

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 1 - Lokalizacja nr 1

ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (tereny Polfy)



ZAMAWIAJĄCY:

Miasto Stołeczne Warszawa
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
Pl. Bankowy 3/5, Warszawa

WYKONAWCA OPRACOWANIA:



AECOM Sp. z o.o.
Ambassador Office Building
ul. Domaniewska 34a, 9 piętro
02-672 Warszawa
tel. 22 822 00 51
www.aecom.com

ZESPÓŁ AUTORSKI:

MGR INŻ. ARCH. JOLANTA **WASZTYN-CULICKA**

MGR INŻ. ARCH. MAŁGORZATA **KOBYŁKO**

MGR ANNA **KABULSKA-PANKRAT**

MGR INŻ. JOANNA **DZIANKOWSKA**

MGR INŻ. ANNA **RENION -WITEK**

MGR INŻ. PRZEMYSŁAW **PANEK**

MGR INŻ. STEFAN **SARNA**

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ PRZESTRZENNYCH

SPECJALISTA ANALIZ RYNKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA ANALIZ ŚRODOWISKOWYCH

SPECJALISTA PROGNOZOWANIA RUCHU

SPECJALISTA DS. PLANOWANIA -

- KIEROWNIK PROJEKTU

Spis zawartości:

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Podsumowanie wyników przeprowadzonych analiz. Rekomendacje	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych.....	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny.....	13
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową.....	17
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	17
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów.....	18
8. Prognoza wpływu budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego (WOH) na środowisko	18
9. Podsumowanie.....	22

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 1 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 1 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 1 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 1 – 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 lipca 2013r. pomiędzy Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego w Warszawie jako Zamawiającym i AECOM Sp. z o.o. jako wykonawcą.

Niniejsze opracowanie obejmuje analizy i prognozy dla lokalizacji nr 1 - ul. Modlińska rejon ul. Płochocińskiej (tereny Polfy).

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

2. Podsumowanie 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 1 ul. Modlińska rejon ul. Płochocińskiej (tereny Polfy) na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiają się następująco:

Kryterium oceny	Ocena
Uwarunkowania funkcjonalno przestrzenne	
Analiza funkcjonalno przestrzenna	Pozytywna (1)
Układ komunikacyjny	
- transport zbiorowy	Neutralna (0)
- transport indywidualny	Negatywna (-1)
- dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej	Pozytywna (1)
Istniejąca sieć handlowa	
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej	Neutralna (0)
Rynek pracy	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Pozytywna (1)
Zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Pozytywna (1)
Środowisko	
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko	Neutralna (0)

Tab. 1/1 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

Ponadto, w celu wskazania oceny sumarycznej przeprowadzono analizę wielokryterialną, której założenia przedstawiono w Tomie nr 1, wspólnym dla wszystkich lokalizacji.

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej zostały zinterpretowane 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 Lok	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna	9	0,220	1	0,22
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	-	-	-
	obszar miejski	5	0,122	0
	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	-	0,439

Tab. 2/1 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 1 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 1 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1 Obszar analiz

Analizowany obszar obejmuje teren położony w rejonie ul. Modlińskiej, pomiędzy ulicami Modlińską, Płochocińską, przez teren ZPF Polfa do ul. Fleminga i projektowaną Trasą Mostu Północnego (M. Skłodowskiej – Curie).

3.2 Główne ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUiKZP)

3.2.1. Dla wskazanego terenu brak jest uchwalonego MPZP.

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

a) W strukturze funkcjonalnej – uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego występują 4 funkcje:

- U.12 - tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 12m,
- PU.20 - produkcyjno-usługowe o kategorii wysokości zabudowy 20m,
- NF - tereny nieużytkowane i niefunkcjonujące,
- M2.12 - tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu jednorodzinnej o kategorii wysokości zabudowy 12m.

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

M2.12 - tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu jednorodzinnej o kategorii wysokości zabudowy 12m,
oraz na fragmencie PU. 12 -produkcyjno-usługowe o kategorii wysokości zabudowy 12m.

