistyce.

6.6 Bezrobocie

Bezrobocie jest wskaźnikiem problemów nękających rynek pracy. Bazując na danych Rocznika Statystycznego Warszawy – 2012r. sytuację bezrobocia przedstawiono w ujęciu tabelarycznym (tab. tab.28 i 29).

⁴⁰ Obie te dziedziny występują w rocznikach statystycznych razem

Wiek	Mężczyźni (%)	Kobiety (%)
Do 24 lat	3,9	4,6
25- 34	13	16,4
35-44	10	10,7
45-54	11,3	10,6
Ponad 55 lat	13,2	6,3
Średnio	4,61	

Tab. 28 Udział bezrobotnych w Warszawie wg wieku i płci (źródło: Rocznik Statystyczny Warszawy, US, 2012r.)

Rok	2000	2005	2010	2011
Ogółem	33972	58398	38640	41613
Mężczyźni	15732	28251	20189	21181
Kobiety	18240	30141	18451	20232
Stopa bezrobocia	3,2	5,6	3,5	3,7
Liczba bezrobotnych na 1 ofertę pracy	78	47	37	42

Tab. 29 Liczba bezrobotnych zarejestrowanych w Warszawie w kolejnych latach (źródło: jw.)

W tab. 30 przedstawiono sytuację w zakresie bezrobocia w dzielnicach Warszawy. Okazuje się, że nie wszędzie sytuacja jest identyczna.

DZIELNICA	Stopa bezrobocia w 2011r.	Stopa bezrobocia w 2012r.	Zmiany stopy bezrobocia w latach 2012/2011 (w %)
Bemowo	3,26	3,89	119,3
Białołęka	2,65	3,22	121,5
Bielany	4,59	5,20	113,3
Mokotów	3,82	4,56	119,4
Ochota	3,59	4,42	123,2
Praga Południe	4,18	5,13	122,7
Praga Północ	5,37	7,13	132,8
Rembertów	3,50	4,43	126,6
Śródmieście	4,32	4,98	115,3
Targówek	4,22	5,06	120,0
Ursus	3,66	4,24	115,8
Ursynów	2,64	3,19	120,8
Wawer	3,62	4,30	118,8
Wesoła	2,83	3,73	131,8
Wilanów	1,96	2,20	112,2
Włochy	3,91	4,49	114,8
Wola	4,97	5,88	118,3
Żoliborz	3,87	4,59	118,6
Warszawa	3,86	4,61	119,4

Tab.30 Stopy bezrobocia w dzielnicach Warszawy w latach 2011 i 2012; Źródło: Rocznik Statystyczny Warszawy US, II kw.2013r.

Jak wynika z danych w tab. 31 we wszystkich dzielnicach występuje bezrobocie, ale w zróżnicowanym stopniu. Ponadto w okresie od 2011 do 2012 nastąpiło wszędzie pogorszenie czyli wzrost stopy bezrobocia. Najkorzystniejszą sytuacją wygląda w dzielnicy Wilanów, gdzie stopa bezrobocia jest najniższa i przyrost (12,2%) też najniższy. Na kolejnych miejscach są Białołęka i Ursynów. Najtrudniejszą sytuacją wystąpiła w dzielnicy Praga Północ, gdzie stopa z 5,37% zwiększyła się do 7,13% (przyrost 33%). Rzeczywista stopa bezrobocia (liczona jako stosunek liczby bezrobotnych, nie tylko rejestrowanych, do aktywnych zawodowo) w Polsce w lipcu 2012r. wynosiła 15,6%, a formalna 12,3%.

6.7. Migracja ludności i działalność gospodarcza osób fizycznych

Saldo migracji wewnętrznej i zagranicznej ma wpływ na sytuację na rynku pracy. Z danych statystycznych dla I połowy 2013r. wynika, że saldo to było dodatnie i wyniosło 3,86 osób na 1000 ludności. Dzielnicami o największej migracji były Wilanów (66,73) i Wawer (13,55), najniższej – Praga Północ (7,66).

W systemie Regon było w tym okresie zarejestrowane 127 osób fizycznych na 1000 mieszkańców. Najwyższy wskaźnik, charakteryzujący aktywność mieszkańców odnotowano w Wawrze (148) i w Wilanowie (156).

6.8. Przestanki i założenia prognozy zmian na rynku pracy

Przyjęto następujące robocze założenie:

1) Rozwój rynku pracy jest skorelowany ze zmianami wartości produktu krajowego brutto (PKB) oraz stopy bezrobocia. W opinii ekspertów ekonomicznych przyrost PKB na min. poziomie 3% rocznie uzasadnia rozwój (a nie regres) gospodarki jako całości i w efekcie postępujące ograniczanie bezrobocia poprzez tworzenie nowych miejsc pracy dla zainteresowanych. Parametry prognozowanych zmian w skali kraju, przyjęte za Monitorem Polskim z dn.14.05.2012r. podano w tab.31.

Parametry(%)	Wariant bazowy 2012r.	2013	2014	2015	2016	2017
Stopa wzrostu PKB	1,9	2,9	3,2	3,8	4,0	3,9
Dynamika realnego wzrostu płac w gospodarce narodowej	100	102,8	102,9	103,2	103,1	103,1

Tab.31 Scenariusz podstawowy dla kraju Źródło: Monitor Polski z 14.05.2012r. Prognoza parametrów makroekonomicznych gospodarki. Lata 2016i 2017 na podstawie: Zaktualizowane warianty rozwoju gospodarczego Polski, o których mowa w Podrozdziale 7.4 Założenia do analizy finansowej – Wytucznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (MRR/H/14(2)01/2009), wersja z dn. 19 lipca 2011 r.

Prognoza rozwoju społeczno-gospodarczego prowadzi do wniosku, iż jest potrzeba tworzenia nowych miejsc pracy w mieście, również w sektorze handlu wielkopowierzchniowego.

W tab. 32 przedstawiono historię rozwoju centrów handlowych i ich wpływ na zatrudnienie w handlu w aglomeracji warszawskiej.

Rok otwarcia	Suma powierzchni sprzedaży udostępniona klientom w centrach handlowych (CH)	% wzrostu powierzchni sprzedaży w CH	Zatrudnienie w handlu ogółem	Przyrost/spadek zatrudnienia w handlu ogółem (%)	Przyrost powierzchni sprzedaży w CH (w %)
2009	1300665	100%	41788	-	-
2010	1332165	102%	42632	2,0	2
2011	1332165	100%	41802	-0,02	0
2012	1372165	103%	41636	-0,004	3

Tab.32 Rozwój centrów handlowych (CH) w aglomeracji Warszawskiej a zatrudnienie w handlu w latach 2009 – 2012; Źródło: opracowanie własne z uwzgl. danych PRCH oraz dane o zatrudnieniu: Rocznik Statystyczny Warszawy 2012-US, Warszawa

Z porównania liczb zatrudnionych oraz zmian w wielkości powierzchni sprzedaży w centrach handlowych (tab. 32) wynika, że w latach poprzednich przyrost powierzchni sprzedaży w centrach handlowych przebiegał w podobnym tempie i w zgodnej tendencji z dynamiką zatrudnienia w handlu ogółem.

Dane zapisane w powyższej tabeli potwierdzają uwagę, iż uruchomienie nowych powierzchni sprzedaży powinno mieć pozytywny wpływ na zatrudnienie nie tylko w Warszawie, ale też aglomeracji.

6.9. Ocena zasadności budowy WOH w świetle wpływu na rynek pracy

Jak wynika z przeprowadzonych rozmów z administratorami centrów handlowych osoby zatrudnione w WOH nie rekrutują się tylko z rejonu lokalizacji tego obiektu. Do pracy zatrudnieni dojeżdżają z różnych odległości od miejsca zamieszkania. Oznacza to, że większość zatrudnionych w WOH rekrutuje się spoza rejonu lokalizacji tego obiektu, a nie tylko z dzielnicy, gdzie znajduje się obiekt, chociaż jednak pewna część z nich pochodzi z dzielnicy. Zatem cechą charakterystyczną zatrudnienia w WOH są dojazdy do pracy z różnych miejsc. Podobnie zresztą jest w przypadku sklepów mniejszych niż WOH.

W związku z tym, że we wszystkich dzielnicach odnotowano pewien poziom bezrobocia, z tego powodu znalezieniem miejsca pracy w nowych WOH mogą być zainteresowane osoby pozostające bez pracy – mieszkańcy wszystkich dzielnic w równym stopniu, niezależnie od tego czy WOH będzie wybudowany w ich dzielnicy czy w innych dzielnicach. Poszukiwaniem pracy będą też zainteresowane osoby mieszkające poza Warszawą na terenie aglomeracji. W tej sytuacji prognozuje się pozytywny wpływ WOH na rynek pracy w każdej z analizowanych dzielnic, w których znajduje się lokalizacja potencjalnego WOH. Wyniki prognozy przedstawiono w tab.33.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena	Wartość punktowa oceny do modelu analizy wielokryterialnej
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	Białołęka	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	Białołęka	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	Targówek	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	Praga Płn.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna)	Praga Płn.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	Praga Płn.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	Praga Płn.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	Praga Płd.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	Rembertów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej	Wawer	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna)	Praga Płd.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	Wawer	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	Wawer	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	Wilanów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Gelria Mokotów – rozbudowa)	Mokotów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka	Mokotów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia	Włochy	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	Włochy	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki)	Śródmieście	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina)	Wola	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	Ochota	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego)	Ochota	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	Ursus	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	Ursus	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”	Wola	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK “Kampinos”	Bielany	pozytywna	+1

Tab.33 Ocena budowy potencjalnych WOH w świetle wpływu na rynek pracy

6.10 Podsumowanie analizy i prognozy rynku pracy

- 1) Wpływ obiektów typu WOH na rynek pracy nie ogranicza się wyłącznie do skali zatrudnienia niezbędnego do funkcjonowania tych obiektów. Wpływ ten jest zdecydowanie szerszy, gdyż obejmuje również produkcję i zaopatrzenie tych obiektów w towary oraz ich dystrybucję. Udzielenie odpowiedzi na pytanie: jaki jest faktyczny wpływ WOH na rynek pracy wymaga specjalistycznych badań,

obejmujących szeroką gamę sklepów, w tym sieci dyskontowych nie zaliczanych obecnie do kategorii WOH, jak też zmian w zatrudnieniu u dostawców i producentów towarów współpracujących z WOH.

- 2) WOH-y są miejscem pracy dla osób o zróżnicowanym poziomie wykształcenia - wyższym, średnim i podstawowym. Należy dodać, że z uwagi na nowe technologie stosowane w tych obiektach w zarządzaniu, magazynowaniu, komunikowaniu się prowadzone są sukcesywne szkolenia dla kadr, z uwagi na zapotrzebowanie pracowników o wyprofilowanym wykształceniu. Uwzględniając doświadczenia państw 15 EU formuła handlu detalicznego, bazująca m.in. na WOH, wzbogacona o usługi oferowane w ramach WOH jest oceniana jako rozwiązanie perspektywiczne, oferujące pewniejsze możliwości zatrudnienia dla osób z podstawowym, a zwłaszcza średnim i wyższym wykształceniem niż sklepy małopowierzchniowe, detaliczne, zorganizowane w sposób tradycyjny.
- 3) Nie znaleziono wystarczających przesłanek, aby wskazać jaki jest faktyczny wpływ obiektów typu WOH na rynek pracy pod względem bilansu miejsc na tym rynku. Zaproponowano oszacowanie liczby nowych miejsc pracy w zależności od wielkości WOH typu hipermarket z uwzględnieniem powierzchni sprzedaży.
- 4) Z przeprowadzonego oszacowania nowych miejsc pracy dla liczby nowych obiektów WOH, określonej na podstawie założenia, postulowanego przez ekspertów handlu, maksymalnego pożądanego nasycenia tego typu powierzchnią sprzedaży w aglomeracji warszawskiej, wynika potencjalna możliwość utworzenia ok. 13 tys. nowych miejsc pracy.

7 Prognoza wpływu potencjalnych obiektów WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów

7.1. Badania preferencji

W przeprowadzonych badaniach socjologicznych⁴¹ wynika, że dla mieszkańców osiedli ważne są pobliskie małe sklepy oraz bazy/targowiska, w których robione są zakupy najpotrzebniejszych produktów jak pieczywo, świeże warzywa i owoce jak też środki czystości.

Z badań GfK Polonia⁴² wynika, że produkty szybko zbywalne (FMCG – Fast Moving Consumer Goods) tj. artykuły spożywcze, napoje, używki jak tytoń, alkohol, chemia gospodarcza i kosmetyki są sprzedawane zarówno przez sklepy wielkopowierzchniowe jak też i małe, o łącznej liczbie 250 tys. sklepów w kraju. Znaczna część (25%) tych sklepów zorganizowanych jest w sieci handlowe. Handel spożywczy był realizowany przez 122, 5 tys. sklepów, w tym ponad 4 tys. o powierzchni sprzedaży ponad 300 m² tj. hipermarkety, supermarkety oraz sklepy dyskontowe, które sprzedały towary o wartości 43% sprzedanych towarów żywnościowych i używek. Pozostałe 57% wartości to towary sprzedane przez sklepy małe. W przypadku kosmetyków i chemii gospodarczej wartości masy sprzedanej rozkładały się pomiędzy te dwie kategorie sklepów po 50%. Z badań wynikało, że pomimo rosnącej liczby sklepów dużych nie malała liczba kupujących w małych sklepach.

