

**Analiza możliwości budowy na terenie Warszawy nowych obiektów handlu wielkopowierzchniowego (tj. obiektów o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m<sup>2</sup>) wraz z prognozą skutków ich budowy w odniesieniu do 26 nowych lokalizacji**

**TOM II – Zeszyt nr 4 - Lokalizacja nr 4**

**ul. Modlińska, rejon trasy AK**



**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 przeprowadzonych analiz. Rekomendacje .....	5
3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych .....	7
4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny .....	10
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową .....	15
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy .....	16
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów .....	16
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko .....	16
9. Podsumowanie .....	20

## Spis tabel:

- Tab. 1/4 Zestawienie wyników poszczególnych analiz  
Tab. 2/4 Wynik analizy wielokryterialnej  
Tab. 3/4 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne  
Tab. 4/4 Zapotrzebowanie na transport zbiorowy; źródło: opracowanie własne  
Tab. 5/4 Liczba osób zamieszkałych i pracujących w obrębie izochron pieszych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 6/4 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne  
Tab. 7/4 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy  
Tab. 8/4 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne  
Tab. 9/4 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne  
Tab. 10/4 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;  
źródło: opracowanie własne  
Tab. 11/4 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;  
Tab. 12/4 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;  
Tab. 13/4 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 4.  
Źródło: internetowy portal Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska <http://geoserwis.gdos.gov.pl>  
Tab. 14/4 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.4; źródło: opracowanie własne

## Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 4 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia  
Rys nr 2.1/lok 4 – Transport zbiorowy  
Rys nr 2.2/lok 4 – Izochrony Transport indywidualny  
Rys nr 2.3/lok 4 – 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 2000m<sup>2</sup>) z uwzględnieniem struktury wielkościowej, branżowej i przestrzennej oraz wykonanie prognoz dla 26 wskazanych nowych lokalizacji, określając skutki budowy tego typu obiektów dla komunikacji, istniejącej sieci handlowej, rynku pracy, oraz zaspokojenia potrzeb i interesów konsumentów wraz z określeniem możliwości wykorzystania danego terenu.

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

Niniejsze opracowanie obejmuje analizy i prognozy dla lokalizacji nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK.

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

## 2. Podsumowanie przeprowadzonych analiz. Rekomendacje

Wyniki analizy uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych oraz prognozy skutków budowy potencjalnego obiektu handlu wielkopowierzchniowego (o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>) w lokalizacji nr 4 - ul. Modlińska rejon trasy AK na obciążenie układu komunikacyjnego, istniejącą sieć handlową, rynek pracy, zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów oraz środowisko przedstawiono w tab. 1/4.

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

Tab. 1/4 Zestawienie wyników poszczególnych analiz

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

Wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej należy interpretować w następujący sposób:

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

Wyniki oceny analizy wielokryterialnej przedstawiono w tab. 2/4.

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

Tab. 2/4 Wynik analizy wielokryterialnej dla lokalizacji Nr 4

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 4 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest neutralna.

Lokalizacja Nr 4 jest oceniona jako neutralna.

### 3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

#### 3.1 Obszar analizy

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami: Jagiellońską, ul. Toruńską, ul. Wybrzeże Puckie.

#### 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 występuje funkcja:

- PU 12 - produkcyjno-usługowe 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:

