

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

TOM II – Zeszyt nr 9 - Lokalizacja nr 9

Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP



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	5
2. Posumowanie wyników przeprowadzonych analiz. Rekomendacje	6
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych.....	8
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	14
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową.....	18
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	18
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	18
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	19
9. Podsumowanie.....	21

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 9 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 9 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 9 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 9 – Prognoza 2020 – Potoki ruchu

1. Wprowadzenie

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

Podstawą formalną opracowania jest umowa nr AM/B/II/2/1/53/13 zawarta w dn. 19 lipiec 2013r. pomiędzy Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego w Warszawie jako Zamawiającym i AECOM Sp. z o.o. jako wykonawcą.

Niniejsze opracowanie obejmuje analizy i prognozy dla lokalizacji nr 9 – Rembertów centrum, rejon przystanku PKP.

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

2. Posumowanie wyników przeprowadzonych analiz. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m²) w lokalizacji nr 9 Rembertów centrum, rejon przystanku PKP na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab. 1/9.

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	negatywna
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	neutralna
- transport indywidualny	neutralna
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	neutralna
Istniejąca sieć handlowa	
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	pozytywna
Rynek pracy	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	pozytywna
Zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	pozytywna
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	neutralna

Tab. 1/9 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

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

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

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

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa miejska)	Wyniki oceny	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	-1	-0,220
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	0	0,000
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	-	-	-	-
	obszar miejski	6	0,146	0	0,000
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	0	0,000
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,049
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	1	0,195
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,098	0	0,000
suma		41	1,000	-	0,073

Tab. 2/9 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 9 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest neutralna.

Lokalizacja Nr 9 oceniona została jako neutralna w świetle budowy potencjalnego WOH.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1. Obszar analiz:

Analizowany obszar obejmuje teren położony w rejonie ul. Modlińskiej, pomiędzy ulicami: ul. Cyrulików, Al. Gen. A. Chuściela "Montera", ul. Strażacka, Teren pod nową inwestycję – rejon przystanku PKP.

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

3.2.1. Dla wskazanego terenu jest uchwalony MPZP - Uchwała nr 404/XXXVI/98 z dn.10.06.1998r.)

- Teren określony został jako teren strefy „C” tj. Strefy Centralnej Rembertowa, w granicach której kształtowanie nowej i przekształcanie istniejącej zabudowy, zieleni, małej architektury (...) musi odpowiadać wysokim wymaganiom estetycznym zgodnie ze śródmiejską rangą strefy.
- W zakresie funkcjonalnym działki w obrębie lokalizacji są oznaczone jako:
 - C/UP/K, czyli usługi publiczne w zakresie kultury z dopuszczeniem funkcji usługowych dla przeznaczenia podstawowego;
 - C/UP/ZM - usługi zieleni urządzona z ciągami pieszymi i architekturą ogrodową z dopuszczeniem sytuowania na terenie urządzeń służących rekreacji, rzeźb i akcentów plastycznych itp.
- Obsługa komunikacyjna:
 - zelektryfikowana linia średnicowa łącząca dzielnicę z centrum Warszawy (kierunek zachodni) i miejscowości poza Warszawą położonymi na wschód od terenu lokalizacji;
 - komunikacja autobusowa,
 - wskaźnik liczby miejsc postojowych dla obiektów usługowo-handlowych – 30mp/1000m² pow. użytkowej.
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice:
Ul. Cyrulików (G); ul. Marsa - Al. Gen. A. Chuściela "Montera" (klasy Z); ul. Strażacka. Nie dopuszcza się zwiększenia liczby skrzyżowań na ciągach układu podstawowego.
- Środowisko przyrodnicze:
Obowiązuje pełna ochrona starodrzewu na obszarze objętym planem.
- Inne ustalenia MPZP
Wzdłuż terenu biegnie ulica Cyrulików, za którą są tory kolejowe - strefa uciążliwości linii PKP wynosi ok.100m od zewnętrznej szyny torów kolejowych.

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

- a) W Strukturze funkcjonalnej – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego występuje funkcja:
- M2.12 – teren o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

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

- (C).20 – teren wielofunkcyjny o kategorii wysokości zabudowy 20m.