- Strefa funkcjonalna: strefa miejska;
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: w odległości ok. 500m od granicy przedmiotowej lokalizacji, w rejonie zbiegu ulic Modlińskiej i ul. Światowida wskazane zostało Centrum Dzielnicowe wraz z terenami wielofunkcyjnymi, na których dopuszcza się funkcje handlu wielkopowierzchniowego - (C/UH) 20;
- Wskaźnik intensywności zabudowy – dla obszaru PU -1,5; dla obszaru M2 – 1,0;
- Kategoria wysokości zabudowy -12m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu;
- Środowisko przyrodnicze - w bezpośrednim sąsiedztwie (od północy, po drugiej stronie trasy Mostu Północnego) lokalizacja graniczy z terenami o min. udziale 40-60% PBC, wchodzącymi klinem między dwa obszary ZL - zieleni leśnej scharakteryzowanej w SUiKZP jako podstawowy obszar w Systemie Przyrodniczym Warszawy;
- Powiązania przyrodnicze - występują poza granicami lokalizacji na w/w obszarze i wzdłuż sąsiadującego Kanału Żerańskiego;

- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: ul. Modlińska (GP/I), ul. Płochocińska (G/I) oraz ulice lokalne: ul. Ekspresowa, ul. Wartka, ul. Soczewkowa, ul. Nastawnicza;
- Inne ustalenia Studium:
SUIKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:
 - od strony północnej tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu jednorodzinnej z dopuszczeniem usług - M2.12;
 - od strony wschodniej tereny produkcyjno usługowe – PU 12;
 - od południa (za ul. Płochocińską) - tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu wielorodzinnej z dopuszczeniem usług - M1.20 i M1.30;
 - od zachodu (za ulicą Modlińską) tereny zabudowy mieszkaniowej w przeważającym stopniu jednorodzinnej z dopuszczeniem usług- M2.12.

W rejonie skrzyżowania ul. Modlińskiej i Płochocińskiej planowany jest parking P&R.

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

3.3 Stan istniejący - zagospodarowania omawianego terenu

W północnej oraz zachodniej części obszaru, w rejonie ul. Liczydło i ul. Ekspresowej oraz w południowej części wzdłuż ul. Płochocińskiej, występuje w większości zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wraz z budynkami gospodarczymi i garażowymi. Północno – zachodni skraj lokalizacji zajmuje teren rekreacyjno-sportowy.

Na pozostałej części obszaru, w kierunku południowym do ul. Płochocińskiej, występuje zabudowa produkcyjno-usługowa (ZPF „Polfa”), z magazynami i parkingami.

Wzdłuż ul. Modlińskiej zlokalizowane zostały obiekty usługowe (m.in. stacja benzynowa, KFC).

Pozostałe tereny są niezagospodarowane.

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

W najbliższym otoczeniu analizowanego terenu kontynuowana jest zabudowa o przemysłowo-usługowym charakterze. Są to Zakłady Przemysłu Farmaceutycznego Polfa-Tarchomin. Ponadto znajdują się tam m.in: Cementownia Dyckerhoff, skład celny Cargo Consultants, firma logistyczno-spedycyjna Tirsped, producent termostatów Metal- Incar, firma samochodowa Iveco, stacje transformatorowe (7 obiektów). Od zachodu ogranicza go ekranowana ul. Modlińska i obszar niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ekstensywnej o wysokości do 2 kondygnacji (osiedle Piekietko). Od strony północnej jest ekstensywna zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, miejscowo wielorodzinna (osiedle Wiśniewo).

Granicę południową terenu stanowi ul. Płochocińska, wzdłuż której znajdują się zabudowania jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, ekstensywnej oraz tereny nieużytkowane i niefunkcjonujące.

W promieniu izochrony pieszej o promieniu 800m (dojście dla pieszych w czasie 10min) znajduje się osiedle mieszkaniowe „Nadwiślańskie” nad Kanałem Żerańskim oraz osiedle mieszkaniowe przy ul. Kasztanowej – budynki 4-ro kondygnacyjne. Poza izochronami dojść

dla pieszych znajdują się następujące duże osiedla mieszkaniowe: osiedle Tarchomin (zabudowa intensywna wielorodzinna), Białołęka Dworska oraz Henryków (tereny zabudowy ekstensywnej).

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

Nasylenie pobliskich terenów w sklepy branżowe i spożywcze jest niskie. Potrzeby pobliskich mieszkańców zaspokajają oddalone o ok. 1-1,5km D.H. Tarchomin, sklepy Lidl i Carrefour oraz o ok. 3 km Hala Marywilska 44.

