

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 6 Lokalizacja nr 6

ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)



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.....	12
5. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową.....	16
6. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na rynek pracy	17
7. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumentów	17
8. Prognoza wpływu budowy potencjalnego obiektu na środowisko	17
9. Podsumowanie.....	21

Spis tabel:

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

Spis rysunków:

- Rys nr 1.1/lok 6 – Stan nasycenia obszaru izochrony 400 m w obiekty handlowe i charakter otoczenia
Rys nr 2.1/lok 6 – Transport zbiorowy
Rys nr 2.2/lok 6 – Izochrony Transport indywidualny
Rys nr 2.3/lok 6 – 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 6 - ul. Modlińska rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa).

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 m²) w lokalizacji nr 6 ul. Modlińska rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa) 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	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. 1/6 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.

W tab. 2/6 przedstawiono wyniki oceny lokalizacji nr 6 z wykorzystaniem analizy wielokryterialnej.

		Wagi	Normalizacja wagi (strefa śródmiejska)	Wyniki oceny lok	Wartości kryteriów analizy wielokryterialnej
Analiza funkcjonalno przestrzenna		9	0,220	0	0,00
Obsługa transportem zbiorowym i komunikacja pieszą	obszar śródmiejski	8	0,195	1	0,20
	obszar miejski	-	-	-	-
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Obsługa transportem indywidualnym	obszar śródmiejski	3	0,073	-1	-0,07
	obszar miejski	-	-	-	-
	obszar przedmieść	-	-	-	-
Dostępność komunikacyjna w świetle istniejącej i planowanej infrastruktury drogowej		5	0,122	1	0,12
Ocena możliwości budowy WOH w świetle istniejącej sieci handlowej		2	0,049	1	0,05
Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy		2	0,049	1	0,05
Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta		8	0,195	0	0,00
Ocena wpływu potencjalnego WOH na środowisko		4	0,097	-1	-0,10
suma		41	1,000	-	0,24

Tab. 2/6 Wynik analizy wielokryterialnej

Ocena możliwości budowy obiektu handlu wielkopowierzchniowego w lokalizacji nr 6 w świetle przeprowadzonych analiz oraz prognoz jest pozytywna.

Lokalizacja Nr 6 jest rekomendowana.

3. Analiza uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych

3.1. Obszar analiz:

Analizowany obszar obejmuje teren położony między ulicami: Jagiellońską, ul. Wybrzeże Puckie i kończy się na wysokości po południowej stronie planowanej ul. Nowo-Budowlanej.

3.2 Głównie 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 2 funkcje:

- PU 12 - produkcyjno-usługowe o kategorii wysokości zabudowy 12m,
- ZD – tereny ogrodów działkowych.

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 śródmieścia funkcjonalnego.
- Położenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej:
Teren jest eksponowany widokowo (jest wolny od zabudowy od strony Wisły i będzie dobrze widoczny z planowanej nowej przeprawy mostowej i estakad węzła komunikacyjnego na planowanej ul. Nowo-Budowlanej).
- Wskaźnik intensywności zabudowy – dla obszaru U -2;
- 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.
Obszar graniczy z podstawowym korytarzem wymiany powietrza.
- 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 (GP/2) i ul. Wybrzeże Puckie.

W odległości ok 650m na wschód od terenu lokalizacji znajduje się przystanek kolejowy Warszawa-Praga.

- Inne ustalenia Studium

Obszar zaliczony został do terenów zdegradowanych, położonych w obszarach przemysłowych przeznaczonych do przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych.

SUiKZP ustala następujące zagospodarowanie wokół terenu będącego przedmiotem analizy:

- od strony północnej – (za planowaną trasą Nowo-Budowlaną) - tereny usług – (U).20,
- od strony wschodniej (za ul. Jagiellońską) - tereny usług – (U).20,
- od strony południowej – tereny usług – (U).20, a dalej tereny usług w ramach systemu fortecznego XIX-wiecznej twierdzy Warszawa,
- od zachodu - (za ulicą Wybrzeże Puckie) tereny zieleni nadwiślańskiej ZW2.