- Strefa funkcjonalna: strefa przedmieść.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej:
Teren jest zlokalizowany w obrębie centrum dzielnicy Rembertów, przy ulicach będących jego głównymi przestrzeniami reprezentacyjnymi.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – dla obszaru C -1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy -20m.
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu. Natomiast przylega do historycznej osi kompozycyjnej urbanistycznej i widokowej (biegnącej wzdłuż ulicy Gen. Chruściela), będącej obszarem ochrony dziedzictwa kulturowego wymagającym rehabilitacji. Wartości historyczno-kulturowe tego obszaru rekomendują go do objęcia ochroną konserwatorską.
- Środowisko przyrodnicze - jest to obszar szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.
- Powiązania przyrodnicze – od strony zachodniej, rozciągają się tereny zieleni leśnej objęte prawną ochroną przyrody - Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (KP-OCHK).
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice:
Aleja Gen. Chruściela „Montera” (Z/2), ul. Cyrulików (G/1)
- Inne ustalenia Studium
W rejonie skrzyżowania głównych dróg i jednocześnie w pobliżu przystanku kolejowego planowana jest lokalizacja parkingu przesiadkowego Park & Ride.

SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej – teren wielofunkcyjny C.20,
- od wschodniej- teren wielofunkcyjny C.20, a za nim o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej M2.12,
- od strony południowej – za ulicą Zabraniecką - tereny obiektów i urządzeń transportu kolejowego KK,
- od zachodu – niewielki teren wielofunkcyjny C.20 za którym są rozległe tereny zieleni leśnej ZL (KP-OCHK).

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

Teren rozciąga się przy zbiegu ulicy Cyrulików i Al.Gen A.Chruściela „Montera”.

Obejmuje skwer oraz przedwojenny budynek murowany, mieszkalny z budynkami towarzyszącymi.

Lokalizacja sąsiaduje północną granicą działki z ul. Cyrulików, a za nią z linią kolejową i z przystankiem kolejowym Warszawa-Rembertów.

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

Od zachodu najbliższe sąsiedztwo terenu lokalizacji stanowią budynki mieszkalne wielorodzinne (do 5 kondygnacji) oraz jednorodzinne.

W otoczeniu lokalizacji znajdują się głównie budynki mieszkalne jednorodzinne (przewaga), oraz wielorodzinne niskie. Zabudowa uzupełniająca to drobne usługi. Najbliższe otoczenie stanowi las Rembertowski.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W odległości 500m za torami kolejowymi znajduje się supermarket Tesco.

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są następujące sklepy przedstawione w tab. 3/9.

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Wielkość sklepu
1	1	spożywcze	1	Mały (M)
2	2	spożywcze	1	Średni (S)
3	3 A	spożywcze	1	M
4	3 B	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	5	M
5	3 C	kwiaciarnie	9	M
6	4	zdrowie i uroda	4	M
7	5	zdrowie i uroda	4	M
8	6	spożywcze	1	M
9	7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	Duży (D)
10	8	spożywcze	1	M
11	9	zdrowie i uroda	4	M
12	10	spożywcze	1	M
13	11	spożywcze	1	M
14	12	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	5	M
15	13	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
16	14	odzieżowy	2	M
17	15	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
18	16	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
19	17	odzieżowy	2	M
20	18	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
21	19 A	spożywcze	1	M
22	19 B	zdrowie i uroda	4	M
23	20	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
24	21	odzieżowy	2	S
25	22 A	odzieżowy	2	M
26	22 B	kwiaciarnie	9	M
27	23	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
28	24 A	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
29	24 B	zoologiczne, wędkarskie	10	M
30	24 C	odzieżowy	2	M
31	25 A	odzieżowy	2	M
32	25 B	spożywcze	1	M
33	26 A	odzieżowy	2	M
34	26 B	zdrowie i uroda	4	M
35	27	spożywcze	1	M
36	28 A	spożywcze	1	M

