

# Vinohradská

koncepční studie



IPR ———  
PRAHA °

**000, 100, 200/**

ODŮVODNĚNÍ - TEXTOVÁ ČÁST



Vinohradská  
koncepční studie

—  
2015

—  
**Odůvodnění**

**ZADAVATEL**

Hlavní město Praha  
Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1

—  
**ZPRACOVATEL**

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2



# Identifikační údaje

**ZADAVATEL:**

Hlavní město Praha  
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1

**ZPRACOVATEL:**

Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

**VĚCNÝ GARANT:**

Sekce detailu města  
Ing. arch. Pavla Melková

**AUTOŘI NÁVRHU:**

Kancelář veřejného prostoru  
Ing. arch. Radek Novotný  
Ing. arch. Zuzana Kuldová  
Ing. arch. Kateřina Frejlachová  
Ing. arch. Martin Špičák

Kancelář projektů a soutěží

Ing. arch. Jitka Brablecová

Kancelář dopravní infrastruktury

Ing. Jakub Zajíček

**AUTOŘI PROCESU A VÝSTUPŮ PARTICIPACE VEŘEJNOSTI:**Sekce komunikace a participace

Ing. Petr Návrat, MSc.  
Bc. Pavla Pelčíková, MSc.  
Mgr. Martina Macáková, MSc.  
Bc. Daniel Kajpr

**KONTAKTNÍ OSOBA PROJEKTU:**

Ing. arch. Radek Novotný  
m/ +420 776 710 014  
e/ novotny@ipr.praha.eu

**DALŠÍ INFORMACE O PROJEKTU:**

<http://www.iprpraha.cz/vinohradska>



OBR 1.1 Vizualizace návrhu - zástavka Italská ve směru z centra  
Nástup do tramvaje probíhá bezbariérově přímo z rozšířeného chodníku.



OBR 1.2 Vizualizace návrhu - křižovatka s ul. Budečskou (Maceškův palác)  
Rozšířený chodník - dostatek prostoru pro různé aktivity i uživatele.





OBR 1.3 Vizualizace návrhu - křižovatka Flora  
Nově navržený přechod přes tramvajovou trať.



OBR 1.4 Vizualizace návrhu - prostranství na nároží s ulicí Radhošskou  
Posunutí zastávky o jeden blok do živější části s obchody a kavárnami.



OBR 1.5 Vizualizace návrhu - křižovatka Flora  
Nově navrhovaný přechod přes křižovatku.



OBR 1.6 Vizualizace návrhu - zástavka Olšanské hřbitovy  
Ostrůvky jsou navrženy jako bezbariérové a jsou přístupné z obou stran.



OBR 1.7 Vizualizace návrhu - zastávka Želivského

Přisunutí zastávky do centra blíže k metru, komfortnější a bezpečnější přístup na nástupiště.





# Obsah

<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE</b>	<b>000</b>
Zadání	<b>010</b>
Důvody pro zpracování	<b>020</b>
Řešené území	<b>030</b>
Struktura a způsob zpracování koncepční studie	<b>040</b>
Harmonogram přípravy koncepční studie	<b>050</b>
<b>KONCEPCE VINOHRADSKÉ ULICE JAKO CELKU</b>	<b>100</b>
Východiska a cíle studie	<b>110</b>
Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice	<b>120</b>
Kordinace s dalšími záměry	<b>130</b>
Rámcový odhad nákladů	<b>140</b>
<b>KONCEPCE PRO JEDNOTLIVÁ TÉMATA</b>	<b>200</b>
Pěší prostor	<b>210</b>
Veřejná doprava	<b>220</b>
Cyklistická doprava	<b>230</b>
Motorová doprava	<b>240</b>
Technická infrastruktura	<b>250</b>
Povrchy parteru a materiály	<b>260</b>
Stromy a vegetace	<b>270</b>
Mobiliář a vybavení ulice	<b>280</b>
<b>PŘÍLOHY</b>	<b>290</b>





000 /  
Základní údaje

A table structure consisting of 15 horizontal lines. The top line is significantly thicker than the others, serving as a header separator. The remaining 14 lines are thin and evenly spaced, providing a grid for data entry.



# 010 Zadání

Úkol byl definován a zadán Radou HMP schváleným usnesením č. 2980 z roku 2014, které Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy ukládá vypracovat Koncepční studii ulice Vinohradská, která se stane základním podkladem pro další rozvoj této významné městské třídy ve vtahu k plánovaným investičním akcím do dopravní a technické infrastruktury.

Institut plánování hl. města Prahy (IPR) byl osloven Dopravním podnikem hl. města Prahy s žádostí o konceptní spolupráci ve věci plánované rekonstrukce tramvajové trati na ulici Vinohradská. Tramvajová trať bude vzhledem ke svému stáří v nadcházejících letech vyžadovat generální rekonstrukci. V rámci této akce se tak naskýtá příležitost s předstihem přistoupit ke konceptní přípravě budoucí podoby celého prostoru ulice tak, aby bylo nalezeno optimální technické řešení odpovídající současným potřebám a požadavkům obyvatel města.

Zpracování Konceptní studie ulice Vinohradské je v souladu se Zřizovací listinou IPR hl. m. Prahy a dále navazuje na usnesení Rady hlavního města Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke konceptnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic.

Konceptní studie se stane základním podkladem pro přípravu navazujících stupňů projektové dokumentace vedoucích k celkové rekonstrukci uličního prostoru.

Konceptní studie byla připravována na základě mapových podkladů adekvátních pro daný detail konceptní přípravy. V další přípravě musí dojít ke zpřesnění podkladů v podobě polohopisného a výškového zaměření prostoru. V další přípravě bude navrženo řešení dále detailně prověřeno z dopravně-technického hlediska. Úpravy řešení v navazujících fázích budou prováděny pouze se souhlasem zpracovatele konceptní studie.

0	Základní údaje
2	Důvody pro zpracování
0	

## 020 Důvody pro zpracování

V současné době nastává situace, kdy je v oblasti Vinohradské ulice připravováno vícero záměrů rekonstrukcí a dílčích úprav, které budou mít zásadní vliv na kvalitu a následné užívání tohoto veřejného prostranství obyvateli hl. města Prahy. Součástí proaktivního přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím by tak mělo být definování koncepce a požadavků na kvalitu tohoto prostoru a následná koordinace investic a jednotlivých záměrů směřujících k tomuto cíli..

Vinohradská ulice v Praze je jednou z významných pražských tříd a osou městské čtvrti s jedinečným geniem loci. Již dnes jsou patrné její kvality a význam pro spoluvytváření celkového charakteru lokality a města. Současně ale v současném stavu není dostatečně nevyužit její městotvorný potenciál. Připravované fyzické zásahy, které se dotýkají velké části této ulice, jsou jedinečnou příležitostí zachovat a dále zhodnotit již existující kvality a zároveň zasáhnout na místech, kde veřejná prostranství vykazují různé typy nedostatků omezujících kvalitní užívání ulice.

IPR hl. města Prahy proto pokládá za důležité věnovat náležitou pozornost přípravě koordinovaného postupu rekonstrukci Vinohradské ulice. Při plánovaných investičně objemných úpravách vyvolaných potřebami dílčí technické infrastruktury (tramvajové tratě), je nutné současně řešit celkovou revitalizaci Vinohradské. Znamená to primárně vyhodnotit a následně upravit prostorové uspořádání ulice, optimalizovat polohy tramvajových zastávek, zvýšit bezpečnost pro všechny kategorie uživatelů a vytvořit podmínky pro kvalitní každodenní fungování tohoto městského prostoru. Tím město dosáhne toho, že realizované zásahy budou skutečně odpovídat významu ulice, budou reagovat na současné potřeby obyvatel a dojde tím tak k naplnění strategických cílů v přístupu k veřejným prostranstvím. Cílem včasné koordinace je v neposlední řadě také dosažení vyšší efektivity a účelnosti vynaložených finančních prostředků.

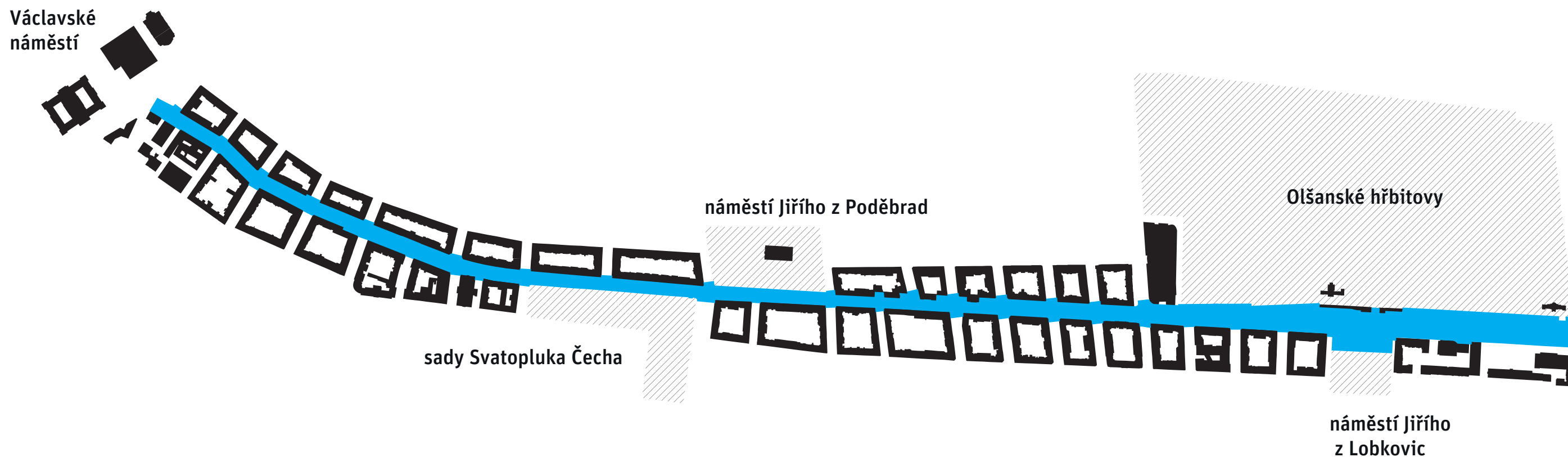
Cílem zpracování koncepční studie je tedy vyhodnocení připravovaných záměrů v řešeném prostoru a následné vypracování

návrhu budoucí podoby této významné městské třídy, který se stane výchozím podkladem pro navazující projektovou přípravu.

## 030 Řešené území

Rozsah řešeného území je zadávacím usnesením RHMP vymezen v délce Vinohradské křižovatkami s ulicemi Legerova a Jana Želivského. V rámci potřeby úprav jednotlivých křižovatek, vycházející z celkového řešení Vinohradské, je v nezbytně nutné míře zasahováno také do bočních ulic.

Během přípravy koncepční studie byly identifikovány, především ve spolupráci s městskými částmi, oblasti a témata, která mají buď přímý vliv na celkové řešení Vinohradské, nebo mohou synergicky podporovat navrhované řešení a dále zlepšit fungování nejenom samotné ulice, ale i širšího okolí. V tomto ohledu je žádoucí v dalších fázích přípravy projektu iniciovat zadání dílčích souvisejících projektů a dále je nutné zajistit koordinaci s již existujícími projekty. Koncepční studie předkládá také iniciační návrhy na řešení souvisejících prostorů mimo hlavní řešení území. Konkrétní témata pro související projekty a potřebnou koordinaci jsou uvedeny v kapitole → 130 KOORDINACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY.



# 040 Struktura a způsob zpracování koncepční studie

## STRUKTURA KONCEPČNÍ STUDIE

Celek koncepční studie je tvořena následujícími částmi:

- 000, 100, 200 ODŮVODNĚNÍ KONCEPČNÍ STUDIE (TEXTOVÁ ČÁST)
- 300 NÁVRH PROVOZNĚ–PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ (VÝKRESOVÁ ČÁST)
- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 600 ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

## ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ

Jelikož by kvalitní návrh Vinohradské ulice nemohl vzniknout bez hlubšího pochopení potřeb jednotlivých skupin uživatelů tohoto veřejného prostranství, zapojili jsme veřejnost do procesu přípravy koncepční studie od samého začátku.

V rámci projektů hlavního města Prahy týkajících se veřejných prostranství, se jedná o jeden z pilotních projektů, kde byl takový přístup uplatněn. Jsme přesvědčeni, že otevřená komunikace a zapojení veřejnosti do projektu výrazně přispívá k jeho akceptaci a v důsledku se tím tak výrazně zjednodušuje jeho celková příprava. To v neposlední řadě zvyšuje i efektivitu finančních prostředků vynakládaných na přípravu.

Metodika zapojení veřejnosti se promítla do harmonogramu přípravy tak, aby pro jednotlivé participační fáze byl vymezen dostatek času na jejich přípravu, průběh, vyhodnocení a zpracování výstupů.

## ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

V první fázi, během března 2015, jsme zjišťovali potřeby jednotlivých uživatelů Vinohradské, jejich spokojenost se současným stavem ulice a preference, které by chtěli promítnout do nového řešení uličního prostoru. IPR hl. města Prahy za tímto účelem rozeslal rezidentům a podnikatelům podél Vinohradské a v blízkém okolí 13 tisíc dotazníků. Současně bylo uspořádáno několik sousedských plánovacích setkání, urbanistických vycházek a také cyklistická vyjížďka.

Následně byly tyto poznatky a podněty zpracovány do souhrnného materiálu → 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ, který textovými a mapovými výstupy zachycuje zkušenosti a potřeby uživatelů Vinohradské ulice, kteří se některým ze způsobů zapojili do participačních akcí. Tento výstup následně sloužil jako jeden ze dvou hlavních podkladů při samotném návrhu uličního prostoru. Potřeby veřejnosti se tak propály do celkového konceptu prostoru.

Uživatelé, kteří se do participace zapojili, vnímají celou řadu hodnot Vinohradské. Její současný stav však podle veřejnosti není vyhovující, co se týče kvality a možností využití veřejného prostranství,

bezpečnosti chodců, nebo kvůli konfliktům mezi různými typy dopravy. Pro uživatele je tedy budoucí revitalizace Vinohradské podstatná.

Zapojení veřejnosti pomohlo identifikovat z uživatelského pohledu nevyhovující místa (např. řešit křižovatku u náměstí Jiřího z Poděbrad), problematické aspekty platné pro celé úseky (např. množství bariér), ale také místa s potenciálem využití (např. prostor před Maceškovým palácem nebo předprostor Olšanských hřbitovů). Participace tak pomohla definovat různorodost potřeb různých typů uživatelů: chodci, rodiče s dětmi, senioři, vozíčkáři, nevidomí, cyklisté, cestující veřejnou dopravou nebo řidiči. Takto rozvrstvené potřeby bylo možné dále přenést do samotného návrhu a hledat řešení vyvažující často protichůdné zájmy jednotlivých uživatelských skupin.

## SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ

Druhým nezbytným podkladem pro návrh je → 400 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ. V něm jsou souhrnně analyzovány urbanistické, fyzické, prostorové, dopravní a další funkční parametry ulice. Jeho zpracování vychází jak z terénního průzkumu, tak z analytických informací a mapových databází spravovaných Sekcí prostorových informací IPR.

Na základě těchto podkladů a dalších vstupních podmínek jednotlivých aktérů v území (městské části Praha 2 a Praha 3, Dopravní podnik, a.s.) byla vytvořena první verze návrhu definující prostorové uspořádání uličního prostoru, polohu tramvajových zastávek a dalších prvků. Tento návrh byl dále konzultován a projednáván s dalšími organizacemi a aktéry.

## PŘEDSTAVENÍ KONCEPTU NÁVRHU

V průběhu června 2015 byl veřejnosti představen koncept návrhu. Představení probíhalo formou exteriérové výstavy na panelech přímo na Vinohradské. Současně byl návrh vystaven na webových stránkách projektu a také v prostorách městských částí Praha 2 a Praha 3. V rámci této fáze přípravy studie proběhlo také několik veřejných akcí, kde měla veřejnost příležitost diskutovat o návrhu přímo s autory návrhu.

## FORMY PŘEDSTAVENÍ KONCEPTU NÁVRHU:

- [Výstavní panely na Vinohradské](#) – na 7 panelech, umístěných po dobu dvou týdnů podél ulice, byly představeny jak závěry první fáze participačních akcí, tak koncept návrhu prezentovaný pomocí vizualizací a půdorysů
- [Informační stánek na Náměstí Jiřího z Poděbrad](#) – během výstavy měla veřejnost příležitost třikrát navštívit informační stánek, kde byl vystaven kompletní koncept návrhu a autorský tým odpovídal na dotazy příchozích. V informačním stánku

bylo možné přímo na místě vyplnit webový formulář a uplatnit tak svoje připomínky k návrhu.

- [Urban Walk](#) – veřejná vycházka s autory studie a průvodcem Petrem Kučerou představující veřejnosti jak historické souvislosti, tak na konkrétních místech nejvýraznější změny ulice a obecné principy návrhu
- [Webová aplikace](#) – představení návrhu na stránkách projektu
- [Vystavení návrhu v prostorách městských částí](#) – pro oslovení širšího okruhu veřejnosti byl návrh vystaven v Infocentru Prahy 3 a na radnici Městské části Praha 2 s odkazy a pozvánkami na další veřejné akce

Smyslem tohoto bloku veřejných představení bylo získání zpětné vazby ke konceptu návrhu. Pro tento účel byl připraven elektronický formulář, prostřednictvím kterého veřejnost mohla zasílat svoje připomínky a podněty k prezentovanému výstupu projektu.

Tímto způsobem jsme získali reakci od 57 jednotlivců, kteří vzhledem k možnosti opakovaného zaslání komentářů k více tématům, zaslali celkem 92 připomínek a podnětů. Vzhledem k množství komentářů a počtu témat zmíněných v každé reakci bylo ze všech obdržných komentářů vytvořeno 20 opakujících se témat, která vystihují okruhy zájmu veřejnosti. K nim byly jednotlivé příspěvky rozřazeny a následně byla pro jednotlivé okruhy vypracována odůvodnění autorské týmu.

## ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

Tento materiál sloužil jako podklad pro jednání pracovní skupiny složené ze zástupců Rady HMP, volených zástupců městských částí a členů autorského týmu IPR. V rámci této pracovní skupiny byly diskutovány všechny definované okruhy připomínek a připravená odůvodnění jakým způsobem bude s připomínkami dále naloženo. Pracovní skupina se v obecné rovině usnesla na připraveném způsobu vypořádání připomínek. Zpracovatelský tým následně připravil samostatné odpovědi pro všech 57 osob a odpovědi jim byly elektronickou formou zaslány. Výstup vypořádání připomínek veřejnosti je součástí celkové Koncepční studie ulice Vinohradská → 700 ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI.

V návaznosti na jednání pracovní skupiny byly do koncepční studie zapracovány relevantní připomínky veřejnosti, tak z jednání vzešlé požadavky městských částí, které uplatnily na jednání, nebo prostřednictvím příslušných komisí a výborů městských částí.

Díky zapojení veřejnosti a samosprávy jsme přesvědčeni o tom, že návrh, který předkládáme, ve velké míře odpovídá představě přímých uživatelů ulice o zkvalitnění veřejného prostranství a zlepšení funkčnosti, charakteru a možností využití ulice. Zapojení veřejnosti od počátku přípravy projektu přineslo žádoucí propojení autorských analytických podkladů s lokální zkušeností uživatelů.

[Děkujeme městským částem Praha 2 a Praha 3 za spolupráci v celém procesu přípravy koncepční studie. Především děkujeme za aktivní součinnost při organizaci veřejných participačních akcí, tzn. za poskytnutí prostor a prostranství pro představení konceptu návrhu, a za prostor k inzerci akcí v radničních médiích.](#)



OBR 1.8 Sousedské setkání pro Prahu 2



OBR 1.10 Urbanistická procházka, MČ Praha 2



OBR 1.12 Cyklovyjížďka



OBR 1.14 Veřejné představení konceptu návrhu  
(výstavní panel na náměstí Jiřího z Poděbrad)



OBR 1.9 Sousedské setkání pro Prahu 3



OBR 1.11 Urbanistická procházka, MČ Praha 3

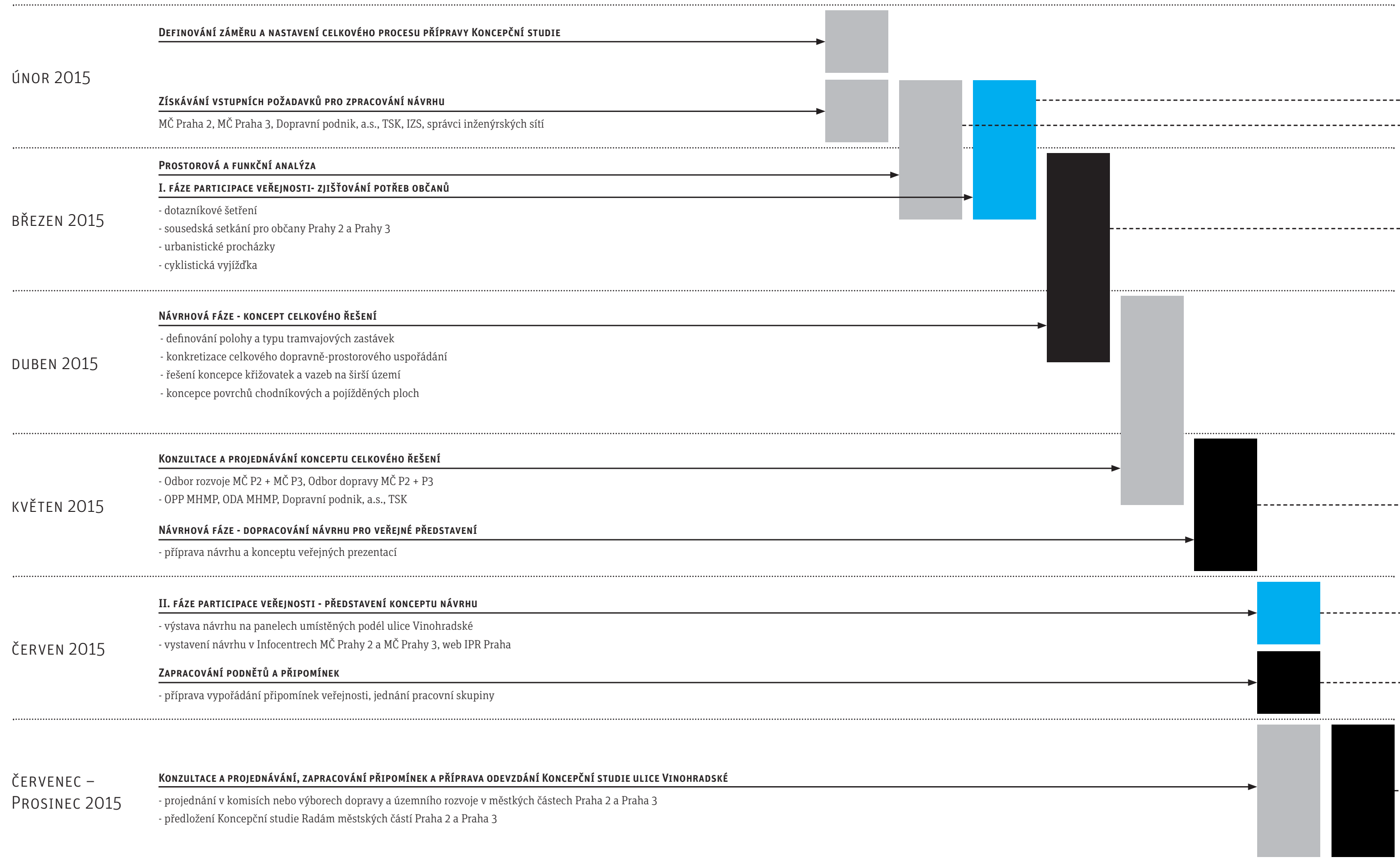


OBR 1.13 Informační stánek na náměstí Jiřího z Poděbrad

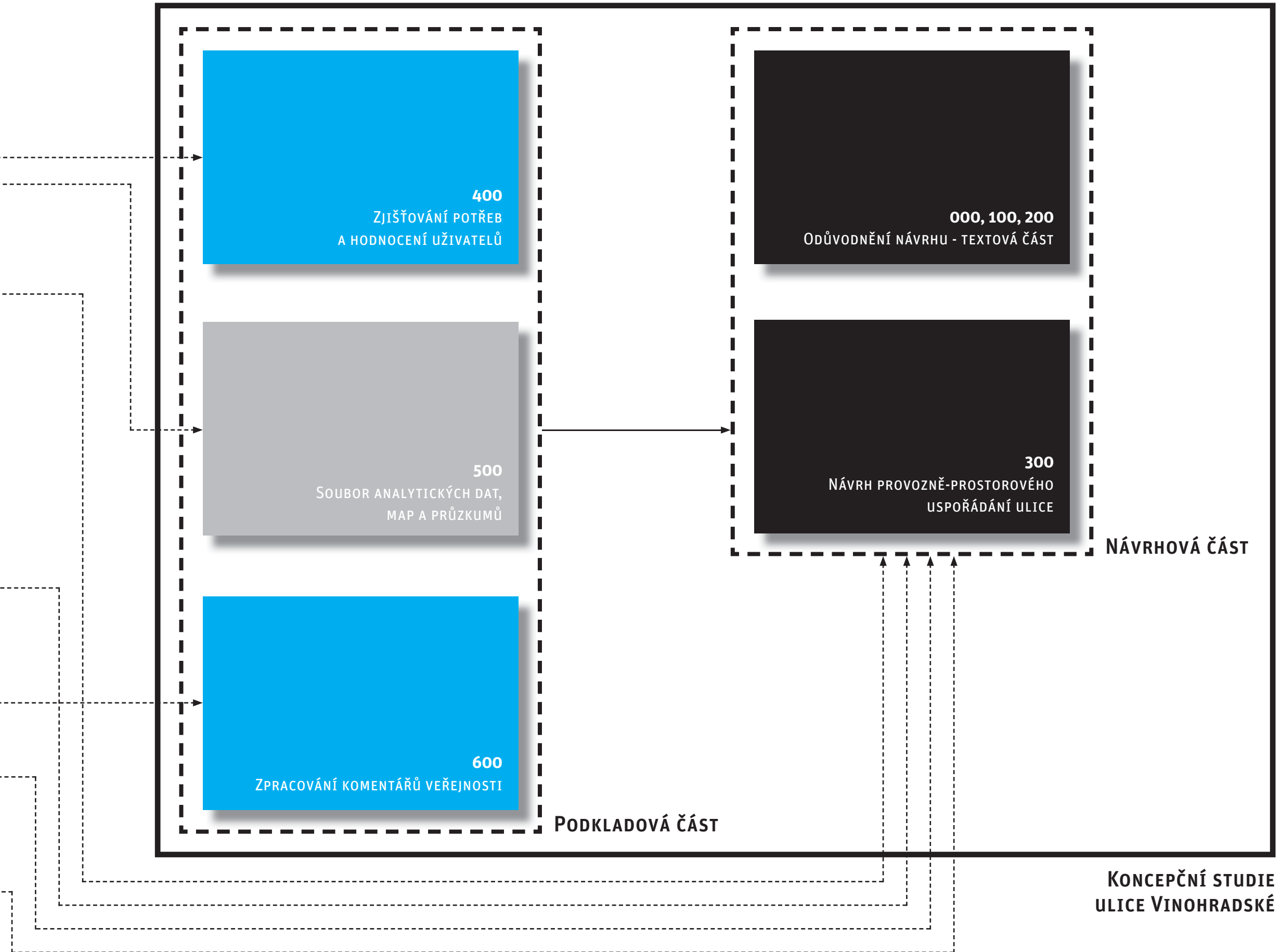


OBR 1.15 Veřejné představení konceptu návrhu  
(výstavní panel před OC Atrium Flora)

## 050 Harmonogram přípravy koncepční studie







KONCEPČNÍ STUDIE  
ULICE VINOHRADSKÉ



# Koncepce Vinohradské ulice jako celku 100 /

# 110 Východiska a cíle studie

## 111 – HODNOTY A DEFICITY VINOHRADSKÉ TŘÍDY

Vinohradská už odedávna tvoří důležitou komunikační osu území. Nejdříve byla jednou z cest, která spojovala historickou Prahu chráněnou hradbami s vnějším světem, později se stala určujícím prvkem nově se formující čtvrti Vinohrad. V současné době protíná několik městských částí, propojuje rozsáhlé území a jednotlivé významné městské prostory. Společně s ulicemi Korunní a Francouzskou je jednou z páteřních os, které určily strukturu zastavění Vinohrad. Představuje tak ulici, k níž se okolní město fyzicky vztahuje, stejně jako se s ní identifikují místní obyvatelé.

Prostorová velkorysost, se kterou byla navržena, představuje jednu z nejdůležitějších hodnot Vinohradské. Díky své šířce, strategické poloze i urbanistické struktuře, která ulici vymezuje, je Vinohradská synonymem pražské obchodně - dopravní třídy, která dokáže absorbovat jak tramvajový a automobilový provoz, tak má zároveň potenciál poskytovat příhodné podmínky pro pěší a cyklisty, včetně aktivního a využívaného parteru s širokým spektrem obchodů a služeb.

Pozitivem Vinohradské je i to, že se jedná o soustavu rozmanitých míst se silnou identitou. Z atmosféry ulice sálá historie a paměť místa, naplňuje ji ruch velkoměstského života i lokální vinohradský kolorit. Výjimečnost Vinohradské třídy a jejího okolí potvrzuje důstojná architektura vinohradských bloků a významných budov, komponované průhledy ulic směrem k okolním dominantám a Václavskému náměstí, stejně jako blízkost parků a městských sadů.

Jakkoliv má Vinohradská nesporné kvality, v současnosti je celková kvalita tohoto veřejného prostoru negativně ovlivněna také velkou řadou deficitů. Tyto deficity se projevují jak v základním uspořádání uličního prostoru, tak i zanedbaností detailu a vybavení, které brání kvalitativně vyššímu využití potenciálu místa.

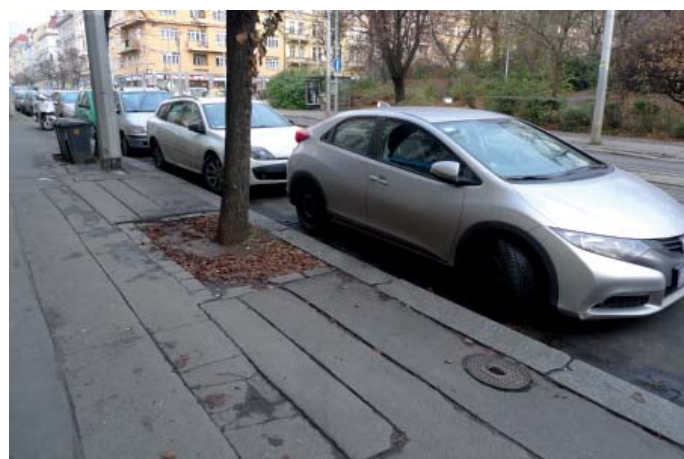
Stávající podoba chodníků a mobiliáře v podstatě nereaguje na charakter a význam ulice, ani na současné potřeby obyvatel. Hustý automobilový provoz koliduje s plynulostí tramvajové dopravy. Nejen projíždějící auta, ale především množství bariér - vyvýšených obrubníků, zábradlí, sloupů stojících uprostřed chodníku a nevhodně parkujících vozidel - představuje problém z hlediska pěšího pohybu, a to zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, nebo pro rodiny s kočárky. Deficity ulice se v důsledku promítají i do způsobu využití parteru objektů. Ten se v určitých místech, z důvodu snížené atraktivitativy ulice, orientuje v podstatě pouze na obchodní příležitosti mimo samotný prostor ulice.



**OBR 110.1 Široký chodník před Radiopalácem**  
 V části ulice před městskými paláci došlo k rozšíření chodníku, který je komfortní pro pěší a představuje potenciál i z hlediska pobytových aktivit. Kvalitou Vinohradské je také dobře založené stromořadí, jež při správné péči zaručuje v ulici zatížené motorovou dopravou příjemnější klima.



**OBR 110.2 Český Rozhlas**  
 Jedním z kvalitních architektonických děl v ulici je např. budova Českého Rozhlasu, který zde dodnes má své sídlo. Pro Vinohradskou třídu má místo význam až symbolický, připomíná dějinné události 20. století.



**OBR 110.3 Asfaltový chodník naproti sadům Svatopluka Čecha plný záplat**  
 Při každé dílčí opravě vodovodu, nebo jiného typu inženýrských sítí dojde k rozkopání chodníku a následnému zalití novou vrstvou živice ve stopě výkopu. Vzniká tak tento nevzhledný reliéf, nepohodlný až nebezpečný pro chodce nebo jízdu s kočárkem.



**OBR 110.4 Prostranství při ústí ulice Perunovy před funkcionalistickým bytovým domem č.p. 111**  
 Typická zákoutí v úseku Jiřího z Poděbrad - Flora vznikla změnou stavební regulace ve 20. letech. Dnes jsou zanedbaná, ale představují velký pobytový potenciál.



**OBR 110.5 Průhled ulicí Anny Letenské k Vinohradskému divadlu**  
 Kvalitní rozvržení urbanistické kompozice Vinohradské a jejího okolí je patrné i z charakteristických průhledů z ulice na okolní dominanty a parky.



**OBR 110.6 Tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad ve směru z centra**  
 Nástupní ostrůvek je příliš úzký a přístup na něj není bezbariérový.



**OBR 110.7 Problematická křižovatka Vinohradská - U vodárny (Jiřího z Poděbrad)**  
 Na rohu náměstí Jiřího z Poděbrad chybí přechody na všech ramenech křižovatky. Chodci jsou pomocí červenobílých zábradlí zaháněni do podchodů. Pro lidi s omezenou schopností pohybu je přejít ulici nepřekonatelná překážka.



**OBR 110.8 Úzký chodník před Olšanskými hřbitovy**  
 Malá šířka chodníku je ještě omezena přístřeškem tramvajové zastávky a sloupy trakčního vedení. Chybí bezbariérový a bezpečný přístup na nástupní tramvajový ostrůvek. Zpoza přístřešku ční trsy neudržované zeleně, která dnes tvoří velkou část předprostoru Olšanských hřbitovů.



**OBR 110.9 Plastové kontejnery na tříděný odpad**  
 Nahodile rozmístěné kontejnery stojí volně na chodníku, mohou se kamkoliv rozjet. Zasahují i do rábček stromů, mohou tak stromy poškodit. Navíc se kolem nich často hromadí odpadky.

## 112 – CÍLE KONCEPČNÍ STUDIE

### CO JE PODSTATOU NÁVRHU

Rekonstrukce tramvajové trati, jejíž výměna bude vzhledem k časovému zastarání v nejbližších letech nezbytná, je jedinečnou příležitostí, jak spolu s tímto výrazným zásahem do technické infrastruktury ulice rehabilitovat celý uliční prostor. Zhodnocením existujících kvalit a odstraněním nedostatků bude možné celkově řádově zkvalitnit veřejné prostranství ulice a navrátit Vinohradské důstojnost živé obchodní třídy, kterou budou lidé každodenně intenzivně navštěvovat a užívat.

Tato studie již na začátku přípravy celkové rekonstrukce ulice definuje cíle a kvality, které budou v další projektové přípravě sledovány a rozvíjeny. IPR Praha, z pozice koncepčního pracoviště hlavního města Prahy v oblasti územního rozvoje, tak může již v prvotní fázi uplatnit strategické cíle týkající se kvality veřejných prostranství. Koncepční studie navrhuje ideální cílový stav v podobě definování celkové vize směřování tohoto významného prostranství Prahy. Na základě tohoto cíle pak studie v koncepční rovině koordinuje dílčí záměry dalších správců veřejného prostoru, které s Vinohradskou ulicí přímo souvisí. Podstatou návrhu je tedy provozně - prostorové řešení uspořádání ulice, jehož cílem je potvrdit charakter Vinohradské jako hlavní obchodně - dopravní třídy Vinohrad s celoměstským významem. V tomto kontextu je obsahem studie zejména řešení následujících témat:

### ZVÝŠENÍ UŽIVATELSKÉHO KOMFORTU TRAMVAJOVÉ DOPRAVY

V souvislosti s rekonstrukcí trati je v první řadě zapotřebí zvýšit uživatelský komfort cestujících tramvají. Studie tak v rámci celé délky ulice řeší optimalizaci rozmístění tramvajových zastávek s cílem zlepšení přestupních vazeb na další typy veřejné dopravy a lepší dostupnost z navazujících lokalit. U některých zastávek je navrhována změna jejich typu, čímž dojde k výraznému zlepšení uživatelské kvality pro všechny skupiny cestujících. Celkově bude zlepšena vybavenost samotných zastávek, díky čemuž bude nastupování do tramvaje u všech zastávek na Vinohradské bezbariérové, bezpečné a pohodlné.

### ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PRO PĚŠÍ POHYB

Další podmínkou celkového zkvalitnění ulice je zlepšení kvality pěšího pohybu pro všechny skupiny uživatelů. Koncepční studie klade důraz na zachování dostatečně širokých chodníkových ploch po obou stranách ulice. Rekonstruované chodníky, křižovatky a zastávky tramvaje budou nově významně přívětivější pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Kontinuitu chodníků v podélném směru a větší bezpečnost chodců zajišťují navržené vysazené chodníkové plochy a zvýšené přejezdy do bočních rezidenčních ulic. Tím dojde ke zvýšení komfortu pohybu po ulici, stejně jako bude posílen rezidenční charakter bočních ulic. Koncepce

doplňuje nové přechody pro chodce tam, kde chybí, a navrhuje úpravy stávajících s cílem zvýšení jejich zkrácení pro zajištění komfortnějšího přecházení, včetně uplatnění opatření pro lepší vzájemnou viditelnost chodců a řidičů.

### POSÍLENÍ POBYTOVÝCH KVALIT ULICE

Na rozdíl od současného stavu, kdy mnoha úseky Vinohradské lidé projdou jen z nutnosti a co možná nejrychleji, by navrhovaná podoba uspořádání ulice měla také motivovat k tomu, aby zde její uživatelé rádi trávili čas. Ulice by se měla stát, více než dnes, místem každodenního setkávání, obdobně jako další vinohradská prostranství. Měla by vybízet k různorodým aktivitám od prostého procházení se, posedávání, nakupování, až po spontánní kulturní a společenské akce. Pro to je nutné zajistit dostatečnou průchozí šířku chodníků s kvalitní dlažbou a dovybavit ulici lavičkami a dalším mobiliářem pro široké spektrum uživatelů a aktivit. Podmínky pro tyto aktivity a děje vytvářejí také stromy. Studie tak navrhuje doplnit uliční stromořadí tam, kde v současnosti chybí (především z důvodu nevhodně umístěných inženýrských sítí) a celkově tak doplnit stávající stromořadí, které je již teď významnou hodnotou Vinohradské. Návrh studie také usiluje o odstranění fyzických i mentálních bariér. Například o nahrazení nevhodných utilitárních zábrán a zábradlí, které brání ve využití prostoru, adekvátním uspořádáním pěšího prostoru, nebo použitím takového opatření, které svojí podobou nebude dehonestovat význam ulice. Skrze stavební úpravy prostoru a celkové zvýšení kvality ulice lze do budoucna ovlivnit i charakter a kvalitu služeb v parteru, např. motivovat provozovatele restaurací ke zřízení restauračních předzahrádek, kultivovat kvalitu vývěsních štítů a podobu reklamních poutačů.

### ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ K ZAJIŠTĚNÍ FUNKČNOSTI A OBSLUHY ULICE

Koncepční studie navrhuje úpravy uspořádání uličního prostoru tak, aby došlo ke zvýšení preference tramvajové dopravy a současně nedocházelo ke kolizním situacím mezi tramvajovou dopravou a automobily (především z důvodu špatného parkování, atd.). V úsecích problematických z důvodu vytváření dopravních kolon je navrženo oddělení automobilového a tramvajového pohybu pro omezení vzájemného ovlivňování těchto druhů dopravy. V rámci prostorových limitů ulice bylo současně navrženo také uspořádání ulice, které ve výrazně větší míře zohledňuje i cyklistický pohyb. V otázce dopravy v klidu je cílem koncepce kultivovat formu podélného parkování v ulici při zachování adekvátního počtu parkovacích míst, včetně vymezení dostatečného množství stání pro zásobování a pro další vyhrazená parkovací stání (vozičkáři, atd.). Parkovací plochy jsou tak ve většině úseků stavebně vymezeny, vydlážděny kamennou dlažbou a rozmístěny tak, aby byly zohledněny i potřeby pěších a cyklistů.



OBR 110.10 Vizualizace návrhu - zástavka Italská ve směru z centra  
Nástup do tramvaje probíhá bezbariérově přímo z rozšířeného chodníku.



OBR 110.13 Vizualizace návrhu - křižovatka Flora  
Nově navržený přechod přes tramvajovou trať.



OBR 110.11 Vizualizace návrhu - křižovatka s ul. Budečskou (Maceškův palác)  
Rozšířený chodník - dostatek prostoru pro různé aktivity i uživatele.



OBR 110.14 Vizualizace návrhu - zástavka Olšanské hřbitovy  
Ostrůvky jsou navrženy jako bezbariérově přístupné z obou stran.



OBR 110.12 Vizualizace návrhu - prostranství na nároží s ulicí Radhošťskou  
Posunutí zastávky o jeden blok do živější části s obchody a kavárnami.



OBR 110.15 Vizualizace návrhu - zástavka Želivského  
Přisunutí zastávky do centra blíže k metru, komfortnější a bezpečnější přístup na nástupiště.

## 120 Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice

### 121 – PŘÍBĚH VINOHRADSKÉ – PROMĚNY ULICE V PRŮBĚHU HISTORIE

#### ČERNOKOSTELECKÁ SILNICE - CESTA DO MĚSTA

V místech dnešních Vinohrad se za opevněním Nového města pražského v minulosti rozléhala příměstská krajina s rozsáhlými vinicemi a usedlostmi, k čemuž odkazoval i původní název území Viniční hory (Weinberge). Rozvoj místních vinic inicioval již ve 14. století Karel IV. nařízeními o zřizování vinic v okruhu tří mil kolem pražských měst a rovněž omezením dovozu cizích vín do Prahy. Území Viničních hor (Vinohrad) pak skrze úřad tzv. perkmistra až do 2. pol. 18. stol. spravovalo Staré Město.

Ve stopě dnešní Vinohradské ulice se v mírném stoupání od Koňské brány (zakončující Koňský trh, dnešní Václavské náměstí) krajinou vinula Říčanská silnice nebo také erární cesta na Černý Kostelec a Kutnou Horu, jedna z několika historických radiál směřujících do města Prahy. Cesta, vedoucí i ke hřbitovům na Olšanech, k níž se přimykaly mnohé usedlosti (např. Smetanka, Štikovna, Křížová (Pštroška), Cikánka, Kanálka a další), se společně s dalšími historickými - lokálními propojeními a topologickými uzly usedlosti stala přirozenou urbanistickou geometrií prvních soustředěných zástaveb.

Od 17. století, zejména po třicetileté válce, kdy byly z velké části zpuštěny, se vinice postupně přeměňovaly na pole a zahrady. Zemědělské usedlosti začaly sloužit také jako letohrádky a zájezdní hostince se zahradními restauracemi. Vinohrady se v 19. století staly



OBR 1.2 1903 - stále ještě nezastavěné pozemky Seidlova pole - dnes zde stojí městské paláce (Radiopalác, palác Orbis, Maceškův palác) a obchodní akademie), v pozadí budova Vinohradské tržnice. Patrný je také rozdíl navážky Vinohradské ulice a původního terénu.

oblíbenou rekreační oblastí pražských měšťanů, kteří o víkendech prchali do přírody ze špinavých ulic velkoměsta. Rekreační ráz Vinohrad stvrdila i přítomnost výstavních zahrad, z nichž některé byly postupně zpřístupňovány veřejnosti, a dřevěných scén, tzv. arén, kam se chodilo měšťanstvo bavit divadlem.

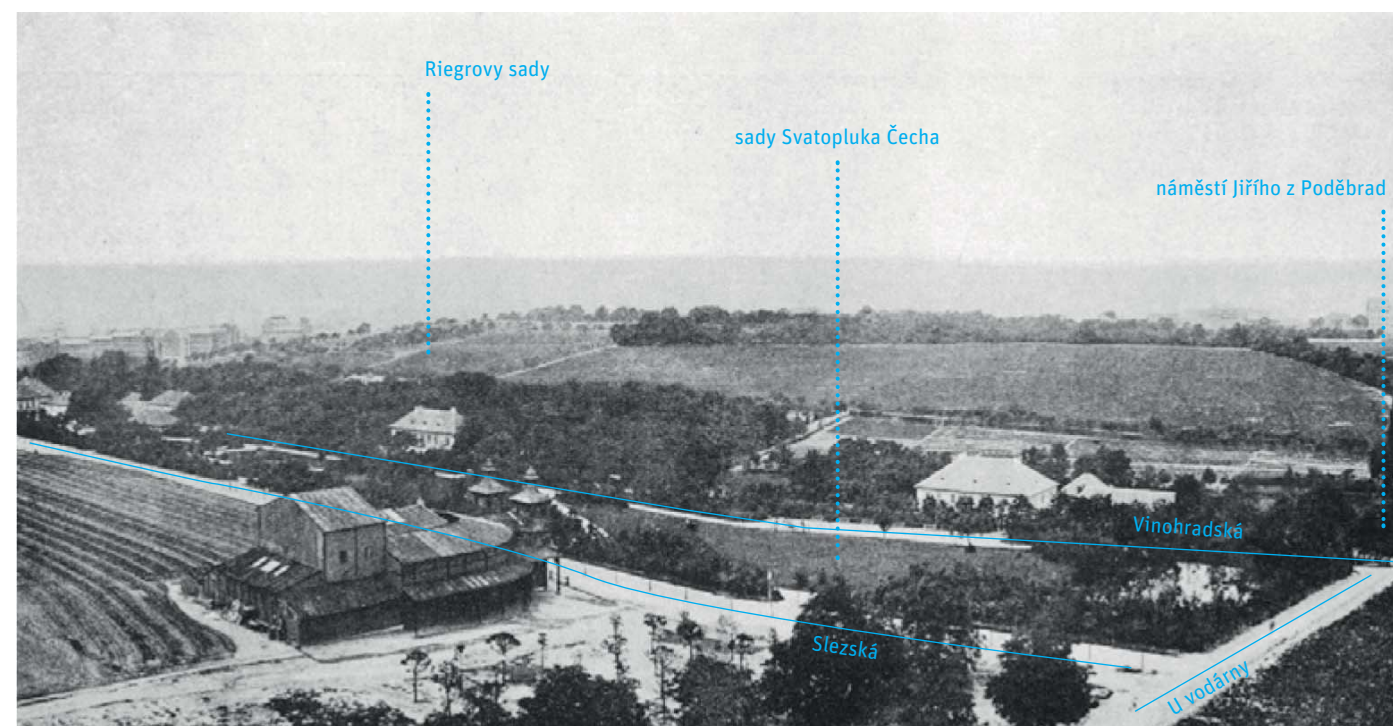
#### MODERNÍ MĚSTO KRÁLOVSKÉ VINOHRADY

Jednotlivé usedlosti katastrálního území Weinberge byly roku 1849 oficiálně ustanoveny v obec Vinohrady a roku 1867 v obec Královské Vinohrady. Ke zkrácení na současný název Vinohrady došlo až v r. 1968. Po zbourání hradeb po roce 1866, kdy se Praha stala otevřeným městem, se mohla začít urbanizovat i předměstí v těsné blízkosti historického centra. Vinohradské usedlosti tak postupně zanikaly, zahrady a polnosti byly rozparcelovány a odprodány do rukou podnikatelů a stavitelů jako lukrativní pozemky pro výstavbu obytných domů. Území bylo postupně zastavováno směrem od Nového města k východu. Těžištěm rozvoje byly právě páteřní cesty, tedy i Vinohradská (tehdy Jungmannova) třída.

V tomto období jsou Vinohrady charakteristické prolínáním ulic blokové městské zástavby s fragmenty venkovské zemědělské krajiny. Největší stavební boom Vinohrady zaznamenaly na přelomu 19. a 20. století. Základem urbanistické osnovy je blok zhruba o délce 70 m. Vzhledem k topografii Vinohrad citlivě a komfortně založenou uliční síť neoklasicistního šachovnicového rastru s pěstěnými stromořadími doplňují náměstí jako centra obchodu, společenského i duchovního život a městské sady a parky jako místa odpočinku a náhrada mizející příměstské zeleně. Kromě převažujících bytových domů postupně



OBR 1.3 1915 - pod Vinohradskou tržnicí - pohled směrem do centra. Vlevo ještě nezastavěné Seidlovo pole, vpravo ulice Budečská. Vinohradská už tehdy byla ulicí s živým parterem



OBR 1.1 1893 - pohled z vodárenské věže na okolí usedlosti Kanálka

Vpravo usedlost Cikánka (dnes je v těchto místech křižovatka Vinohradská/U vodárny v rohu náměstí Jiřího z Poděbrad); v popředí tzv. Pištěkova aréna (dřevěná divadelní budova), za ní Kanálka a v pozadí budoucí Riegrovy sady

vznikají i úřady, sídla firem, školy, kostely, tržnice a další instituce a veřejné stavby, včetně inženýrských staveb, které z Vinohrad tvoří moderní soběstačnou obec, bydliště vyhledávané zejména vrstvami obyvatelstva, které měly celodenní zaměstnání v Praze, tj. úředníky, profesory, studenty, obchodníky a také pensisty. Počtem obyvatel patřily Královské Vinohrady na konci 19. století k největším českým městům. Podobně jako dnes i tehdy Vinohradská lákala svým velkoměstským rozměrem tvořeným honosnými činžovními domy s krásnými fasádami a velkorysími dispozicemi bytových jednotek, čilou dopravou, širokými chodníky, městskou zelení a bohatým společenským životem.

Vinohradské ulice zpočátku postrádaly dlažbu i osvětlení. Vozovky byly jen štětovány a šterkovány, aby umožnily jízdu povozů. Chodníky pro pěší realizovali podle přesných pravidel v určité šíři před každým novým domem jednotliví stavebníci obytných domů. Správa obce pouze z nutnosti zřizovala provizorní přechody pro pěší dlážděné nebo sypané škvárou, povozy je však vždy zpravidla znovu zanesly blátem. Vinohradské bláto se tudíž stalo fenoménem, terčem posměšných popěvků jako např.: „Tam na ten Vinohrad, tam chodí každý rád, ať prší nebo ne, tam vždycky bláto je.“ Systematicky se vozovky dláždily až od r. 1884. Ulice na rovině pravidelnými žulovými kostkami, ve svahu méně pravidelnými kostkami z řevnického kamene.

V roce 1875 došlo vzhledem k vysokým nárokům na administrativu k rozdělení obce na Vinohrady I (Žižkov) a Vinohrady II (Král. Vinohrady) a o čtyři roky později jsou Královské Vinohrady povýšeny na město. Zůstaly jim až do roku 1922, kdy byly stejně jako Žižkov, Smíchov, Karlín a další čtvrti připojeny k tzv. Velké Praze, a staly se tak jako nejrozsáhlejší komplex pražské blokové zástavby součástí velkoměsta.

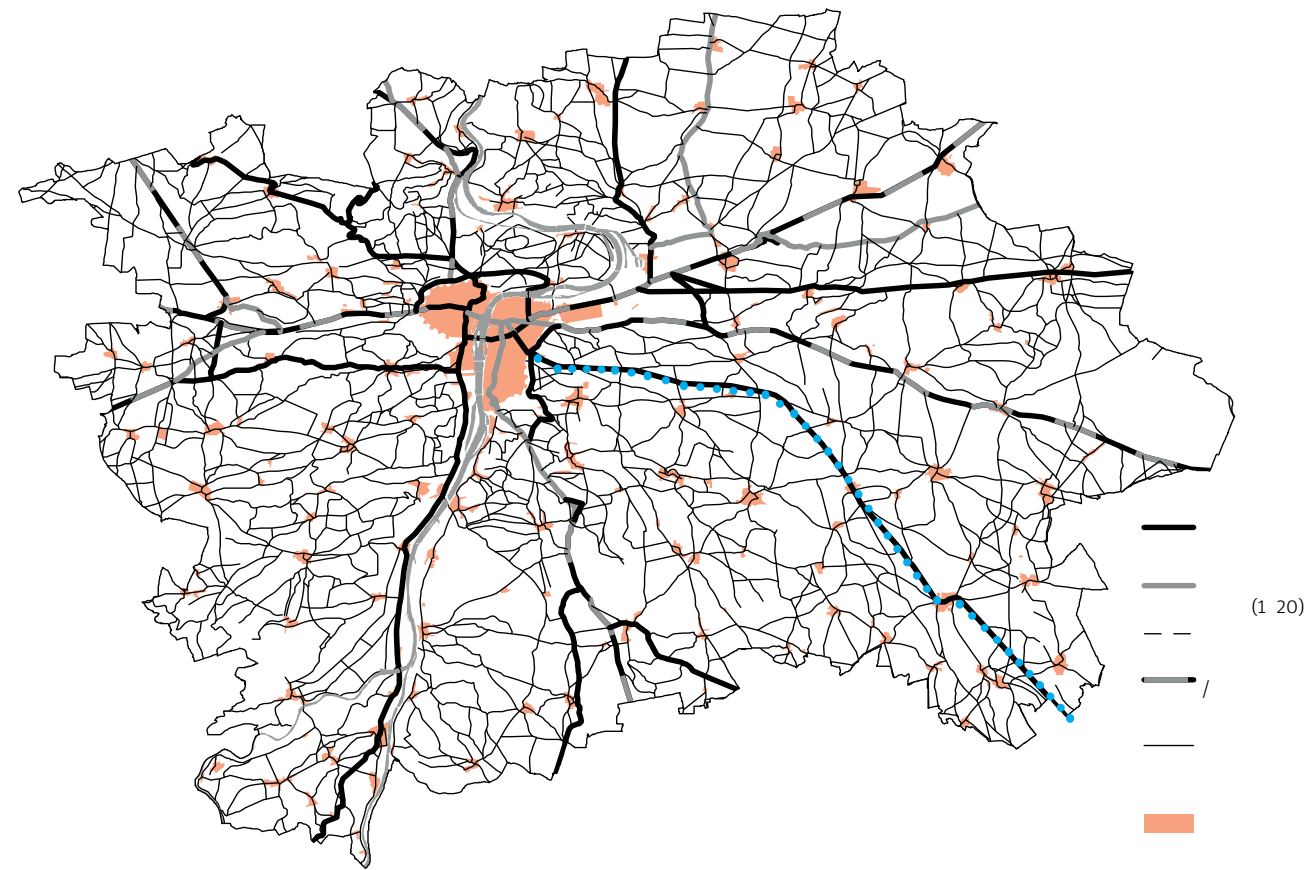
Městská elektrická dráha Královských Vinohrad jako samostatný vinohradský dopravní podnik započala svoji existenci v roce 1897 na trati spojující dolní část Vinohradské (dnes křižovatka s Legerovou), náměstí Míru, přes Anglickou a Korunní s Florou. Ještě téhož roku podnik koupily pražské Elektrické podniky a roku 1908 začala tramvaj jezdit i po Jungmannově (Vinohradské) třídě.