- U.20 - tereny usług o kategorii wysokości zabudowy 20m

- Strefa funkcjonalna : strefa miejska.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej: w obrębie wielopoziomowego skrzyżowania ul. Modlińskiej i Armii Krajowej planuje się lokalizację usług, aczkolwiek w Studium nie przewiduje się tworzenia w tym obszarze lokalnego centrum. Teren jest eksponowany widokowo - jest wolny od zabudowy od strony Wisły i dobrze widoczny z przeprawy mostowej i estakad węzła komunikacyjnego.
- Wskaźnik intensywności zabudowy – dla obszaru U -1,5;
- Kategoria wysokości zabudowy -20m;
- Dziedzictwo kulturowe – teren nie leży na obszarach o wartościach historyczno-kulturowych ani w strefie ochrony krajobrazu.
- Środowisko przyrodnicze - jest to obszar potencjalnego zagrożenia powodzią w przypadku przelania się wód Wisły przez koronę wałów powodziowych lub jego zniszczenia. Jest to także obszar szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych.
- Powiązania przyrodnicze – od strony Wisły, za linią wału przeciwpowodziowego lokalizacja graniczy z terenami ZW2 tj. zieleni nadwiślańskiej, które są jednocześnie podstawowym korytarzem wymiany powietrza oraz z obszarem chronionym (obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu) .
- Układ komunikacyjny obszaru tworzą ulice: równoległe do Wisły – ul. Jagiellońska (klasa GP/2) i ul. Wybrzeże Puckie, prostopadłe do Wisły (od strony północnej) – Trasa Armii Krajowej (S) (trasa Toruńska) z mostem Gen. Grotta-Roweckiego,



- Inne ustalenia Studium

Na wysokości omawianej lokalizacji, po przeciwnej stronie ul. Jagiellońskiej występuje zakład magazynujący/wykorzystujący substancje niebezpieczne, których strefy potencjalnego zagrożenia awarią przemysłową wynoszą od 100m do 1000m w zależności od rodzaju substancji niebezpiecznej.

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej (za węzłem komunikacyjnym) - tereny produkcyjno usługowe – PU.12,
- od strony wschodniej (za ul. Modlińską) - tereny produkcyjno usługowe – (PU).20,
- od południa – cd. terenów produkcyjno usługowych – PU.12,
- od zachodu (za ulicą Wybrzeże Puckie) tereny zieleni nadwiślańskiej ZW2.

Wzdłuż korony wału powodziowego przewiduje się trasę Traktu Nadwiślańskiego (G/1) (obecnie odcinek ul. Wybrzeże Puckie), która łączyłaby się na wysokości Mostu Północnego z ul. Mysliborską.

Na przeciwko omawianego terenu po drugiej stronie Wisły planuje się lokalizację plaży miejskiej.

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

Teren pod planowaną inwestycję stanowi fragment (część północna) nieużytkowanego już toru testowego FSO Żerań (nawierzchnie toru z kostki granitowej, placów manewrowych z trylinki i asfaltu – poprzeraśnięte trawą). Na fragmentach nieutwardzonych rosną pojedyncze drzewa (głównie samosiejki). Teren jest ogrodzony. Od strony południowej podział terenu jest poprowadzony wzdłuż przechodzącej w poprzek lokalizacji magistrali ciepłowniczej (naziemnej).

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

Od strony zachodniej obszar sąsiaduje z terenem zieleni nadwiślańskiej dochodzącej do naturalnego brzegu Wisły. Wzdłuż całej działki biegnie dwutorowa napowietrzna linia elektroenergetyczna 110kV i magistrala naziemna ciepłownicza z EC Żerań.

Od strony północnej teren sąsiaduje z osadnikami ścieków i trzykondygnacyjnym budynkiem biurowym MPWiK. Dalej, za Trasą Toruńską znajdują się tereny Elektrociepłowni Żerań. Bardziej na wschód za Trasą Toruńską, wzdłuż ul. Jagiellońskiej, znajdują się budynki biurowe, szkolnictwa i usługowo-handlowe związane z materiałami budowlanymi i przemysłem samochodowym.

Od południa, na wysokości przewężenia toru jest zlokalizowana stacja transformatorowa WN. Od strony wschodniej lokalizacja graniczy z ul. Jagiellońską i linią tramwajową.

Najbliższym zlokalizowanym obiektem kubaturowym jest budynek dyrekcji FSO, obecnie podnajmowany przez inne firmy.

Sąsiednie tereny to obszary przemysłowo-techniczne dawnej fabryki FSO i sieć torów spedycyjnych PKP z terminalem przeładunkowym.

Najbliższe osiedla mieszkaniowe to os. Toruńska i os. Wysockiego z zabudową jedno i wielorodzinną (z przewagą tej drugiej) w dzielnicy Nowe Bródno oraz niewielkie os. Pelcowizna.

### 3.5 Sąsiedztwo – obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) nie ma zlokalizowanych sklepów. Pojedyncze kioski czy bufety są w budynkach zakładów pracy.