37	28	B	odzieżowy	2	M
38	28	C	zdrowie i uroda	4	M
39	28	D	zoologiczne, wędkarskie	10	M
40	29	A	spożywcze	1	M
41	29	B	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	5	M
42	29	C	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
43	30	A	odzieżowy	2	M
44	30	B	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
45	31	A	odzieżowy	2	M
46	31	B	zdrowie i uroda	4	M
47	32		odzieżowy	2	M
48	33		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
49	34		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	D
50	35		sklep na stacji benzynowej	13	M
51	36		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
52	37	A	spożywcze	1	M
53	37	B	kwiaciarnie	9	M
54	38	A	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
55	38	B	cukiernie	12	M
56	39	A	spożywcze	1	M
57	39	B	zdrowie i uroda	4	M
58	40	A	spożywcze	1	M
59	40	B	odzieżowy	2	M
60	40	C	inne	11	M
61	41		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
62	42		techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S
63	43		spożywcze	1	M
64	44	A	spożywcze	1	M
65	44	B	kwiaciarnie	9	M
66	45	A	spożywcze	1	M
67	45	B	odzieżowy	2	M
68	45	C	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	M
69	45	D	cukiernie	12	M
70	46		zdrowie i uroda	4	M
71	47	A	spożywcze	1	S
72	47	B	multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
73	48		zdrowie i uroda	4	M

Tab. 3/9 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowane są 73 sklepy, w których udział poszczególnych branż i ich wielkości przedstawiono w tab.4/9 i 5/9.

BRANŻE		Liczby sklepów
1	spożywcze	19
2	odzieżowe	13
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	4
4	zdrowie i uroda	10
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	3
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	14
8	galerie	0
9	kwiaciarnie	4

10	zoologiczne, wędkarskie	2
11	inne	1
12	cukiernie	2
13	sklep na stacji benzynowej	1
Ogółem zlokalizowanych jest:		73

Tab. 4/9 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		łączna liczba sklepów
M	małe - do 50m ²	65
S	średnie - 50-200m ²	6
D	duże - pow.200m ²	2

Tab. 5/9 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Na omawianym terenie znajduje się budynek mieszkalny z 1931r. wpisany do rejestru zabytków (Biała Karta nr 68).

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

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

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a – lokalizacja w obszarze centrum dzielnicy Rembertów,
- b – bliskość przystanku kolejowego umożliwia dojazd potencjalnych klientów z dalszych terenów zurbanizowanych i spoza wschodnich granic Warszawy (większy zasięg WOH),
- c – niewielkie nasycenie analizowanego obszaru w placówki handlowe.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

- a – istniejący na terenie budynek jest wpisany do rejestru zabytków – może stanowić zasadnicze utrudnienie w lokalizowaniu takiej inwestycji,
- b – istniejące zadrzewienie – może stanowić potencjalne utrudnienie w lokalizowaniu takiej inwestycji,
- c - bliskość obszarów objętych prawną ochroną przyrody – lokalizacja WOH może niekorzystnie wpłynąć na te tereny,
- d – bliskość przejazdu przez tory kolejowe (z zaporami) spowoduje utrudnienie dostępności potencjalnych klientów do WOH.0
- e - bezpośrednie sąsiedztwo z obszarem ochrony dziedzictwa kulturowego wymagającym rehabilitacji.

Ocena ogólna – negatywna (-1)

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

a – realizacja planowanego parkingu P&R może przyczynić się do zwiększenia potencjalnej liczby klientów.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

a – objęcie ochroną konserwatorską obszaru ulicy Gen. Chruściela i wprowadzenie wymagań konserwatorskich w ramach rehabilitacji tego terenu.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7 Wnioski

Powyżej przytoczone słabe strony lokalizacji skłaniają do wystawienia dla niej oceny negatywnej (-1).

Realizacja WOH na przedmiotowej lokalizacji tj. w obrębie centrum dzielnicy z punktu widzenia lokalnych potrzeb, realnego zasięgu ponadlokalnego i centrotwórczej jego roli jest zasadna, zwłaszcza w powiązaniu z planowanym parkingiem przesiadkowym P&R.

Jednocześnie taka lokalizacja WOH stoi w opozycji z istniejącym, wartościowym drzewostanem, pełniącym rolę parku dzielnicowego i z istniejącym obiektem zabytkowym nadal użytkowanym zgodnie ze swoją pierwotną funkcją.

Planowane (zarówno w zapisach MPZP jak i SUIKZP) funkcje: usługi publiczne w zakresie kultury z dopuszczeniem usług podstawowych uzupełniają istniejące zasoby przyrodnicze terenu (zieleń urządzona z ciągami pieszymi i architekturą ogrodową) i honorują w/w uwarunkowania terenu.