#### PRVOREPUBLIKOVÉ KORZO

Do první světové války byly Vinohrady v podstatě zcela urbanizovány, nové budovy však na nezastavěných pozemcích přibývají i po válce, a to včetně architektonicky i společensky významných staveb jako např. kostel Nejsvětějšího Srdce Páně od Josipa Plečnika na náměstí Jiřího z Poděbrad aj.

Od 20. let se v duchu dobových idejí ozdravování měst a uzpůsobování ulic pro automobilový provoz uvažuje o rozšíření Vinohradské, a to na 30 m. Nové paláce na původním Seidlově poli i dílčí funkcionalistické dostavby bloků v části nad náměstím Jiřího z Poděbrad proto ustupují od původní uliční čáry.

Vinohradská (tehdy Třída maršála Foche) za první republiky plní roli živé ulice a vyhledávaného reprezentativního korza, což je dobře dokumentováno také stavbami městských paláců na doposud prázdných parcelách. Paláce, multifunkční reprezentativní administrativně-obytné budovy, přispěly ke kvalitě ulice zpravidla solidní architekturou a živým parterem s víceúčelovými sály, oblíbenými restauracemi, kavárnami a biografy. Společensko-kulturní dům zaměstnanců pošt a telegrafů Radiopalác byl vybudován dokonce v národním stylu (rondokubismu). V Maceškově paláci se nacházelo např. vyhlášené kino Maceška (později Bio Illusion), v hotelu Flora

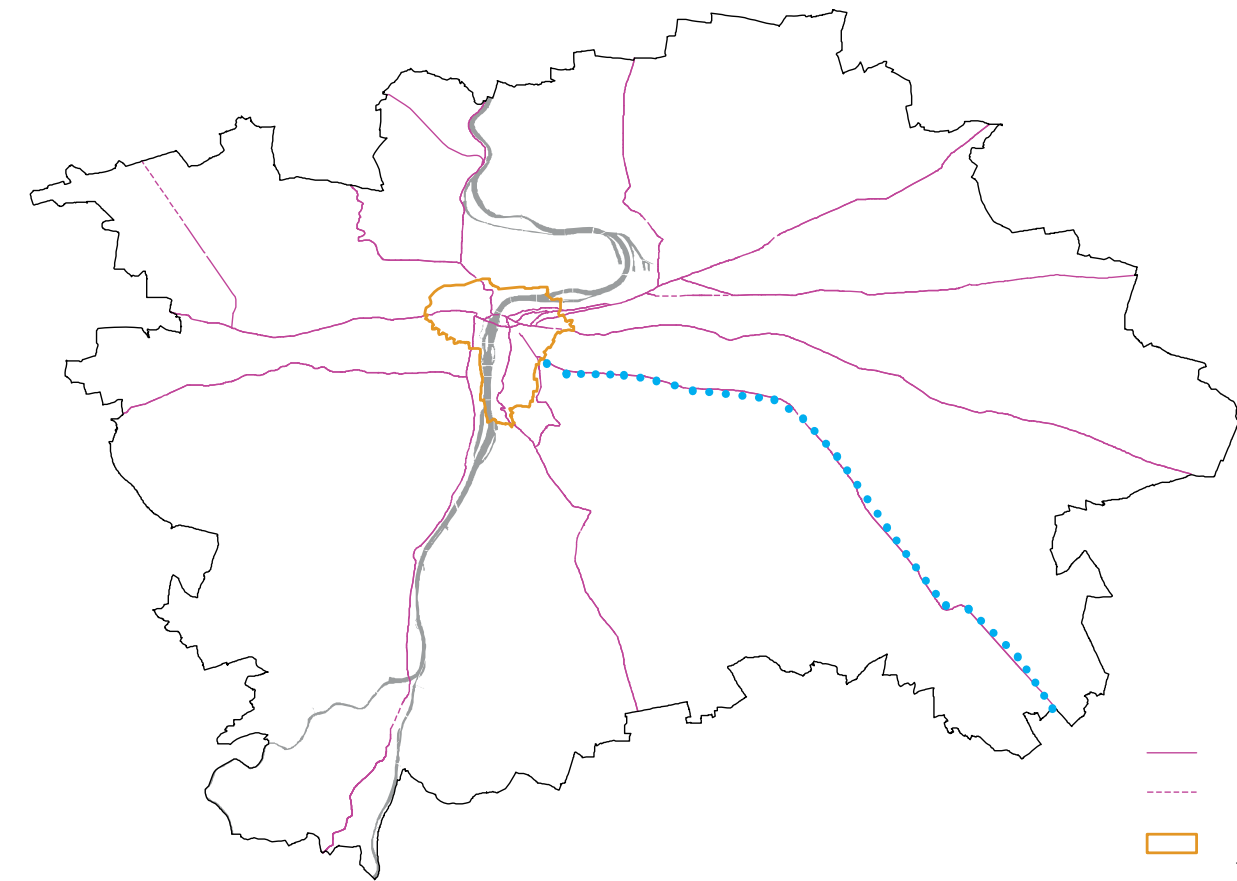


OBR 1.4 Předindustriální cesty a silnice (ÚAP, 2014)

na nároží Vinohradské a Orlické ulice pak jeden z největších pražských biografů s kapacitou 600 diváků. Od roku 1933 na Vinohradské (za války Schwerinově) v bývalém Ředitelství pošt a telegrafů sídlí i Český Rozhlas. Památkově chráněná budova hrála významnou úlohu v moderních dějinách. Byly o ni svedeny těžké boje zejména při tzv. Pražském povstání v květnu 1945 a také v prvních dnech okupace Československa vojsky Varšavské smlouvy v srpnu v roce 1968.

#### POVÁLEČNÁ HISTORIE

Na konci druhé světové války v r. 1945 byla zejména dolní část Vinohradské poškozena bombovými nálety amerického letectva, které měly být směřovány na v tu dobu intenzivně bombardované Drážďany. Parcely po zdemolovaných a stržených domech jsou pak postupně zastavovány během druhé poloviny 20. století. Struktura zástavby Vinohradské však zůstala stabilizovaná. Další „zásah“ Vinohradská utrpěla v 70. letech výstavbou Severojižní magistrály, která tak fyzicky



OBR 1.5 Historické radiály na území města Prahy (ÚAP, 2014)

i mentálně odřízla ulici od Václavského náměstí a došlo k přerušení přirozené návaznosti Vinohrad s centrem města. S touto skutečností se Vinohradská potýká dodnes.

V roce 1993 se Vinohrady staly součástí městské památkové zóny Vinohrady, Žižkov, Vršovice. Lokalita Vinohrad je i v dnešní době jednou z nejvyhledávanějších rezidenčních čtvrtí Prahy, a to především díky dostupnosti centra a kvalitnímu urbanistickému založení čtvrti, které představuje ideál v podobě intenzivně zastavěného městského prostředí s živými ulicemi, který doplňují významné parkové

plochy a množství obchodních i kulturních zařízení. Současnou vrstvu Vinohradské třídy reprezentují zejména dostavby v úseku při Olšanských hřbitovech. Vybudování obchodního centra palác Flora na stejnojmenné křižovatce a doplnění posledního bloku Vinohradské ulice před křižovatkou Jana Želivského novými administrativními budovami.

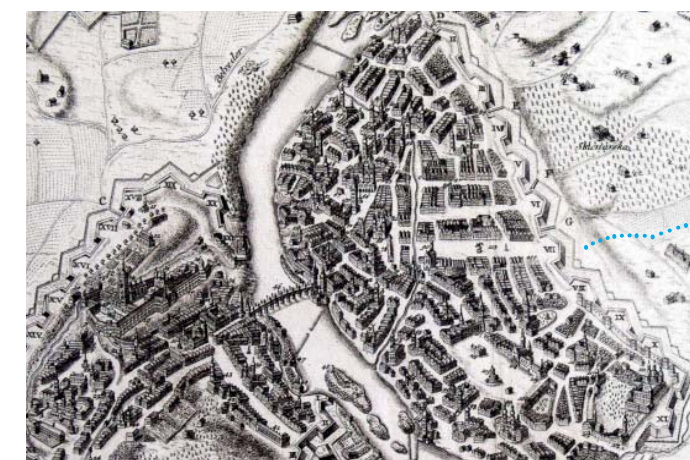
Současnou vrstvu Vinohradské třídy reprezentují zejména dostavby v úseku při Olšanských hřbitovech. Vybudování obchodního centra palác Flora na stejnojmenné křižovatce, a doplnění posledního



OBR 1.6 1930 - atmosféra ulice před městskými paláci - zleva Maceškův palác, palác Orbis a úplně vpravo Radiopalác



OBR 1.7 1945 - Hořící trosky domu č.p. 1254 (Maceška; naproti Vinohradské tržnici) - po únorovém náletu Amerického vojska



OBR 1.8 1780 - Johann Christoph Winkler: Praha a nejbližší okolí z ptáčích perspektivy - svahy v okolí černokostecké silnice, dnešní Vinohradské, jsou vinicemi (patrné z charakteristické šrafy).



OBR 1.9 1988 - Pohled z křižovatky Flora přes tramvajovou zastávku směrem k budově Strojimportu (Želivského)

- 1 Koncepce Vinohradské ulice jako celku
- 2 Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice
- 2 Charakter(y) Vinohradské třídy

bloku Vinohradské ulice před křižovatkou Jana Želivského novými administrativními budovami.

## 122 – CHARAKTER(Y) VINOHRADSKÉ TŘÍDY

Vinohradská třída je svébytným prostorem sama o sobě. Je významnou dopravní spojnici přilehlých čtvrtí a centra, z hlediska společenského je těžištěm mnoha různých aktivit, je sídlem institucí, kulturních zařízení a služeb. Jako historická radiála a posléze jedna z ulic, které určily strukturu zastavění Vinohrad, je důležitou urbanistickou osou.

K tomu aby byla Vinohradská více vnímána jako celek, tzn. jako reprezentativní městská třída, je potřeba potvrdit nebo dodefinovat jednotící principy, které by byly platné pro celou ulici. Již v současnosti je jednotícím prvkem stromořadí. Navázat je třeba kvalitou a uspořádáním chodníkových ploch, tramvajových zastávek, jednotný mobiliářem, apod.

Zároveň je však Vinohradská ze své podstaty prostorovou osou propojující jednotlivá místa (a prostranství) s různým charakterem a atmosférou, různým potenciálem z hlediska aktivit. Ty je nutné v konkrétních místech podporovat a ustalovat. Proto je potřeba v úvahách o celku také reagovat na místní specifika a reflektovat lokální charakter dílčích částí.

Pracovně jsme pro potřeby koncepční studie rozdělili Vinohradskou na několik charakteristických úseků. Reflektují to, jak ulici „čteme“ a jak je vnímána i místními obyvateli:

### 1/ DOLNÍ VINOHRADSKÁ

Dolní Vinohradská je nejstarší, nejdříve zastavěnou částí Vinohradské ulice. Pouze úsek na jižní straně, původní Seidlovo pole, byl odkoupen a zastavěn až později, začátkem 20. století. Právě v těchto

místech se nachází městské paláce (např. Radiopalác nebo Maceškův palác) s ustoupenou uliční čarou v důsledku dobové regulace. Díky plánovanému rozšíření ulice na 30 m zde vzniká typický široký chodník. Nejstarší shluk budov na začátku ulice v blízkosti Václavského náměstí je již dávno nahrazen novějšími objekty, budovou Českého rozhlasu a dispečinkem transnitního plynovodu (dnes sídlo VZP) z 80. let.

Přestože se jedná v podstatě o nejreprezentativnější část Vinohradské nejbližší centru s výstavní architekturou budov, s obchodním parterem a atraktivními průhledy na Pražský hrad, k hlavnímu nádraží i do blízkých parků, působí tento úsek spíše stísněným dojmem. Jedním z důvodů je jistě přerušení přirozených pěších vazeb na Václavské náměstí. Vinohradská třída z hlediska pěšího pohybu v současnosti ústí do jediného úzkého podchodu, který ji umožňuje spojení s centrem města. Navíc je tato část ulice v současnosti silně zatížená tranzitní automobilovou dopravou ve směru do centra, kde se vozidla z Vinohradské napojují na Severojižní magistrálu. Současné uspořádání uličního profilu v kombinaci s dopravním zatížením má za následek, že tramvaje ve směru do centra jsou často blokovány kolonou vozidel. Ze stávající podoby pramení také celkový pocit diskomfortu procházejících, a to jak díky hluku, horšímu ovzduší, tak i absenci možnosti bezpečného přecházení z jedné strany ulice na druhou.

Potenciál tohoto úseku tkví především v reorganizaci uspořádání ulice tak, aby mohla být plnohodnotně a bezpečně využívána všemi druhy dopravy a jejími všemi uživateli. V tomto úseku je nutné vhodnými prostorovými opatřeními obnovit charakter městské třídy s pestrým obchodním parterem a rozvíjet pobytový charakter rozšířeného chodníku před městskými paláci, který může poskytovat prostor pro různorodé aktivity.

Nejen pro tuto část ulice, ale také pro celou Vinohradskou je stěžejní zajistit opětovně úrovně propojení s Václavským náměstím. Tato problematika však přesahuje rámec studie a musí být podrobně řešena samostatným projektem navazujícím a koordinovaným s Koncepční studií ulice Vinohradské. Tato studie

v koncepční rovině definuje požadavky a principy pro tento navazující projekt, tak, aby došlo k vzájemnému navázání na řešení Vinohradské s benefitem zajištění povrchových pěších vazeb do prostoru mezi budovami Národního muzea. Studií definované zásahy a řešení musí být dále v podrobnosti ověřeny další projekční přípravou.

### 2 /PODĚL SADŮ SVATOPLUKA ČECHA

Sady Svatopluka Čecha představují pomlku ve struktuře Vinohrad, tedy i pomyslné vydechnutí na cestě Vinohradskou ulicí. Specifický charakter tohoto úseku je dán sousedstvím s parkem. Fronta domů při severním chodníku je reprezentativní architekturou s lukrativními byty s výhledem do zeleně. V současnosti se jedná o úsek s méně aktivním parterem. Pomalu se ale parter probouzí a do budoucna se může dále rozvíjet i v důsledku rekonstrukce ulice a zkvalitnění chodníků a zlepšení příčné pěší prostupnosti do parku.

Jižní chodník vede přímo podél hrany parku. Koncepční studie revitalizaci sadů Svatopluka Čecha neřeší, nenavrhuje ani konkrétní řešení hrany parku lemující ulici. To by mělo být předmětem úpravy celkové koncepce parku. Tento úsek však považujeme za jeden z námětů k řešení v navazujících fázích procesu rekonstrukce Vinohradské. V rámci případných budoucích úprav celého parku by se mělo s rozhraním sadů a chodníku architektonicky pracovat, posílit vztah ulice a parku např. přidáním dalšího bezbariérového vstupu, vegetačními úpravami, vytvořením alternativních sedacích prvků, apod.

Úsek podél Čechových sadů je poměrně úzký, tramvajová trať je v obou směrech pojížděná motorovými vozidly, což se při zachování oboustranného parkování vzhledem k prostorovým limitům nemění ani v návrhu. Úsek zakončuje problematická křižovatka s ulicemi U vodárny / Slavíkova v jhozápadním rohu náměstí Jiřího z Poděbrad, která v současnosti představuje výraznou bariéru psychologickou, ale zejména fyzickou. Jedná se v podstatě o území nepřekročitelné osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Pěší mohou křižovatku překonat pouze podchody skrz vestibul metra, nebo ji

obcházet oklikou. Důsledkem této bariéry je přetržení přirozeného spojení Sadů Svatopluka Čecha a náměstí Jiřího z Poděbrad a obtížná přístupnost tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru z centra z východního směru.

### 3/ NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z PODĚBRAD

Tento úsek ulice je definován především vztahem k náměstí, které je jedním z nejvýznamnějších center Vinohrad s dominantou Plečnikova chrámu Nejsvětějšího Srdce páně a průhledy na žižkovský vysílač. Náměstí je tradičním místem setkávání, těžištěm lokálního městského života, dějištěm mnoha kulturních a společenských akcí (např. pravidelné farmářské trhy aj.). Na náměstí se nachází také důležitá stanice metra Jiřího z Poděbrad, která v širších vztazích obsluhuje celou přilehlou lokalitu.

Důležité je proto zejména zlepšit přístupnost centrální plochy náměstí i vstupů do metra, jak přímo z Vinohradské, tak i z okolí, a to zkvalitněním příčných vazeb přes Vinohradskou z kolmých ulic spojujících náměstí se Slezskou a Korunní ulicí. S tím souvisí i zkvalitnění přestupní vazby metro-tramvaj a dostupnosti samotných tramvajových zastávek Jiřího z Poděbrad. Klíčovou změnou je v tomto ohledu doplnění úrovnových, bezbariérových přechodů na zmiňované křižovatce Vinohradská - U vodárny/Slavíkova. Rekonstrukci Vinohradské v tomto úseku je nutné koordinovat s projektem obnovy náměstí Jiřího z Poděbrad.