W granicach izochrony pieszej o promieniu 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy odnotowane w tab.3/1:

LP.	PKT.	BRANŻA	Typ asortymentu	Szac.wielkość
1		zdrowie uroda	4	Małe(M)
2		motoryzacyjne	8	Duże(D)
3		multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
4		techniczne, budowlane, wystrój	7	Średnie(S)
5		motoryzacyjne	8	S
6		multimedia,prasa,książki, prezenty	3	S
7		multimedia,prasa,książki, prezenty	3	D
8		zdrowie uroda	4	S
9		motoryzacyjne	8	S
10		multimedia,prasa,książki, prezenty	3	M
11		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
12		spożywcze	1	M
13		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
14		spożywcze	1	M
15		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
16		motoryzacyjne	8	S
17		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
18		techniczne, budowlane, wystrój	7	M
19		spożywcze	1	M
20		techniczne, budowlane, wystrój	7	M
21		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
22		motoryzacyjne	8	S
23		techniczne, budowlane, wystrój	7	M
24		techniczne, budowlane, wystrój	7	M
25		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
26		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
27		spożywcze	1	S
28		multimedia,prasa,książki, prezenty	3	S
29		zdrowie uroda	4	M
30		zdrowie uroda	4	M
31		spożywcze	1	D
32		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
33		motoryzacyjne	8	M
34		techniczne, budowlane, wystrój	7	M
35		spożywcze	1	D
36		spożywcze	1	M
37		techniczne, budowlane, wystrój	7	M
38		techniczne, budowlane, wystrój	7	M

39		odzieżowe	2	M
40		multimedia, prasa, książki, prezenty	3	M
41		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
42		motoryzacyjne	8	S
43		techniczne, budowlane, wystrój	7	S
44		motoryzacyjne	8	D
45		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
46		Stacja bp	11	D
47		Stacja statoil	11	D
48		motoryzacyjne	8	D
49		techniczne, budowlane, wystrój	7	D
50		spożywcze	1	D

Tab. 3/1 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowanych jest 50 sklepów, w których udział poszczególnych branż i wielkość przedstawiono w tab. 4/1 i tab. 5/1.

BRANŻE		Liczba sklepów
1	spożywcze	8
2	odzieżowe	1
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	6
4	zdrowie i uroda	4
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	20
8	galerie	9
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	2
Suma:		50

Tab. 4/1 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Liczba
M	małe - do 50m ²	19
S	średnie - 50-200m ²	18
D	duże - pow. 200m ²	13

Tab. 5/1 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Przy ul. Modlińskiej w rejonie ul. Soczewkowej fragment terenu oznaczono w SUIKZP (kanalizacja, gospodarka odpadami – uwarunkowania) jako rejon lokalizacji nielegalnego wysypiska do rekultywacji. Natomiast sam teren lokalizacji zaliczony jest jako obszar lokalizacji niebezpiecznych zakładów przemysłowych.

3.7 Ocena lokalizacji (analiza SWOT)

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

Zastosowana skala ocen:

- pozytywna (+1),

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji :

- a – realizacja inwestycji przyczyni się do rewaloryzacji zdegradowanej przestrzeni postindustrialnej;
- b – lokalizacja w sąsiedztwie dużych osiedli mieszkaniowych (Tarchomin, Wiśniewo) zapewnia znaczący potencjał klientów;
- c - małe nasycenie pobliskich terenów innymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi oznacza brak bliskiej konkurencji handlowej;
- d - bezpośrednie sąsiedztwo ulic o podstawowym znaczeniu w układzie drogowym: ul. Modlińskiej (płn-płd) i Trasy Mostowej im. Curie Skłodowskiej z mostem, łączącego z lewobrzeżną Warszawą oraz ul. Płochocińskiej, pozwala na radykalne zwiększenie zasięgu oddziaływania potencjalnego WOH-u;
- e - istniejąca w pobliżu ul. Marywilskiej infrastruktura kolejowa (bocznice) daje potencjalną możliwość dostaw także tym środkiem transportu;
- f - lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie powiązania przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym (ul. Płochocińska) z istniejącą stacją kolejową Warszawa - Żerań stwarza możliwość łatwego dojazdu do WOH z osiedla Henryków i Choszczówka oraz Bródno, Pelcowizna.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.2. Słabe strony lokalizacji :

- a – potencjalna potrzeba zwiększenia nakładów finansowych ze względu na konieczność rekultywacji terenu przemysłowego;
- b – nieliczna, ekstensywna zabudowa mieszkaniowa w zasięgu izochron (5 i 10min) może być czynnikiem zmniejszającym liczbę klientów WOH¹.