Za Trasą Toruńską, w odległości ok. 1200m (izochrona 15min) jest zlokalizowane CH Auchan wraz z Leroy Merlin; nieco bardziej na zachód w odległości ok. 2000m (izochrona 25min) znajduje się Faktory Annapol, CH Targówek, Castorama oraz Galeria Rembielińska i Pasaż Handlowy Bródno.

### 3.6 Inne uwarunkowania

Wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy omawiany rejon zaliczony został do terenów zdegradowanych, położonych w obszarach przemysłowych przeznaczonych do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych.

Od strony północnej w pobliżu planowana jest kolejna przeprawa mostowa przez Wisłę (Most Krasińskiego) oraz nowa trasa - ul. Nowo-Budowlana klasy G.

### 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 - bezpośrednie sąsiedztwo arterii komunikacyjnych: Trasa Toruńska z mostem gen. Grota-Roweckiego łączącego z lewobrzeżną Warszawą pozwala na radykalne zwiększenie zasięgu oddziaływania planowanego obiektu WOH,

c – teren eksponowany widokowo

d – lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych.

Ocena ogólna – pozytywna (+1).

#### 3.7.2. Słabe strony lokalizacji:

a – najbliższe okolice to tereny niezamieszkałe, przemysłowe (sporadyczna zabudowa mieszkaniowa w zasięgu izochron 5 i 10min ) - czynnik zmniejszający liczbę klientów WOH<sup>1</sup>

b - teren może być zagrożony powodzią,

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

c - potencjalne ograniczenia techniczne i ekonomiczne realizacji kondygnacji podziemnych, ze względu na bliskość koryta rzeki i mozaikę glebową pradoliny rzecznej, będzie skłaniała do lokalizowania całego programu parkingowego w poziomie terenu. W strefie miejskiej i w lokalizacji eksponowanej widokowo nie jest to pożądane.

d - bliskość obszarów objętych prawną ochroną przyrody – może stanowić potencjalne utrudnienie w lokalizowaniu takiej inwestycji,

Ocena ogólna – negatywna (-1).

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

a – realizacja nowej przeprawy mostowej i nowej trasy komunikacyjnej (ul. Nowo-Budowlana) potencjalnie zwiększy dostępność WOH i jego zasięg.

Ocena ogólna – neutralna (0).

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

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

Ocena ogólna – neutralna (0).

## 3.8 Wnioski

Mocne strony równoważone są przez słabe strony lokalizacji. Nie zauważono wyraźnych szans zmian, ale też brak jest większych zagrożeń w otoczeniu lokalizacji. Sumarycznie, jak zaznaczono, wynikowa ocena lokalizacji jest neutralna (0).

Decydując się na wykorzystanie tej lokalizacji wskazane byłoby lokalizowanie inwestycji w północnej części działki, aby nawiązać funkcjonalnie do znajdującego się w pobliżu CH Auchan. WOH w tym rejonie dedykowany będzie raczej klientom poruszającym się komunikacją zbiorową i indywidualną (spoza izochron 400m - 1200m), gdyż najbliższe okolice to tereny niezamieszkałe, przemysłowe.

Powierzchnia działki pozwala na realizację obiektu WOH o powierzchni powyżej 10 000m<sup>2</sup> (WOH średniej wielkości – WOH-CH). Ze względu na aspekt ekspozycji widokowej powinien być to obiekt cechujący się podwyższonymi walorami architektonicznymi.

## 4. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na układ komunikacyjny

### 4.1 Inwentaryzacja istniejącego układu drogowego

Teren rozpatrywany pod potencjalną lokalizacją WOH ograniczony jest od strony wschodniej ul. Jagiellońską, od strony zachodniej ul. Wybrzeże Puckie, od strony południowej obiektami należącymi do zakładów FSO oraz od strony północnej obiektami Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawa. Wyniki inwentaryzacji zapisano w tab.3/4.

nazwa ulicy	klasa ulicy	przekrój ulicy	liczba pasów ruchu
Trasa AK/Toruńska	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu w każdym kierunku + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Jagiellońska	GP	dwujezdniowa	3 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach
Stefana Starzyńskiego	GP	dwujezdniowa	2 pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach

Tab. 3/4 Inwentaryzacja istniejącej infrastruktury drogowej; źródło: opracowanie własne

Skrzyżowania istotne dla obsługi analizowanego potencjalnego obiektu WOH:

Węzeł Trasa Toruńska – ul. Jagiellońska,

Jagiellońska – Wybrzeże Helskie,

Rondo Stefana Starzyńskiego.