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 jest w części wschodniej zabudowany (obiekty niskie od 1-3 kondygnacje o funkcji magazynowo-biurowo-usługowej, autosalon ze stacją kontroli pojazdów). Część zachodnią zajmują ogrody działkowe.

Drzewa (poza terenem ogrodów działkowych) rosną głównie wzdłuż ul. Jagiellońskiej i pojedynczo na pozostałym terenie działki.

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

Od wschodu teren ogranicza ul. Jagiellońska z torowiskiem tramwajowym.

Od zachodu wzdłuż całej działki biegnie dwutorowa napowietrzna linia elektroenergetyczna 110kV i instalacja rurowa z EC Żerań. Najbliższe sąsiedztwo stanowią na zachodzie to tereny zieleni nadwiślańskiej i na południu – budynek zespołu szkół nr 40, po drugiej stronie ul. Jagiellońskiej sklep Brico Depot, autosalon i komis samochodowy Toyoty, salon samochodowy (fabryczny) i salon Autoparts.

Sąsiednie tereny to obszary przemysłowo-techniczne dawnej fabryki FSO i sieć torów spedycyjnych PKP z terminalem przeladunkowym. Znajduje się tu też Instytut Transportu Samochodowego, PIMOT- Przemysłowy Instytut Motoryzacji oraz Instytut Badawczy Dróg i Mostów (tereny związane z nauką).

Dalej duże tereny cmentarza Bródzieńskiego. Najbliższe osiedla mieszkaniowe to os. Gołędzinów, os. Nowa Praga oraz os. Targówek o przewadze zabudowy intensywnej średniowysokiej i wysokiej.

3.5 Sąsiedztwo – istniejące obiekty handlowe

W granicach izochrony 400m (dojście dla pieszych w czasie 5 min.) zlokalizowane są sklepy wymienione w tab. 3/6.

LP.	PKT.	BRANŻA	Asortyment	Wielkość sklepu
1	1	Metropol Jagiellońska	8	Duży (D)
2	2	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	D
3	3	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	Średni (S)
4	4	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	7	S

Tab. 3/6 Inwentaryzacja obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

Ogółem zlokalizowane są 4 sklepy, w których udział poszczególnych branż i wielkość kształtuje się jak w tab. 4/6 i tab 5/6:

BRANŻE		Ilości liczbowe
1	spożywcze	0
2	odzieżowe	0
3	multimedia, prasa, książki, prezenty	0
4	zdrowie i uroda	0
5	bizuteria, zegarki, asortyment luksusowy	0
6	sportowe	0
7	techniczne, budowlane, wystrój wnętrz	3
8	galerie	1
9	kwiaciarnie	0
10	zoologiczne, wędkarskie	0
11	inne	0
Ogółem zlokalizowanych jest:		4

Tab. 4/6 Udział poszczególnych branż; źródło: opracowanie własne

WIELKOŚĆ		Ilości liczbowe
M	małe - do 50m ²	0
S	średnie - 50-200m ²	2
D	duże - pow. 200m ²	2

Tab. 5/6 Struktura wielkościowa inwentaryzowanych obiektów handlowych; źródło: opracowanie własne

3.6 Inne uwarunkowania

Od północnej strony lokalizacji planowana jest ul. Nowo-Budowlana łącząca istniejącą ul. Budowlaną (Bródno) z ul. Krasińskiego (Żoliborz) poprzez planowaną przeprawę mostową przez Wisłę (Most Krasińskiego) oznaczona, jako obszar inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z zakresu transportu i komunikacji.

W pobliżu planowanej przeprawy przewiduje się lokalizację przystanku komunikacji wodnej.

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.

Skala ocen:

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

3.7.1. Mocne strony lokalizacji:

- a – realizacja inwestycji przyczyni się podniesienia reprezentacyjności terenu obecnie chaotycznie zagospodarowanego, zdegradowanego postindustrialnie i przeznaczonego do przekształceń funkcjonalno-przestrzennych,
- b – lokalizacja nie stwarza uciążliwości dla terenów zamieszkałych,
- c - sąsiedztwo ul. Jagiellońskiej daje możliwość poszerzenia zasięgu WOH na odleglejsze tereny zlokalizowane na północ i południe od lokalizacji (głównie prawobrzeżna część Warszawy),
- d – teren eksponowany widokowo od strony Wisły.