### 4/ ÚZKÉ HRDLO

Úsek mezi křižovatkami s Řipskou a Libickou je nejužším úsekem celé Vinohradské, šířka ulice zde nepřesahuje 20 metrů. O co méně prostoru, o to více života - to je základní charakteristika úseku, který je pracovně v Koncepční studii nazýván „úzkým hrdlem“. Obdobně jako v dolní části Vinohradské, i zde docházelo ve 20. letech 20. stol. ke změně regulace ve snaze o rozšíření ulice. K tomu došlo nakonec jen lokálně při dostavbě bloků funkcionalistickými bytovými domy. Tato rozšíření chodníku v nárožích, a v jednom případě i uprostřed bloku



OBR 1.10 „vstup“ do Vinohradské ulice - vlevo vyhlídka na kolejiště Hlavního nádraží, po pravé straně modernistický soubor administrativních budov



OBR 1.11 Budova Českého rozhlasu a charakteristická linie Vinohradské, kopírující původní trasování historické radiály, cesty na Černý kostelec

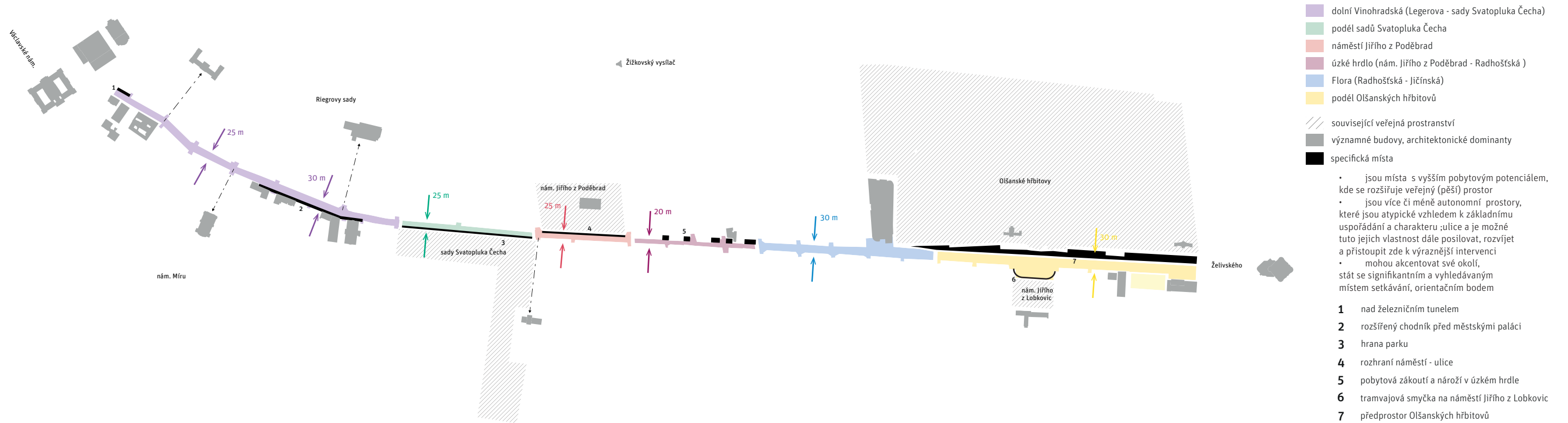


OBR 1.12 Rozšířený chodník před Radiopalácem - velkorysost pěšího prostoru předznamenává jeho pobytové využití; v pozadí Vinohradská tržnice



OBR 1.13 Chodník podél sadů Svatopluka Čecha jako cesta parkem





OBR 1.14 Schéma charakteristických úseků a specifických míst  
 Vinohradská třída jako prostorová osa s proměnlivou šířkou ulice, která propojuje jednotlivá místa s různým charakterem a atmosférou.

(před č. p. 109), dotvářejí specifický charakter tohoto úseku. Tato místa představují „plácky“ s velkým pobytovým potenciálem, který zatím není adekvátně využit a rozvíjen. Snad i díky blízkosti náměstí Jiřího z Poděbrad se jedná o v současnosti nejživější a dle veřejných setkání také o nejoblíbenější část Vinohradské. Úsek je charakteristický rovněž aktivním parterem s běžnými službami typickými pro rezidenční čtvrť. Úsek je zažitým každodenním cílem místních.

Celkově je tedy potřeba výše zmíněné kvality dále rozvíjet. Zejména zlepšit přehlednost a čitelnost prostředí např. organizací podélného parkování, zvýšit bezpečnost přecházení a přístupu na tramvajové zastávky, zkvalitnit pobytová místa.

### 5/ FLORA

Vinohradská se od křižovatky s ulicemi Radhoštská/Libická na severní hraně rozšiřuje opět na 30m. Flora, křižovatka Vinohradské

ulice s Jičínskou, je jedním z uzlových a orientačních bodů tohoto úseku. Nachází se zde další stanice metra, která je z hlediska přestupní vazby metro-tramvaj využívanější než Želivského. Křižovatka Flora včetně tramvajových zastávek je nově bezbariérově upravená (r. 2012), chybí zde však, jak vyplynulo i z veřejných setkání, přechod přes Vinohradskou, který by v oblasti křižovatky povrchově propojil obchodní centrum s protější jížním chodníkem a zpřístupnil by i z této strany oba ostrůvky zastávky tramvaje.

Charakter parteru navazuje na úzké hrdlo, přímo na křižovatce pak stojí obchodní centrum zakončující frontu severního chodníku při začátku Olšanských hřbitovů. Místo se etablovalo jako významné místo setkávání a centrum služeb. Předprostor nákupního centra Flora nabízí potenciál pro širokou škálu aktivit a dočasného využití veřejného prostranství. Konají se zde např. sezónní trhy. Podoba těchto akcí by však měla lépe reflektovat uspořádání prostoru. Problematické jsou především stánky a kiosky, které na předprostor navazují a zasahují



OBR 1.15 náměstí Jiřího z Poděbrad - výhled na Žižkovskou věž a chrám Nejsvětějšího srdce páně, ale také bariérová křižovatka s ulicí U vodárny/Slavíkova Flora



OBR 1.16 Plácek před č.p. 109 - jedno z pěti drobných rozšíření chodníku, vzniklých ustoupením uliční čáry v důsledku dobové regulace

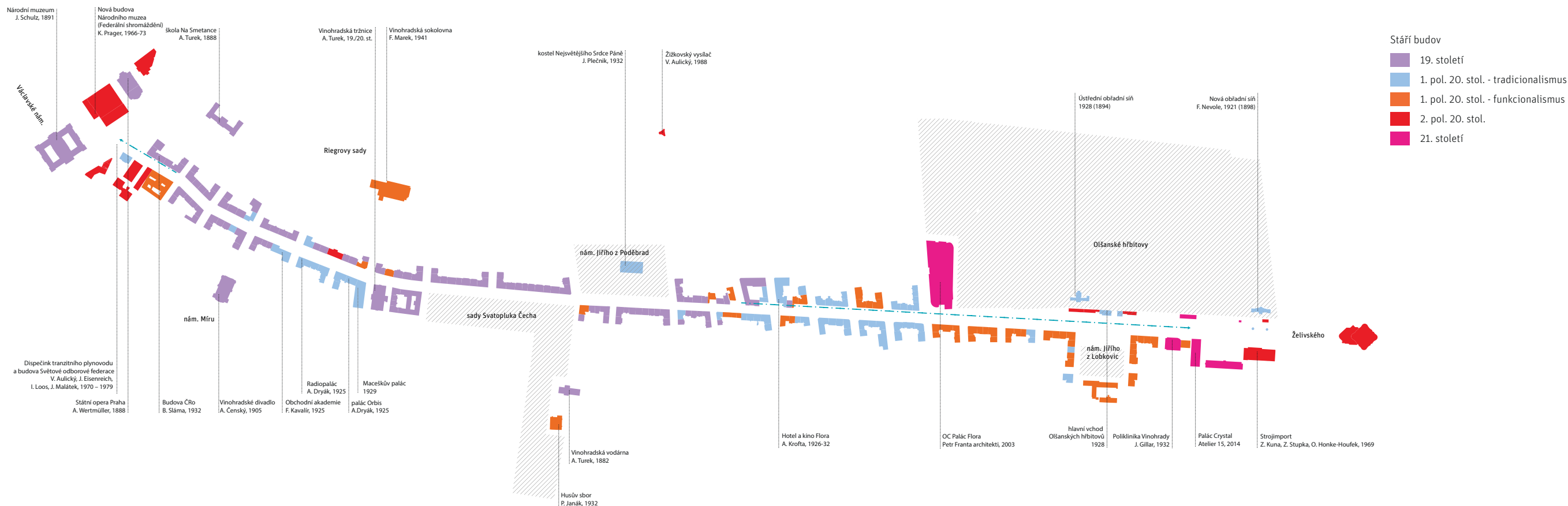


OBR 1.17 Signalizovaná křižovatka s ulicí Boleslavskou - atmosféra úseku mezi „úzkým hrdlem“ a křižovatkou Flora



OBR 1.18 Křižovatka Flora s dominantou obchodního centra (Petr Franta architekti, 2003), v pozadí Olšanské hřbitovy

- 1 Koncepce Vinohradské ulice jako celku
- 2 Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice
- 2 Charakter(y) Vinohradské třídy



OBR 1.19 Schéma stáří budov a významných architektonických děl Vinohradské a okolí

až před hřbitovy. Jejich okolí je zanedbané, hromadí se zde odpady, což degraduje důstojnost architektury hřbitovní zdi a náhrobků, které zpoza ní vystupují. Z hlediska navazujících úprav souvisejících s předprostorem Olšanských hřbitovů je tématem také možnost zprostupnění hřbitovů v prodloužení Lucemburské ulice a oživení prostranství za obchodním centrem.

## 6/ PODÉL OLŠANSKÝCH HŘBITOVŮ NA ŽELIVSKÉHO

Uliční fronta z první poloviny 20. století se nachází už jen při jižním chodníku, přičemž poslední blok u křižovatky Želivského již necítí pravidelnou blokovou strukturu typickou pro předchozí úsek, ale rozpadá se do shluku soliterních objektů. Původně zde Vinohradskou symbolicky zakončovala 90 m vysoká budova Strojimportu, dnes v jejím sousedství přibyla nepřehlédnutelná administrativní budova Crystal, která je viditelná v průhledech z Vinohradské, ale uplatňuje se také v dálkových pohledech z mnoha vzdálených míst. Úsek je typický méně živým parterem, který zakončuje poliklinika, která je lokálním pěším cílem, pak navazují již jen administrativní budovy.

Zhruba v polovině úseku se nachází náměstí Jiřího z Lobkovic. To je většinou účastníků participace s veřejností velmi ceněno, v docházkové vzdálenosti není další obdobné prostranství. Důraz, který na jeho význam kladli místní obyvatelé, se zdá být větší, než by procházející návštěvník Vinohradské ulice tušil. Prostor okolo tramvajové smyčky, která se zde nachází, je neprostopný a nepřehledný,

náměstí je odříznuté od hlavní ulice. Smyčka je zde však nezbytná z důvodu systémové organizace tramvajového provozu.

V nedávné době proběhla na toto náměstí vyzvaná architektonická soutěž v gesci městské části Praha 3. Vybraná studie revitalizuje park na náměstí a propojuje jej s Vinohradskou otevřením a zprostupněním prostranství okolo smyčky. Konceptní studie ulice Vinohradské samotné náměstí návrhově neřeší. V případě pokračování projektové přípravy pro toto náměstí ze strany MČ Prahy 3, je nutné oba záměry vzájemně koordinovat pro zajištění vzniku kvalitního městského prostoru.

Ze severní strany tvoří hranu Vinohradské třídy Olšanské hřbitovy, které představují největší parkovou plochu čtvrti a mnoho místních Olšanskými hřbitovy prochází i pro rekreační účely. Prostranství mezi hřbitovní zdí a ulicí je však v současnosti zanedbané a fragmentované různými provozy. Vzhledem k potenciálu, které tento úsek má, je zapotřebí celkový konceptní pohled na toto území, který nicméně přesahuje rámec Konceptní studie ulice Vinohradské. Řešení tohoto meziprostoru je do jisté míry nezávislé na řešení ulice jako takové a proto je vhodné k němu přistoupit samostatně. Prostranství je potřeba kultivovat tak, aby vznikl důstojný předprostor hřbitova především v oblasti hlavních, architektonicky cenných vstupů. Je nutné zlepšit pěší prostupnost, zakomponovat parkování pro návštěvníky hřbitova a krajinářskými úpravami přetvořit do podoby lineárního městského parku.



OBR 1.20 Hlavní vstup do Olšanských hřbitovů - pohled z nám. Jiřího z Lobkovic



OBR 1.21 Průhled Vinohradskou ze zastávky Olšanské hřbitovů směrem k Floře; vlevo nám. Jiřího z Lobkovic, po pravé straně předprostor Olšanských hřbitovů

Koncepce Vinohradské ulice jako celku	1	⋮
Urbanistická, prostorová a dějová charakteristika ulice	2	⋮
Charakter(y) Vinohradské třídy	2	35

## 130 Koordinace s dalšími záměry

### PROBÍHAJÍCÍ ZÁMĚRY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ:

- Rekonstrukce kanalizace, ul. Vinohradská a okolí, Praha 2, č. inv. akce: 1/1/811/00  
projektant: KO-KA, s.r.o.  
investor: Pražská vodohospodářská společnost, a.s.  
realizace: 2015 – 2016

Začátek úseku přeložky je v křižovatce Vinohradské třídy s Italskou ulicí a konec úseku je u sadů Svatopluka Čecha. Délka přeložky je 652 m, profil stoky 900/1600 mm. Stavba probíhá metodou důlní ražby s vybudováním několika těžních šachet pro odvoz vytěžené zeminy. Přeložka je vedena v jízdním pruhu mezi chodníkem a tramvajovým tělesem. Přeložka stávajícího sběrače do nové trasy vyvolá výstavbu nových revizních šachet, nové napojení všech stok z ulic, kolmých k Vinohradské třídě, přepojení všech domovních přípojek a přepojení všech uličních vpustí do nové stoky. Vyvolanou investicí je rovněž několik přeložek vodovodních řadů a telekomunikačních kabelů na Vinohradské třídě. Tyto činnosti se již budou provádět v otevřených výkopech.

Pro další projekční přípravu revitalizace uličního prostoru musí být zajištěna dokumentace skutečného provedení této akce.

- Obnova stromořadí v ulici Vinohradská - dosadby a pěstební opatření, Praha 2, 3  
projektant: a05 ateliér zahradní a krajinářské architektury  
investor: Odbor ochrany prostředí MHMP  
realizace: 2016

V rámci tohoto záměru proběhne výsadba 33 kusů nových stromů, jimiž budou nahrazeny stromy určené ke skácení nebo doplněna v tuto chvíli prázdná stromová místa. Projekt dosadeb vychází z původního celkového projektu „Obnova stromořadí v ulici Vinohradská“ z roku 2007. V koncepční studii je tento projekt plně zohledněn. Nově vysazované stromy jsou v návrhu považovány za výchozí stav pro následnou obnovu uličního prostoru (viz. výkresy Koordinačních situací 341 – 346). Další doplnění stromořadí, iniciované návrhem koncepční studie, by mělo navazovat na technologické zásady a opatření definované projektem ateliéru a05. Z tohoto pohledu je žádoucí další projektovou přípravu týkající se výsadeb stromořadí zajistit prostřednictvím správce stromořadí tak, aby byla zaručena kontinuita celkového řešení a použité technologie. V další projektové přípravě musí být studii navržené pozice stromů ověřeny z hlediska kolizí se sítěmi technické infrastruktury a definován rozsah případných přeložek.

### INICIOVANÉ ZÁMĚRY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ:

- Rekonstrukce NTL a STL plynovodního řadu v ulici Vinohradská  
rozsah: v úsecích definovaných na základě posouzení technického stavu sítě (viz. výkresy 351 - 356)  
investor: Pražská plynárenská společnost, a.s.

Na základě předpokládaného rozsahu revitalizace uličního prostoru Vinohradské byly správcem plynovodu definovány části sítě vhodné k rekonstrukci v rámci celkové obnovy.

V další fázi projektové přípravy je nutné prostřednictvím projektového manažera (PM) zajistit vzájemnou koordinaci generálního projektanta (GP) se správcem infrastruktury na přípravě projektu.

- Rekonstrukce vodovodního řadu v ulici Vinohradská  
rozsah: bude stanoven na základě posouzení technického stavu sítě  
investor: Pražská vodohospodářská společnost, a.s.

IPR na vzájemném jednání informoval zástupce PVS o předpokládaném časovém horizontu celkové rekonstrukce ulice Vinohradské. Zástupce PVS sdělil, že na základě této informace bude ze strany PVS iniciovat přípravu rekonstrukce vodovodních potrubí tak, aby tato investice mohla být provedena před, nebo současně s rekonstrukcí prostoru ulice.

V další fázi projektové přípravy je nutné definovat rozsah záměru rekonstrukce vodovodních řadů a prostřednictvím projektového manažera (PM) zajistit vzájemnou koordinaci generálního projektanta (GP) se správcem infrastruktury na přípravě projektu.

### PŘIPRAVOVANÉ ZÁMĚRY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ:

- SSZ 2.307 Vinohradská – U Vodárny, Praha 2, 3  
fáze projektu: dopravní studie (autoři: sdružení KOSA)  
projektant: ELTODO dopravní systémy, s.r.o.  
investor: HMP zastoupené TSK

Akce byla připravována před zadáním zpracování koncepční studie ze strany Rady HMP. Záměr je koncipován na předpokladu ponechání tramvajových kolejí a nástupního ostrůvku ve stávajících polohách. Vzhledem k celkovému přehodnocení uspořádání uličního profilu, polohy tramvajové tratě a koncepce tram. zastávek, bude v dalších fázích projektové přípravy daná SSZ řešena v rámci celkového projektu.

