

4. Nároky na dopravní a jinou infrastrukturu

4.1 Nároky na dopravní infrastrukturu

Areal je umístěn na pozemku ohraničeném ulicemi Evropskou, Liberijskou a Kladenskou, tj. v místě s velmi dobrou dopravní obslužností. Komunikace Evropská je čtyřpruhová komunikace s tramvajovou tratí na středním dělicím ostrůvku. Po Evropské je vedena kapacitní městská hromadná doprava, ve výhledu je uvažováno i s umístěním stanice metra Červený Vrch prodloužené trasy A.

Obsluhu přilehlého území zajišťují Pražská integrovaná doprava (autobusy a tramvaje). Nejbližší zastávky jsou na ulici Evropská v poloze přilehlé ke křižovatce Evropská x Horoměřická. Dostupnost území zajišťují také základní pěší trasy (trasa na severní straně ulice Evropská a na jižní straně ulice Kladenská).

Dle základní koncepce dopravy bude administrativně-komerční centrum Bořislavka napojeno na dopravní síť města přes stávající signalizovanou křižovatku ulic Evropská – Horoměřická – Liberijská. Dvě samostatná napojení centra (výjezdy z podzemních garáží) jsou situovány do ulice Liberijské a Kladenské.

Umístění záměru je atraktivní i z hlediska dostupnosti městskou hromadnou dopravou. Přímo v objektu Bořislavka je plánován výstup ze stanice metra Červený vrch na plánované prodloužené trase A metra.

Fáze výstavby záměru

Počet a druh jednotlivých vozidel potřebných pro vlastní realizaci stavby centra je možno v současném stádiu přípravy stavby pouze odhadovat. Rozhodující stavební činnosti z hlediska staveništní dopravy (vozidla nad 3,5 t) jsou zemní práce, montáž vlastního objektu a dokončovací práce.

Provádění zemních prací a odvoz zeminy	cca 25 TNA/hod
Hrubá stavba objektu (beton, prvky, výztuž)	cca 8 TNA/hod
Dokončovací práce	cca 4 TNA/hod
Příjezd na vlastní zařízení staveniště	cca 10 OA, příp. LNA/ hod

Odjezdové trasy po celou dobu výstavby budou směřovány ulicí Horoměřickou, výjimečně přes Evropskou směrem z centra. Návoz materiálu (betonových prefabrikátů, betonu, výztuže) upřesní až vybraný dodavatel, předpokládají se stejné trasy vedené mimo centrum Prahy.

Z hlediska rozložení četnosti vozidel stavby v denní a noční době lze předpokládat rozhodující stavební činnost v denní době 6 - 22 hod. Z důvodu blízké ohybné zastávky je uvažováno 90 % pojezdů v době 6 - 22 hod, 10 % pak mezi 22 - 6 hod.

Fáze provozu záměru

Bilance dopravy v klidu

Výpočty bilance dopravy v klidu je zpracován na základě ustanovení Vyhlášky hlavního města Prahy č. 26 /1999 o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze.

V intencích této vyhlášky se navrhovaný objekt nalézá ve 4. zóně bez regulace parkování, kde koeficient vlivu území $K_u = 1,0$ a koeficient dopravní obsluhy území $K_d = 1,0$ (nejedná se o spádové území metra). Vypočtený požadovaný počet stání se proto v tomto případě rovná základnímu počtu stání.

Tab. č. 9 Požadavky na parkovací stání

Funkce	Užitná plocha (m ²)	1 stání připadá na x m ²	Vypočtený počet stání
<i>administrativa</i>	12 720	1 stání na 30 m ²	424 stání
<i>supermarket</i>	3 500	1 stání na 20 m ²	175 stání
<i>obchody, butiky, pasáže</i>	7 915	1 stání na 50 m ²	158 stání
<i>restaurace</i>	300	1 stání na 10 m ²	30 stání
Celkem			787 stání

Pozn. k tab. č. 9: Pro určení užitné plochy byl použitý následující koeficienty: administrativa 55,7 %, supermarket 75 %, obchody, butiky, pasáže 51,7 %, restaurace 60 %.

Požadovaný počet stání celkem je 787 vozidel. Veškerá parkovací stání jsou umístěna ve třech patrech podzemních garáží, která jsou vzájemně propojena s vjezdy a výjezdy do Liberijské a na Kladenskou.