⁴¹ Autorka prof. Maria Lewicka z Uniwersytetu Warszawskiego;

⁴² M. Zimna: Handel detaliczny w Polsce, 2009r.

(http://ww2.senat.pl/k7/agenda/seminar/090609s/gos/handel_detaliczny.html)

Zakupy nieżywnościowe (jak odzież, obuwie) są realizowane w sklepach wyspecjalizowanych raczej małych, jak też na targowiskach i bazarach, natomiast w zakupach dóbr trwałych preferowane są sklepy znajdujące się na terenie centrów handlowych. Wyniki tych badań przedstawiono tab.34.

Kategoria towarów	Sklepy duże (w tym WOH)	Sklepy pozostałe (małe, w tym na terenie CH)
	Generalne preferencje konsumentów	
Produkty FMCG ⁴³	+	+
Odzież, obuwie, bielizna		+
Dobra trwałe (RTV-AGD)	+	

Tab. 34 Wyniki badań preferencji konsumentów - oprac. własne z wykorzystaniem źródła: GfK Polonia, 2009r.

Z badań ankietowych CBOS, styczeń 2011r.⁴⁴ poświęconych ocenie postaw konsumenckich Polaków, prowadzonych od 1997r. wynika, że w ostatnim okresie znacząco wzrosła rola dużych sklepów supermarketów i hipermarketów, a zmniejszyła się rola małych sklepów (poniżej 300 m²). Ponadto wzrosła rola handlu przez Internet, zwłaszcza książek, płyt, lecz nie tylko te towary odbierają klientów małym sklepom i kioskom. Wyniki tych badań przedstawiono w tab.35.

Kategoria towarów	Sklepy WOH	Sklepy pozostałe	Bazary, targowiska
	Udział w sprzedaży wartości towarów (%)		
FMCG	54-59	40	8
Odzież, obuwie, bielizna	28	30	28

Tab.35 Wyniki badań ankietowych konsumentów o preferencjach w wyborze miejsca zakupu zależnie od towaru

7.2 Badania tendencji w zachowaniach konsumentów

W tab.36 przedstawiono wynikające w wyżej wspomnianych badań tendencje w zachowania klientów w okresie 1997-2010 w korzystaniu z różnych typów sklepów

⁴³ Szybkoszbywalne produkty konsumpcyjne;

⁴⁴ http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2011/K_005_11.PDF

Tendencja	Artykuły spożywcze	Środki czystości	Odzież, obuwie	Kosmetyki	Książki, płyty
Hipermarkety i supermarkety	wzrost	wzrost	wzrost/spadek	wzrost	spadek
Małe sklepy ze sprzedawcą	spadek	spadek	spadek	spadek	spadek
jw. lecz samoobsługa	wzrost	stabilizacja	spadek	wzrost	wzrost
Bazary, targowiska	spadek	spadek	spadek	spadek	spadek
Sklepy sieciowe	wzrost	wzrost	wzrost	-	-
Hurtownie				spadek	spadek
Internet	wzrost	-	wzrost	wzrost	wzrost

Tab. 36 Tendencje w zachowania klientów w wyborze miejsca zakupów; Źródło: oprac. własne z wykorzystaniem badań CBOS w 2011r.

Z badań wynika, że hipermarkety i supermarkety cieszą się dużą popularnością wśród młodych konsumentów. Generalnie osoby w wieku do 34 lat preferują sklepy sieciowe, natomiast osoby zamożne preferują sklepy WOH, a mniej zamożne – sklepy osiedlowe, targowiska i bazary.

W porównaniu do statystycznego konsumenta - mieszkańcy z dużych miast mniejszą wagę przykładają do ceny, a większą do jakości towaru, wyżej cenią sprawdzoną markę niż przyzwyczajenie do miejsca zakupu, wyżej nieco cenią produkt polski i towary znanej marki.

Czynnik ceny praktycznie we wszystkich kategoriach wiekowych konsumentów znajdował się na pierwszym miejscu. Kryterium to różnicuje jedynie liczba wskazań (od 84 do 68%).

7.3 Badania satysfakcji klientów ⁴⁵

Badania koncentrowały się na ocenie kanałów dystrybucji towarów tj. miejsc zakupu. Omówienie wyników tych badań ograniczono do 2 asortymentów: świeżych owoców i warzyw oraz obuwia. Stwierdzono duże różnice w wybieranych kanałach dystrybucji przy zakupie świeżych owoców i warzyw pomiędzy Polską a 27 krajami Unii Europejskiej (UE27). Również wystąpiły różnice w wyborze miejsca zakupu obuwia.

Wyniki porównania miejsca zakupu świeżych owoców i warzyw:

- 1) bazary/targowiska – Polska - 47%; UE27- 33%;
- 2) hipermarkety i supermarkety – odpowiednio: 35% i 69%;
- 3) dyskonty: 21% i 34%;
- 4) warzywniaki: 21% i 32%;
- 5) sklepy samoobsługowe: 10% i 16%.

⁴⁵ Badanie satysfakcji klientów w sektorze handlu detalicznego IPSOS Belgium, 2009r.

W przypadku obuwia:

- 1) sklepy sieci detalicznej: Polska – 40% , UE27- 56%;
- 2) małe sklepy – odpowiednio: 30% i 50%;
- 3) hipermarkety i supermarkety (WOH): 26% i 23%;
- 4) targowiska: 23% i 16%;
- 5) domy towarowe (ew. WOH): 19% i 31%;
- 6) dyskonty (część z nich to WOH): 3% i 14%.
- 7) przez Internet: 2% i 6%.

Analizując wyniki tych badań zwraca uwagę fakt, jak duże znaczenie mają bazy i targowiska (inna nazwa hale targowe) w zakupie zwłaszcza warzyw i owoców. Z tego m.in. powodu w klasyfikacji obiektów wyróżniono specjalny typ wielkopowierzchniowego obiektu handlowego, działającego na zasadzie targowiska (tab. 11 - symbol WOH-T).

Najważniejszymi cechami świadczącymi o atrakcyjności wyżej wymienionych sklepów, a faktycznie centrów handlowych jest natężenie ruchu klientów i wartość obrotów znajdujących się tam sklepów. Dla przykładu przytoczmy WOH warszawskie pod względem właśnie natężenia ruchu, gdzie liczby klientów przekraczają poziom 10-20 tys. na dobę a więc świadczy to o dużej popularności tych obiektów. Więcej szczegółowych danych o liczbach potencjalnych klientów odwiedzających wybrane WOH w Warszawie zamieszczono w tab. 17.

7.5 Wyniki badań opinii konsumentów

Badania opinii konsumentów są dość szeroko prowadzone przez wyspecjalizowane spółki. Informacje na ten temat ograniczono do wyników badania opinii na temat powodów korzystania z małych i dużych sklepów, w tym wielkopowierzchniowych. Z opracowania Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową pt. Struktura i rola handlu w polskiej gospodarce⁴⁶ wynika zwaloryzowanie głównych powodów wyboru miejsca zakupu. Wyniki te przedstawiono w tab. 37.

Typ sklepów	Główne powody (%)				
	Korzystne ceny	Dogodna lokalizacja	Częste promocje	Produkty dobrej jakości	Inne powody
Duże sklepy i sieci handlowe	91	60	52	24	4
Małe sklepy	30	93	11	44	4

Tab. 37 Główne powody dokonywania zakupów wg rodzaju sklepów Źródło: oprac. Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową

Z informacji zawartych w tab. 37 wynika między innymi jak istotne znaczenie dla konsumentów ma dogodna lokalizacji obiektu handlowego, w rozumieniu odległości przestrzennej i czasowej.

Bliska odległość do miejsca lokalizacji sklepu daje pewną przewagę dla sklepów małych, zazwyczaj znajdujących się w pobliżu miejsca zamieszkania, ale też ma znaczenie i wpływ na

⁴⁶ http://konfederacja.lewiatan.pl/upload/plik/raport_ibngr2_2971759.pdf

częstotliwość korzystania ze sklepów dużych. Czynniki te uwzględniono w założeniach prognozy wpływu na zaspokojenie potrzeb klientów, omówionej w kolejnym punkcie. Bardzo ważna jest możliwość zaparkowania samochodu na parking przy sklepie. Żadnych korzyści z zakupów w dużych sklepach nie dostrzega tylko 4% badanych⁴⁷.

7.6 Założenie prognozy i jej wynik

Prognozę wpływu potencjalnych obiektów WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oparto na założeniach:

1) z cytowanych wyżej badań wynika m.in. że zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów zależy nie tylko od rodzaju zapotrzebowania, ale też od dostępności (czyli odległości przestrzennej lub czasowej) sklepu. Przyjęto założenie, że klient zachowuje się zgodnie z zasadą: im łatwiejsza (szybsza) dostępność (mierzona czasem dotarcia) sklepu, tym pełniejsze będzie poczucie zaspokojenia potrzeb i odczuwanie satysfakcji przez konsumentów. W przypadku przeciwnym tj. trudności w dostępie do placówki handlowej o pożądanym standardzie będą powodem braku odpowiedniego zaspokojenia potrzeb klientów.

2) przestrzenny zasięg oddziaływania centrum handlowego jest większy niż skala przestrzenna dzielnicy i wykracza on poza obszar miasta, obejmując tereny aglomeracji. Potwierdzenie tej uwagi zamieszczono w rozdz.4.3 cytując wyniki badań. Z tych badań wynika również, że odległość dojazdu do centrum handlowego ma wpływ na częstość odwiedzin centrum czyli, z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że mieszkańcy lub zatrudnieni oraz uczący się w dzielnicy częściej skorzystają z tego typu obiektu na terenie swojej dzielnicy lub sąsiedniej. Nie oznacza to, że nie będą oni klientami innych, bardziej oddalonych WOH.

3) chcąc zwaloryzować lokalizacje pod potencjalne obiekty WOH, uwzględniając założenie 2) przyjęto uproszczone założenie, że można wykorzystać do tego celu wartości wskaźnik powierzchni sprzedaży w WOH w przeliczeniu na potencjalnego klienta, mieszkańca i zatrudnionego w dzielnicy gdzie znajduje się lokalizacja. Przyjęto, że ten wskaźnik wyraża średnią dostępność do placówek handlu i usług w obiektach WOH i przez to umożliwia porównanie lokalizacji między sobą poprzez porównanie dzielnic. Dokonując porównania dzielnic, z uwagi na dużą nierównomierność w dostępie, przyjęto interpretację, że prognozowany (w horyzoncie roku 2020) spadek wartości tego wskaźnika (na skutek prognozowanych zmian liczby mieszkańców w dzielnicach) poniżej wartości średniej dla miasta jest czynnikiem uzasadniającym wybór dzielnicy dla lokalizacji nowego obiektu WOH w pierwszej kolejności, natomiast dzielnice o wartości wskaźnika powyżej średniej będą traktowane jako druga kolejność.

4) Z uwagi na znikomy liczbowo udział pustostanów w istniejących centrach handlowych i innych obiektach WOH (patrz tab.18), świadczący o dużym zainteresowaniu klientów w korzystaniu z tego typu obiektów na terenie całego miasta (a więc w każdej dzielnicy) i aglomeracji, dzielnice o teoretycznym wskaźniku powierzchni sprzedaży na 1000

⁴⁷ „Stosunek Polaków do handlu”; Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową Pentor, luty 2006

potencjalnych klientów poniżej wartości średniej wskaźnika dla miasta (który wynosi 0,31) zakwalifikowano jako pierwszą (I) kolejność wykorzystania tych lokalizacji, a dzielnice o wskaźniku powyżej średniej miejskiej (poniżej wartości 0,31) zakwalifikowano jako drugą (II) kolejność. Wyniki proponowanej kolejności zawiera tab. 38.