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

- ruch pieszy i rowerowy – 10%,
- komunikacja zbiorowa – 40%,
- samochody osobowe – 50%.

#### 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 13 połączeń tramwajowych z rejonów centralnych oraz 12 połączeń tramwajowych z rejonów zewnętrznych miasta.

Ponadto w godzinie szczytu popołudniowego kursuje (dot. ruchu generowanego przez obiekt handlowy) tj. 17:30 – 18:30 łącznie 14 autobusów linii 509:

- 8 z kierunku Goław
- 6 z kierunku Nowodwory.

Połączenia te umożliwiają przesiadki pasażerom podróżującym z rejonów centralnych, między innymi na rondzie Stefana Starzyńskiego oraz na pętli Żerań FSO. W tab. 4/4 przedstawiono zapotrzebowania na zdolność przewozową komunikacji zbiorowej.

Rodzaj transportu	Istniejący potencjał przewozowy (liczba miejsc/h)	Prognozowany potencjał WHO (liczba pasażerów/h)	Procent wykorzystania istniejącego potencjału przewozowego
Komunikacja zbiorowa	4235	1260	30%

Tab. 4/4 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. 5/4 przedstawiono liczby mieszkańców i zatrudnionych w poszczególnych izochronach.

Nr lokalizacji	izochrona [5 min]		izochrona [10 min]		izochrona [15 min]		izochrona [25 min]	
	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych	zamieszkałych	zatrudnionych
4	146	1926	417	6848	11252	12283	47536	28898

Tab. 5/4 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 4 została sklasyfikowana na miejscu 13 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 4 została sklasyfikowana na miejscu 11 spośród 26 badanych lokalizacji.

#### 4.4 Ruch generowany przez potencjalny obiekt

Analiza przestrzenna związana z wielkością działki oraz pobliskimi zabudowaniami wykazała, iż możliwa jest budowa obiektu średniej wielkości (WOHS) określonego w ogólnych założeniach przedstawionych w opracowaniu TOM I – Ogólne założenia. Zgodnie z przyjętymi założeniami wyniki generacji ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu przedstawiono w tab.6/4.

Generacja ruchu potencjalnego WOH	Godzina szczytu popołudniowego (poj./h)	
	Ruch wjazdowy	Ruch wyjazdowy
WOHS - z przedziału 10000 - 30000 m <sup>2</sup> pow. sprzedaży	550	500

Tab. 6/4 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

#### 4.5 Program parkingowy

Teren przeznaczony pod potencjalną inwestycję WOH zlokalizowany jest w strefie II – miejskiej. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy II przedstawiono w tab. 7/4.

	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. 7/4 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu typu WOHS oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna pojemność parkingu kształtuje się na poziomie ok. 1100 miejsc parkingowych. Liczba miejsc parkingowych uzależniona powinna być od finalnej wielkości obiektu.

#### 4.6 Analiza ruchu

Analiza ruchu została wykonana dla roku 2020 oraz została oparta o porównanie wariantu bezinwestycyjnego z wariantem inwestycyjnym.

Wariant bezinwestycyjny charakteryzuje się niebudowaniem WOH oraz wzrostem ruchu w sieci drogowej miasta wynikającym z prognozy na rok 2020 z uwzględnieniem rozwoju sieci drogowej miasta st. Warszawy o uzgodnione z Zamawiającym inwestycje drogowe (lista inwestycji dla roku 2020 została opisana w opracowaniu TOM I).

Jako wariant inwestycyjny przedstawiono uzupełniony wariant bezinwestycyjny o realizację WOH jako obiektu średniej wielkości, generującym ruch wjazdowy na poziomie 550 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego oraz ruch wyjazdowy na poziomie 500 pojazdów na godzinę szczytu popołudniowego.