Rozmístění parkovacích stání v objektu je uvedeno v následujícím přehledu:

Tab. č. 10 Rozdělení parkovacích stání v objektu

	Parkovacích stání			
	celkem	4. PP	5. PP	6. PP
<i>Office&Shopping Centrum Bořislavka</i>	787	258	258	271

Výpočet intenzit dopravy pro Office&Shopping Centrum Bořislavka na základě daných parkovacích stání je uveden v následující tabulce:

Tab. č. 11 Intenzity zdrojové/cílové dopravy záměru Office&Shopping Centrum Bořislavka

	Počet stání	Obrátkovost	Počet vozidel	Počet pojezdů
<i>administrativa</i>	424	1,5	636	1 272
<i>supermarket</i>	175	8	1 400	2 800
<i>obchody, butiky</i>	158	4	632	1 264
<i>restaurace</i>	30	2	60	120
Celkem	787	3,5	2 728	5 456

Výsledná hodnota pojezdů byla snížena o cca 20 % na hodnotu 4 500 z důvodů kumulace více účelů návštěvy objektu. Výpočet byl porovnán s výpočtem, který vycházel z uvedených užitných ploch, předpokládaného počtu zaměstnanců v jednotlivých funkčních zařízeních, předpokládané návštěvnosti objektu, dělby přepravní práce a předpokládané obsazenosti vozidel.

Na základě těchto vyhodnocení se celkový objem zdrojové a cílové dopravy po zaokrouhlení produkováný záměrem očekává ve výši **2 250 jednosměrných jízd osobních automobilů za den.**

Rozpad zdrojové a cílové dopravy (OA) záměru Office&Shopping Centra Bořislavka na dotčené komunikační síti:

V následujícím odstavci je uveden obousměrný počet osobních vozidel/24 hod:

Vjezd Liberijská ulice	3 800 pohybů OA/24 hod
Vjezd Kladenská ulice	700 pohybů OA/24 hod
Evropská ulice (úsek směr Dejvice)	600 pohybů OA/24 hod
Evropská ulice (úsek směr Vokovice)	2 800 pohybů OA/24 hod
Horoměřická ulice	500 pohybů OA/24 hod
Liberijská ulice	3 900 pohybů OA/24 hod

Rozpad zásobování (LNA) záměru Office&Shopping Centra Bořislavka na dotčené komunikační síti:

Počet příjezdů a odjezdů vozidel do 3,5 t (LNA) je patrný z následujícího přehledu zdrojové a cílové dopravy za 24 hod průměrného pracovního dne. Zásobování centra vozidly nad 3,5 t se nepředpokládá.

Zásobování je navrženo vjezdem z Liberijské ulice.

Liberijská ulice	80 pohybů LNA/24 hod
Evropská ulice (úsek směrem do centra)	40 pohybů LNA/24 hod
Evropská ulice (úsek směrem z centra)	30 pohybů LNA/24 hod
Horoměřická ulice	10 pohybů LNA/24 hod

Rozdělení zdrojové/cílové dopravy záměru Office&Shopping Centra Bořislavka v denní a noční době:

Rozdělení zdrojové/cílové dopravy na denní a noční dobu je dáno náplní nového centra a otevírací dobou. Předpokládaná provozní doba je následující:

- administrativa	8 - 22 hod
- supermarket	7 - 21 hod
- obchody, butiky	8 - 21 hod
- restaurace	11 - 24 hod

Z výše uvedeného vyplývá, že rozhodující období provozu je směřováno do denní doby 6 - 22 hod. Na noční období 22 - 6 hod připadá cca 5 % dopravní zátěže, a to zejména na 22 - 24 hod a 5 - 6 hod.

Maximální intenzita dopravy ve dne se soustředí na období 16 - 19 hod všedního dne a činí 10 % vypočtené intenzity dopravy, tj. 418 vozidel, pro noční období se jedná o 22 vozidel. Tato hodnota představuje obousměrný počet vozidel za špičkovou hodinu.

Rozpad dopravy zásobování v denní a noční době se předpokládá následující: v období 6 - 22 hod bude realizováno 72 pohybů LNA a v období 22 - 6 hod 8 pohybů LNA.

Rozdělení využití parkoviště z hlediska délky parkování se zohledněním předpokládané naplně budoucího centra.

do 1 hod	850 vozidel
do 2 hod	700 vozidel
do 3 hod	150 vozidel
do 5 hod	100 vozidel
nad 5 hod (celý den)	400 vozidel

Dopravně inženýrské podklady

Dopravně inženýrské podklady byly zjištěny na základě dopravně-inženýrských podkladů ÚDI Praha, a to pro stávající stav – rok 2006, dále pro rok 2009 - termín uvedení centra do provozu a pro období návrhového horizontu ÚPn SÚ hl. m. Prahy (rok 2010).