Ocena ogólna – pozytywna (+1)

3.7.2. Słabe strony lokalizacji :

- a - teren zagrożony powodzią,
- b - 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.
- c - 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,
- b – potencjalna możliwość skomunikowania terenu z terenami nadwiślańskimi poprzez realizację komunikacji rzecznej – planowana przystań tramwaju wodnego na wysokości lokalizacji.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.7.4. Zagrożenia – potencjalne, niekorzystne zmiany w otoczeniu :

- b – zaniechanie realizacji nowej przeprawy i trasy może ograniczyć przewidywany zasięg WOH.

Ocena ogólna – neutralna (0)

3.8 Wnioski

Ocena lokalizacji w aspekcie mocnych i słabych jej stron oraz potencjalnych zagrożeń i możliwości jest neutralna (0) (zrównoważona ilość i waga pozytywnych i negatywnych stron lokalizacji).

Lokalizacja nr 6 sąsiaduje z lokalizacją nr 5 (z drugiej strony w/w planowanej ul. Nowo-Budowlanej), a także z WOH-ami Brico Depot i Metropol Park Jagiellońska (po drugiej stronie ul. Jagiellońskiej). Realizacja kolejnych WOH-ów w tej okolicy spowodowałaby się do powstania Parku Handlowego.

W świetle założeń programowych, przedstawionych w tomie I, powstanie Parku Handlowego w strefie śródmieścia funkcjonalnego nie jest pożądane. Jednakże dobra dostępność komunikacyjna oraz fakt, że tak zlokalizowane obiekty WOH nie generowałyby uciążliwości dla okolicznych stref zabudowy mieszkaniowej pozwala rekomendować realizację WOH średniej wielkości.

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 lokalizację WOH ograniczony jest od strony wschodniej ul. Jagiellońską, od strony zachodniej ul. Wybrzeże Puckie od strony północnej i południowej obiektami należącymi do zakładów FSO.

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	2pasy ruchu po jednym w każdym kierunku ruchu + pasy kierunkowe na skrzyżowaniach

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

Skrzyżowania istotne dla obsługi potencjalnego obiektu WOH:

Węzeł Trasa Toruńska – ul. Jagiellońska,
Skrzyżowanie ul. Jagiellońska – ul. Wybrzeże Helskie,
Rondo Stefana Starzyńskiego.

Analizowana lokalizacja została przyporządkowana do rejonu śródmiejskiego. 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 – 50%,
- samochody osobowe – 40%.

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 12 połączeń autobusowych, 49 tramwajowych i 1 pociąg SKM z rejonów centralnych oraz 12 połączeń autobusowych, 48 tramwajowych i 1 pociąg SKM z rejonów zewnętrznych miasta. W tab. 7/6 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	11047	1969	18%

Tab. 7/6 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. 8/6 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
6	515	3596	1612	5213	10146	12148	39507	26930

Tab. 8/6 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 6 została sklasyfikowana na miejscu 16 spośród 26 badanych lokalizacji. Pod względem liczby osób zatrudnionych w maksymalnej izochronie dojścia tj. 25 min lokalizacja numer 6 została sklasyfikowana na miejscu 15 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. Ponadto założenia programowe również opisane w Tomie I dopuszczają dla strefy śródmiejskiej Ic obiekt wielkości średniej. Zgodnie z przyjętymi założeniami generacja ruchu dla tego typu obiektu w godzinie szczytu została przedstawiona w tab.9/6.