W związku z tym należałoby rozważyć możliwość przeniesienia lokalizacji w inne miejsce centrum dzielnicy po przeanalizowaniu przez konserwatora zabytków możliwości wpisania się ewentualnej inwestycji w istniejące uwarunkowania.

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Teren rozpatrywany pod potencjalną lokalizację WOH ograniczony jest od strony wschodniej aleją gen. Chruściela „Montera”, od strony południowej ul. Cyrulików oraz od strony zachodniej i północnej zabudową mieszkaniową. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono tab. 6/9.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Gen. Chruściela „Montera”	Z	dwujezdniowa	2 pasy ruchu w każdym kierunku
Cyrulików	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
Marsa	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/9 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

- skrzyżowanie Al. Gen. Chruściela „Montera” – ul. Strażacka,
- skrzyżowanie Al. Gen. Chruściela „Montera” – ul. Cyrulików,
- skrzyżowanie ul. Cyrulików – ul. Marsa.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy miejskiej w otoczeniu osiedli mieszkaniowych. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w Tomie I programowany podział zadań przewozowych w dojazdach do potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

- ruch pieszy i rowerowy – 20%,
- komunikacja zbiorowa – 35%,
- samochody osobowe – 45%.

Z uwagi na położenie w rejonach zewnętrznych strefy miejskiej wymagane staje się zapewnienie dobrych możliwości dojazdu samochodami osobowymi.

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna nie zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 połączeń autobusowych z rejonami centralnymi miasta, natomiast oferuje 12 połączeń autobusowych z rejonami zewnętrznymi. Pewną alternatywę do komunikacji autobusowej stanowi Szybka Kolej Miejska – 2 pociągi z rejonów centralnych oraz 2 z rejonów zewnętrznych w godzinie szczytowej. W tab. 7/9 przedstawiono oszacowane parametry przewozowe komunikacji zbiorowej.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy (pas./h)	Prognozowane zapotrzebowanie WOH (pas./h)	Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	2218	1225	55%

Tab. 7/9 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza zasięgu oddziaływania komunikacyjnego – izochrony

Szczegółowy podział izochron został opisany w Tom I.

Ze względu na obszar objęty poszczególnymi izochronami analizie pod względem zamieszkania oraz osób pracujących zdecydowano poddać jedynie izochrony piesze, jako najbliższe, o największym ciężeniu do analizowanego obiektu. W tab.8/7 przedstawiono wielkości zaludnienia i zatrudnienia w analizowanych izochronach dojścia pieszego.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
9	3354	1535	7883	3586	11747	5484	21174	10315

Tab. 8/9 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 9 została sklasyfikowana na miejscu 19 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 9 została sklasyfikowana na miejscu 21 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez obiekt

Analiza funkcjonalno-przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu z przedziału średniego określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab. 9/9.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego	
	Ruch wjazdowy (poj./h)	Ruch wyjazdowy (poj./h)
Obiekt średniej wielkości z przedziału 10000 - 30000 m ²	550	500

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

4.5 Program parkingowy

Wg założeń polityki parkingowej miasta obszar przeznaczony pod potencjalną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – strefa miejska. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników parkingowych dla strefy II przedstawiono w tab. 10/9.

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

Tab. 10/9 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu średniej wielkości (WOHS) oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi, pożądana wielkość parkingu kształtuje się na poziomie ok. 1100 miejsc postojowych. Liczba miejsc postojowych ostatecznie powinna być dostosowana do finalnej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu drogowego

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

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

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH z generującym ruchem wjazdowym na poziomie 550 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruchem wyjazdowym na poziomie 500 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego.

Analizy ruchu zostały wykonane przy pomocy programu do planowania i modelowania ruchu PTV Visum 12.0.

Analiza ruchu polega na zestawieniu prac przewozowych w postaci pojazdogodzin na części układu drogowego zlokalizowanego najbliżej badanej lokalizacji. Porównane zostały wariant bezinwestycyjny z wariantem inwestycyjnym, zakładającym realizację WOH. Ponadto po przeanalizowaniu wszystkich 26 badanych lokalizacji wyznaczono procentową wartość średnią zmiany prac przewozowych, która stanowi wyznacznik oceny wpływu WOH na układ drogowy:

- przyrost procentowy poniżej średniej oznacza ocenę pozytywną,
- jw. lecz równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną,
- jw. lecz powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki prognozowanych zmian prac przewozowych przedstawia tab.11/9.