Ocena ogólna – neutralna (0).

3.7.3. Szanse zmian w otoczeniu korzystne dla lokalizacji:

- a – w odległości 2 km (dojście w 25min) jest centrum dzielnicy (u zbiegu ulic Modlińskiej i ul. Światowida). Fakt ten sprzyja podniesieniu atrakcyjności obu obszarów (nakładające się strefy oddziaływania obu lokalizacji mogą się przyczynić do ukształtowania między nimi ciągu wielofunkcyjnego o charakterze usługowo handlowym);
- b - planowany parking P&R w bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji tj. u zbiegu ulicy Modlińskiej i Płochocińskiej dodatkowo może zwiększyć liczbę klientów WOH;
- c – sąsiadujące tereny po stronie południowej lokalizacji będą pozyskiwane pod nowe budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne, co zwiększy liczbę klientów wymienionych w p. 3.7.2 b.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu:

- a - zagrożeniem może okazać się ew. reaktywacja przemysłu, która może wygenerować uciążliwości oddziałujące na teren lokalizacji.

Ocena ogólna – neutralna (0).

¹ Wg „Oceny funkcjonowania sieci handlowych na rynku warszawskim, Rynek wewnętrzny” autorstwa Hanny Górskiej lokalizacja bliska miejsca zamieszkania jest czynnikiem warunkującym zakupy w 33,2%.

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest pozytywna (+1) - (przewaga w powyższej analizie SWOT pozytywnych ocen, zarówno dotyczących stanu obecnego jak i zmian przewidywanych).

W świetle przytoczonych w analizie pozytywnych i negatywnych czynników uważa się za zasadne planowanie w tym miejscu średniej wielkości Centrum Handlowego (od 10 000m² do 30 000m²) typu WOHS-H/S z możliwością jego późniejszej rozbudowy do dużego. Właściwy wybór powinien być analizowany w kontekście zamierzeń inwestycyjnych sąsiadującej lokalizacji nr2 (Hala Marywilska) oraz terenu C/UH.20 w planowanym Centrum Dzielnicy Białołęka.

4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Analizowany obszar przylega od strony zachodniej do ul. Modlińskiej, od strony północnej do ul. Ekspresowej, od strony wschodniej do terenów przedsiębiorstwa Polfa oraz od strony południowej do ul. Płochocińskiej. W tab. 6/1 przedstawiono wyniki inwentaryzacji układu drogowego.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Modlińska	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Płochocińska	G	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Ekspresowa	Z	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu
ul. Soczewkowa	D	jednojezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu

Tab. 6/1 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnej inwestycji WOH to:

- Skrzyżowanie ulic Płochocińska – Modlińska,
- Skrzyżowanie ulic Ekspresowa – Modlińska.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do strefy miejskiej, w otoczeniu innym niż osiedla mieszkaniowe. Zgodnie z założeniami przedstawionymi w opracowaniu TOM I programowany podział zadań przewozowych w dojazdach do potencjalnego WOH kształtuje się następująco:

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

4.2 Inwentaryzacja funkcjonującego transportu zbiorowego

Obecna oferta komunikacyjna zapewnia w godzinie szczytu popołudniowego (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 26 połączeń autobusowych z centrum miasta oraz 45 połączeń autobusowych z rejonów zewnętrznych. W tab. 7/1 przedstawiono wyniki oszacowania zapotrzebowania na transport zbiorowy w dojazdach do WOH.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy [os/h]	Prognozowany ruch z/do WHO [os/h]	Procent ew. wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	3640	1444	40%

Tab. 7/1 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne

4.3 Analiza obszaru oddziaływania WOH – 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. 8/1 przedstawiono liczby mieszkańców i zatrudnionych znajdujących się w zasięgu wyróżnionych izochron dojścia pieszego.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
1	1534	2698	6006	5589	15269	9755	31449	18169

Tab. 8/1 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron dojścia pieszego; źródło: opracowanie własne

Pod względem liczby osób zamieszkałych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 1 została sklasyfikowana na miejscu 18 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 1 została sklasyfikowana na miejscu 16 spośród 26 badanych lokalizacji.