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

Tab. 9/6 Ruch generowany przez potencjalny WOH; źródło: opracowanie własne

4.5 Program parkingowy

Obszar przeznaczony pod potencjalna inwestycje WOH zlokalizowany jest w strefie Ic – śródmiejskiej. Zgodnie z założeniami SUIKZP wielkości wskaźników dla strefy Ic przedstawiono w tab.10/6:

	dla biur i urzędów	dla handlu i usług	dla mieszkańców
Podstrefa I c	10-18 miejsc/1000 m kwadr. pow. użyt. biur i urzędów	15-25 miejsc/1000 m kwadr. pow. użyt. handlu i usług	1 miejsce /1 mieszkanie/

Tab. 10/6 Wskaźniki parkingowe, źródło: SUIKZP m. st. Warszawy

Przy założeniu realizacji obiektu z wariantu średniego oraz w zestawieniu z ustalonymi wskaźnikami parkingowymi dopuszczalna wielkość parkingu kształtuje się na poziomie ok. 750 miejsc parkingowych – liczba miejsc parkingowych uzależniona jest 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.

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 w zakresie średnim, czyli 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 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
- przyrost procentowy równy przyjętej średniej oznacza ocenę neutralną
- przyrost procentowa powyżej średniej oznacza ocenę negatywną.

Wyniki zmian prac przewozowych przedstawia tabela 11/6:

	Praca przewozowa rok 2020 (w poj.h)		Przyrost pracy przewozowej (poj.h) [%]	Przyrost pracy przewozowej średnia dla 26 lokalizacji[%] Wariant bezinwestycyjny
	Wariant bezinwestycyjny	Wariant inwestycyjny		
Lok nr 6	3304,781	3538,789	7%	6%

Tab. 11/6 Analiza zmian prac przewozowych; źródło: opracowanie własne

4.7 Dostępność komunikacyjna

Analizowany obszar zlokalizowany jest pomiędzy dwoma mostami stanowiącymi ważne połączenie z lewobrzeżną Warszawą: most gen. Stefana Grota-Roweckiego, most Gdański. Drogi prowadzące do obu mostów są drogami klasy GP – Trasa Toruńska/Trasa Armii

Krajowej, ul. Stefana Starzyńskiego. Ulicą, która niewątpliwie będzie odgrywała najważniejszą funkcję w obsłudze komunikacyjnej potencjalnego obiektu WOH jest ulica Jagiellońska, również klasy GP. Około 2,0 km w kierunku północnym ul. Jagiellońska krzyżuje się z Trasą Toruńską – skrzyżowanie obu ulic ma kształt węzła bezkolizyjnego. Około 700 m w kierunku południowym ul. Jagiellońska krzyżuje się z ul. Stefana Starzyńskiego – skrzyżowanie ma kształt ronda. W świetle istniejącej infrastruktury drogowej ocena dostępności komunikacyjnej jest pozytywna. Problem stanowi duże zatłoczenie analizowanego układu drogowego oraz brak infrastruktury dedykowanej transportowi rowerowemu.

4.8 Podsumowanie uwarunkowań transportowych

Podsumowania dokonano przeprowadzając analizę SWOT dla lokalizacji. Wyniki analizy zawiera tab. 12/6.

Lokalizacja nr 6 - ul. Modlińska/ul. Jagiellońska - rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	
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 przez to wzrost zatłoczenia na analizowanym układzie drogowym wpłynie niekorzystnie na dostępność komunikacyjną potencjalnego WOH.
- budowa nowej przeprawy mostowej wraz z ul. Nowobudowlaną (z uwagi na dalszą perspektywę czasową, inwestycja nieuwzględniona w sporządzonej prognozie ruchu).	

Tab. 12/6 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 18%, co zgodnie z założeniami kwalifikuje do oceny pozytywnej (w skali trzystopniowej: pozytywna, neutralna, negatywna).
- 3) Procentowa zmiana pracy przewozowej w wariancie inwestycyjnym (z WOH) w porównaniu do wariantu bezinwestycyjnego wynosi 7% i przekracza średni przyrost obciążenia dla wszystkich 26 lokalizacji o 1% i zgodnie z przyjętymi założeniami determinuje ocenę wpływu WOH na układ drogowy jako negatywną.
- 4) Najbliższą 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 komunikacyjną lokalizacji nr 6 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 6 ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa) przedstawiono w tab. 13/6.