Dzielnice	Prognozowana liczba mieszkańców 2020	Zatrudnienie ⁴⁸	Uczniowie i studenci ⁴⁹	Potencjalni klienci [suma 2+3+4]	Powierzchnia sprzedaży w istniejących WOH (tys.m2)	Teoretyczny wskaźnik PS WOH/1000 potencjalnych klientów [6:5]*1000	Proponowana kolejność wykorzystania potencjalnych lokalizacji WOH: I kolejność II kolejność
1	2	3	4	5	6	7	8
WARSZAWA	1804,4	1163,9	598,6	3566,9	1123,4	310	-
Bemowo	111,7	48,8	30,0	190,7	96,3	500	II
Białołęka	130,9	43,8	14,9	189,6	24,0	130	I
Bielany	136,8	57,4	40,8	224,0	6,0	30	I
Mokotów	206,7	151,4	81,9	448,0	85,5	190	I
Ochota	76,2	76,8	45,9	199,0	100,5	500	II
Praga Płd	183,2	92,2	41,6	317,0	79,2	250	I
Praga Płn	71,2	41,8	25,5	138,3	93,5	670	II
Rembertów	33,0	14,1	7,6	55,1	0	0	I
Śródmieście	97,9	219,0	136,2	452,8	63,5	140	I
Targówek	127,0	53,9	16,8	197,7	174,2	880	II
Ursus	72,2	18,2	6,5	92,9	25,2	270	I
Ursynów	127,7	69,2	56,1	253,0	64,0	250	I
Wawer	91,7	42,1	2,4	135,6	0	0	I
Wesoła	30,1	10,0	3,4	43,5	0	0	I
Wilanów	50,4	11,2	9,2	70,8	0	0	I
Włochy	68,2	60,8	55,8	130,8	77,4	590	II
Wola	139,4	121,6	10,4	271,4	121,0	450	II

Tab. 38 Proponowana kolejności wykorzystania lokalizacji z uwagi na ofertę istniejących powierzchni handlowych w WOH w dzielnicach, z uwzględnieniem prognozowanych zmian demograficznych ludności (2020r.); Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z rocznika Panorama Dzielnic Warszawy, 2012r. oraz IGiPZ PAN: Struktura i rozmieszczenie miejsc zamieszkania, pracy i edukacji w Warszawie wg rejonów komunikacyjnych w 2010.

Oznaczenie: PS – powierzchnia sprzedaży; WOH – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy

Wyniki analizy zapisane w tab. 38 na potrzeby analizy wielokryterialnej (rozdz.8) zwaloryzowano wg następujących kryteriów punktowych:

- Lokalizacje w dzielnicach zaliczonych do I kolejności wykorzystania otrzymały ocenę +1 (plus jeden).
- Lokalizacje w dzielnicach zaliczone do II kolejności ich wykorzystania otrzymały ocenę: 0 (zero).

Z uwagi na ogólnomiejskie i ponadmiejskie wykorzystanie obiektów WOH nie zastosowano oceny negatywnej, pomimo znacznego zróżnicowania wartości wskaźników powierzchni sprzedaży oszacowanych dla potencjalnych klientów. Teoretyczny wskaźnik powierzchni sprzedaży

⁴⁸ Wykorzystano takie dostępne dane;

⁴⁹ Jw.

na 1000 potencjalnych klientów np. w 2020r. w dzielnicy Targówek wyniosłoby 880 m², gdy średnia miejska wynosiłaby 310 m². Wskaźnik ten przeliczony dla obecnej demografii w przypadku wielu dzielnic byłby wyższy niż w roku 2020r., gdyby nie powstały nowe centra handlowe, a liczba ludności zwiększyłaby się.

Wyniki waloryzacji lokalizacji pod kątem zaspokojenia potrzeb konsumentów w dzielnicach przedstawia tab. 39.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena	Wartość punktowa oceny do modelu analizy wielokryterialnej
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	Białołęka	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	Białołęka	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	Targówek	neutralna	0
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	Praga Płn.	neutralna	0
Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna)	Praga Płn.	neutralna	0
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	Praga Płn.	neutralna	0
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	Praga Płn.	neutralna	0
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	Praga Płd.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	Rembertów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej	Wawer	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna)	Praga Płd.	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	Wawer	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	Wawer	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	Wilanów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Galeria Mokotów – rozbudowa)	Mokotów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka	Mokotów	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia	Włochy	neutralna	0
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	Włochy	neutralna	0
Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki)	Śródmieście	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina)	Wola	neutralna	0
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	Ochota	neutralna	0
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Al. Prymasa Tysiąclecia (rejon Dworca Zachodniego)	Ochota	neutralna	0
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	Ursus	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	Ursus	pozytywna	+1
Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”	Wola	neutralna	0
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	Bielany	pozytywna	+1

Tab.39 Ocena lokalizacji potencjalnych WOH pod kątem pełniejszego zaspokojenia potrzeb i interesów konsumenta; źródło: opracowanie własne

Z tab. 39 wynika, że ocenę pozytywną uzyskały lokalizacje w 9 dzielnicach: Białołęka, Bielany, Mokotów, Praga Płd., Rembertów, Śródmieście, Ursus, Ursynów, Wawer, Wilanów), gdyż zwiększyłyby dostępność potencjalnych klientów do centrów (a przez to zadowolenie konsumentów), ograniczoną obecnie. Ocenę neutralną uzyskały lokalizacje w pozostałych dzielnicach zaliczonych do 2 kolejności: wskaźnik punktowy 0 (pozostałe lokalizacje w 5 dzielnicach), w których obecna możliwość korzystania z tych obiektów znacznie przewyższa średnią miasta.

7.7 Podsumowanie

1) Zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów przez obecną ofertę handlowo-usługową centrów handlowych w aglomeracji warszawskiej, w świetle wyników omówionych badań, należy ocenić korzystnie. Z badań wynika, że zachowania konsumentów są bardzo złożone, z uwagi na liczne uwarunkowania, w pewnym zakresie naświetlone w tym opracowaniu. O pozytywnym nastawieniu konsumentów do korzystania z centrów handlowych świadczą dotychczasowe pozytywne wyniki oceny centrów znajdujących się w Warszawie i aglomeracji. Na ocenę składają się przede wszystkim duże liczby klientów korzystających każdego dnia z przykładowo (z uwagi na dostępność danych) podanych centrów handlowych (patrz tab.19) oraz minimalną liczbą niewynajętych powierzchni sprzedaży w tych centrach, o jednej z najniższych wartości (wynoszącej 2,3%) wśród dużych polskich miast.

2) Prognoza możliwości wykorzystania analizowanych lokalizacji pod potencjalne centra handlowe na terenie Warszawy pod kątem zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów pozwoliła wyróżnić 2 typy tych lokalizacji: korzystniejsze – do wykorzystania w I kolejności i pozostałe – do wykorzystania w II kolejności.

3) Wykorzystanie lokalizacji w I kolejności uzyskały lokalizacje w 9 dzielnicach: Białołęka, Bielany, Mokotów, Praga Płd., Rembertów, Śródmieście, Ursus, Wawer, Wilanów. Są to lokalizacje, w liczbie 15, o numerach: 1,2,8-16,19,23,24 i 26. Ocenę neutralną uzyskały pozostałe lokalizacje w 5 dzielnicach zaliczonych do 2 kolejności: wskaźnik punktowy 0.

8 Podsumowanie wyników przeprowadzonych analiz i prognoz. Analiza wielokryterialna

8.1 Założenia analizy wielokryterialnej

Z uwagi na zróżnicowanie czynników wpływających na ocenę przydatności analizowanych 26 lokalizacji zastosowano metodę wielokryterialną do oceny tych lokalizacji.

Przyjęto następujące założenia do opracowania metody:

1) Ocena finalna analizowanych 26 lokalizacji została przeprowadzona w dwóch etapach. I etap, którego wyniki zawarto w kolejnych rozdziałach, polegał na określeniu możliwości budowy potencjalnego WOH w świetle kryteriów ocen cząstkowych wynikających z przeprowadzonych analiz i wyników prognoz obejmujących całokształt wymagań ustawowych⁵⁰. II etap polegał na przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej,

⁵⁰ Dot. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003r.

umożliwiającej zastosowanie wspólnego mianownika dla zróżnicowanych kryteriów poszczególnych ocen, uzyskanych w I etapie, z uwzględnieniem eksperckich wag przyjętych dla poszczególnych kryteriów.

- 2) Wyróżnione 8 dziedzin oceny lokalizacji zastosowanych w I etapie :
- W1 - uwarunkowania przestrzenne i funkcjonalne;
 - W2 - warunki obsługi badanej lokalizacji transportem zbiorowym i komunikacją pieszą, z rozróżnieniem usytuowania tej lokalizacji w strefach zróżnicowanej obsługi transportowej, wyodrębnionych w SUIKZP: śródmiejskiej, miejskiej i przedmieścia;
 - W3 - warunki obsługi lokalizacji transportem indywidualnym z uwzględnieniem lokalizacji w strefach zróżnicowanej obsługi transportowej, wyodrębnionych w SUIKZP: śródmiejskiej, miejskiej i przedmieścia;
 - W4 - dostępność komunikacyjna uwarunkowana istniejącą oraz planowaną infrastrukturą drogową;
 - W5 - prognozowany wpływ WOH na sieć handlową;
 - W6 - prognozowany wpływ WOH na rynek pracy;
 - W7 - prognozowany wpływ WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;
 - W8 – prognozowany wpływ WOH na środowisko.

Uzyskane wyniki (W1, ... W8) I etapu dla wszystkich 26 lokalizacji zestawiono w Tomie II w zeszytach dedykowanych poszczególnym lokalizacjom oraz w tab.44 .

3) Dla wymienionych kryteriów, w etapie II zastosowano eksperckie wagi punktowe w skali od 1 do 10 pkt., które następnie poddano normalizacji tj. po zastąpieniu sumy przydzielonych punktów wartością 1,0 wyliczono ułamkowe wartości wag tych kryteriów. Z uwagi na istotny wpływ polityki przestrzenno-transportowej na warunki obsługi transportowej każdej z lokalizacji, wyróżniono w kryteriach strefy obsługi wyodrębnione w SUIKZP. Wielkości wag odzwierciedlają znaczenie poszczególnych kryteriów w sumarycznej ocenie lokalizacji – im waga bliższa wartości 10, tym kryterium jest istotniejsze w ocenie końcowej. Wprowadzenie różnych wielkości wag dla stref komunikacyjnych odzwierciedla założenie autorów opracowania, iż w obsłudze komunikacyjnej lokalizacji znajdujących się w strefie śródmiejskiej główną rolę powinien pełnić transport zbiorowy kosztem transportu indywidualnego. Przy lokalizacjach znajdujących się w strefie przedmieść zakłada się sytuację odwrotną, czyli wzrost znaczenia komunikacji indywidualnej kosztem komunikacji zbiorowej.

Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie śródmiejskiej (Ia,Ib,Ic)

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa śródmiejska)
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	8	0,195
	obszar miejski	-	-
	obszar przedmieść	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	3	0,073
	obszar miejski	-	-
	obszar przedmieść	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,097
suma		41	1,000

Tab.40 Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie śródmiejskiej; źródło: opracowanie własne

Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie miejskiej:

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-
	obszar miejski	5	0,122
	obszar przedmieść	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-
	obszar miejski	6	0,146
	obszar przedmieść	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098
suma		41	1,000

Tab.41 Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie miejskiej; źródło: opracowanie własne

Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie przedmieść:

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa przedmieść) [F]
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-
	obszar miejski	-	-
	obszar przedmieść	3	0,073
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-
	obszar miejski	-	-
	obszar przedmieść	8	0,195
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,097
suma		41	1,000

Tab.42 Wielkości wag eksperckich dla lokalizacji znajdującej się w strefie przedmieść; źródło: opracowanie własne

ocena sumaryczna $W_k = \sum(Z_{wi,k} * F_{wi})$

Oznaczenia: W_k – ocena sumaryczna dla lokalizacji k-tej (od k=1 do k=26).

$Z_{wi,k}$ – ocena z etapu I wg kryterium W_i dla lokalizacji nr k;

F_{wi} - współczynnik mnożnikowy wielokryterialny dla kryterium W_i .

Przykład obliczeniowy:

	Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	wynik Lok 1 Zwi	analiza wielokryterialna Fwi
Analiza funkcjonalno przestrzenna	9	0,220	1	0,22
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	0
	obszar przedmieść	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	-1
	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	0	0,000
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	1	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	4	0,098	0	0,00
Suma	41	1,000	-	0,439

Tab.43 Analiza wielokryterialna – przykład obliczeniowy; źródło: opracowanie własne

$$W_k = (1 \cdot 0,220) + (0 \cdot 0,122) + (-1 \cdot 0,146) + (1 \cdot 0,122) + (0 \cdot 0,049) + (1 \cdot 0,049) + (1 \cdot 0,195) + (0 \cdot 0,098)$$

$$W_k = 0,439$$

5) Bazując na wynikach I etapu oceny, gdzie każda z lokalizacji otrzymała w odpowiedniej kategorii (W1...W8) ocenę wg następującej skali: pozytywną 1, neutralną 0, negatywną -1; po uwzględnieniu wielkości wag dla każdej oceny i zsumowaniu cząstkowych ocen otrzymano wyniki analizy wielokryterialnej, której rezultaty należy interpretować w następujący sposób:

- wynik w przedziale $\geq 0,1$ – ocena możliwości realizacji obiektu WOH - pozytywna (tj. rekomendacja lokalizacji);
- 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.

W związku z powyższym wynik $W_k = 0,439$ determinuje ocenę pozytywną.