4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu z przedziału średniego, określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia.

Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/1.

Generacja ruchu przez potencjalny WOH	Godzina szczytu popołudniowego (poj./h)	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
Założono WOH średniej wielkości: 10000 - 30000 m ²	550	500

Tab. 9/1 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Obszar przeznaczony pod potencjalną inwestycje WOH zlokalizowany jest w strefie II – miejskiej. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab.10/1.

	dla biur i urzędów	dla handlu i usług	dla mieszkańców
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

Tab. 10/1 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu średniej wielkości (WOHS) oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna pojemność programu parkowania kształtuje się na

poziomie ok. 1100 miejsc parkingowych. Liczba miejsc postojowych powinna być uzależniona od ustalonej wielkości obiektu.

4.6 Analiza ruchu

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

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

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH średniej wielkości, który będzie generować ruch wjazdowy na poziomie 550 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 500 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego. Analizy ruchu zostały wykonane przy pomocy programu do planowania i modelowania ruchu PTV Visum 12.0.

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

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

Wyniki zmian prac przewozowych przedstawiono w tabeli 11/1:

	Praca przewozowa rok 2020 (w poj.h)		Przyrost pracy przewozowej (poj.h) [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji[%]
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 1	3316,884	3621,972	9%	6%

Tab. 11/1 Analiza zmian prac przewozowych

Sporządzona prognoza ruchu drogowego na rok 2020 wskazuje, że należy spodziewać się przyrostu pracy przewozowej pojazdów w analizowanym układzie drogowym o 9%, a więc o 3% ponad wartość średnią dla analizowanych 26 lokalizacji. Oznacza to wzrost obciążenia układu drogowego w większym stopniu niż w przypadku innych lokalizacji.

4.7 Dostępność komunikacyjna

W najbliższym sąsiedztwie analizowanej lokalizacji przebiega ulica Modlińska klasy GP oraz ul. Płochocińska klasy G. Ponadto ok. 500 metrów w kierunku północnym przebieg ul. Marii Skłodowskiej Curie klasy GP, prowadząca do mostu Marii Skłodowskiej Curie, który stanowi ważne połączenie drogowe z lewobrzeżną Warszawą. Plany rozwoju sieci drogowej m. st. Warszawy zakładają dokończenie budowy Trasy Mostu Północnego (most im. Marii Skłodowskiej Curie) będącą przedłużeniem ul. Marii Skłodowskiej Curie w kierunku zachodnim, stanowiąc tym samym istotne połączenie analizowanego obszaru z planowaną Trasą NS (S7 – trasa wylotowa na Gdańsk). Biorąc pod uwagę przedstawione wyżej istniejące

i planowane połączenia, dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji ocenia się pozytywnie w kontekście budowy potencjalnego WOH.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Analiza SWOT budowy WOH na układ komunikacyjny. Wyniki analizy przedstawiono w tab. 12/1.

Lokalizacja nr 1 - ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (tereny Polfy)	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy jest dobrze rozwinięty, w najbliższym sąsiedztwie przebiega ul. Modlińska klasy GP oraz ul. Płochocińska klasy G	- główny środek komunikacji zbiorowej stanowi autobus - brak tramwajów i metra stanowiących alternatywę dla komunikacji autobusowej.
- w oddaleniu ok. 500 m przebiega nowowymbudowana ul. Marii Skłodowskiej Curie prowadząca do mostu im. Marii Skłodowskiej Curie, łączącego analizowany obszar z lewobrzeżną Warszawą	- ul. Modlińska stanowi istotny element układu drogowego w kontekście wyjazdów z miasta w kierunku północnym, w godzinie szczytu popołudniowego możliwe zwiększenie zatłoczenia, utrudniającego dojazd do potencjalnego WOH.
- istniejąca oferta przewozowa transportem zbiorowym jest wystarczająca dla obsługi potencjalnego obiektu WOH w badanej lokalizacji.	
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- kontynuacja budowy planowanej Trasy Mostu Północnego w kierunku zachodnim (Marii Skłodowskiej Curie) istotnie poprawi obecną dostępność komunikacyjną lokalizacji.	- brak dokończenia budowy Trasy Mostu Północnego (Marii Skłodowskiej Curie).
	- wzrost ruchu po roku 2020 na trasie wylotowej (ul. Modlińska) w znaczny sposób ograniczający dostępność potencjalnego WOH.
	- podłączenie bezpośrednio inwestycji do dróg klasy G i GP może pogorszyć warunki ruchu na tych drogach.