Ocena możliwości realizacji WOH w świetle wpływu na istniejącą sieć handlową	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	Praga Płn.	Pozytywna(1)

Tab. 13/6 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na istniejącą sieć handlową;

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 6 ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa) przedstawiono w tab. 14/6.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na rynek pracy	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	Praga Płn.	Pozytywna(1)

Tab. 14/6 Ocena wpływu potencjalnego obiektu na rynek pracy;

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

Założenia wraz z wykonaną prognozą i oceną wpływu budowy potencjalnego obiektu na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta zostały opisane w Tomie nr I wspólnym dla wszystkich badanych lokalizacji. Ocenę dla lokalizacji nr 6 ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa) przedstawiono w tab. 15/6.

Ocena wpływu potencjalnego WOH na zaspokojenie potrzeb i interesów konsumenta	Dzielnica	Ocena
Lokalizacja nr 6 – ul. Modlińska, rejon ul. Nowobudowlanej (strona południowa)	Praga Płn.	Neutralna(0)

Tab. 15/6 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 występują licznie drzewa liściaste, owocowe oraz iglaste. W zachodniej części lokalizacji znajdują się rodzinne ogródki działkowe „Wał Wiślany” z roślinnością ogrodową, drzewami owocowymi i warzywnikami. We wschodniej części terenu posadowione są liczne zabudowania, pomiędzy którymi znajdują się pasy trawników i pojedyncze drzewa liściaste i iglaste.

2) Powierzchnia biologicznie czynna

Powierzchnia biologicznie czynna stanowi ok. 45% terenu. Dużą część powierzchni biologicznie czynnej stanowią ogródki działkowe z niewielkimi zabudowaniami. We wschodniej części rozpatrywanego terenu znajdują się liczne budynki, stacja kontroli pojazdów i warsztaty, rozległe parkingi o nawierzchni utwardzonej (m.in. płyty betonowe) oraz asfaltowe drogi wewnętrzne.

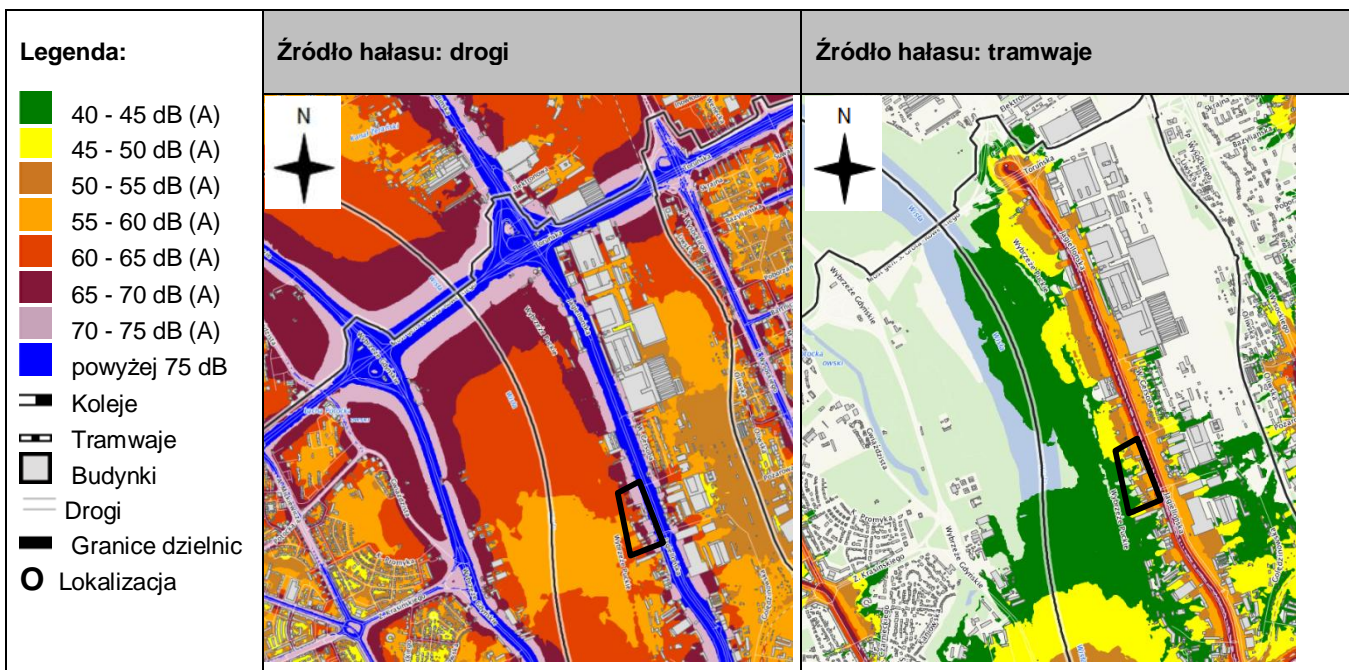
3) Wody powierzchniowe oraz objekty hydrogeologiczne