	W1	W2	W3	W4	W5	W6	W7	W8
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	+1	0	-1	+1	0	+1	+1	0
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	+1	0	+1	+1	0	+1	+1	0
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	0	0	+1	0	+1	+1	0	+1
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	0	+1	-1	+1	+1	+1	0	-1
Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna)	0	+1	-1	+1	+1	+1	0	-1
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	0	+1	-1	+1	+1	+1	0	-1
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	+1	+1	+1	+1	0	+1	0	-1
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	0	0	-1	0	+1	+1	+1	-1
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	-1	0	0	0	+1	+1	+1	0
Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej	+1	0	-1	0	+1	+1	+1	+1
Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona północna)	+1	-1	+1	0	+1	+1	+1	-1
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona południowa)	+1	-1	-1	0	+1	+1	+1	-1
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	-1	-1	-1	0	+1	+1	+1	0
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	+1	-1	+1	+1	+1	+1	+1	-1
Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Galeria Mokotów – rozbudowa)	+1	+1	+1	+1	0	+1	+1	+1
Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka	+1	-1	0	-1	+1	+1	+1	0
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	+1
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	0	+1	+1	0	+1	+1	0	+1
Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki)	+1	+1	+1	0	0	+1	+1	+1
Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina)	0	+1	+1	0	0	+1	0	+1
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	+1
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (zachodnia strona)	-1	+1	0	-1	+1	+1	0	-1
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	+1	-1	+1	+1	+1	+1	+1	+1
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	-1	-1	-1	+1	+1	+1	+1	+1
Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”	+1	+1	+1	+1	+1	+1	0	+1
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	+1	+1	0	+1	+1	+1	+1	0

Tab. 44 Zestawienie wyników ocen I etapu uzyskany z zastosowaniem 8 kryteriów

Sumaryczna ocena poszczególnych lokalizacji po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej przedstawia się następująco:

Ocena sumaryczna wszystkich 26 lokalizacji w świetle budowy WOH	ocena sumaryczna
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	pozytywna
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	pozytywna
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	pozytywna
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	neutralna
Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna)	neutralna
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	pozytywna
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	pozytywna
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	neutralna
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	neutralna
Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej	pozytywna
Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona półn)	pozytywna
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona półd)	pozytywna
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	negatywna
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	pozytywna
Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Galeria Mokotów – rozbudowa)	pozytywna
Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka	pozytywna
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	pozytywna
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	pozytywna
Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki)	pozytywna
Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina)	pozytywna
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	pozytywna
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (zachodnia strona)	negatywna
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	pozytywna
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	neutralna
Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”	pozytywna
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	pozytywna

Tab.45 Sumaryczna ocena możliwości budowy potencjalnego WOH w poszczególnych lokalizacjach

Szczegółowy opis procesu otrzymania poszczególnych ocen zamieszczono w Tomie nr II w zeszytach dedykowanych poszczególnym lokalizacjom (Tom II Zeszyt 1 – Zeszyt 26).

8.2 Rekomendacje

8.2.1 Lokalizacje rekomendowane

Lokalizacje rekomendowane przedstawia tab. 46

Lokalizacje rekomendowane	dzielnica
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	Białołęka
Lokalizacja nr 2 – ul. Marywilska, Hala Kupiecka	Białołęka
Lokalizacja nr 3 – ul. Radzywińska, rejon ul. Naczelnikowskiej	Targówek
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	Praga Płn
Lokalizacja nr 7 – Rejon Portu Praskiego	Praga Płn
Lokalizacja nr 10 – ul. Patriotów, rejon ul. Żagańskiej	Wawer
Lokalizacja nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona płn)	Praga Płd
Lokalizacja nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejon Trasy Mostu Południowego (strona płd)	Wawer
Lokalizacja nr 14 – ul. Przyczółkowa, rejon Trasy Mostu Południowego	Wilanów
Lokalizacja nr 15 – ul. Marynarska (Gelria Mokotów – rozbudowa)	Mokotów
Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka	Mokotów
Lokalizacja nr 17 – ul. Żwirki i Wigury, rejon ul. 1-go Sierpnia,	Włochy
Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska, rejon ul. Bakalarskiej,	Włochy
Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa (teren dawnej hali Koszyki)	Śródmieście
Lokalizacja nr 20 – ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren Norblina)	Wola
Lokalizacja nr 21 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (wschodnia strona)	Ochota
Lokalizacja nr 23 – ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły	Ursus
Lokalizacja nr 25 – ul. Górczewska, teren vis-a-vis „Wola Park”	Wola
Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos”	Bielany

Tab. 46 Lokalizacje rekomendowane na podstawie wyników analizy wielokryterialnej

8.2.2 Lokalizacje ocenione jako neutralne pod względem oddziaływania na analizowane dziedziny (tab. 47)

Lokalizacje neutralne	Dzielnica
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	Praga Płn
Lokalizacja nr 5 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna)	Praga Płn
Lokalizacja nr 8 – ul. Ostrobramska, rej. Radwaru	Praga Płd
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	Rembertów
Lokalizacja nr 24 – ul. K. Gierdziewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki	Ursus

Tab. 47 Lokalizacje neutralne (rekomendacja w II kolejności)

8.2.3 Lokalizacje ocenione negatywnie (niekorzystne) (tab.48)

Lokalizacje ocenione negatywnie	Dzielnica
Lokalizacja nr 13 – Bystawska, rejon ul. Poezji	Wawer
Lokalizacja nr 22 – Al. Jerozolimskie, rejon Dworca Zachodniego (zachodnia strona)	Ochota

Tab. 48 Lokalizacje ocenione negatywnie

Podsumowując:

W wyniku przeprowadzonych analiz i wykonanych ocen 26 lokalizacji na terenie Warszawy, w świetle przyjętych kryteriów, z uwzględnieniem wyników analizy wielokryterialnej, ocenę pozytywną otrzymało 19 lokalizacji, które są rekomendowane do uwzględnienia w dalszych pracach nad aktualizacją SUIKZP. Lokalizacje te zapewniają możliwość ich wykorzystania na obiekty typu WOH. Z uwagi na inne uwarunkowania decyzji o celowości realizacji WOH w Warszawie, nie uwzględniane w tym opracowaniu, prawdopodobnie nie wszystkie zostaną wykorzystane na ten cel. Lokalizacje te znajdują się w 13 dzielnicach.

Lokalizacje, które uzyskały wynik neutralny, charakteryzują się częściowym pozytywnym spełnieniem wymagań postawionych kryteriów, lecz nie wszystkich. Jest to 5 lokalizacji w 4 dzielnicach.

Pozostałe 2 lokalizacje z oceną negatywną są to lokalizacje, które nie spełniały wymagań w wystarczającym stopniu. Są one usytuowane w 2 dzielnicach.

8.2.4 Uzasadnienie uzyskanych wyników dla poszczególnych lokalizacji

Lokalizacja nr 1

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 1 ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (tereny Polfy) jest pozytywna.

Jako korzystne oceniono m.in. możliwość rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej oraz ograniczone nasycenie pobliskich terenów wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi. Układ drogowy przyległy do analizowanej lokalizacji oceniono jako dobrze rozwinięty, wystarczający w świetle potrzeb obsługi potencjalnego WOH. Natomiast jako niekorzystne okoliczności wskazuje się możliwe czasowe (w szczycie popołudniowym) zatłoczenia związane z powrotami i ruchem wyjazdowym z miasta. W przypadku realizacji WOH poprawy wymagać będzie zdolność przewozowa komunikacji zbiorowej.

Na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie występują obszary chronione, ale lokalizacja posiada znaczną powierzchnię biologicznie czynną (obecnie ok. 60%). Uwarunkowania te wpływają na neutralną ocenę środowiskową.

Lokalizacja nr 2

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.

Lokalizacja nr 3

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 3 ul. Radzymińska, rejon ul. Naczelnikowskiej jest pozytywna.

Jako korzystne w świetle uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych wskazuje się sąsiedztwo z trasą Al. Solidarności/Radzymińską będącą powiązaniem głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym oraz bliskość osiedla mieszkaniowego Szmulowizna (bezpośrednio za torami i ul. Naczelnikowską).

Lokalizacja oraz parametry (dwujezdniowa, klasy G) Al. Solidarności/Radzymińskiej również jest postrzegana jako atut badanej lokalizacji w zakresie uwarunkowań transportowych. Ponadto ofertę komunikacji zbiorowej ocenia się jako wystarczającą dla obsługi obecnych obiektów handlowych, jak i po ewentualnej rozbudowie do zakładanej wielkości, nie przekraczającej wariantu minimalnego.

Lokalizacja jest obecnie zabudowana obiektami o funkcji usługowej, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji. Powyższe oceny uwzględniają funkcjonowanie w stanie istniejącym na przedmiotowym terenie obiektów handlowych.

Lokalizacja nr 4

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 4 ul. Modlińska rejon trasy AK jest neutralna.

W świetle uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych jako niekorzystne ocenia się potencjalne ograniczenia techniczne o skutkach ekonomicznych w realizacji kondygnacji podziemnych, spowodowane bliskością koryta rzeki oraz mozaiką glebową pradoliny rzecznej. Fakt ten może spowodować zlokalizowanie całego programu parkingowego w poziomie terenu. W strefie miejskiej tego typu rozwiązanie polegające na eksponowaniu widokowym parkingu nie jest pożądane.

Układ drogowy oceniono jako dobrze rozwinięty, w najbliższym sąsiedztwie przebiega ul. Jagiellońska klasy GP, ul. St. Starzyńskiego klasy GP, Trasa Toruńska/AK klasy GP oraz dwa mosty: gen. Grota Roweckiego, Gdański. Również obecną ofertę komunikacji zbiorowej ocenia się pozytywnie w kontekście obsługi potencjalnego obiektu WOH. Jako zagrożenie w dostępności komunikacyjnej wskazuje się znaczne zatłoczenie przyległego układu drogowego (w szczególności w godzinach popołudniowych).

Lokalizacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 i obszaru chronionego krajobrazu. W przypadku budowy WOH presja na te obszary może się powiększyć i wpłynąć niekorzystnie na zamieszkujące je ptaki i inne zwierzęta, co wpływa niekorzystnie na ocenę środowiskową.

Lokalizacja nr 5

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 5 ul. Modlińska rejon ul. Nowobudowlanej (strona północna) jest zbieżna z oceną lokalizacji nr 4 i jest neutralna.

W świetle uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych jako niekorzystne ocenia się potencjalne ograniczenia techniczne, skutkujące podwyższonymi kosztami realizacji kondygnacji podziemnych, spowodowane bliskością koryta rzeki oraz mozaiką glebową pradoliny rzecznej. Fakt ten może spowodować konieczność zlokalizowania całego programu parkingowego w poziomie terenu. W strefie miejskiej lokalizacji eksponowanie widokowe dużego parkingu otwartego nie jest pożądane.

Układ drogowy oceniono korzystnie, jako dobrze rozwinięty, w najbliższym sąsiedztwie przebiega ul. Jagiellońska klasy GP, ul. St. Starzyńskiego klasy GP, Trasa Toruńska/AK klasy GP oraz dwa mosty: gen. Grota Roweckiego, Gdański. Również obecną ofertę komunikacji zbiorowej ocenia się pozytywnie w kontekście obsługi potencjalnego obiektu WOH. Jako zagrożenie w dostępności komunikacyjnej wskazuje się znaczne zatłoczenie przyległego układu drogowego (szczególnie w godzinach popołudniowych).

Lokalizacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 i obszaru chronionego krajobrazu. W przypadku budowy WOH presja na te obszary może się powiększyć i wpłynąć niekorzystnie na zamieszkujące je ptaki i inne zwierzęta, co wpływa niekorzystnie na ocenę środowiskową.

Lokalizacja nr 6

Lokalizacja nr 6 - ul. Modlińska rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa) znajduje się w strefie śródmiejskiej. Lokalizacja uzyskała łączną ocenę pozytywną i jest rekomendowana jako odpowiednia do budowy WOH, jednak z podanymi warunkami do uwzględnienia w kolejnym etapie decyzyjnym. Lokalizacja nr 6, mimo bliskiego sąsiedztwa z lokalizacją nr 5, wg ustaleń Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania znajduje się w strefie śródmiejskiej (lokalizacja nr 5 w strefie miejskiej), co ma określony wpływ na wielkość zastosowanych wag w analizie wielokryterialnej. W związku z powyższym, mimo iż obie lokalizacje położone są w zasadzie w tym samym rejonie miasta z niemalże identyczną ofertą transportu zbiorowego oraz podobną dostępnością komunikacyjną lokalizacja nr 6 uzyskała ocenę pozytywną natomiast lokalizacja nr 5 neutralną. W przypadku zakwalifikowania lokalizacji nr 6 do strefy miejskiej (wbrew ustaleniom SUIKZP) ocena byłaby zbieżna z oceną lokalizacji nr 5 tj. byłaby oceną neutralną.

Z punktu widzenia uwarunkowań funkcjonalno - przestrzennych lokalizację oceniono jako neutralną. Zwracają uwagę kłopotliwe warunki geotechniczne oraz usytuowanie terenu w

poblizu brzegu rzeki, jak też pewna izolacja od terenów mieszkaniowych, ale za to lokalizacja w sąsiedztwie intensywnych miejsc zatrudnienia, w tym też ośrodków naukowych. Pozytywnie oceniono tę lokalizację z punktu widzenia oferowanej możliwości korzystania z transportu zbiorowego, zwłaszcza szynowego, dzisiaj słabo obciążonych linii tramwajowych. Zdecydowanie trudniejszym byłby obecnie dostęp dla motoryzowanych oraz rowerzystów. Infrastruktury rowerowej odpowiedniej tam nie ma. Natomiast w perspektywie można liczyć na poprawę związaną z rozwojem układu drogowego, który zwiększy dostępność lokalizacji. Korzyści nowej inwestycji dla rynku pracy i dla poprawy sieci handlowej są walorami lokalizacji, które osłabiają mankamenty niekorzystnego oddziaływania inwestycji na środowisko. Z uwagi na fakt, iż lokalizacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych (Natura 2000 oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu), budowa i funkcjonowanie WOH może wpłynąć negatywnie na bytujące na tych obszarach gatunki ptaków i innych zwierząt. Podsumowując, pozytywna ocena lokalizacji wynika bardziej z powodów formalnych niż merytorycznych tj. przypisania jej do strefy śródmiejskiej, która promuje większą dostępność transportem zbiorowym niż strefa miejska.