	Praca przewozowa rok 2020 (poj.h)		Przyrost pracy przewozowej [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji [%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 9	1878,169	1996,712	6%	6%

Tab.11/9 Prognozowany przyrost pracy przewozowej w sieci ulicznej wywołany przez realizację obiektu WOH na terenie lokalizacji nr 9.

Uzyskany wynik analizy kwalifikuje lokalizację do oceny neutralnej.

4.7 Dostępność komunikacyjna

Na układ komunikacyjny przyległy do analizowanej lokalizacji składają się: ul. Cyrulików klasy G, Al. gen. Antoniego Chruściela „Montera” klasy Z oraz ul. Marsa klasy G. Główny ciężar obsługi potencjalnego WOH przejmą ul. Cyrulików oraz al. gen. Chruściela „Montera” jako ulice najbliższe wskazanej lokalizacji. Istniejąca sieć uliczna może wpływać korzystnie na rozproszenie ruchu generowanego przez potencjalny WOH. Jako alternatywny w stosunku do ul. Marsa dojazd do potencjalnego obiektu może stanowić ulica Żołnierska wraz z ul.

Strażacką, co wpływa korzystnie na dostępność komunikacyjną analizowanego terenu. Brak ulic wyższej klasy typu GP w bliskim sąsiedztwie oraz parametry ulic istniejących (tj. w przewadze ulice jednojezdniowe wyposażone w jeden pas ruchu dla każdego kierunku) a także bliskość przejazdu kolejowego, często zamykanego stanowią istotne ograniczenie przepustowości analizowanego układu drogowego. W związku z powyższym ocena dostępności komunikacyjnej wskazanej lokalizacji jest neutralna.

4.8 Podsumowanie

Podsumowującą oceny transportowe analizę SWOT przedstawiono w tab.12/9.

Lokalizacja nr 9 - Rembertów centrum, rejon przystanku PKP	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- bliska lokalizacja przystanku kolejowego oraz funkcjonującej linii Szybkiej Kolei Miejskiej.	- brak połączeń autobusowych z centrum miasta oraz niewielka częstotliwość linii SKM.
- alternatywne połączenie z centrum stanowi ul. Żołnierska, o dobrym parametrach przepustowości.	- przyległy układ drogowy ma istotne ograniczenia przepustowości.
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- dokończenie Południowej Obwodnicy Warszawy oraz budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy może wpłynąć korzystnie na warunki ruchu na przyległym układzie drogowym.	- dalszy wzrost ruchu przy jednoczesnym braku inwestycji w układ drogowy wpłynie negatywnie na dostępność komunikacyjną lokalizacji.
- budowa planowanej w dłuższej perspektywie (nieujętej w prognozie przeprowadzonej na potrzeby niniejszego opracowania) ulicy łączącej ul. Cyrulików z ul. Zabraniecką wraz z węzłem z ul. Żołnierską oraz budowa planowanego bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Marsa z linią kolejową wpłynie korzystnie na dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji	

Tab.12/9 Analiza SWOT terenu lokalizacji nr 7 w zakresie transportowym.

Podsumowując:

- 1) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 55%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny neutralnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 2) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 6% i jest równa wartości średniej zmiany dla wszystkich 26 lokalizacji, co zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako neutralną.

- 3) Układ drogowy przyległy do analizowanej lokalizacji stanowią dwie ulice klasy G (ul. Cyrulików, ul. Marsa) oraz jedna ulica klasy Z (ul. Gen. Chruściela „Montera”). Istniejąca sieć uliczna może korzystnie wpływać na rozproszenie ruchu generowanego z potencjalnego obiektu, natomiast bliskie sąsiedztwo jednopoziomowego przejazdu kolejowego może stanowić istotną barierę w dostępności komunikacyjnej potencjalnego obiektu. Jako korzystne ocenia się również alternatywną, w stosunku do ul. Marsa, trasę w dojazdach do centrum miasta w postaci ul. Żołnierskiej i ul. Strażackiej. W związku z powyższym ocena dostępności komunikacyjnej jest neutralna.