Tab. 12/1 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne

Podsumowując:

- 1) Ważnym problemem jest podłączenie potencjalnej inwestycji do podstawowego układu drogowego. Większa liczba podłączeń spowoduje rozproszenie ruchu, co powinno zmniejszyć niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy. Podłączenie inwestycji bezpośrednio do dróg wyższej klasy (GP i G) może w znaczący sposób pogorszyć warunki ruchu na tych drogach. Liczba oraz sposób podłączenia potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.

- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 40%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny neutralnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna). Należy zaznaczyć, iż na zwiększenie potencjału przewozowego wpływa linia Szybkiej Kolei Miejskiej, której częstotliwość jednakże jest znacznie mniejsza niż połączeń autobusowych.
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 9% i przekracza średni przyrost dla wszystkich 26 lokalizacji o 3% i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.
- 4) Istniejącą sieć uliczną w przedmiotowym obszarze oceniono jako dobrze rozwiniętą. W bliskim sąsiedztwie przebiega ulica Modlińska, będąca ulicą klasy GP oraz ul. Płochocińska, będąca ulicą klasy G. Na poprawę ogólnej sytuacji ruchowej wpłynęło dokończenie budowy trasy Mostu Północnego. Dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji w kontekście istniejącej oraz planowanej infrastruktury drogowej ocenia się pozytywnie.

5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową zostały opisane w tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 1 ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej przedstawiono w tab.13/1.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	Białołęka	neutralna

Tab. 13/1 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową; źródło: opracowanie własne

6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy zostały opisane w Tomie nr I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 1 przedstawiono w tab.14/1.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	Białołęka	pozytywna

Tab. 14/1 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 1 przedstawiono w tab.15/1.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 1 – ul. Modlińska, rejon ul. Płochocińskiej (teren „Polfy”)	Białołęka	pozytywna

Tab. 15/1 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów; źródło: opracowanie własne

8. Prognoza wpływu budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego (WOH) na środowisko

8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 200 drzew. Roślinność ma charakter ogródków działkowych, ogrodów przydomowych, trawników, nieużytków, gdzie przeważają samosiejki drzew i roślinność ruderalna. W rejonie Trasy Mostu Północnego i ul. Fleminga znajduje się boisko piłkarskie z nawierzchnią trawiastą.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 60% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajdują się zabudowania jednorodzinne mieszkalne, obiekt sportowy, sklepy i usługi (m.in. stacja benzynowa, myjnia samochodowa) i zabudowania fabryki Polfa. Drogi i parkingi są wykonane z asfaltu i płyt betonowych.

3) Wody powierzchniowe oraz objekty hydrogeologiczne

Na terenie nowej lokalizacji znajduje się siedem ujęć wód podziemnych o numerach: 5230097 (Przychodnia Rejon 1), 5230052 (Osiedle mieszkaniowe), 5230209 (Polfa II), 5230653 (Polfa IIA), 5230070 (Polfa IV), 5230919 (Polfa 1C) i 5230841 (Polfa VIII). Wody powierzchniowe nie występują.