Lokalizacja nr 7

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 Kanału 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.

Lokalizacja nr 8

Lokalizacja nr 8 ul. Ostrobramska, rejon zakładu Radwar znajduje się w strefie miejskiej na terenie częściowo zabudowanym oraz zadrzewionym. W pobliżu znajdują się ogrody pracownicze oraz akweny wodne, atrakcyjne dla mieszkańców. W bliskim sąsiedztwie

terenu lokalizacji znajdują się istniejące obiekty WOH – Tesco Goctaw oraz CH Promenada przy ul. Ostrobramskiej.

Obecne warunki dostępności komunikacyjnej oceniono jako bez rezerw. Teren lokalizacji do czasu rozbudowy układu drogowego (Wschodnia Obwodnica i Trasa Olszynki Grochowskiej), która odciążałaby ul. Ostrobramską nie uzyska odpowiednich warunków obsługi drogowej oraz transportem zbiorowym, z uwagi na intensywny ruch drogowy (blokujący autobusy miejskie) na głównym ciągu drogowym tj. ul. Ostrobramskiej. Ponadto pewnym problemem związanym z lokalizacją jest istnienie strefy ochronnej zakładu Radwar. Wpływ tej strefy oceniono negatywnie. Choć lokalizacja tworzy szansę rehabilitacji obszaru zdegradowanego sumaryczna jej ocena na potrzeby budowy WOH jest neutralna.

Lokalizacja nr 9

Lokalizacja Nr 9 Rembertów centrum, rejon przystanku PKP oceniono jako neutralną ze wskazaniem na nieodpowiednią na potrzeby budowy WOH, zarówno z powodu niekorzystnych uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, trudności w zorganizowaniu odpowiedniej obsługi drogowej, jak też ze względu na spodziewane negatywne skutki środowiskowe.

Na terenie lokalizacji znajduje się budynek wpisany do rejestru zabytków oraz zadrzewienie, które byłoby do likwidacji. Realizacja WOH, z uwagi na ekstensywną zabudowę, będzie adresowana do klientów zmotoryzowanych, wymagać będzie budowy dużego parkingu i dogodnych dojazdów ze wszystkich kierunków. Utrudnieniem, ocenianym jako znaczące, jest bliskość przejazdu kolejowego o częstych zamknięciach. Typowym zjawiskiem są długie kolejki oczekujących pojazdów na otwarcie przejazdu. Kolejki te tworzą się na wszystkich drogach doprowadzających ruch do tego przejazdu, co oznaczałoby blokowanie również wyjazdu z parkingu przy WOH. Problem rozwiązałby wiadukt drogowy, który nie jest przewidywany.

Ponadto należy liczyć się z negatywnymi oddziaływaniami na środowisko. Na terenie lokalizacji występuje duża liczba drzew i roślinności (obecnie ok. 80% powierzchni biologicznie czynnej). Ponadto występuje sąsiedztwo obszarów chronionych akustycznie. Pomimo korzyści generalnych dla rynku pracy, potencjalnych klientów i wzmocnienia handlu finalna ocena lokalizacji jest neutralna. Ocena nie kwestionuje potrzeby WOH w centrum Rembertowa. Niemniej wymienione czynniki uzasadniają znalezienie innego miejsca na budowę WOH w centralnym obszarze dzielnicy.

Lokalizacja nr 10

Lokalizacja nr 10 w centrum dzielnicy Wawer została całościowo oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeby budowy WOH średniej wielkości. W uzasadnieniu oceny tej lokalizacji, uzyskanej z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej, zwraca się uwagę na jej mocne strony jako korzystne usytuowanie w centrum dzielnicy-czynnik który podniesie jej atrakcyjność, jak też dostrzeżone braki w dostępie do

nowoczesnej powierzchni sprzedażowo-usługowej w tej części stolicy oraz dalszych przedmieściach. Najbliższy obiekt handlowy porównywany z potencjalnym WOH oddalony jest o ok. 5 km od analizowanego miejsca lokalizacji. Do pewnych braków lokalizacji należy usytuowanie terenu w pobliżu przejazdu przez linię kolejową. Następstwem takiego położenia lokalizacji będzie utrudniony wjazd/wyjazd samochodów w godzinach szczytu popołudniowego na teren parkowania z uwagi na formujące się kolejki z obu stron przejazdu kolejowego wzdłuż ulicy Zwoleńskiej/Żegańskiej. Budowa planowanego bezkolizyjnego z linią kolejową połączenia drogowego rozwiązałaby ten problem. Do czasu budowy połączenia, z uwagi na bogatą sieć ulic układu pomocniczego w tym rejonie, obsługa drogowa powinna być realizowana z wielu stron, omijając zatłoczenie na dojazdach do przejazdu przez tory.

Lokalizacja jest obecnie zabudowana obiektami o funkcji produkcyjno – usługowej i posiada znikomą powierzchnie biologicznie czynną, toteż ewentualna rozbudowa nie zmieni znacząco oddziaływania na środowisko na terenie lokalizacji.

Lokalizacja nr 11

Lokalizacja Nr 11 – ul. Wał Miedzeszyński, rejonu Mostu Południowego (strona północna) została sumarycznie oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeby dużego obiektu WOH. Zamieszczono sugestię etapowego dochodzenia do dużego obiektu, poczynając od obiektu do 10 tys. m² powierzchni sprzedaży. Lokalizacja usytuowana jest w strefie przedmieść, słabo zaludnionej, charakteryzującej się małym nasyceniem obiektami handlowymi, z jednoczesnym planowanym wzrostem liczby mieszkańców w nowych domach. Obecnie teren jest wolny od zabudowy, lecz zalesiony i zadrzewiony. Teren charakteryzują braki w infrastrukturze technicznej. Analizy transportowe i komunikacyjne dały generalnie korzystny wynik związany z planowaną rozbudową układu drogowego, w szczególności budową Południowej Obwodnicy z węzłem z ul. Wał Miedzeszyński, uwzględnioną w prognozie ruchu do 2020r. Bliskość węzła ul. Wał Miedzeszyński z Południową Obwodnicą Warszawy, mimo swojego pozytywnego wpływu w skali całego miasta oraz aglomeracji, może utrudnić podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Włączenie potencjalnego WOH powinno zostać wykonane w odległości zapewniającej zminimalizowanie negatywnego wpływu ruchu generowanego przez obiekt na warunki ruchu na tym węźle. Zastrzeżenie to ma istotne znaczenie z uwagi na zorientowanie lokalizacji na dominującą obsługę klientów zmotoryzowanych.

Negatywnie oceniono wpływ lokalizacji na środowisko. Lokalizacja posiada znaczną powierzchnie biologicznie czynną (ok. 100%) wraz z jej utratą nastąpi strata ważnych funkcji biologicznych, hydrologicznych i klimatycznych. Z tego powodu lokalizacja otrzymała negatywną ocenę pod względem wpływu na środowisko. W związku z tym, w przypadku jej wykorzystania, konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań ograniczających ten negatywny wpływ. Skuteczność tych rozwiązań powinna potwierdzić decyzja środowiskowa dla potencjalnej inwestycji.

Lokalizacja nr 12

Lokalizacja Nr 12 – ul. Wał Miedzeszyński, rejonu Mostu Południowego (strona południowa) została sumarycznie oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeby dużego obiektu WOH.

Lokalizacja znajduje się w pobliżu trasy Południowej Obwodnicy Warszawy klasy S, spinającej krańce autostrady A2. Z tego powodu po wybudowaniu POW zasięg oddziaływania potencjalnego WOH byłby duży, co w sytuacji ekstensywnie zagospodarowanego terenu (strefa przedmieść) ma ważne znaczenie. Omawiając lokalizację nr 11, sąsiadującą z analizowaną, zamieszczono sugestię etapowego dochodzenia do dużego obiektu, poczynając od obiektu do 10 tys. m² powierzchni sprzedaży. Otoczenie handlowe lokalizacji charakteryzuje się małym nasyceniem obiektami handlowymi, z jednoczesnym planowanym wzrostem liczby mieszkańców w nowych domach. Obecnie teren jest wolny od zabudowy, lecz zalesiony i zadrzewiony. Teren charakteryzują braki w infrastrukturze technicznej. Analizy transportowe i komunikacyjne dały generalnie wynik negatywny, z zastrzeżeniem, iż wzmocnienie obsługi transportem zbiorowym oraz planowana rozbudowa układu drogowego może zmienić ocenę na pozytywną. W analizie ujęto rozbudowę ul. Wał Miedzeszyński jedynie na odcinku od skrzyżowania z ul. Trakt Lubelski do węzła z Południową Obwodnicą Warszawy, co powoduje gorszy wynik prac przewozowych w zestawieniu z bliźniaczą lokalizacją nr 11. Również podobnie jak w przypadku lokalizacji nr 11, jako pewne ograniczenie w dostępności komunikacyjnej wskazuje się bliskość węzła ul. Wał Miedzeszyński z Południową Obwodnicą Warszawy. Węzeł ten, mimo swojego pozytywnego wpływu w skali całego miasta oraz aglomeracji, może w znaczący sposób utrudnić możliwość podłączenia potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Włączenie potencjalnego WOH powinno zostać wykonane w odległości zapewniającej zminimalizowanie negatywnego wpływu ruchu generowanego przez obiekt na warunki ruchu na tym węźle.

Negatywnie oceniono wpływ lokalizacji na środowisko. Lokalizacja posiada znaczną powierzchnię biologicznie czynną (ok. 100%) wraz z jej utratą nastąpi strata ważnych funkcji biologicznych, hydrologicznych i klimatycznych. Lokalizacja otrzymała negatywną ocenę pod względem wpływu na środowisko. W związku z tym konieczne będzie zastosowanie odpowiednich rozwiązań ograniczających ten negatywny wpływ. Skuteczność tych rozwiązań powinna potwierdzić decyzja środowiskowa dla potencjalnej inwestycji. Lokalizacja znajduje się w sąsiedztwie obszaru chronionego, pomnika przyrody oraz kanału Zagoździańskiego. Potencjalna budowa WOH, bez odpowiednich zabezpieczeń, może wywierać negatywną presję na te obszary, w związku z czym otrzymała w tej fazie negatywną ocenę pod względem wpływu na środowisko.

Lokalizacja nr 13

Lokalizacja nr 13 – ul. Bystawska, rejon ul. Poezji, której teren znajduje się w strefie przedmieść, została oceniona negatywnie. Inwestycja WOH na tej lokalizacji mogłaby

przyczynić się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej jednak podostawałaby w dużej separacji od istniejącego zagospodarowania. Trzeba się liczyć z tym, że inwestycja mogłaby powodować negatywny wpływ na rozwój lokalnego centrum dzielnicy. Lokalizacja przy wykorzystaniu na duży obiekt charakteryzuje się niewystarczającą dostępnością komunikacyjną na poziomie niezbędnym dla tego typu obiektu, wymagającego sprawnej obsługi transportem zbiorowym oraz indywidualnym, podstawowym w przypadku lokalizacji na peryferiach miasta. Planowane inwestycje w układ drogowy mogą wpłynąć korzystnie na poprawę tej dostępności, jednakże nie gwarantują radykalnej poprawy. Ponadto bliskość terenów chronionych nie pozwala jej ocenić jako korzystnej mimo, że obecnie teren lokalizacji nie przedstawia wartości przyrodniczej (teren przemysłowy, niewielka liczba drzew), ale znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru ochrony krajobrazu, co wpływa na neutralną ocenę środowiskową.

W nawiązaniu do powyższego lokalizacja sumarycznie została oceniona negatywnie.

Lokalizacja nr 14

Lokalizacja nr 14 - ul. Przyczółkowska, rejon Trasy Mostu Południowego, której teren znajduje się w strefie miejskiej, została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ewentualnego wykorzystania na realizację obiektu WOH średniej wielkości.

Teren lokalizacji znajdujący się w pobliżu centrum dzielnicy charakteryzuje ograniczone nasycenie pobliskich terenów innymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi. W zasięgu izochrony pieszej 25 min (rowerowej ok. 6-7 min) od terenu lokalizacji znajduje się osiedle mieszkaniowe Wilanów i planowany jest dalszy rozwój mieszkalnictwa. WOH byłby obiektem ekranującym obszary zabudowy mieszkaniowej od uciążliwości planowanej obwodnicy. Teren, podobnie jak sąsiednie, jest zagrożony powodzią. Pomimo negatywnej oceny obecnej oferty obsługi transportem zbiorowym, dostępność komunikacyjna jest zadowalająca i znacząco zwiększy się po wybudowaniu Południowej Obwodnicy Warszawy z mostem przez Wisłę, połączonej węzłem z ul. Przyczółkową (GP). Jednak w przypadku realizacji WOH oferta komunikacji zbiorowej musiałaby zostać zwiększona.