5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 9 Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP przedstawia tab.13/9.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	Rembertów	Pozytywna (1)

*Tab. 13/9 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejąca sieć handlową;
źródło: opracowanie własne*

6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 9 Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP przedstawia tab.14/9.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	Rembertów	Pozytywna (1)

Tab. 14/9 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy; źródło: opracowanie własne

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

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 9 Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP przedstawia tab.15/9.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 9 – Rembertów – centrum, rejon przystanku PKP	Rembertów	Pozytywna (1)

Tab. 15/9 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów; opracowanie własne

8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 110 drzew różnych gatunków liściastych, parę drzew iglastych oraz liczne krzewy i zieleń niska. W południowej części lokalizacji znajduje się zieleń uporządkowana, a w części wschodniej zieleń parkowa.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

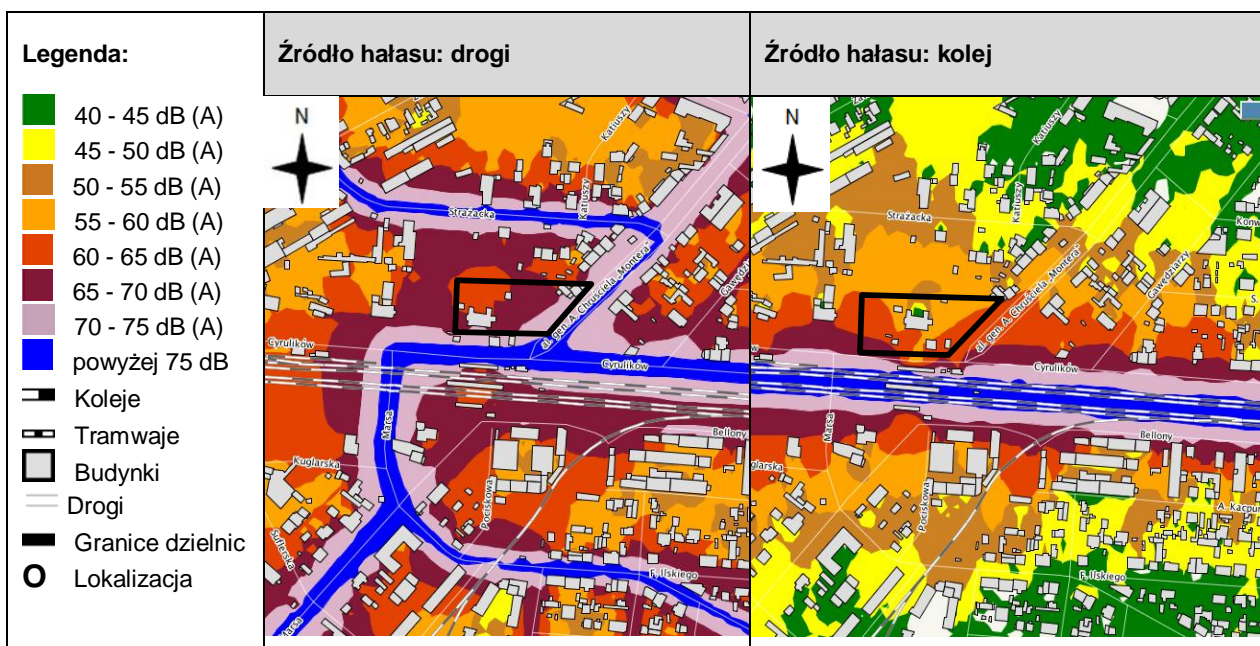
Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 80% terenu. Na części analizowanego obszaru obecnie znajduje się zabudowa tj. dom wielorodzinny, komórki gospodarcze, dom mieszkalny z usługami oraz ogródek jordanowski. Występują także nawierzchnie utwardzone w postaci chodników z kostki brukowej.

3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

Na terenie lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne.

4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowią ulice: Cyrulików i Marsa krzyżujące się z linią kolejową oraz al. Gen. A. Chruściela „Montera” i ul. Strażacka. Wartości LDWN przekraczają dopuszczalne normy osiągając na analizowanym obszarze wartość 65 - 75 dB. Drugim istotnym czynnikiem jest hałas kolejowy pochodzący od linii kolejowej, w otoczeniu której wskaźnik LDWN sięga 75dB. Poniżej przedstawiono fragmenty mapy akustycznej m.st. Warszawy przedstawiające obecny klimat akustyczny w rejonie potencjalnej lokalizacji.