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

Analiza wpływu ruchu polegała na porównaniu prac przewozowych wyrażonych w pojazdogodzinach na części układu drogowego, zlokalizowanego najbliżej badanej lokalizacji. Porównane zostały wyniki dla wariantu bezinwestycyjnego z wynikami dla wariantu inwestycyjnego. Ponadto po przeanalizowaniu wszystkich 26 badanych lokalizacji wyznaczono procentową wartość średnią zmiany prac przewozowych, która stanowi wskaźnik 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 przedstawia tabela 8/4:

	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 4	3173,073	3474,348	9%	6%

Tab. 8/4 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne

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

Analizowany teren zlokalizowany jest pomiędzy dwoma mostami, stanowiącymi ważne połączenie z lewobrzeżną Warszawą: most gen. S. Roweckiego -Grota, most Gdański. Drogi prowadzące do obu mostów są drogami klasy GP – Trasa Toruńska/Trasa Armii Krajowej, ul. Stefana Starzyńskiego. Ulicą, która niewątpliwie będzie odgrywać najważniejszą funkcję w obsłudze komunikacyjnej potencjalnego obiektu WOH jest ulica Jagiellońska, również klasy GP. Około 600m w kierunku północnym ul. Jagiellońska krzyżuje się z Trasą Toruńską – skrzyżowanie obu ulic ma kształt węzła bezkolizyjnego. Ok. 2,5 km w kierunku południowym ul. Jagiellońska krzyżuje się z ul. Stefana Starzyńskiego – skrzyżowanie ma kształt ronda. W świetle istniejącej infrastruktury drogowej ocena dostępności komunikacyjnej lokalizacji jest pozytywna. Problemem obecnym jest duże zatłoczenie analizowanego układu drogowego oraz brak infrastruktury dedykowanej transportowi rowerowemu.

#### 4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowanie wykonano w formie analizy SWOT. Wyniki analizy przedstawiono w tab. 9/4.

Lokalizacja nr 4 - ul. Modlińska/ul. Jagiellońska - rejon Trasy AK	
Mocne strony lokalizacji	Słabe strony lokalizacji
- układ drogowy 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	- pomimo dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej występują duże zatłoczenia w godzinie szczytu popołudniowego wpływające niekorzystnie na dostępność komunikacyjną.
- istniejąca oferta komunikacji zbiorowej jest wystarczająca w kontekście obsługi potencjalnego obiektu WOH.	- brak infrastruktury dedykowanej transportowi rowerowemu.
Szanse korzystnych zmian	Zagrożenia
- kontynuacja budowy II linii metra - budowa odcinka II a – mimo, iż przystanki nie są planowane w najbliższym sąsiedztwie analizowanej lokalizacji, to realizacja odcinka II a może wpłynąć na podział zadań przewozowych w dzielnicach przyległych, a tym samym korzystnie wpłynąć na warunki ruchu na analizowanym układzie drogowym.	- dalszy wzrost ruchu a tym samym wzrost zatłoczenia na analizowanym układzie drogowym wpłynie niekorzystnie na dostępność komunikacyjną potencjalnego WOH.
- budowa ulicy Nowobudowlanej wraz z przeprawa mostową wpłynie korzystnie na dostępność komunikacyjną.	

Tab. 9/4 Analiza SWOT dot. części transportowej; źródło: opracowanie własne

Podsumowując:

- 1) Istotną kwestię stanowi podłączenie potencjalnej inwestycji do układu drogowego. Większa liczba podłączeń powoduje rozproszenie ruchu, co zmniejsza niekorzystny wpływ dodatkowego potencjału ruchotwórczego na przyległy układ drogowy. W bliskim sąsiedztwie analizowanej lokalizacji przebiega ulica Jagiellońska klasy GP, która wraz z Trasa Toruńską/AK oraz ulicą Starzyńskiego wpływają korzystnie na dostępność komunikacyjną wskazanej lokalizacji. Jednakże bezpośrednie podłączenie potencjalnego obiektu WOH do dróg wysokiej klasy nie zawsze jest możliwe oraz może wpłynąć na pogorszenie warunków ruchu na tychże ulicach. Liczba oraz sposób podłączenia potencjalnego WOH wymaga odrębnych analiz transportowych, przeprowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości.
- 2) Szacowane zapotrzebowanie na transport zbiorowy nie przekracza 30% możliwości przewozowych i wynosi 30%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje lokalizację do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariantcie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 9% i przekracza średnią zmianę dla wszystkich 26 lokalizacji o 3% i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.
- 4) Najbliższa analizowanej lokalizacji infrastruktura drogowa, którą stanowią ulice klasy GP (Trasa AK/Toruńska, ul. Jagiellońska) należy uznać, jako dobrze rozwiniętą. Ponadto dwie przeprawy mostowe (Most Gdański ok 2, 5 km od badanej lokalizacji oraz most gen. Grota Roweckiego ok 500 m od badanej lokalizacji) również mają korzystny wpływ na dostępność komunikacyjną badanej lokalizacji. W świetle przeprowadzonej inwentaryzacji dostępność komunikacyjna lokalizacji nr 4 ocenia się pozytywnie. Jako niekorzystne wskazuje się znaczne natężenia potoków ruchu, będące istotnym obciążeniem istniejącej infrastruktury drogowej. Na poprawę sytuacji może jednak wpłynąć ewentualna zmiana podziału zadań przewozowych w analizowanym obszarze, związana z planowanym końcowym odcinkiem drugiej linii metra (odcinek II a), którego stacje jednakże nie są zlokalizowane w najbliższym sąsiedztwie wskazanej lokalizacji.

## 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 4 ul. Modlińska, rejon Trasy AK przedstawia tab. 10/4.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	Praga Płn.	Pozytywna(1)

Tab. 10/4 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 4 ul. Modlińska, rejon Trasy AK przedstawia tab.11/4.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	Praga Płn.	Pozytywna(1)

Tab. 11/4 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;

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

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie I, wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 4 ul. Modlińska, rejon Trasy AK przedstawia tab.12/4.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 4 – ul. Modlińska, rejon trasy AK	Praga Płn.	Neutralna(0)

Tab. 12/4 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów;

## 8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko

### 8.1 Opis stanu istniejącego środowiska

#### 1) Roślinność

Na omawianym terenie znajduje się około 10 drzew różnych gatunków liściastych. Większość drzew znajduje się w północnym krańcu działki. Roślinność tworzy zbiorowiska ruderalne, na zaniedbanych nawierzchniach utwardzonych i torze widoczna jest sukcesja roślinności. Pojawiły się samosiejki drzew.

#### 2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 30% terenu. Na rozpatrywanym terenie znajduje się zniszczony, nieużywany tor testowy dla samochodów produkowanych w fabryce FSO. Tor posiada zróżnicowaną nawierzchnię utwardzoną. Są to m.in.: płyty betonowe, kostka, asfalt.