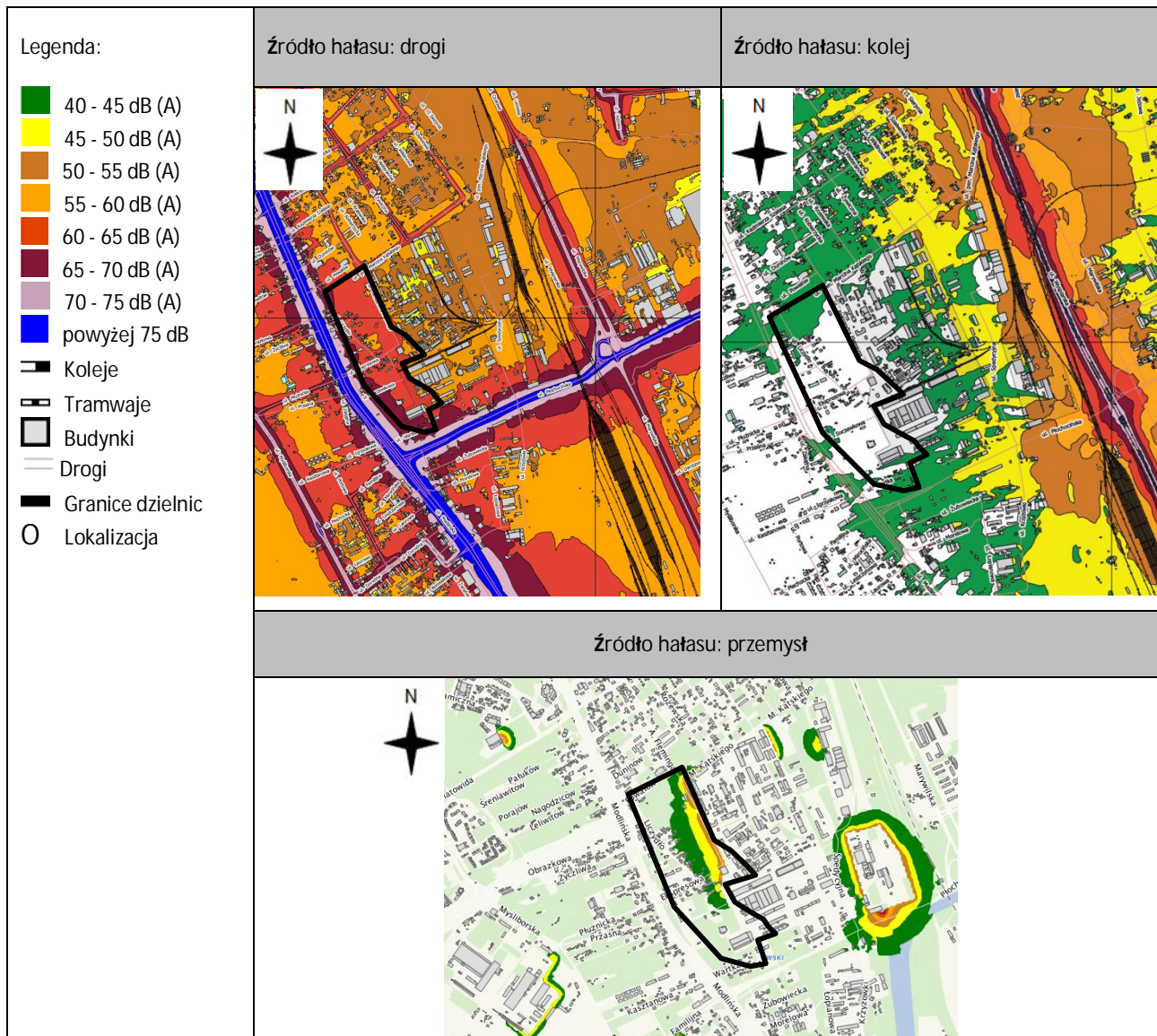
4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowią ul. Modlińska i Płochocińska. Wartości hałasu w rejonie podanych ulic przekraczają 75 dB. Mapa akustyczna Warszawy nie uwzględnia jednak Trasy Mostu Północnego Marii Skłodowskiej – Curie, przebiegającego wzdłuż północnej granicy lokalizacji,

oddanego do użytku po opracowaniu mapy. Jest wielce prawdopodobne, iż obecnie wzrost negatywne oddziaływanie akustyczne w rejonie omawianej lokalizacji powodując przekroczenia dopuszczalnych wartości. Pozostałe źródła hałasu (linia kolejowa i przemysł) nie mają wpływu na istniejący klimat akustyczny.

W bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji znajduje się stacja elektroenergetyczna "Tarchomin-Polfa" 110/15/6kV. Stacja jest źródłem hałasu oraz promieniowania elektromagnetycznego. Przez południowy kraniec lokalizacji przebiega linia elektroenergetyczna.

Poniżej przedstawiono fragmenty mapy akustycznej m.st. Warszawy przedstawiające obecny klimat akustyczny w rejonie potencjalnej lokalizacji (bez mostu im. Marii Skłodowskiej – Curie).