Wybór miejsca na budowę należy dokonać po kątem ograniczenia wycinki drzew oraz zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej na terenie lokalizacji. Obecność obszarów chronionych na terenie lokalizacji lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie oraz ryzyko zwiększenia presji na te obszary w wyniku budowy i użytkowania WOH to kolejne uwarunkowania do uwzględnienia w kolejnej fazie. Czynniki środowiskowe mogą ostatecznie zmienić tę rekomendację.

Lokalizacja nr 15

Lokalizację nr 15 - ul. Marynarska - znajdującą się w strefie miejskiej o intensywnej zabudowie sumarycznie oceniono pozytywnie, z rekomendacją na potrzeby dalszej rozbudowy centrum handlowego.

Lokalizacja ma służyć rozbudowie funkcjonującej od roku 2000 Galerii Mokotów, która jest dużym obiektem handlowym, usytuowanym w otoczeniu osiedli mieszkaniowych i budynków biurowych oraz terenów przemysłowych. Takie sąsiedztwo gwarantuje ciągły napływ klientów poruszających się pieszo, na rowerach, samochodami i transportem zbiorowym.

Najważniejszym zastrzeżeniem wobec tej lokalizacji są pewne trudności dojazdu do rejonu lokalizacji samochodami w okresie godzin szczytowych. Trudności związane są z panującymi warunkami drogowymi na otaczających ulicach już przy obecnym programie handlowo-usługowym Galerii. Jej rozbudowa może pogłębić te trudności wynikające z dużej wielogodzinnej (w ciągu doby) intensywności ruchu pojazdów, również ciężarowych na jezdniach i wiadukcie ul. Marynarskiej. Natężenia krytyczne ruchu przekraczają przepustowość sąsiadujących skrzyżowań wzdłuż ul. Wołoskiej i ul. Marynarskiej. W efekcie skrzyżowania wykorzystywane w dojazdach do Galerii od zachodu i południa są zakorkowane. Na poprawę warunków ruchu może wpłynąć dokończenie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

Korzystniej przedstawia się dostępność przedmiotowej lokalizacji z wykorzystaniem transportu zbiorowego, zwłaszcza tramwajów, skomunikowanych z przystankiem kolejowym. Uznano to za ważny pozytyw lokalizacji położonej w strefie miejskiej. Istotniejszych zastrzeżeń świadczących o negatywnym wpływie na środowisko rozbudowy nie znaleziono.

Lokalizacja nr 16

Lokalizacja nr 16 – ul. Bartycka znajdująca się w strefie miejskiej o peryferyjnym (przestrzennie) położeniu została oceniona pozytywnie. Teren lokalizacji zajęty jest przez dużą liczbę placówek/sklepów detalicznych i hurtowych z materiałami budowlanymi i artykułami wyposażenia wewnątrz. Stan obecny zagospodarowania uzasadnia jego usprawnienie funkcjonalno-przestrzenne. Zagospodarowanie terenu zyskałoby poprzez uporządkowanie obecnego stanu w formie hali targowej. W założeniach programowych porządkowania zasad realizacji WOH (tom I) przewidywany jest obiekt średniej wielkości typu WOHS-T, który mógłby być odpowiedni w tym przypadku.

Niemniej lokalizacja zasługuje na krytyczną ocenę z punktu widzenia dostępności transportowej. Obecna dostępność ocenia się jako niezadawalającą zarówno dla korzystających z transportu indywidualnego, jak też zbiorowego. Zagospodarowanie obsługiwane jest przez wjazdy na ul. Bartycką (klasy Z/1) krzyżującą się z ul. Czerniakowską (GP/2) o wyczerpanej przepustowości przez znaczny okres w ciągu dnia.

Dostrzega się możliwość poprawy sytuacji komunikacyjnej w postaci planowanej budowy ul. Czerniakowskiej – BIS, która w zestawieniu z ewentualną budową ul. Wschodniej (łącznie z ul. Bartycką) mogłaby stworzyć alternatywne połączenie z pozostałymi rejonami miasta. Obecna komunikacja zbiorowa jest nastawiona na obsługę ekstensywnego zagospodarowania w rejonie lokalizacji.

Z tego względu oferta komunikacyjna wymaga poprawy w celu zwiększenia możliwości obsługi większej liczby pasażerów. Potencjalny wpływ na środowisko oceniony jako znaczny, powinien być dokładniej zweryfikowany w procedurze oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

Lokalizacja nr 17

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

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

Lokalizacja nr 18

Lokalizacja nr 18 – Al. Krakowska rejon ul. Bakalarskiej, znajdująca się w strefie miejskiej na podstawie przeprowadzonej analizy czynników została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ewentualnego wykorzystania na budowę obiektu WOH średniej wielkości. Teren lokalizacji sąsiadując z terenami o przewadze zabudowy wielorodzinnej oraz planowanym kompleksem biurowym sprzyja generowaniu klientów również znajdujących się w zasięgu dojścia pieszego.

Układ drogowy w sąsiedztwie lokalizacji jest dobrze rozwinięty i zapewnia dobrą dostępność komunikacyjną, również dzięki budowie połączenia Wolica - Janki - Salomea oraz ukończeniu budowy Południowej Obwodnicy Warszawy. Zdolność przewozowa komunikacji zbiorowej powinna być wystarczająca w świetle potrzeb związanych z obiektem WOH średniej wielkości, jednak przystanki tramwajowe uwzględnione w ocenie potencjału przewozowego komunikacji zbiorowej, z uwagi na oddalenie od przedmiotowej lokalizacji o ok. 500 m mogąca stanowić barierę dla części klientów. Przeznaczenie terenu pod budowę WOH nie powinno powodować negatywnych oddziaływań na środowisko w sytuacji znajdowania się pod strefą nalotów na lotnisko Okęcie, niemniej trzeba się liczyć z koniecznością redukcji zieleni na tym terenie.

Lokalizacja nr 19

Lokalizacja nr 19 – ul. Koszykowa, teren dawnej hali Koszyki, znajdująca się I strefie śródmiejskiej (Ia) na podstawie przeprowadzonej analizy została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ew. wykorzystania na budowę obiektu WOH małej wielkości.

Teren lokalizacji w ubiegłych latach był zajęty przez obiekt handlowy typu galeria handlowa składająca się z wielu sklepów i punktów usługowych. Otoczenie lokalizacji charakteryzuje się dużą koncentracją obiektów oświaty, biur i mieszkań znajdujących się powyżej parterów budynków. Lokalizacja jest otoczona ulicami układu pomocniczego o typowym dla śródmieścia znacznym obciążeniu ruchem pojazdów i pieszych, jak też przez parkujące pojazdy na płatnych miejscach. Zapętnienie przekrojów ulicznych ogranicza dostępność przy korzystaniu z samochodów. Niemniej wpływ budowy nowego obiektu na sumaryczną dostępność transportową do terenu lokalizacji (bardzo dobrą przy korzystaniu z transportu zbiorowego) oceniono pozytywnie. Utrzymanie ograniczonej liczby miejsc postojowych z uwagi na obowiązującą politykę transportową, preferującą korzystanie z transportu zbiorowego, oferującego w tej strefie bardzo duże możliwości przewozowe, jest szczególnie ważne. Poprawie powinny ulec warunki korzystania w dojazdach rowerowych. Realizacja inwestycji w pewnym stopniu pogorszy klimat akustyczny na terenie lokalizacji lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie, jednak zakres, jak się wydaje, nie przekroczy poziomu hałasu panującego w okresie istnienia poprzedniej Hali Koszyki.

Lokalizacja nr 20

Lokalizacji nr 20 ul. Żelazna, rejon ul. Prostej (teren zakładów Norblina), znajdująca się w strefie śródmiejskiej, na podstawie przeprowadzonej analizy została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do ew. wykorzystania na budowę obiektu WOH małej wielkości. Duża koncentracja biur na sąsiednich terenach, a co za tym idzie znacząca liczba zatrudnionych w nich osób będzie stanowić potencjalną grupę odbiorców usług (szczególnie usług gastronomicznych) oraz handlu. Z uwagi na znajdujące się w zasięgu dojścia pieszego sąsiedztwo Galerii Handlowej „Złote Tarasy” oraz bardzo dużą liczbę placówek handlowych o pełnej gamie asortymentowej zaleca się rozważyć wykorzystanie terenu pod obiekt handlowy o powierzchni do 10 tys. m² (mały) przy założeniu, że asortyment będzie uzupełniał już oferowany we wspomnianej Galerii i będzie to obiekt wielofunkcyjny.

Dostępność drogową do lokalizacji oceniono jako neutralną (bo typową dla śródmieścia) z uwagi na znaczne zatłoczenie na ulicach otaczających teren, również poza szczytem. Jednak duże możliwości dojazdu do terenu lokalizacji komunikacją zbiorową i dojść dla pieszych przeważały za pozytywną oceną lokalizacji pod względem transportowym. Liczba miejsc postojowych na terenie lokalizacji powinna być uzależniona od ustalonej wielkości obiektu. Realizując politykę transportową miasta szczególnie ważne jest tworzenie warunków preferowania dojazdów komunikacją miejską, dzięki nie tworzeniu zachęt do korzystania z samochodów osobowych. Wyrazem tego jest limitowania liczba miejsc postojowych dla nowych inwestycji. Ponadto ważnym elementem jest tworzenie wygodnych

warunków ruchu pieszego do przystanków i użytkowników rowerów. W tej fazie analizy nie stwierdzono zagrożeń związanych z realizacją obiektu WOH dla środowiska.

Lokalizacja nr 21

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

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

Lokalizacja nr 22

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.

Terenem 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.

Lokalizacja nr 23

Lokalizacja nr 23 ul. Traktorzystów, rejon ul. Władysława Jagiełły, zajmuje teren znajdujący się w śródmiejskiej strefie Ic (uwarunkowania transportowe) oraz strefie miejskiej (uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne). Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona pozytywnie. Ocenę lokalizacji prowadzono, zgodnie z założeniami wypracowanymi w Tomie I i warunkowanymi strefą usytuowania lokalizacji, pod kątem wykorzystania jest pod obiekt średniej wielkości (od 10 do 30 tys. m² powierzchni sprzedaży).

Teren lokalizacji jest w części zabudowany (zabudowania d. Zakładów Mechanicznych Ursus – obecne siedziby wielu firm), w części jest splantowany po wyburzeniach. Występuje tam nieliczna zieleń wysoka.

W świetle istniejącej oraz planowanej infrastruktury drogowej dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji ocenia się pozytywnie. Natomiast negatywnie oceniono obsługę transportem zbiorowym. Obecna oferta komunikacji zbiorowej jest niewystarczająca na potrzeby obiektu handlu wielkopowierzchniowego.

Stwierdzono, zwracając uwagę na pewne uwarunkowania, że lokalizacją nie powinna mieć negatywnego wpływu na środowisko.

Lokalizacja nr 24

Lokalizacja nr 24 - ul. K. Gierdziejewskiego, rejon przystanku PKP Warszawa Gołębki zajmuje teren znajdujący się w strefie miejskiej. Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona neutralnie. Ocenę lokalizacji prowadzono zgodnie z założeniami wypracowanymi w Tomie I i warunkowanymi strefą usytuowania lokalizacji pod kątem wykorzystania jest pod obiekt średniej wielkości (od 10 do 30 tys. m² powierzchni sprzedaży).

Teren lokalizacji można scharakteryzować jako przemysłowy. W otoczeniu tego terenu są hale magazynowo/przemysłowe, od strony północnej oraz wschodniej sąsiaduje z torami kolejowymi. W najbliższym sąsiedztwie brak jest tras o znaczeniu ponadlokalnym, niemniej dostępność komunikacyjną drogową oceniono jako zadawalającą dla założonego obiektu. Zwiększenia wymagałaby zdolność przewozowa komunikacji zbiorowej. Wpływ na środowisko, z uwagi na otoczenie nie powinien przekraczać wymaganych norm. Lokalizacja jest jednak niekorzystna z uwagi na negatywny wpływ na wykształtowanie atrakcyjnego centrum dzielnicowego.

Lokalizacja nr 25

Lokalizacja nr 25 - ul. Górczewska, teren vis-a-vis Wola Park zajmuje teren znajdujący się w strefie miejskiej. Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona pozytywnie. Ocenę lokalizacji prowadzono, zgodnie z założeniami wypracowanymi w Tomie I i uwarunkowanymi strefą usytuowania lokalizacji, pod kątem wykorzystania jest pod obiekt średniej wielkości (od 10 do 30 tys. m² powierzchni sprzedaży).