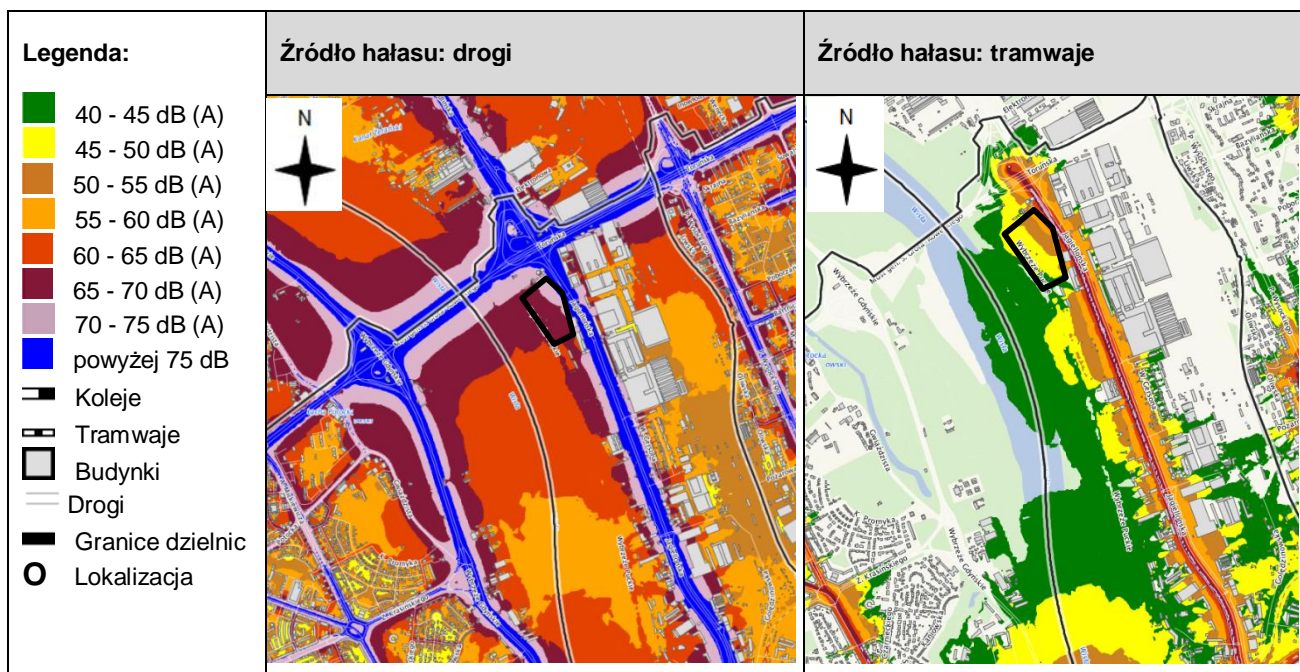
#### 3) Wody powierzchniowe oraz obiekty hydrogeologiczne

W analizowanej lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani obiekty hydrogeologiczne. W bliskiej odległości (250 m) w kierunku zachodnim znajduje się koryto rzeki Wisły. Lokalizacja znajduje się tuż za wałami przeciwpowodziowymi Wisły po stronie odpowietrznej.

#### 4) Oddziaływanie akustyczne

Największy wpływ na istniejący klimat akustyczny analizowanej lokalizacji ma hałas drogowy, którego źródło stanowi układ ulic: Jagiellońskiej, trasy Toruńskiej z mostem Grot-Roweckiego oraz Modlińskiej. Wartości LDWN wynoszą 60-70 dB a w skrajni drogi przekraczają 75 dB. Drugim istotnym czynnikiem jest hałas pochodzący od linii tramwajowej biegnącej wzdłuż wschodniej granicy lokalizacji ulicą Jagiellońską. Wskaźnik LDWN w otoczeniu linii tramwajowej sięga 60-65 dB.

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



Tab. 13/4 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej lokalizacji WOH nr 4.

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 w obrębie tarasu nadzalewowego Wisły, na obszarze szczególnej ochrony głównego zbiornika wód podziemnych. Jest to teren zdegradowany, położony w obszarach przemysłowych, przeznaczony do przekształceń przestrzenno – funkcjonalnych.

Opracowanie ekofizjograficzne określa lokalizację, jako teren z roślinnością o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych, o krajobrazie roślinnym ruderalnym na

terenach przemysłowych, poza Systemem Przyrodniczym Warszawy. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to teren silnie zaburzony funkcjonalnie, o niewielkiej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Jest to obszar ograniczający przewietrzanie. Pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem odpływu sztucznego.

Opracowanie określa dla terenu lokalizacji głębokość pierwszego poziomu wód gruntowych na głębokości ok. 2-3 m (p.p.t), co wskazuje na występowanie niekorzystnych warunków budowlanych. Lokalizacja znajduje się na terenie zagrożonym zanieczyszczeniem wód gruntowych. Teren leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi. Lokalizacja jest terenem występowania ponadnormatywnego poziomu dźwięku wzdłuż ciągów komunikacyjnych (ul. Jagiellońska, ul. Toruńska). Rozpatrywana lokalizacja leży w sąsiedztwie terenu tworzącego system wymiany i regeneracji powietrza o nazwie korytarz Wisły.