Tab. 16/1 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 1;
Źródło: internetowy portal Mapy Akustycznej m.st. Warszawy <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl>

8.2 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH a ustalenia dokumentacji planistycznej

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy teren lokalizacji znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych oraz jest obszarem lokalizacji niebezpiecznych zakładów przemysłowych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizacje, jako teren z roślinnością o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych, zbiorowisk segetalnych i ruderalnych towarzyszących ogrodom przydomowym typu miejskiego oraz roślinności zabudowy wielkomiejskiej. Lokalizacja posiada krajobraz roślinny ruderalny na terenach przemysłowych oraz zieleni towarzyszącej zabudowie jednorodzinnej typu miejskiego.

Większą część lokalizacji stanowią tereny silnie i bardzo silnie zaburzone funkcjonalnie, o zmiennej bądź niewielkiej produkcji biomasy. Jest to obszar regeneracji powietrza i przewietrzania o mniejszej efektywności, a w części wschodniej ograniczający przewietrzanie i będący uciążliwy dla systemu klimatycznego. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem odpływu sztucznego, uciążliwy dla systemu funkcjonowania hydrologicznego.

Południowo zachodnią część lokalizacji stanowią tereny o istotnej produkcji biomasy, gdzie dominują procesy regeneracji powietrza i przewietrzania. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem infiltracji i intercepcji (proces zatrzymywania opadu przez rośliny oraz powierzchnie utwardzone).

Pierwszy poziom wód gruntowych występuje na głębokości ok. 3 m (p.p.t), co może powodować niekorzystne warunki budowlane. Istnieje zagrożenie zanieczyszczeniem wód podziemnych – jest to teren o wysokim stopniu zagrożenia zanieczyszczeniem czwartorzędowego poziomu wodonośnego zbiornika środkowej Wisły. Lokalizacja leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza z punktowych źródeł wysokich. Na części analizowanego terenu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie lokalizacji znajdują się zabudowania należące do Tarchomińskich Zakładów Farmaceutycznych POLFA SA -zakładu o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej ze strefą zagrożenia bezpośredniego o głównym zagrożeniu toksycznym i pożarowym.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jest on obecnie w opracowaniu i obejmuje północną część lokalizacji.

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

8.3 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH wobec rozmieszczenia obszarów chronionych.

Na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie brak jest obszarów chronionych oraz pomników przyrody. Najbliższy obszar chroniony to Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu znajdujący się w odległości ok. 0,85 km w kierunku północnym.

8.4 Ocena lokalizacji pod względem wpływu na środowisko

Ocena lokalizacji została wykonana przy pomocy analizy SWOT, w której wskazano mocne i słabe strony inwestycji oraz szanse i zagrożenia. Wyniki przedstawia tab.17/1.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Brak występowania obszarów chronionych na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie. • Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie wyklucza zabudowę mieszkaniową. • Brak terenów podlegających ochronie akustycznej na terenie lokalizacji lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Na terenie lokalizacji występują ujęcia wód podziemnych. • Na terenie występuje duża liczba drzew i roślinności (powierzchnia biologicznie czynna wynosi obecnie ok. 60%).
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Nie zidentyfikowano szans. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią. • Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych i ujęć wód podziemnych. • Ryzyko utraty części funkcji biologicznych, hydrologicznych oraz klimatycznych poprzez likwidację powierzchni biologicznie czynnej oraz wycinkę drzew.

Tab. 17/1 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.1

Na analizowanym terenie występuje duża ilość drzew i roślinności. W przypadku budowy obiektu handlowego może wystąpić konieczność likwidacji powierzchni biologicznie czynnej oraz wycinki drzew, co wpłynie na spadek naturalnej retencji, produkcji biomasy, zubożenie funkcji ekosystemów (zieleni miejskiej), co wpłynie negatywnie na środowisko naturalne. Budowa WOH z uwagi na istniejący klimat akustyczny nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Na terenie znajduje się siedem ujęć wód podziemnych, które w przypadku budowy mogą wymagać zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem wód podziemnych. Teren znajduje się na obszarze szczególnej ochrony zbiornika wód podziemnych, w związku z czym możliwość zagrożenia wód podziemnych przez budowę planowanej inwestycji musi być przeanalizowana na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Potencjalna realizacja WOH nie powinna mieć negatywnego wpływu na obszary chronione.

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

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

9. Podsumowanie

Ocena sumaryczna lokalizacji nr 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.