Na terenie analizowanej lokalizacji nie występują wody powierzchniowe ani objekty hydrogeologiczne. W bliskiej odległości 230 m na zachód od lokalizacji znajduje się koryto rzeki Wisły. Teren położony jest 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 Grota-Roweckiego oraz Modlińskiej. Wartości L_{DWN} na analizowanym terenie wynoszą 60-70 dB. Drugim istotnym czynnikiem jest hałas pochodzący od linii tramwajowej biegnącej wzdłuż wschodniej granicy lokalizacji ulicą Jagiellońską. Wskaźnik L_{DWN} w otoczeniu linii tramwajowej sięga 60-65 dB. W bliskim sąsiedztwie lokalizacji po jej wschodniej stronie znajduje się teren podlegający ochronie akustycznej - szkoła wyższa.

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



Tab. 16/6 Charakterystyka klimatu akustycznego rejonu potencjalnej WOH w lok nr 6;

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

Opracowanie ekofizjograficzne określa wschodnią część lokalizacji, jako teren z roślinnością o charakterze spontanicznych zbiorowisk ruderalnych nieleśnych, o krajobrazie roślinnym ruderalnym na terenach przemysłowych. W części zachodniej lokalizacji roślinność ma charakter zbiorowisk segetalnych i ruderalnych, towarzyszących ogrodom działkowym i sdom, o krajobrazie roślinnym ogródków działkowych, sadów i upraw ogrodniczych.

Część zachodnia obejmuje strefę regeneracji powietrza i przewietrzania, a pod względem funkcjonowania hydrologicznego jest to teren z dominującym procesem infiltracji i intercepcji (proces zatrzymywania opadu przez rośliny oraz powierzchnie utwardzone). Pod względem funkcjonowania biologicznego jest terenem o istotnej produkcji biomasy, należącym do trzonu Systemu Przyrodniczego Miasta.

Część wschodnia lokalizacji jest terenem ograniczającym i uciążliwym dla systemu przewietrzania, z dominującym procesem odpływu sztucznego. Pod względem funkcjonowania biologicznego jest to obszar silnie zaburzony funkcjonalnie, o niewielkiej i znikomej produkcji biomasy (pod wpływem zabiegów pielęgnacyjnych). Część wschodnia lokalizacji nie należy do Systemu Przyrodniczego Warszawy i jest uciążliwa dla jego funkcjonowania.

Opracowanie określa głębokość pierwszego poziomu wód gruntowych na głębokości ok. 2-3 m (p.p.t), co może powodować niekorzystne warunki budowlane. 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 obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły (PLB 140004) sąsiadujący z lokalizacją jest obszarem rzeki roztokowej o zachowanym naturalnym charakterze. Występują na nim wyspy pokryte zaroślami wierzbowymi i topolowymi. Na

brzegach rzeki i tarasie zalewowym znajdują się zarośla wikliny, łąki, pastwiska oraz fragmenty dawnych lasów łęgowych. Na obszarze Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły występują 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, stanowiący także 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 Warszawskiej¹.