Opracowanie wskazuje na występowanie fragmentów bogatych zbiorowisk leśnych na siedlisku łągi topolowo-wierzbowego i wiązowo-jesionowego w międzywalu oraz na tarasie zalewowym Wisły (m.in. wzdłuż prawego brzegu Wisły od Ogrodu Zoologicznego do Kępy Tarchomińskiej). Jest to bezpośrednio sąsiedztwo lokalizacji.

Analizowany teren nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

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

### 8.3 Położenie potencjalnej lokalizacji WOH wobec rozmieszczenia obszarów chronionych.

Na terenie lokalizacji nie występują obszary chronione ani pomniki przyrody. Lokalizacja od strony zachodniej sąsiaduje z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz obszarem Natura 2000 - Dolina Środkowej Wisły.

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

Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu składa się z kompleksów leśnych tworzących otulinę dla terenów objętych wyższymi formami ochrony. Zadaniem tego obszaru jest zapewnienie równowagi ekologicznej i odpowiednich warunków klimatyczno-zdrowotnych dla mieszkańców aglomeracji Warszawskiej<sup>2</sup>.

<sup>2</sup>Źródło: dr Ewa Gacka-Grzesikiewicz „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu”  
<http://zielona.um.warszawa.pl>

## 8.4 Ocena lokalizacji pod względem wpływu na środowisko

Ocena lokalizacji została wykonana przy pomocy analizy SWOT, w której wskazano mocne i słabe strony inwestycji oraz szanse i zagrożenia (tab.14/4).

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na analizowanym terenie znajduje się niewielka ilość drzew.</li> <li>• Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie raczej wyklucza zabudowę mieszkaniową.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sąsiedztwo z Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz obszarem Natura 2000.</li> <li>• Bezpośrednie sąsiedztwo wałów przeciwpowodziowych.</li> <li>• Teren leży w rejonie o najwyższej koncentracji zanieczyszczeń powietrza metalami ciężkimi.</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zahamowanie procesu degradacji terenu poprzemysłowego.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią.</li> <li>• Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych i gruntowych.</li> <li>• Prawdopodobieństwo istnienia zanieczyszczenia gleby substancjami ropopochodnymi.</li> </ul>

Tab. 14/4 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.4

Analizowana lokalizacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie wałów przeciwpowodziowych na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią. Obecny stan zabezpieczenia przeciwpowodziowego mieszkańców, z uwagi na zbyt niską wysokość wałów, zły stan techniczny, umożliwiający filtrację wody przez korpus i podłoże, nie jest w pełni zadowalający<sup>3</sup>. Ponadto zgodnie z ustawą Prawo Wodne<sup>4</sup>, w celu zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych zabrania się m.in. wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału po stronie odpowietrznej. W związku z powyższym, sposób zabudowy działki może być ograniczony. Zabudowywanie terenów tuż za wałami musi być prowadzone w sposób racjonalny.

Inwestycja może mieć negatywny wpływ na obszary chronione (obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu), znajdujące się w odległości ok. 20m i 30m. Zwiększenie presji na te obszary może wpłynąć niekorzystnie na bytujące tu gatunki zwierząt.

Teren będzie wymagał wyrównania i zlikwidowania skarp otaczających tor. Ze względu na dawny sposób użytkowania terenu istnieje prawdopodobieństwo zanieczyszczenia gleby substancjami ropopochodnymi. Roślinność na terenie lokalizacji nie przedstawia wysokiej wartości przyrodniczej. Z uwagi na istniejący klimat akustyczny budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH nie przyczyni się do jego znacznego pogorszenia na terenie lokalizacji oraz w jej bezpośrednim otoczeniu.

<sup>3</sup> Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Ochrony Środowiska m.st. Warszawy na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.

<sup>4</sup> Art. 88n ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo Wodne z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U.2012.145 ze zm.)

Na potrzeby sumarycznej oceny lokalizacji przyjęto jednolity dla wszystkich części niniejszego opracowania system oceny lokalizacji, przyznając ocenę pozytywną, neutralną lub negatywną. Na podstawie powyższych wniosków lokalizacja została oceniona negatywnie ze względu na znaczny prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

## 9. Podsumowanie

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.