- Revitalizace náměstí Jiřího z Poděbrad, Praha 3  
fáze projektu: dokumentace k územnímu rozhodnutí  
projektant: MCA atelier, s.r.o.  
investor: MČ Praha 3

Na základě vzájemné koordinace a dohody mezi IPR, DP a zpracovatelem projektové dokumentace revitalizace náměstí došlo ke změně vymezení řešených území u jednotlivých projektů. Pro zajištění optimální přípravy revitalizace Vinohradské byla jižní chodníková hrana v úseku náměstí Jiřího z Poděbrad vypuštěna z přípravy v rámci projektu náměstí a je řešena v rámci koncepční studie IPR. V návrhu koncepční studie pak dochází v úseku náměstí k úpravě hran obrub, umístění tramvajové zastávky a úpravy koncepce parkování.

Vzhledem k nutnosti řešit prostor náměstí jako celek, je v dalších fázích projektové přípravy uličního prostoru nezbytné u chodníkových ploch převzít a respektovat materiállová řešení navrhovaná v rámci projektu náměstí.

- Revitalizace náměstí Jiřího z Lobkovic, Praha 3  
fáze projektu: architektonická studie  
investor: MČ Praha 3

Na prostor náměstí je zpracována architektonická studie celkové revitalizace, která ale ze strany MČ dosud nebyla rozpracovávána v dalších krocích. V případě další přípravy je nezbytné monitorovat další stav projektu a případně vzájemně koordinovat s revitalizací ulice Vinohradské. Koncepční studie Vinohradské vstupuje do řešeného prostoru v oblasti jižního chodníku Vinohradské a dílčím způsobem v u výstupní zastávky tramvajové smyčky. V případě rozpracování projektu revitalizace náměstí by měl následně projekt Vinohradské v rámci svého řešeného území převzít především materiállové řešení parteru.

- Optická síť Dial Telecom – Sokolská, I. P. Pavlova, Žitná, Legerova, Hálkova, Vodičkova, Polská, Blanická, Budečská, Vinohradská, Sázavská, Slezská, Praha 1 a 2, Nové Město a Vinohrady  
fáze projektu: dokumentace k územnímu rozhodnutí

Vydané územní rozhodnutí svým rozsahem zasahuje do řešeného uličního prostoru. V další přípravě je třeba vzájemně časově a obsahově koordinovat oba záměry.

#### PŘIPRAVOVANÉ ZÁMĚRY V BEZPROSTŘEDNÍM OKOLÍ:

— OAC Millenium Crystal, Praha 3

projektant: CASUA, spol. s.r.o.

investor: GES Real, Prague Real Estate Invest, s.r.o.

realizace: 2015

Koncepční studie ulice Vinohradské respektuje způsob a charakter napojení podzemních garáží objektu, které bylo realizované v průběhu roku 2015. V rámci následné revitalizace uličního prostoru dojde pouze k dílčím úpravám současného řešení, a to především ve vztahu ke koncepci cyklistické infrastruktury.

— Administrativní centrum Vinohradská, Praha 2

fáze projektu: dokumentace k EIA

projektant: Jakub Cíglér Architekti, a.s.

investor: Phibell s.r.o.

Záměr přestavby a doplnění západní části bloku mezi ulicemi Rubešova, Římská a Vinohradská počítá s dopravním napojením podzemních garáží z prostoru Vinohradské třídy. V další přípravě je třeba sledovat záměr především ve vztahu ke kapacitám podzemních garáží a dopadu do dopravní koncepce Vinohradské, dále s ohledem na možnost příjezdu a výjezdu z garáží, kdy zejména koncepční studii definované oddělení tramvajové a IAD ve směru do centra výrazně ovlivňuje způsob obsluhy garáže. V neposlední řadě je třeba koordinovat pozici vjezdu do AC s navrženým doplněním stromořadí a koncepci podélného parkování.

— SSZ 1.078 Legerova – Vinohradská, Praha 1, 2

fáze projektu: dopravní studie

investor: HMP zastoupené TSK

projektant: Dopravně inženýrský servis, Ing. Jakub Tomek

Investiční akce se týká obnovy technologie světelně řízené křižovatky včetně minimálních stavebních úprav souvisejících s dílčí změnou v organizaci dopravy. Koncepční studii ulice Vinohradská jsou definovány potřebné úpravy daného prostoru tak, aby obě akce byly vzájemně kompatibilní a vzájemně koordinované. V návaznosti na koncepční studii by mělo být rozšířeno obsahové zadání tohoto projektu, ve kterém následně budou zohledněny vstupy iniciované touto koncepční studií.

— Celoměstsky významná změna Z 2838/00 ÚP SÚ hl.m. Prahy

(posílení tramvajové sítě v centru v k.ú. Nové Město

a k.ú. Vinohrady (MČ Praha 1 a MČ Praha 2)

O pořízení celoměstsky významné změny Z 2838/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy rozhodlo Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 33/47 ze dne 12/12/2013 na základě podnětu

Útvaru rozvoje hl. města Prahy (nyní Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy).

Celoměstsky významná změna spočívá v prověření variant propojení tramvajových tratí vedených v ulicích Vinohradská / Škrétova - Jindřišská / Vodičkova / Dlažděná - Bolzanova s cílem nalezení optimálního koridoru tramvajové tratě propojující tyto v současné době přetížené uzly veřejné dopravy a vytvoření tak i větší variability linkového vedení v tramvajové síti.

Dlouhodobě je z tohoto pohledu ověřováno především prodloužení tramvajové tratě ve Vinohradské ulici do prostoru mezi muzei, tzn. překročení ulice Legerovy a na to navazující doplnění kolejového trojúhelníku z ulice Škrétovy. Umístění kolejí v ulici Vinohradská umožňuje toto řešení a udává předpoklady pro úpravy řešení křižovatky Legerova/Vinohradská, především ve vztahu k řešení zastávky muzeum a požadavkům na umístění tramvajových kolejí s ohledem na předpřipravenost pro případné uplatnění kolejového trojúhelníku.

— Trasa I.D metra v Praze – provozní úsek Náměstí Míru – Depo Písnice

fáze projektu: dokumentace k územnímu rozhodnutí

projektant: METROPROJEKT Praha, a.s.

investor: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

V bezprostředním okolí řešeného území koncepční studie jsou v rámci daného projektu umísťovány výstupy eskalátory z podpovrchového vestibulu u křižovatky ulic Sázavská / Vinohradská, dále výstup pevným schodištěm, eskalátory a výtahem do ulice Sázavská s cílem přímé návaznosti na tramvajovou dopravu v ulici Vinohradská.

— Obnova distribuční sítě

investor: PRE distribuce, a.s.

Společnost PRE distribuce, a.s. plánuje ve výhledu 5-7 let obnovu sítí na Vinohradech, přesný rozsah však není dosud znám. Obnova sítí je řešena převážně formou výměny kabelů v jejich stávajících trasách (pro stavbu není v tomto případě vyžadováno územní rozhodnutí). V další fázi je nezbytné časově zkoordinovat obnovu sítí s regenerací Vinohradské třídy.

— Koncepční studie humanizace Severojižní magistrály

zadavatel: Rada HMP, usnesení 2324 ze dne 29. 9. 2015

zpracovatel: Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy

Citace z důvodové zprávy: „Cílovým stavem by měla být postupná transformace magistrály na podobu městské třídy, kdy dojde k odstranění či zmírnění bariérového efektu Severojižní magistrály ve městě a obnovení tradičních vazeb. Hlavním smyslem je tedy rehabilitace uličních prostorů při respektování její sběrné

funkce pro centrum města. Současně budou respektovány charaktery jednotlivých úseků magistrály. Na téma zklidnění či humanizace Severojižní magistrály byla zpracována řada studií jak městskými částmi, tak institucemi města. V této souvislosti zejména úvodní studie Humanizace Severojižní magistrály (URM, TSK, 2010). Zpracované studie budou zhodnoceny a bude-li řešení v nich obsažené směřovat k cílovému pojetí městské třídy, budou využity. Koncepční studie bude podkladem pro rozhodování hl. m. Prahy o koncepci a pojetí přeměny Severojižní magistrály.“

Výstup Koncepční studie ulice Vinohradské bude sloužit jako podklad pro další rozpracování a zpřesnění podnětů iniciovaných v oblasti napojení Vinohradské na ulici Legerovu.

# 140 Rámcový odhad stavebních nákladů

Koncepční studie ulice Vinohradské																			
Základní propočet		HSV										Požadovaná úspora na položkách 997 + 998				Možná úspora u jednotlivých objektů			
obj	popis objektu	1	2	5	6	8	9	997	998	práce a dodávky M	HSV+M	přesun hmot a přesun sutě	podíl z HSV+M	25%	úspora	HSV+M	úspora na jedin. úsecích	úspora	HSV+M
1	úsek 1 (výkres č. 331)	5 089 000	490 000	24 360 000	80 000	280 000	4 190 000	14 650 000	1 550 000	3 440 000	54 129 000 Kč	16 200 000	29,9%	12 150 000	-4 050 000	50 079 000 Kč	0%		50 079 000 Kč
2	úsek 2 (výkres č. 332)	5 887 000	543 000	28 400 000	150 000	330 000	4 480 000	17 120 000	1 820 000	6 450 000	65 180 000 Kč	18 940 000	29,1%	14 205 000	-4 735 000	60 445 000 Kč	0%		60 445 000 Kč
3	úsek 3 (výkres č. 333)	7 191 000	766 000	31 770 000	50 000	410 000	6 000 000	18 560 000	2 290 000	3 230 000	70 267 000 Kč	20 850 000	29,7%	15 637 500	-5 212 500	65 054 500 Kč	0%		65 054 500 Kč
4	úsek 4 (výkres č. 334)	7 200 000	745 000	35 370 000	90 000	420 000	6 140 000	20 040 000	2 360 000	0	72 365 000 Kč	22 400 000	31,0%	16 800 000	-5 600 000	66 765 000 Kč	25%	-16 691 250	50 073 750 Kč
5	úsek 5 (výkres č. 335)	6 753 000	626 000	30 840 000	330 000	350 000	4 410 000	20 080 000	1 710 000	870 000	65 969 000 Kč	21 790 000	33,0%	16 342 500	-5 447 500	60 521 500 Kč	40%	-24 208 600	36 312 900 Kč
6	úsek 6 (výkres č. 336)	5 619 000	428 000	23 880 000	230 000	240 000	3 170 000	15 430 000	1 310 000	650 000	50 957 000 Kč	16 740 000	32,9%	12 555 000	-4 185 000	46 772 000 Kč	40%	-18 708 800	28 063 200 Kč
7	uliční mobiliář	0	0	0	0	0	11 240 000	0	70 000	0	11 310 000 Kč					11 310 000 Kč	20%	-2 262 000	9 048 000 Kč
8	doplnění stromořadí	3 831 000	0	0	0	0	3 180 000	0	50 000	0	7 061 000 Kč					7 061 000 Kč	0%		7 061 000 Kč
9	veřejné osvětlení (VO)	0	0	0	0	0	0	400 000	0	17 860 000	18 260 000 Kč					18 260 000 Kč	0%		18 260 000 Kč
10	uliční vpusti	0	0	0	0	3 560 000	0	50 000	50 000	0	3 660 000 Kč					3 660 000 Kč	0%		3 660 000 Kč
11	RTT (Rek. tramvajové trati)										210 190 000 Kč					210 190 000 Kč			210 190 000 Kč
12	RTT - TV (trakční vedení)										9 790 000 Kč					9 790 000 Kč			9 790 000 Kč
		41 570 000	3 598 000	174 620 000	930 000	5 590 000	42 810 000	106 330 000	11 210 000	32 500 000	639 138 000 Kč (bez DPH)			-29 230 000 snížení o	609 908 000 Kč (bez DPH)	5%	-61 870 650 snížení o	548 037 350 Kč (bez DPH)	14%

Legenda:

investor HMP
investor DPP, a.s.

Na základě celkového návrhu uličního prostoru v detailu architektonické koncepční studie byl externím dodavatelem zpracován propočet rámcových nákladů na realizaci celkové revitalizace Vinohradské třídy.

Dílčím vstupem doplňujícím odhad celkových nákladů je také nacenění rekonstrukce tramvajové trati, kterou na základě předaných výkresových podkladů provedl Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Výsledný odhad nákladů počítá, oproti základnímu odhadu, s požadovanou úsporou v oblasti přesunu hmot a sutě, kde je

předpokládáno, že v rámci rekonstrukce nebude muset docházet k celkové výměně podloží, se kterou bylo v celkovém propočtu kalkulováno.

Současně je, vzhledem ke stávajícímu stavu parteru, možné uvažovat s redukováním stavebních prací v úseku Flora - Jana Želivského, kde jsou např. již dnes uplatněny mozaikové dlažby na chodníkových plochách, které vyžadují pouze dílčí úpravy a materiál bude možné recyklovat. Tato skutečnost je zohledněna uvažovaným rozmezím v odhadu realizačních nákladů v úsecích 4 až 6.

Součástí rámcového odhadu nákladů v současné fázi nejsou vedlejší rozpočtové náklady projektu.

Koncepce Vinohradské ulice jako celku	1
Rámcový odhad stavebních nákladů	4
	0





200 /  
Koncepce  
pro jednotlivá  
témata

## 210 Pěší prostor a principy bezbariérovosti

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 534 FOTOGRAFIE – PĚŠÍ POHYB
- 541 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A PĚŠÍ POHYB
- ↗ VYHLÁŠKA MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR č. 389/2009 Sb. O OBECNÝCH TECHNICKÝCH POŽADAVCÍCH ZABEZPEČUJÍCÍCH UŽÍVÁNÍ STAVEB („BEZBARIÉROVÁ VYHLÁŠKA“)
- ↗ ČSN 73 6110 PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
- ↗ KONCEPCE ODSTRANOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE (ROK 2025: BEZBARIÉROVÁ DOPRAVA / PŘÍSTUPNÁ VEŘEJNÁ SLUŽBA PRO KAŽDÉHO), 2014

### 211 – PĚŠÍ POHYB JAKO KRITÉRIUM KVALITY ULICE

Podstatou koncepční studie je návrh řešení provozně-prostorového uspořádání ulice, jehož cílem je potvrdit charakter Vinohradské jako obchodně-dopravní městské třídy. Zvýšení kvality pěšího pohybu, pro všechny skupiny uživatelů, je jednou ze základních podmínek zlepšení stavu ulice.

Jedním z hlavních cílů studie tedy je, aby Vinohradská třída poskytovala odpovídající komfort pro každodenní pěší provoz, to znamená dostat se do práce, do školy, na nákup apod. pohodlně a bezpečně. Zároveň by však měla plnit roli městského korza, stát se cílem nedělních procházek, místem setkávání a přirozeně vybízet k různorodým společenským a kulturním aktivitám.

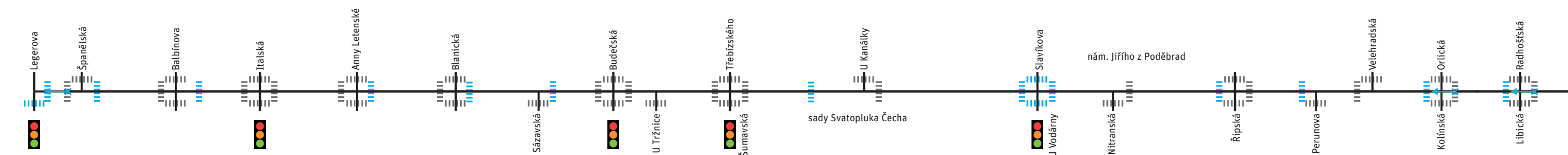
Obecně jsou pěší plochy navrhovány s důrazem na bezpečný komfortní pěší pohyb a pobytové aktivity. Studie řeší zejména logické a čitelné uspořádání prostoru včetně odstranění bariér, které v současnosti brání prostupnosti a plnohodnotnému využití prostoru.



OBR 210.2 Křižovatka na náměstí Jiřího z Poděbrad  
V současné době je možné dostat se na druhou stranu pouze skrze bariérové vestibuly stanice metra.



OBR 210.3 Křižovatka na náměstí Jiřího z Poděbrad – vizualizace návrhu  
Je navrženo odstranění dopravně bezpečnostního zábradlí, signalizované přechody pro chodce jsou doplněny na všech ramenech křižovatky.



OBR 210.1 Stávající a navrhované přechody pro chodce na schématu rozvinutého profilu ulice

### 212 – PĚŠÍ CÍLE A NÁVAZNOSTI

Z hlediska širších vztahů představuje Vinohradská důležitou spojnicí, páteřní ulici Vinohrad. Je tedy sama o sobě cílem, městskou třídou s mnoha obchody a institucemi.

Přes Vinohradskou zároveň vedou pěší propojení blízkých parků a frekventované docházkové trasy do přilehlých základních škol. Z těchto důvodů také vyplývá potřeba dobrého příčného propojení obou stran ulice, tedy nutnost doplnění chybějících přechodů a úprav příčných vazeb z hlediska bezbariérovosti, bezpečnosti a přehlednosti.

Deficitem pěší návaznosti je neuspokojivě řešené propojení Vinohradské s Václavským náměstím, tedy s centrem města. Podrobněji viz kapitola → 243 – KŘÍŽOVATKY.

### 213 – ZÁKLADNÍ PRINCIPY ZVÝŠOVÁNÍ KVALITY PĚŠÍHO PROSTORU

Veškerá opatření a úpravy křižovatek a příčných vazeb jsou navrhované s důrazem na bezbariérovost. Součástí kultivace pěšího prostoru je také výměna a sjednocení povrchů a mobiliáře v celé délce Vinohradské a doplnění stromořadí tam, kde doposud chybí.

- 260 – POVRCHY PARTERU A MATERIÁLY
- 270 – STROMY A VEGETACE
- 280 – MOBILIÁŘ A VYBAVENÍ

V návrhu jsou v průběhu celé ulice aplikovány zejména následující principy:

#### — DOPLŇOVÁNÍ PŘECHODŮ PRO CHODCE

V místech, kde v současnosti příčné vazby citelně chybí, a kde šířka ulice umožňuje zřízení bezpečného přechodu pro chodce, jsou navrženy nové. → OBR 210.1 Přechody jsou rovněž doplňovány v souvislosti s rekonstrukcí tramvajových zastávek a zlepšením přístupnosti ostrůvků.