Tab. 16/9 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 9;

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

Rozpatrywana lokalizacja sąsiaduje od strony północnej z zabudową mieszkaniowo usługową, natomiast w odległości ok. 30 m w kierunku zachodnim zlokalizowana jest zabudowa związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci lub młodzieży. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego określa na tym terenie strefy uciążliwości tras komunikacyjnych ulic: Marsa i Cyrulików (40 m od krawężnika jezdni) oraz strefę uciążliwości linii PKP (100 m od zewnętrznej szyny). Zakazuje się w nich lokalizacji nowych obiektów oświaty i służby zdrowia, natomiast w innych obiektach, istniejących i projektowanych, usytuowanych w zasięgu strefy nakazuje się stosowanie zabezpieczeń przeciwhałasowych określonych normami PN/B.

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy teren lokalizacji znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa występującą tu roślinność jako zbiorowiska segetalne i ruderalne, towarzyszące ogrodom przydomowym typu miejskiego, o krajobrazie roślinnym zieleni towarzyszącej zabudowie jednorodzinnej typu miejskiego. Lokalizacja położona jest poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to obszar zaburzony funkcjonalnie, o zmiennej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych) z dominującym procesem infiltracji i intercepcji (proces zatrzymywania opadu przez rośliny oraz powierzchnie utwardzone). Jest to teren regeneracji powietrza i przewietrzania o mniejszej efektywności. Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 2 -3 m p.p.t., co może powodować niekorzystne warunki budowlane.

Według Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru nr 1 - „al. gen. Antoniego Chruściela «Montera»” (Uchwała nr 404/XXXVI/98 z dnia 10.06.1998 r.) analizowana lokalizacja znajduje się w Strefie Centralnej Rembertowa (C), w granicach której kształtowanie nowej i przekształcanie istniejącej zabudowy, zieleni, małej architektury musi spełniać wysokie wymagania estetyczne, zgodne z śródmiejską rangą Strefy. Na obszarze objętym planem obowiązuje pełna ochrona starodrzewia.

Uchwałą nr XCIV/2815/2010 z dnia 09.11.2010 postanowiono ponownie przystąpić do sporządzania Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru Centrum Rembertowa, obecnie jest on opracowywany.

Na podstawie analizy Studium Zagrożenia Powodziowego dla m. st. Warszawy nie stwierdzono występowania zagrożenia powodziowego dla potencjalnej lokalizacji WOH.

8.3 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH wobec rozmieszczenia obszarów chronionych.

Na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się obszary chronione ani pomniki przyrody. Najbliżej położony obszar chroniony to Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 0,33 km w kierunku zachodnim.

8.4 Ocena lokalizacji pod względem wpływu na środowisko

Ocena lokalizacji została wykonana przy pomocy analizy SWOT, w której wskazano mocne i słabe strony inwestycji oraz szanse i zagrożenia (tab.17/9).

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Brak obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie. 	<ul style="list-style-type: none"> Na analizowanym terenie występuje duża liczba drzew i roślinności (obecnie ok. 80% powierzchni biologicznie czynnej). Obowiązuje pełna ochrona starodrzewia. Sąsiedztwo obszarów chronionych akustycznie. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego określa na tym terenie strefy uciążliwości tras komunikacyjnych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Nie zidentyfikowano szans. 	<ul style="list-style-type: none"> Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych.

Tab. 17/9 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.9;

Analizowana lokalizacja znajduje się poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Na terenie występuje duża liczba drzew i roślinności. W przypadku budowy WOH istnieje duże prawdopodobieństwo konieczności ich usunięcia, natomiast obecnie obowiązujący miejscowy plan nakazuje pełną ochronę starodrzewia. W przypadku znacznej likwidacji powierzchni biologicznie czynnej nastąpi spadek naturalnej retencji, produkcji biomasy, dostarczania usług ekosystemów, co wpłynie negatywnie na środowisko naturalne. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na obszary chronione. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia na terenie lokalizacji.

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

Na podstawie powyższych wniosków lokalizacja została oceniona neutralnie ze względu na średni prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

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 rozwiązałaby 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.