Komunikační síť pro období návrhového horizontu ÚPn SÚ hl. m. Prahy odpovídá rozsahu dle schváleného Územního plánu hl. m. Prahy (rok 2010). V širším okolí se tedy předpokládá zprovoznění Pražského okruhu – staveb 518 – 519 v úseku Ruzyně – Suchdol - Březiněves, severní části Městského okruhu a Břevnovské radiály.

Výpočet dopravního zatížení v současném stavu vycházel z databáze ÚDI a pravidelně prováděných průzkumů automobilové dopravy na křižovatkách a profilech sledované komunikační sítě. Intenzity dopravy na některých komunikacích, kde ÚDI neprovádí pravidelné sledování dopravy (např. Africká ulice, Pod Kladenskou silnicí) byly doplněny na základě provedení kontrolního sčítání dopravy a dopočtu dopravním inženýrem (viz. samostatná příloha č. 1 oznámení Dopravně – inženýrské poklady).

Uváděné hodnoty udávají obousměrný počet všech vozidel / pomalých / těžkých vozidel za 24 hod průměrného pracovního dne (bez zahrnutí vozidel MHD):

Rok 2006 - Současný stav komunikační sítě

Evropská ulice (úsek směr Dejvice)	42 700/2 670/1 650
Evropská ulice (úsek směr Vokovice)	36 600/2 260/1 410
Horoměřická ulice	9 100/650/340
Liberijská (úsek Africká – Evropská)	3400/110/30
Liberijská (úsek Africká – Kladenská)	2920/110/30
Africká ulice	480/0/0
Kladenská ulice (úsek směr centrum)	1600/45/0
Kladenská ulice (úsek směr Vokovice)	2370/90/20
Pod Kladenskou silnicí	1350/35/0

Rok 2009 - Uvedení centra do provozu

Evropská ulice (úsek směr Dejvice)	47 700/2 790/1 710
Evropská ulice (úsek směr Vokovice)	39 100/2 340/1 450
Horoměřická ulice	9 900/650/350

Liberijská ulice (úsek Africká – Evropská)	7 500/170/30
Liberijská ulice (úsek Africká – Kladenská)	3 420/110/30
Africká ulice	580/0/0
Kladenská ulice (úsek směr centrum)	2 200/45/0
Kladenská ulice (úsek směr Vokovice)	2 670/90/20
Pod Kladenskou silnicí	1 350/35/0

Rok 2010 – Stav komunikační sítě dle ÚPn

Evropská ulice (úsek směr Dejvice)	23 700/900/250
Evropská ulice (úsek směr Vokovice)	13 300/540/160
Horoměřická ulice	10 700/400/350
Liberijská ulice (úsek Africká – Evropská)	7 800/180/20
Liberijská ulice (úsek Africká – Kladenská)	3 720/110/30
Africká ulice	580/0/0
Kladenská ulice (úsek směr centrum)	2 300/45/0
Kladenská ulice (úsek směr Vokovice)	2 820/90/20
Pod Kladenskou silnicí	1 400/35/0

Současný obousměrný počet tramvajových a autobusových spojů MHD

Jedná se počet spojů v pracovních dnech 0-24 hod/22-6 hod. Pro výhledový rok 2010 se změny v intenzitách hromadné dopravy nepředpokládají.

Evropská ulice (úsek směr Vokovice)	Tram	640/65	Bus	550/65
Evropská ulice (úsek směr Dejvice)		640/65		650/75
Horoměřická ulice		640/65		100/10

V souvislosti s vlivem zdrojové/cílové dopravy záměru na komunikační síti byl prověřován mj. i dopad výstavby centra zejména do stávající signalizované křižovatky Evropská – Horoměřická – Liberijská.

Vzhledem k tomu, že rozhodující zátěž nového centra je napojena na dopravní síť města přes křižovatku Evropská – Horoměřická, která je již v současné době na hranici své kapacity bylo provedeno ÚDI Praha (09/2006) posouzení vlivu na dopravní zatížení přílehlé komunikační sítě. Bylo konstatováno, že pro nejkritičtější období (rok 2009 - uvedení centra do provozu) by stávající signální plán toto zvýšení zátěže již neunesl. ÚDI tedy prověřilo možnost úpravy signálního plánu křižovatky s kladným výsledkem, včetně úpravy koordinace s ostatními křižovatkami na Evropské. V případě dalšího výhledu se situace výrazně zlepšuje.