Teren zlokalizowany jest zewnętrznie do osiedli mieszkaniowych. Ul. Górczewska, przy której znajduje się lokalizacja, stanowi ważne powiązanie głównych przestrzeni w mieście i dzielnic o charakterze reprezentacyjnym. W odległości ok. 1-1,5 km na wschód znajduje się centrum dzielnicy Wola. Po przeciwnej stronie ul. Górczewskiej znajduje się obiekt handlu wielkopowierzchniowego Wola Park. Potencjalny nowy WOH tworzyłby w CH Wola Park kompleks handlowy zapewniający dogodny dostęp dla klientów poruszających się na kierunku wyjazdowym za miasto i przyjazdowym spoza miasta, jak też mieszkańców. Niemniej jednak duża koncentracja handlu i usług w tym rejonie z punktu widzenia potrzeb konsumentów oceniono neutralnie.

Obsługę drogową zapewnia przyległy układ drogowy, na który składają się ulice wysokiej klasy o dużej przepustowości. Jednak nowy potencjał ruchotwórczy WOH (liczba pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających w ciągu godziny) średniej wielkości może wpłynąć na pogorszenie dostępności obu obiektów istniejącego (CH Wola Park) i planowanego. Oferta komunikacji zbiorowej jest wystarczająca. Ponadto ta oferta znacząco zwiększy się po przedłużeniu budowanej II linii metra o odcinek IID wraz z budową stacji Wola Park. Wpływ lokalizacji na środowisko oceniono pozytywnie.

Lokalizacja nr 26

Lokalizacja nr 26 – ul. Zgrupowania AK „Kampinos” zajmuje teren znajdujący się w strefie miejskiej. Na podstawie przeprowadzonej analizy czynników wpływających na przydatność tej lokalizacji do budowy WOH, została oceniona pozytywnie i jest rekomendowana do wykorzystania na potrzeb budowy WOH. Ocenę lokalizacji prowadzono zgodnie z założeniami wypracowanymi w Tomie I i uwarunkowanymi strefą usytuowania lokalizacji pod kątem wykorzystania jest pod obiekt średniej wielkości (od 10 do 30 tys. m² powierzchni sprzedaży).

W otoczeniu terenu lokalizacji znajdują się m.in. osiedla mieszkaniowe (Wrzeciono, Wawrzyszew) częściowo w zasięgu dojścia pieszego. W SUIKZP sąsiadujące tereny (strona południowo – zachodnia) wskazano jako lokalizację centrum lokalnego.

Ze względu na liczną zabudowę mieszkaniową, bliskość dużego węzła przesiadkowego podróży (końcowa pętla autobusów miejskich, metra, zajezdnia tramwajowa, przystanki autobusów na lotnisko w Modlinie i autobusów dalekobieżnych), a także przygotowaną infrastrukturę drogową lokalizacja ma dobrą dostępność drogową oraz komunikacją

zbiorową. Zakłada się dominację klientów korzystających z samochodów osobowych. Poprawy wymagać będą warunki dojazdu rowerami. Wpływ na środowisko oceniono jako neutralny.

Brak rekomendacji dla wskazanej lokalizacji nie przekreśla potrzeby budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego we wskazanym obszarze czy też dzielnicy, natomiast określa wskazaną lokalizację jako nieodpowiednią w świetle skutków budowy takiego obiektu.

W przypadku układu drogowego ocena neutralna wpływu na ten układ oznacza, że dodatkowy ruch związany z potencjalnym WOH nie powinien wpłynąć znacząco na pogorszenie obecnej sytuacji ruchowej, jednakże ruch odbywający się regularnie w analizowanym obszarze jest na tyle duży, że priorytetową rolę w obsłudze komunikacyjnej powinna pełnić komunikacja zbiorowa. Ewentualna realizacja obiektu WOH w takim przypadku powinna wiązać się z dodatkowymi inwestycjami (typu przebudowy istniejącego układu, zwłaszcza skrzyżowań oraz korekty organizacji ruchu na tych skrzyżowaniach) jako działania dodatkowe w stosunku do inwestycji, które zostały uwzględniono w prognozie ruchu.

Ocena negatywna wpływu na układ drogowy również nie przekreśla w zupełności rekomendacji badanej lokalizacji. Jeżeli w świetle pozostałych uwarunkowań lokalizacja oceniona została pozytywnie, to wskazuje się na dopuszczenie takiej lokalizacji pod warunkiem znacznych zmian w układzie drogowym, które uwarunkują poprawę dostępności komunikacyjnej przy jednoczesnym zminimalizowaniu uciążliwości związanych z powstaniem nowego potencjału ruchotwórczego. Wskazanie pożądanych zmian wymaga przeprowadzenia dodatkowych sieciowych analiz transportowych z przeprowadzeniem symulacji ruchu z wykorzystaniem modelu numerycznego na większym poziomie szczegółowości.

8.3 Propozycja wytycznych funkcjonalno-urbanistycznych na potrzeby lokalizacji potencjalnych WOH

8.3.1 Przesłanki

Analiza stanu istniejącego wieloprzestrzennych obiektów handlowych (w skrócie WOH) w Warszawie i aglomeracji stołecznej (gdzie zidentyfikowano⁵¹ 70 obiektów) pozwoliła stwierdzić, że głównymi reprezentantami WOH na tym terenie są centra handlowe i galerie handlowe. Służą one nie tylko zakupom towarów i usług, ale też rekreacji i rozrywce. Oddziaływanie tych obiektów w funkcjonowaniu miasta i jego aglomeracji jest zjawiskiem wielowymiarowym (i dlatego złożonym), które objawia się na wielu płaszczyznach.

Bazując na doświadczeniach zgromadzonych w trakcie analizy 26 lokalizacji można powiedzieć, że lokalizację WOH należy rozpatrywać biorąc pod uwagę spodziewany zasięg

⁵¹ Zgromadzono komplet niezbędnych parametrów dla obiektu.

oddziaływania obiektu na klientów, wpływ obiektu na środowisko oraz na funkcjonowanie systemu transportowego, ale też na kształtowanie miasta jako żywego organizmu. Zatem oddziaływanie obiektu WOH analizowano w 2 kategoriach: skutków technicznych i ekonomiczno-społecznych.

Oddziaływanie analizowane w kategoriach technicznych to wystąpienie skutków przede wszystkim dla środowiska oraz obsługi transportowej. Innym technicznym skutkiem przestrzennym jest wykorzystanie obiektu jako sposobu rehabilitacji postprzemysłowego (lub innego) zagospodarowania, a więc wykorzystanie go do technicznego porządkowania miasta.

Jeśli lokalizacja będzie zajęta przez obiekt duży i nowoczesny, to musi mieć dogodne warunki dojazdu drogowego, które trudno jest zapewnić w zatłoczonym śródmieściu dużego miasta, a łatwiej poza nim. Intensywny ruch pasażerów komunikacji zbiorowej wymaga odpowiedniego usytuowania (zasada krótkiego dystansu do celu) przystanków oraz dostosowanej ich powierzchni peronów do liczby oczekujących/wysiadających. Wewnętrzny ruch pieszy w obiekcie wymaga odpowiednich warunków kontynuacji na zewnątrz obiektu. Oznacza to konieczność zapewnienia bardzo dobrych warunków dla tego ruchu w otoczeniu, na kierunkach istotnych natężeń ruchu pieszego, a więc od strony osiedla, przystanków komunikacji zbiorowej i kolei, metra. Koncentracja ruchu pieszego towarzysząca WOH może służyć ożywieniu obszaru lokalizacji i jego sąsiedztwa, kreując centrum lokalne bądź prowadzić do wzmocnienia roli centrum dzielnicy czy też jego zapoczątkowanie. Stosownej troski wymaga zapewnienie dobrych warunków korzystania z rowerów (ścieżki, parkingi, przejścia przez jezdnie) w dojazdach do centrów i galerii handlowych.

Dlatego w strefie śródmiejskiej, w świetle uwarunkowań transportowych, zaleca się budowę obiektów małych. Analiza istniejących obiektów wykazała znaczne obciążenia układu drogowego generowane przez istniejące obiekty duże. W przypadku strefy śródmiejskiej, jak i w pozostałych strefach, jako korzystną lokalizację dla obiektów handlu wielkopowierzchniowego wskazuje się sąsiedztwo komunikacyjnych węzłów przesiadkowych (dworce autobusowe, kolejowe, węzły przesiadkowe itp...).

W strefie miejskiej zaleca się budowę obiektów średnich oraz w wyjątkowych sytuacjach dużych. Wiele obszarów funkcjonuje na granicy strefy miejskiej i śródmiejskiej w związku z czym niekorzystne jest lokalizowanie w tych miejscach WOH dużej wielkości ze względu na uciążliwość ruchu generowanego przez te obiekty, który pogarsza i tak zwykle już trudne warunki ruchu. W przypadku, gdy strefa miejska przenika się z przedmieściami oraz gdy zagęszczenie ludności w strefie miejskiej nie jest zbyt intensywne korzystna może być budowa obiektów dużych. Duża intensywność zagęszczenia mieszkańców w strefie miejskiej może powodować, iż uciążliwość transportowa wynikająca z nowego potencjału będzie mieć niekorzystne znaczenie, gdyż drogi w tej strefie są obciążone dużym ruchem pojazdów już w stanie obecnym (bez dodatkowego źródła ruchu).

Natomiast w strefie przedmieść rozważać można lokalizowanie obiektów dużych, w tym parków handlowych. Zwykle nieduża intensywność zagęszczenia ludności oraz nieznaczne

obciążenia układu drogowego, dopuszczając lokalizację nowych potencjałów ruchotwórczych bez znaczących utrudnień w dostępności komunikacyjnej. Przeważnie dla tych obszarów oferta komunikacji zbiorowej jest niewystarczająca w zestawieniu do charakteru potrzeb. W związku z tym zakłada się większe znaczenie komunikacji indywidualnej. Następstwem tego są proponowane wielkości wskaźników postojowych na parkingach, większe niż w pozostałych strefach funkcjonalnych - uzasadnione jest stosowanie górnych wartości tych wskaźników.

Jako korzystne lokalizacje dla WOH zarówno w strefie miejskiej jak i przedmieść wskazuje się bliskie sąsiedztwo obwodnic miejskich oraz węzłów komunikacyjnych, łączących lokalny układ drogowy z obwodnicami oraz drogami o znaczeniu ponad lokalnym. Włączenie intensywnego ruchu wjazdowego/wyjazdowego do/z WOH, zwłaszcza dużych, może uzasadniać zastosowanie węzła drogowego do obsługi tego ruchu.

Z punktu widzenia ochrony środowiska negatywnie oceniano kolizje z terenami chronionymi, bliskie sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej, narażonej na zwiększone emisje hałasu i spalin samochodowych podczas dostaw towarów przez ciężarówki i parkujących pojazdów. Parkowanie samochodów na otwartych placach jest niepożądane ze względów krajobrazowo-estetycznych. Aspekty oddziaływania WOH na środowisko ostatecznie powinny zostać dogłębnie rozpatrzone w fazie starań o decyzję środowiskową.

Oddziaływanie analizowane w kategoriach ekonomiczno-społecznych

Analizując lokalizacje w tych kategoriach do mocnych jej stron zaliczono szansę uporządkowania otoczenia i wykorzystanie WOH do działań rewitalizacyjnych na terenach przemysłowych i powojkowych. WOH powinien służyć do zwiększenia atrakcyjności śródmieścia miasta lub centrum dzielnicy, poprzez realizację odpowiedniego typu WOH o odpowiednim wyrazie architektonicznym (dlatego nie zaleca się budowania Parków Handlowych w strefach śródmiejskich). Zastosowana typologia (patrz tab. 49) WOH powinna umożliwić skoordynowanie cech funkcjonalnych WOH z wymogami zagospodarowania przestrzennego.

Również do analizowanej kategorii zaliczono zasięg oddziaływania obiektu WOH. W strefie śródmiejskiej lokalizacja WOH, w szczególności obiektu dużego (znaczna liczba sklepów, asortymentu, usług) mimo, iż generalnie zwiększa on liczbę sklepów i usług w dzielnicy, może powodować wyparcie funkcji handlowej z ulic handlowych oraz z przestrzeni reprezentacyjnych. Skutkiem tego będzie zmiana dotychczasowego charakteru tego zagospodarowania i w konsekwencji może nastąpić obniżenie funkcji i rangi obszarów w centrum miasta. Lokalizacja WOH w sąsiedztwie (tj. na zewnątrz) osiedli mieszkaniowych (przeważnie strefa miejska i przedmieścia), zwłaszcza wielorodzinnych może wprowadzić jego ożywienie i poprawić jakość życia mieszkańców (np. poprzez usługi i funkcje, których dotąd nie było). Także w strefie przedmieść może nastąpić ożywianie obszaru, na którym zlokalizowano WOH.

Zasięg oddziaływania w kategorii ekonomiczno-społecznej wiąże się wielkością obiektu (wyrażaną powierzchnią handlową – sprzedaży i usług), jak też jego atrakcyjnością (związaną z jakością wyposażenia, wewnętrznego urządzenia obiektu i programu handlowego oraz innych cech WOH i jego otoczenia). W konsekwencji wielkość obiektu i

jego specyfika (oraz dostępność transportowa) przekłada się na liczbę klientów zainteresowanych w odwiedzeniu obiektu w celach handlowych i innych. Warto podkreślić, że w strukturze klientów ważną rolę pełnią turyści i przybysze z innych miast. Jak wynika z analizowanych badań wobec nich, centrum handlowe pełni rolę wizytówki miasta.