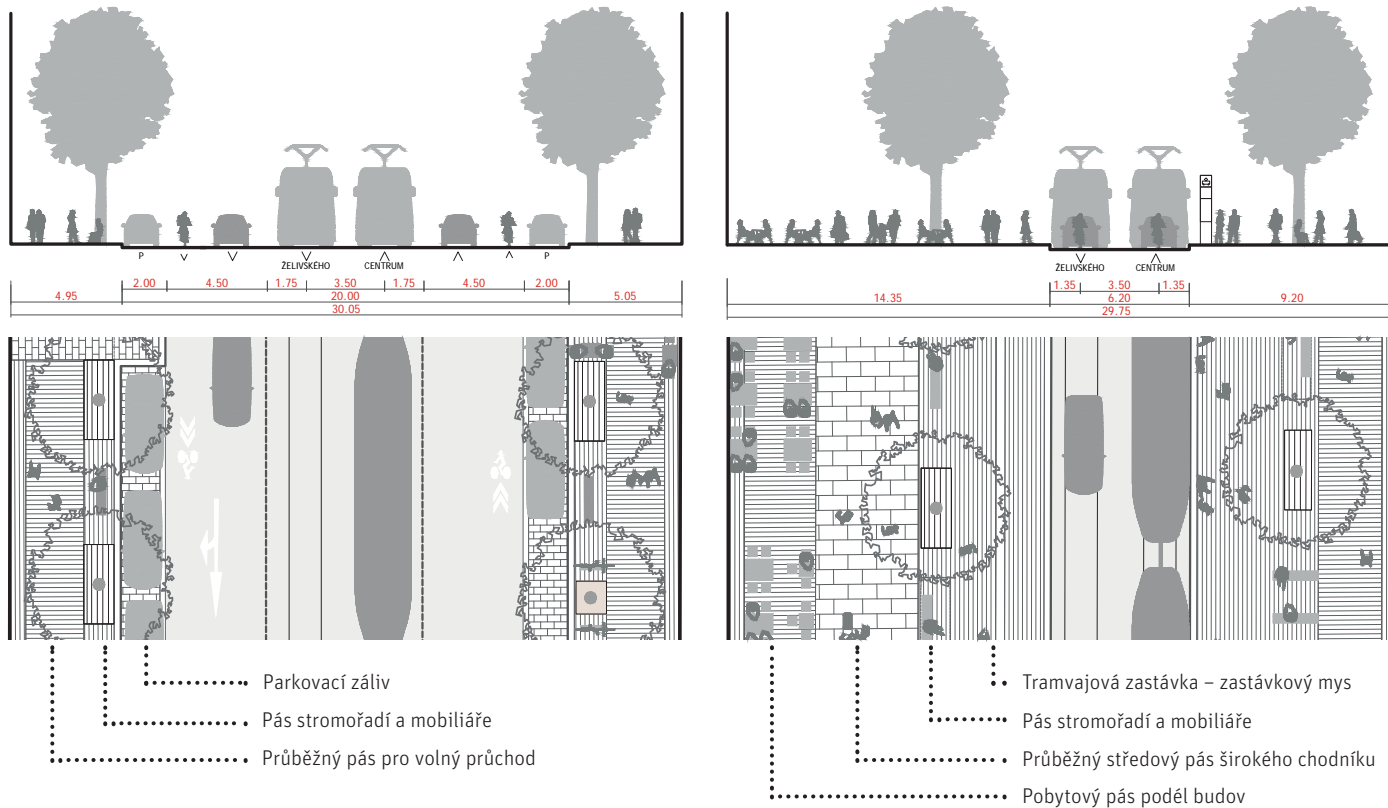
#### — ZKRACOVÁNÍ DÉLKY PŘECHÁZENÍ

Na všech křižovatkách s bočními ulicemi jsou navrženy vysazené chodníkové plochy na nárožích, čímž se rozšiřuje pěší prostor a naopak zkracuje délka přecházení přes vozovku. Obdobně jsou řešeny i přechody přes Vinohradskou mimo křižovatky. Na rozdíl od současného stavu, kdy je přecházení Vinohradské často nebezpečné z důvodu nedostatečného rozhledu, rozšíření chodníku do vozovky umožní pěším lepší výhled, stejně jako je chodec lépe zpozorovatelný řidiči projíždějících vozidel.

Prostorové parametry Vinohradské dané jak urbanistickým založením, charakterem a šířkou ulice, tak vedením tramvajové trati, logicky na většině míst znemožňují zkrátit přechody na požadovanou délku dle bezbariérové vyhlášky – max. 7,00 m u změny dokončených staveb. V rámci Koncepční studie bylo vyhodnoceno, že je z hlediska pěšího provozu bezpečnější, aby v těchto místech přechody zůstaly i přesto, že neodpovídají této délce, než aby zde žádná možnost přejít z jedné strany ulice na druhou neexistovala. Koncepční studie tak navrhuje řešení vycházející z ↗ ČSN 73 6110, kde lze uvažovat délku přechodu 7,00 m při rekonstrukcích s možností prodloužení v nárožích až o 3,00 m. Při vedení cyklopruhů v HDP, kde šířka komunikace neumožňuje vložit ostrůvek, lze šířku cyklopruhu nezapočítávat.

Oproti současnému stavu tedy v návrhu dochází všude ke zkrácení přechodů a zvýšení bezpečnosti. Doslovná snaha o dosažení požadované délky by na mnoha místech znamenala významné překročení daných urbanistických limitů – např. znehodnocení založené městské třídy necitlivými zásahy do průběžných hran obrubníků a zásahy do nároží, nebo nutnost kácení stromů v případě vkládání ostrůvků. Dělicí ostrůvek je proto vkládán pouze tam, kde to umožňují prostorové parametry ulice.

V navazujících fázích projektu je nutné individuálně prověřit možnosti dílčích úprav jednotlivých přechodů s problematickou délkou (např. možnost vynesení obruby versus šířka cyklopruhu apod.) Až krajním řešením pak může být ve vybraných případech signalizování samotného přechodu, což vzhledem k množství vazeb, dopravnímu zatížení, požadované preferenci veřejné hromadné dopravy a komfortu pěších, nelze doporučit.



OBR 210.4 Princip uspořádání pěšího prostoru



OBR 210.5 Navrhovaná nárožní pobytová plocha v nejužší části ulice a zvýšená vozovka v místě přecházení křižovatky s ulicí Radhoštskou



OBR 210.6 Využití pěšího prostoru pro restaurační předzahrádku (Praha 8, Karlín)

Největší pobytový potenciál pak mají z prostorových důvodů přirozeně místa, kde se lokálně chodník rozšiřuje, a kde lze rozvíjet škálu různorodých aktivit – např. v místech ustoupených fasád v nejužší části Vinohradské mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a ulicí Radhoštskou, nebo v rámci širokého jižního chodníku mezi Vinohradskou tržnicí a ulicí Blanickou. → OBR 210.5

**— MATERIÁLOVÉ SJEDNOCENÍ PĚŠÍCH A POJÍŽDĚNÝCH PLOCH**  
 Parkování přímo ve vozovce je nahrazeno parkovacími zálivky pro podélná stání všude, kde je to z hlediska prostoru a dopravního režimu možné. Povrch parkovacích zálivů je dlážděný, oddělením od asfaltové vozovky se tak pocitově rozšiřuje chodníková plocha. Parkovací zálivky jsou stavebně vymezeny „vytaženými“ plochami chodníku v nárožích při snaze o zachování čisté geometrie obrub

a přerušovány dalšími příčnými vazbami, vjezdy a mysovými zastávkami tramvaje. Dochází tak rovněž k rytmizaci a zpřehlednění ulice, neboť auta již neparkují v dlouhých řadách, které představují vizuální i fyzickou bariéru.

Pojížděná dlažba chodníkových přejezdů (vjezdy do objektů, vnitrobloků) a zvýšené vozovky v místě vjezdů do bočních ulic je materiálem i odstínem dlažby příbuzná chodníkové mozaice použité na většině pěšího prostoru, čímž dochází k vizuálnímu i pocitovému scelení chodníku. Více informací viz → 260 – POVRCHY PARTERU A MATERIÁLY.

## 214 – PRINCIPY BEZBARIÉROVOSTI

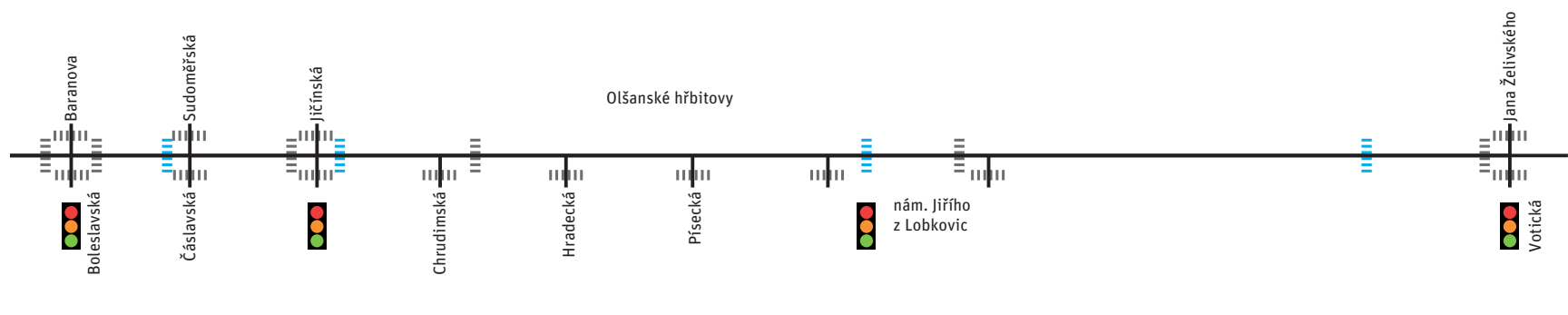
Pojem veřejný prostor v sobě zahrnuje předpoklad rovnosti užívání. Veřejná prostranství by měla umožňovat nejen veřejnou přístupnost, ale také možnost komfortního užívání pro všechny bez rozdílu. Předpokladem zajištění bezbariérového užívání Vinohradské ulice je zohlednění potřeb jednotlivých skupin budoucích uživatelů, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace včetně seniorů, rodičů s kočárky apod. Ulice bez bariér je však ve svém důsledku přirozeně přínosem pro všechny uživatele.

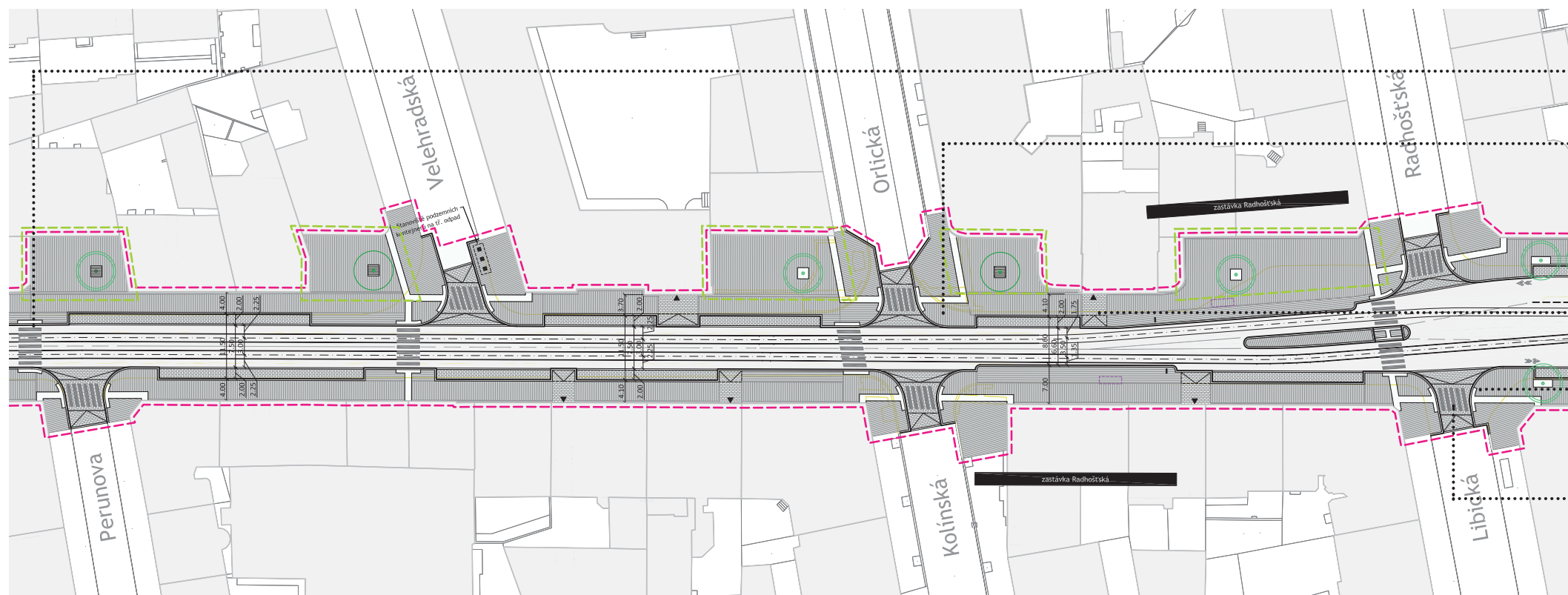
Koncepční studie klade důraz na bezbariérové úpravy ulice, výchozím závazným podkladem k nastavení nového standardu Vinohradské je prováděcí předpis stavebního zákona ↗ BEZBARIÉROVÁ VYHLÁŠKA č. 389/2009 Sb.

Základní principy jsou:

- zajištění kontinuity pěšího prostupu, tedy možnosti nepřerušovaného průchodu v podélném směru po obou stranách ulice,
- zajištění bezbariérových příčných vazeb,
- komfortní přístup na zastávky veřejné dopravy včetně nástupu do vozidla.

Překážkou nejen pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou zejména fyzické bariéry v podobě překonávání výškových rozdílů





OBR 210.7 Základní principy zvyšování kvality a bezbariérovosti pěšího prostoru

– např. obrubníků u přechodů, které nejsou sníženy na úroveň vozovky, nevhodně řešených vodorovných spár v dlažbě, pohyb po nerovné, šikmé či zborcené ploše nebo nedostatečná šířka chodníku. Bariéry představují také chybějící úroňové přechody v místech poptávaných pěších vazeb, např. na křižovatce s ulicemi Slavíkova a U vodárny, kde je v současnosti přístup na náměstí Jiřího z Poděbrad zajištěn pouze podchody přes vestibul metra.

Bezpečný samostatný pohyb a orientace v prostoru pro nevidomé a slabozraké je v návrhu zajištěn vhodnou organizací prostoru bez fyzických bariér zužujících průchozí část chodníku a přítomností srozumitelných hmatových prvků a značení. Jak vyplynulo z participace veřejnosti, v současnosti je pro nevidomé na Vinohradské na mnoha místech problematické najít zastávku a přechody, protože chybí jasně identifikovatelné signální (naváděcí) pásy. → 400 / D, E

## 215 – NAVRHOVANÁ BEZBARIÉROVÁ OPATŘENÍ

### KONTINUITA PĚŠÍHO PROSTORU

V rámci chodníků je v celé délce Vinohradské navržen průběžný pás, který respektuje přirozený pohyb chodců a umožňuje

plynulý a pohodlný průchod. → 213 – ZÁKLADNÍ PRINCIPY ZVYŠOVÁNÍ KVALITY PĚŠÍHO PROSTORU

V rámci širokých chodníků, kde je ideově navržena velkoformátová dlažba, by bylo vhodné vést umělou vodící linii po hranici pásu provedeného v této dlažbě. Nahrazovala by přirozenou vodící linii – fasády objektů tak, aby mohly být do pásu před objekty nekonfliktně umístovány restaurační předzahrádky a další pobytový mobiliář. Je třeba nalézt vhodnou formu této vodící linie, která by kompozičně a materiálově doplňovala navrženou kompozici povrchů a zároveň byla akceptovatelná z hlediska technických požadavků na hmatové prvky.

Vzhledem k charakteru a uspořádání chodníků studie s důrazem na pobytovou kvalitu ulice deklaruje, že restaurační předzahrádky lze v určité míře umísťovat také podél fasád budov. Z tohoto důvodu je třeba nalézt systémové řešení pro prvky, které by lokálně zajistily kontinuitu přirozené vodící linie tvořené fasádou budov, a ulice tak fungovala bez problémů pro všechny uživatele, včetně nevidomých.

V předprostoru Olšanských hřbitovů je třeba zachovat (vytvořit) vodící linii včetně úprav podél parkoviště. Podél chodníku na náměstí Jiřího z Poděbrad (severní chodník Vinohradské) je potřeba zachovat vodící linii, to znamená obrubník podél trávníku minimální výšky 6 cm.

### KŘIŽOVATKY A PŘECHODY

Veškeré přechody pro chodce, včetně koridoru přes tramvajovou trať na Floře, budou v ploše chodníku opatřeny signálním a varovným pásem s přesahem 80 cm na každou stranu přechodu (až

po nájezdový klín). Na základě dohody se zástupci SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých) ale nemusí být naváděcími prvky opatřeny tyto nesignalizované přechody: u Nitranské, u Řipské (na rameni do centra), u Perunovy a Orlické. V úseku Řipská – Radhošská je dostatek přechodů, namísto přechodu u Nitranské je pro nevidomé bezpečnější užít blízký signalizovaný přechod přes Vinohradskou v křižovatce U vodárny.

Křížení s bočními ulicemi jsou tam, kde je to z hlediska dopravního režimu možné, řešena formou chodníkového přejezdu, to znamená, že v místě přechodu je vozovka zvýšená do úrovně chodníku, všechny signalizované přechody jsou opatřeny sníženou obrubou.