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 analizy przedstawiono w tab. 17/6.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> Klimat akustyczny na terenie lokalizacji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie wyklucza zabudowę mieszkaniową. 	<ul style="list-style-type: none"> Na terenie występuje duża liczba drzew i roślinności (obecnie ok. 45% powierzchni biologicznie czynnej). Sąsiedztwo z Warszawskim Obszarem Chronionego Krajobrazu oraz obszarem Natura 2000. Bezpośrednie sąsiedztwo wałów przeciwpowodziowych. Lokalizacja znajduje się na obszarze potencjalnego zagrożenia powodzią.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> Zahamowanie procesu degradacji terenu poprzemysłowego. 	<ul style="list-style-type: none"> Ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych.

Tab. 17/6 Analiza SWOT uwarunkowań środowiskowych lokalizacji WOH nr.6;

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 zadowalający². Ponadto zgodnie z ustawą Prawo Wodne, 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 odpowietrznej³. Można to osiągnąć zachowując część terenów zielonych, należących do Systemu Przyrodniczego Miasta (obecnie teren ogródków działkowych), przekształcić je w zielen parkową, która stanowić będzie bufor wymagany ustawą. W związku z powyższym, sposób zabudowy działki może być ograniczony. Zabudowywanie terenów tuż za wałami musi być prowadzone w sposób racjonalny.

¹ Źródło: dr Ewa Gacka-Grzesikiewicz „Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu” <http://zielona.um.warszawa.pl/>;

² Prognoza oddziaływania na środowisko Programu Ochrony Środowiska m.st. Warszawy na lata 2009-2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.

³ Art. 88n ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo Wodne z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U.2012.145 ze zm.)

Inwestycja może mieć negatywny wpływ na znajdujące się w odległości ok. 20 m obszary chronione, tj. obszar Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły oraz Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu. Zwiększenie presji na te obszary może wpłynąć niekorzystnie na bytujące tu gatunki ptaków i innych zwierząt. Ze względu na dotychczasowy sposób użytkowania terenu (autoserwis ze stacją kontroli pojazdów) istnieje prawdopodobieństwo zanieczyszczenia gleby substancjami ropopochodnymi. Budowa i późniejsze funkcjonowanie WOH spowoduje wzrost natężenia ruchu pojazdów, a tym samym może wpłynąć na pogorszenie klimatu akustycznego.

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 na potrzeby budowy WOH została oceniona negatywnie ze względu na znaczny prognozowany wpływ planowanej inwestycji na środowisko.

9. Podsumowanie

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

Z punktu widzenia uwarunkowań funkcjonalno - przestrzennych lokalizację oceniono jako neutralną. Zwracają uwagę kłopotliwe warunki geotechniczne oraz usytuowanie terenu w pobliżu brzegu rzeki, jak też pewna izolacja od terenów mieszkaniowych, ale za to lokalizacja w sąsiedztwie intensywnych miejsc zatrudnienia, w tym też ośrodków naukowych. Pozytywnie oceniono tę lokalizację z punktu widzenia oferowanej możliwości korzystania z transportu zbiorowego, zwłaszcza szynowego, dzisiaj słabo obciążonych linii tramwajowych. Zdecydowanie trudniejszym byłby obecnie dostęp dla motoryzowanych oraz rowerzystów. Infrastruktury rowerowej odpowiedniej tam nie ma. Natomiast w perspektywie można liczyć na poprawę związaną z rozwojem układu drogowego, który zwiększy dostępność lokalizacji. Korzyści nowej inwestycji dla rynku pracy i dla poprawy sieci handlowej są walorami lokalizacji, które osłabiają mankamenty niekorzystnego oddziaływania inwestycji na środowisko. Z uwagi na fakt, iż lokalizacja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów chronionych (Natura 2000 oraz Obszaru Chronionego Krajobrazu), budowa i funkcjonowanie WOH może wpłynąć negatywnie na bytujące na tych obszarach gatunki ptaków i innych

zwierząt. Podsumowując, pozytywna ocena lokalizacji wynika bardziej z powodów formalnych niż merytorycznych tj. przypisania jej do strefy śródmiejskiej, która promuje większą dostępność transportem zbiorowym niż strefa miejska.