Jako wspólny postulat dla wszystkich stref funkcjonalnych wskazuje się lokalizację WOH w miejscach, gdzie planowane są centra lokalne. Przyciągające oddziaływanie atrakcyjnego obiektu WOH na klientów oznacza jego centrotwórczy charakter, co może okazać się oddziaływaniem, jak już sygnalizowano, ograniczającym znaczenie tradycyjnego centrum handlowo-administracyjnego, powodując przez to wyludnienie tego centrum (w przypadku, gdy WOH jest zlokalizowany poza centrum lokalnym czy też dzielnicowym). Mało atrakcyjne otoczenie centrum handlowego zniechęca do jego odwiedzenia.

Na podstawie badań ankietowych klientów przez wyspecjalizowane agencje marketingowe przyjęto, że w pewnym zakresie WOH może pełnić funkcję podstawowych ośrodków usługowych dla sąsiadujących terenów mieszkaniowych oraz może przyczynić się m.in. do równoważenia zachowań komunikacyjnych w postaci ograniczania zbędnych przejazdów samochodem. Tę rolę potwierdzają również badania zasięgów dojazdu/dojść klientów wskazujące, że również mieszkańcy osiedli często korzystają z WOH w zakupach codziennych. W tym celu przeprowadzono analizy izochronowe ruchu pieszego i dla pojazdów.

8.3.2 Propozycja wytycznych

Wytyczne sformułowano na podstawie wyników przeprowadzonych inwentaryzacji stanu istniejącego WOH (ich lokalizacje zamieszczono na załączonej mapie) oraz studiów analitycznych 26 lokalizacji, uwzględniając ww. przesłanki.

Analiza istniejących WOH uzasadnia stosowanie ich podziału na 2 kategorie:

1) pod względem powierzchni sprzedaży (handlowo-usługowej) – wyróżniono 3 typy:

- a) WOH mały – WOHM: 2000m² – 10000m²;
- b) WOH średni – WOHS: 10001m² – 30000m²;
- c) WOH duży – WOHD: powyżej – 30000m².

2) pod względem struktury funkcjonalno-przestrzennej – wyróżniono 5 typów WOH:

- WOH-CH - centra handlowe⁵² – supermarket lub hipermarket jako element programowy wiodący w centrum oraz sklepy specjalistyczne (w liczbie min. 10); wielofunkcyjne centra handlowe;
- WOH – GH - galerie handlowe – zespoły specjalistycznych wielu sklepów o łącznej powierzchni sprzedaży ponad 2000m², zazwyczaj z supermarktem; domy towarowe zaliczane do WOH, zbliżone w funkcji do galerii handlowej w obecnej formie programowej nie są już realizowane;

⁵² Definicja centrum handlowego proponowana przez PRCH;

- WOH-H/S - hipermarket lub supermarket (o pow. sprzedaży powyżej 2000m²) o programie tradycyjnym (przykładowe obiekty to TESCO lub Carrefour) lub specjalistycznym (np. Media Mark, Saturn, Meble);
- WOH-T - kompleksy handlowe funkcjonujące jak przekształcony zbiór wielu sklepów specjalistycznych o ograniczonej powierzchni działających na zasadzie targowiska.
- WOH-PH - Parki handlowe funkcjonujące jako zespół obiektów o różnych asortymentach artykułów (np. Park handlowy Targówek).

W tab. 49 przedstawiono zasady lokalizowania WOH z uwzględnieniem ich wielkości i stref obsługi komunikacyjnej, wprowadzonych przez SUIKZP.

Strefa komunikacyjna wg SUIKZP		Powierzchnia WOH	Typ WOH
Strefa Śródmiejska	Podstrefa Ia	WOHM (mały)	WOHM – CH; WOHM-GH
	Podstrefa Ib	WOHM (mały)	WOHM – CH; WOHM-GH
	Podstrefa Ic	WOHS (średni)	WOHS – CH; WOHS-GH
Strefa Miejska		WOHS (średni)	WOHS-CH;WOHS-GH;WOHS-H/S; WOHS-T
Strefa Przedmieście		WOHD (duży)	WOHD-H/S; WOHD -T; WOHD - PH

Tab. 49 Zasada lokalizacji WOH różnej wielkości w strefach obsługi komunikacyjnej; Źródło: opracowanie własne

Legenda oznaczeń (przykłady): WOHM-CH : wielkopowierzchniowy obiekt handlowy mały – centrum handlowe; WOHD-H/S – jw. lecz duży - hipermarket lub supermarket; WOHS-GH: jw. lecz średni-Galeria handlowa

9. Bibliografia

1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy ze zmianami (Uchwały Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dn. 10.10.2006r. i nr LXI/1669/2013 Rady m.st. Warszawy z dn. 11.07.2013r).
2. Plany Miejscowe Zagospodarowania Przestrzennego dla części lokalizacji (wykorzystanie stron internetowych bip poszczególnych Urzędów Dzielnic dla konkretnych lokalizacji).
3. Ustawa z dn. 27. 03. 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U.2003r. Nr 80 poz. 717).
4. Druk sejmowy nr 1463: Projekt ustawy o wielkopowierzchniowych obiektach handlowych, 2004r. [http://orka.sejm.gov.pl/Druki5ka.nsf/0/.../\\$file/1463.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/Druki5ka.nsf/0/.../$file/1463.pdf)
5. Monitor Polski z 14.05.2012r. Prognoza parametrów makroekonomicznych gospodarki. Lata 2016i 2017 na podstawie: Zaktualizowane warianty rozwoju gospodarczego Polski, o których mowa w Podrozdziale 7.4 Założenia do analizy finansowej – Wytucznych w zakresie wybranych zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód (MRR/H/14(2)01/2009), wersja z dn. 19 lipca 2011 r.
6. Definicje m.in. z http://pl.wikipedia.org/wiki/Galeria_handlowa; <http://pl.wikipedia.org/wiki/Hurt>; http://pl.wikipedia.org/wiki/Produkty_szybkoszbywalne -Rynek Wewnętrzny (publikacja roczna) GUS, Warszawa; http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/CH_rynek_wewnetrzny_w_2012r.pdf.
7. Numeryczny model ruchu m. st. Warszawy, Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy.
8. Rocznika Statystycznego Warszawy, Urząd Statystyczny m. st. Warszawy, 2012r.
9. Panorama Dzielnic Warszawy, US, 2012r.
10. Raport Polskiej Rady Centrów Handlowych 2 poł.2012r.
11. DTZ European Retail Guide Shopping Centres. December 2012r. <http://www.google.pl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.dtz.com%2FGlobal%2FResearch%2FEuropean%2BRetail%2BGuide%2BShopping%2BCentres%2BDecember%2B2012&ei=Ebj8UsHRBYr07AaI4YGIAQ&usg=AFQjCNEOSshGWpUxXyb6P78lg6DXgs2pPw&bvm=bv.61190604,d.d2k>
12. Cushman&Wakefield-Marketbeat, jesień 2013r., <http://www.cushmanwakefield.pl/pl-pl/research-and-insight/2013/marketbeat-poland-autumn-2013/>
13. Badanie satysfakcji klientów w sektorze handlu detalicznego, IPSOS Belgium, 2009r. <http://www.google.pl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCkQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.uokik.gov.pl%2Fdownload.php%3Fplik%3D7108&ei=CcH8UpPSKoHy7AbB54GAAQ&usg=AFQjCNGoJv9V33amRBY3jVyfivhl314YjQ>
14. IGiPZ PAN: Struktura i rozmieszczenie miejsc zamieszkania, pracy i edukacji w Warszawie wg rejonów komunikacyjnych w 2010r.
15. A. Lubańska: Znaczenie sklepów dyskontowych na rynku towarów żywnościowych w Polsce; SGGW – SERiAB, Rocznik naukowy- tom VIII, z.3,
16. H. Górka-Warsewicz : Oceny funkcjonowania sieci handlowych na rynku warszawskim, Rynek wewnętrzny” , Handel Wewnętrzny, nr 47/2001,
17. Andrzej Szarata, Marek Bauer: „Badanie potencjałów ruchotwórczych wybranych obiektów handlowych w Warszawie” Pracownia Planowania Układów Komunikacyjnych SYSTEM, Kraków 2013;

18. T. Dybicz: Modelowanie ruchu generowanego przez centra usługowo-handlowe, Warszawa, 2001r. (www.pdfactory.com).
19. Kronenberg J.: Usługi ekosystemów w miastach. Zrównoważony Rozwój - Zastosowania, nr 3/2012 (Polski poradnik TEEB dla miast), 2012r.
20. T.Kaczmarek, T.Szafrński – Poziom rozwoju i struktura przestrzenna handlu detalicznego w Poznaniu. Konferencja Geograf. Poznań, 2008r.
21. Czerwiński S., 2012, Handel wielkopowierzchniowy Wrocławia– stan obecny i perspektywa rozwoju, (W:) Ilnicki D, Janc K. (red.) Badania regionalnych i lokalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 29, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, http://www.zzp.geogr.uni.wroc.pl/03_pracownicy_08_doktoranci_06_czerwinski.html
22. Artykuł: <http://media.carrefour.pl/pr/241612/czy-sieci-handlowe-zagrazaja-maym-sklepom>
23. CBOS: Komunikat z badań sytuacji na rynku pracy w kwietniu 2013r.;
24. Urząd Statystyczny w Warszawie i Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych: Analiza potencjału ekonomicznego powiatów województwa mazowieckiego i powiatów województw sąsiadujących. Warszawa, 2012r.
25. U. Kłósiewicz-Górecka: Wpływ przekształceń organizacyjno-technicznych w handlu na rynek pracy, 2010r.
http://mikroekonomia.net/system/publication_files/34/original/11.pdf?1314873569
26. M. Zimna: Handel detaliczny w Polsce, 2009r.
(http://ww2.senat.pl/k7/agenda/seminar/090609s/gos/handel_detaliczny.html)
27. P. Brezdeń, W. Spallek: Przestrzenne zróżnicowanie wielkopowierzchniowych sieci handlowych w województwie dolnośląskim i jego uwarunkowania. Uniwersytet Wrocławski, 2010r. <http://p-e.up.krakow.pl/article/viewFile/313/220>,
28. CBOS: Ocena postawa konsumenckich.
http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2011/K_005_11.PDF
29. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkowa pt. Struktura i rola handlu w polskiej gospodarce; http://konfederacjalewiatan.pl/upload/plik/raport_ibngr2_2971759.pdf
30. Spółka Dawos: Analiza urbanistyczna możliwości usytuowania galerii handlowo-usługowej (wielko powierzchniowego obiektu handlowego) na terenie położonym przy zbiegu ulic Żwirki i Wigury i 1 Sierpnia w dzielnicy Warszawa Włochy m. st. Warszawy, Warszawa, 2013r.
31. Ambience Developers Private Limited, 2006. Environmental Impact Assessment, Ambi Mall – Vasant Kunj, Delhi; New Delhi (dostępny poprzez <http://dpcc.delhigovt.nic.in/eia/eirambi.pdf>).
32. BRE Environmental Assessment Method, 2013. (<http://www.breeam.org/index.jsp>) odczyt z dnia 7.10.2013
33. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 1991. Standardowy Formularz Danych rezerwatu przyrody Las Natoliński,
34. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 2002. Standardowy Formularz Danych obszaru Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły PLB140004, (aktualizacja 2012)
35. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 2008. Standardowy Formularz Danych obszaru Natura 2000 Las Natoliński PLH140042, (aktualizacja 2009)
36. Geoserwis Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>
37. Kronenberg J., 2012 . *Zrównoważony Rozwój - Zastosowania*, nr 3/2012 (Polski poradnik TEEB dla miast) str. 13)
- 38.

39. Leadership in Energy & Environmental Design (LEED), 2013. (<http://www.usgbc.org/leed/why-leed>) odczyt z dnia 7.10.2013
40. Opracowanie ekofizjograficzne do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy, 2006. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Biuro Naczelnego Architekta Miasta, Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju, Warszawa <http://www.architektura.um.warszawa.pl/ekofizjografia>
41. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie, 2013. Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy, uzyskane 10.2013
42. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy, 2006. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy ze zmianami, Biuro Naczelnego Architekta Miasta, Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju, Warszawa (ze zmianami).
http://bip.warszawa.pl/Menu_przedmiotowe/ogloszenia/plany_zagospodarowania/Studiu_m.htm
43. Szałajko A., Kolończyk K., Michalec B., 2013. Raport Oddziaływania na środowisko inwestycji pn.: „Centrum Handlowo-Usługowe GALERIA KABATY, Al. Komisji Edukacji Narodowej 14 w Warszawie wraz z towarzyszącą infrastrukturą i przebudową zewnętrznego układu drogowego” Przedsiębiorstwo Geologii i Ochrony Środowiska GEOWIZJER, Katowice (dostępny poprzez: <http://www.ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa>).
44. WASKO S.A, 2012. „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie centrum handlowego Auchan w Łomiankach, Gliwice (dostępny poprzez: <http://www.ekokarty.pl/wykaz/rdos-warszawa>).