→ 243 – KŘIŽOVATKY

Délka většiny stávajících přechodů přes Vinohradskou neodpovídá bezbariérové vyhlášce, tedy délce max. 7,00 m u změny dokončených staveb. V rámci Konceptní studie bylo vyhodnoceno, že je z hlediska pěšího provozu bezpečnější, aby v těchto místech přechody zůstaly i přesto, že neodpovídají této délce, než aby zde žádná možnost přejít z jedné strany ulice na druhou neexistovala. Konceptní studie tak navrhuje řešení vycházející z ČSN 73 6110. Délka všech přechodů je tak snížena, a to jak uplatněním rozšířených chodníkových ploch v nárožích, tak v případě nutnosti vložením dělicího ostrůvku, podrobněji v kapitole → 213 – ZÁKLADNÍ PRINCIPY ZVYŠOVÁNÍ KVALITY PĚŠÍHO PROSTORU

**Doplňování přechodů pro chodce**  
- nový přechod pro chodce v návaznosti na ulici Perunovu a pobytový pláček v místě ustoupené fasády

**Zkracování délky přecházení**  
- vytažení chodníkových ploch v nároží a stavební vymezení parkovacích zálivů

**Materiálové sjednocení**  
- sjednocení barevnosti a materiálu dlážděných chodníků a chodníkových přejezdů a odlišení těchto částí od parkovacích zálivů a od asfaltové vozovky

**Prvky pro nevidomé**  
- základní návrh rozvržení signálních a varovných pásů pro osoby se sníženou schopností orientace u přechodů přes vozovku

**Přecházení bez bariér**  
- zvýšená vozovka u nesignalizovaných přechodů přes boční ulice, snížená obruba u signalizovaných přechodů pro chodce,

### ZASTÁVKY TRAMVAJE

Tématu tramvajových zastávek se věnuje též kapitola → 223 – TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY

V současnosti jsou tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice, Olšanské hřbitovy, Želivského a Italská zcela bariérové a nelze je osobami s omezenou schopností a orientace samostatně v podstatě vůbec využívat, stejně tak jako zastávku Radhošská ve směru z centra.

Všechny zastávky jsou navrženy a budou řešeny jako bezbariérové dle vyhlášky a v souladu s KONCEPCÍ ODSTRAŇOVÁNÍ BARIÉR VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ V HLAVNÍM MĚSTĚ, 2014. Cílem tohoto koncepčního dokumentu je zajistit, aby veřejná hromadná doprava v Praze byla do roku 2025 v maximální možné míře bez bariér.

Formou zastávkového mysu, s nejkomfortnějším přístupem přímo z chodníku, budou řešeny zastávky Italská ve směru z centra, Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad a Radhošská. V místě zastávkových mysů jsou při jízdě do kopce z centra (zastávky Italská a Vinohradská tržnice), navrženy tzv. cyklovídeňské zastávky, tedy zastávkový mys s možností poježdění přední části pouze cyklisty tak, aby nedošlo k přerušení cyklistického stoupacího pruhu a nedocházelo k nutnosti vjíždět mezi tramvajové koleje a rychle jedoucí auta, což je pro cyklistu velmi nebezpečná situace. → 230 – CYKLISTICKÁ DOPRAVA

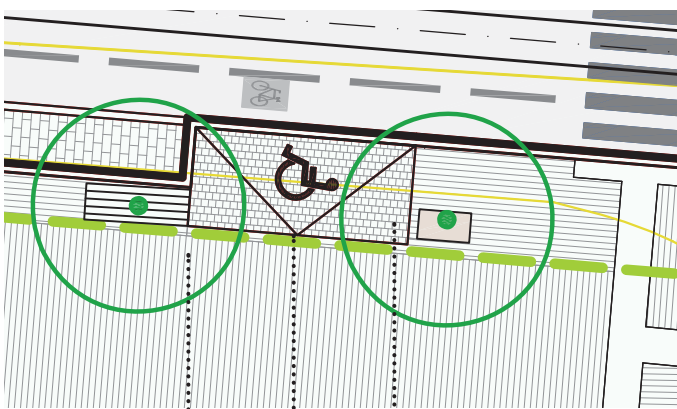
Obdobné řešení je realizováno u zastávky Krymská ve Francouzské ulici na Praze 10 → OBR 210.8. Z důvodu obavy z kolize nevidomých a cyklistů s řešením nesouhlasí zástupci SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých). Nedomníváme



OBR 210.8 **Cyklovídeňská tramvajová zastávka Krymská, Praha 10**



OBR 210.9 **Tramvajová zastávka Šilingrovo náměstí, Brno**  
 Ostrůvek se zvýšenou plochou vozovky včetně bezbariérových úprav pro nevidomé.



Rozšíření parkovacího stání do pásu stromořadi zachovává průchozí šířku chodníku  
 Bezbariérové stání má rozměr 7,3x3,5m  
 Stání je řešené formou rampy mezi vozovkou a chodníkem pro usnadnění manipulace s vozíkem

OBR 210.10 **Vyhrazené parkovací stání pro osoby ZTP v parkovacím zálivu**

se, že by však tyto obavy ze snížení bezpečnosti zastávek pro nevidomé a slabozraké nebyly technicky řešitelné. Z tohoto pohledu bude návrh cyklovídeňských zastávek v navazujících fázích dále podrobněji rozpracován a projednáván. Cyklista se ve stoupání pohybuje velmi pomalu a s chodci se může bezpečně vyhnout, naopak nutnost přejíždět koleje a jízda před rychle jedoucími auty je násobně nebezpečnější a negativně ovlivňuje plynulost provozu. Je-li tramvaj ve stanici, musí zastavit všechna vozidla včetně cyklistů, aby mohli chodci bezpečně vystoupit a nastoupit. Cyklistický pás zvýšený do úrovně nástupiště musí být současně jasně označen a materiálově oddělen, aby všichni uživatelé situaci správně vyhodnotili.

Zastávka Italská ve směru do centra je navržena jako ostrůvková s možností zvýšení vozovky u jízdního pruhu, což umožňuje pohodlnější bezbariérový přístup na vozíku nebo s kočárkem v celé délce ostrůvku. Okraj chodníku a ostrůvku v kontaktu s vozovkou bude opatřen dělicími sloupky a varovným pásem pro bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností orientace.

Ostatní zastávky (Flora, Olšanské hřbitovy, Želivského) budou řešeny formou dostatečně širokého ostrůvku s přístřeškem a bezbariérovým přístupem po přechodu pro chodce z obou stran po rampě se sklonem max 1:10. Ostrůvkové zastávky budou opatřené vodícími liniemi – buď zábradlím se zarážkou pro vodící hůl, ideálně však jiným prvkem, který by adekvátně zajistil bezpečné a komfortní užití pro osoby se sníženou schopností orientace, ale zároveň nebránil snadnému přístupu k tramvaji. Podoba takového opatření bude předmětem řešení v navazujících fázích projektu. Výška nástupní hrany tramvajové zastávky sloužící k výstupu a nástupu cestujících do tramvaje bude 0,24 m a u zastávkových mysů 0,20 m. Všechny zastávky tramvaje budou rovněž opatřeny signálními pásy v místě čela zastávky pro snazší orientaci nevidomých.

Označnick zastávky by měl být ve všech případech umístěn tak, aby se vozíčkář plnohodnotně dostal ke všem informacím.

#### PARKOVÁNÍ

V současnosti je dle účastníků participace podél Vinohradské nedostatek parkovacích míst pro vozíčkáře a existující stání nejsou vždy vyřešena vyhovujícím způsobem → 400 / A25.

V rámci úprav ulice, je proto potřeba doplnit vyhrazená bezbariérová parkovací stání pro ZTP. Dle průzkumů a veřejných setkání v současnosti chybí zejména v části ulice mezi Italskou a náměstím z Jiřího z Poděbrad, a také v předprostoru Olšanských hřbitovů. V koncepční studii je navrženo celkem 12 parkovacích stání pro ZTP v rámci podélného parkovacího zálivu v závislosti na prostorových možnostech. Zpravidla zakončují parkovací záliv před nárožím. Doplněny jsou průběžně v celé délce ulice. Více viz. v kapitole → 244 – PARKOVÁNÍ.

#### MATERIÁLY, POVRCHY A PRVKY

Tématu tramvajových zastávek se též věnuje kapitola → 260 – POVRCHY PARTERU A MATERIÁLY

#### Povrchy chodníků

Povrchy chodníků a tramvajových zastávek jsou navrženy v pražské mozaice formátu 60x60 mm. Mozaiková dlažba je z hlediska požadavků Pražské organizace vozíčkářů (POV) akceptována jako adekvátní materiál pro povrchy v kompaktním blokovém městě. Stejně tak i vozíčkáři, kteří se zúčastnili komunitní vycházky, hodnotili tento materiál jako přijatelný pro pohyb na vozíku. Výška obruby je standardně 12–15 cm.

V rámci širokých chodníků je v této fázi lokálně navržena velkoformátová dlažba, která je obecně z hlediska péšího pohybu komfortnější a lépe odpovídá měřítku prostoru. Musí však být kvalitně provedená, aby nedocházelo k následným defektům a tím i k znesnadnění pohybu vozíčkářů. Možnost uplatnění tohoto řešení bude v dalších fázích přípravy projednávána s OPP MHMP.

Zvýšená část vozovky, a chodníkové přejezdy u vjezdů do objektů jsou navrženy v žulové dlažbě formátu 10 x 10 cm, která je komfortnější z hlediska pohybu vozíčkářů než tzv. kočičí hlavy.

#### Hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké

Navržené hmatové prvky pro nevidomé a slabozraké (signální a varovné pásy) budou provedeny v souladu s požadavky zákona 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky. Standardně používané hmatové prvky, tzv. "stanovené výrobky", se s navrhovaným řešením povrchů nevyklučují. Rekonstrukce Vinohradské třídy však může být i díky svému rozsahu příležitostí k otestování nových materiálů, např. k certifikaci výrobků provedených v kameni apod.

#### NÁMĚTY K ŘEŠENÍ V NAVAZUJÍCÍCH FÁZÍCH PROJEKTU

Komplexní řešení Vinohradské jako páteřní ulice Vinohrad by také mělo zahrnovat postupné odstranění bariér u navazujících pěších tras spojujících okolní důležitá místa a související přestupní uzly, tedy např. připravované zpřístupnění přilehlých stanic metra A (Muzeum, Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského) výtahy. Tyto úpravy přesahují rámec řešeného území Koncepční studie, upozorňujeme zde ale na nezbytnost realizace navazujících bezbariérových tras pro zajištění odpovídajícího fungování ulice a ve vztahu k širší lokalitě.

Kromě základních, výše jmenovaných opatření aplikovaných v rámci celé ulice, se množství bezbariérových úprav pěších ploch, které z ulice vytvářejí opravdu přívětivý prostor, odehrává v rovině architektonického detailu, který bude předmětem řešení navazujících fází projektu rekonstrukce, kdy budou stanoveny přesné rozměry a parametry použitých stavebních výrobků.

#### Princip bezbariérových tras

K tomu, aby samotná Vinohradská ulice fungovala opravdu jako plnohodnotná bezbariérová trasa, je zároveň v navazujících fázích projektu vhodné navázat komunikaci s veřejnými institucemi (školy, kulturními a zdravotními zařízeními apod.), které zde sídlí, aby rovněž byly přístupné bez bariér.

Dále je třeba v rámci možností dané situace zajistit možnost bezbariérového užívání ulice (princip bezbariérových tras) během jednotlivých etap realizace stavby.

## 220 Veřejná doprava

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 535 FOTOGRAFIE – VEŘEJNÁ DOPRAVA
- 542 VEŘEJNÁ DOPRAVA

Pozice tramvajové trati v ulici je navržena tak, aby došlo k optimalizaci uspořádání uličního profilu ve smyslu zajištění lepšího sdílení prostoru všemi skupinami uživatelů. Návrh koncepční studie se snaží zajistit vyšší preferenci veřejné dopravy a její vyšší plynulost minimalizací úseků, kde v současnosti dochází k blokování tramvaje v dopravních kolonách. Dále dojde ke zlepšení bezpečnosti provozu ve vozovce, zejména s ohledem na přecházení chodců a zlepšení podmínek pro průjezd na kole. Minimalizace konfliktních míst mezi parkujícími automobily a tramvajemi (zajištění dostatečného odstupu parkujících aut od tramvají) přispěje k plynulosti tramvajové dopravy. Zvýšení efektivity veřejné dopravy umožní garantovat dodržování jízdních řádů a v dlouhodobém důsledku přispěje k růstu počtu cestujících využívajících veřejnou dopravu. Díky rekonstrukci dojde k výraznému zlepšení uživatelské kvality pro všechny skupiny cestujících, bude zlepšena vybavenost zastávek a nastupování do tramvaje bude u všech zastávek na Vinohradské bezbariérové, bezpečné a pohodlné.



OBR 220.1 Tramvajová zastávka Italská  
Nástupní ostrůvek je příliš úzký a přístup na něj není bezbariérový.

## 221 – TRAMVAJOVÁ TRATĚ

Koncepční studie Vinohradské se zabývá úsekem tramvajové trati mezi křižovatkami Vinohradské s Legerovou a s ulicí Jana Želivského.

Mezi ulicemi Legerova a Boleslavská je tramvajová trať v návrhu vedená ve vozovce a je v úsecích pojížděná automobily jednosměrně nebo obousměrně. Ve spodní části, kde dochází k častým dopravním kolonám, je od ulice Sázkavská ve směru do centra navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tratě, který zabraňuje tomu, aby nedocházelo k prodlužování doby jízdy tramvaje v důsledku dopravních kolon v tomto úseku.

V úseku mezi Boleslavskou a Jana Želivského je tramvajová trať řešena jako samostatné těleso, oddělené od jízdních pruhů, části tratě v úseku Flora - Jana Želivského jsou řešeny jako zatravněné. Naopak zpevněné a pojezditelné jsou v této části úseky před signalizovanými křižovatkami a v místech zastávek, což zajišťuje možnost průjezdu integrovaného záchranného sboru (hasiči, sanitka) nebo náhradní autobusové dopravy.

### POJÍŽDĚNÍ TRAMVAJOVÉ TRATĚ VE VZTAHU K PREFERENCI VEŘEJNÉ DOPRAVY

K poježdění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak, při snaze



OBR 220.2 Tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad  
Z této zastávky se na náměstí Jiřího z Poděbrad lze dostat pouze podchodem.

o respektování polohy stromořadí, maximální zachování parkovacích míst a integraci cyklo opatření samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, v celé délce ulice oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevedou.

Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pro plynulost veřejné dopravy pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzdušným od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice.

V návrhu koncepční studie dochází nově k poježdění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra a lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Eliminaci vozidel vjíždějících na tramvajový pás v prostoru stanice Vinohradská tržnice ve směru do centra bude nutné v dalším rozpracování zajistit řízením SSZ v předchozí křižovatce.

### OSOVÁ VZDÁLENOST KOLEJÍ

Standardní minimální osová vzdálenost kolejí v přímém směru je 3 m. V úsecích zastávkových mysů je navržena standardně osová vzdálenost 3,5 m. U tramvajové smyčky Olšanské hřbitovy je navržena osová vzdálenost 3,6 m, aby byla zajištěna možnost vzájemného míjení v oblouku s tramvajemi vyjíždějícími ze smyčky.

Vzhledem k členitosti uličního profilu je osová vzdálenost v jednotlivých úsecích úměrně rozšiřována dle normových požadavků, nicméně v úrovni detailu koncepční studie není možné do důsledků zohlednit všechny okolnosti mající vliv na výslednou osovou vzdálenost tramvajových kolejí. Principem návrhu je snaha o co nejpřímější



OBR 220.3 Tramvajová zastávka Olšanské hřbitovy  
Přístřešek není umístěn na nástupním ostrůvku, zejména starší lidé ho nedokážou využít.

a nejplynulejší trasování kolejí tak, aby byla zajištěna plynulost provozu a komfort přepravy.

Koncepční studie tak ve vztahu k pozici tramvajových kolejí nastavuje základní skladebné principy pro jednotlivé části uličního prostoru a definuje požadavky na uplatnění konkrétních opatření pro zajištění prostorově – provozního řešení uličního prostoru. Použitá osová vzdálenost zpravidla podmiňuje celkové šířkové uspořádání profilu, v případě dílčích úprav a zpřesňování profilu v dalších stupních projektu je vždy třeba zvažovat dopady na další použité opatření. Přesné umístění a osové vzdálenosti kolejí budou potvrzeny v dalších fázích projektové přípravy.

## 222 – PŘESTUPNÍ UZLY

### PŘESTUP NA METRO

Tramvajová trať ve Vinohradské ulici vede prakticky paralelně s trasou metra A. Oba systémy vytváří přestupní vazby ve čtyřech bodech (Muzeum A+C, Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského). Cílem koncepční studie je zlepšení kvality a charakteru přestupních vazeb jak mezi stávajícími dopravními systémy, tak i ve vztahu k dlouhodobě plánovaným záměrům. Tento cíl se propisuje do návrhu konkrétního umístění tramvajových zastávek.

V rámci koncepční studie tak dochází ke zlepšením přestupních vazeb u stanic Želivského a Jiřího z Poděbrad, které je zajištěno úpravou umístění tramvajových zastávek. V případě stanice Flora dochází k dílčí úpravě stávající zastávky.

V kontextu plánovaných záměrů je v rámci budoucí trasy metra D jeden z výstupů z vestibulu umístěn v Sázkavské ulici a v návaznosti



OBR 220.4 Tramvajová zastávka Želivského  
Malá šířka chodníku je ještě omezena přístřeškem tramvajové zastávky a sloupy trakčního vedení. Chybí bezbariérový a bezpečný přístup na nástupní tramvajový ostrůvek.

na to je navrhováno přisunutí zastávek tramvaje. Koncepční studie respektuje tento princip a v rámci návrhu dochází přesunutí zastávky Vinohradská tržnice ve směru do centra do shodné polohy se současnou zastávkou ve směru z centra.

Situaci okolo stanice Muzeum řeší v koncepční rovině projekt "Muzejní oázy" Tento projekt zahrnuje území mezi Wilsonovou, Mezibranskou a Legerovou ulicí, „ostrov“ s oběma budovami Národního muzea a Státní operou. V rámci tohoto projektu jsou definována témata a zásahy potřebné ke komplexní úpravě území a obnovení úrovněového propojení mezi Vinohradskou a Václavským náměstím pro pěší i cyklisty.

V dílčí míře se stejného prostoru týká záměr rekonstrukce SSZ 1.078 Legerova – Vinohradská. Koncepční studií ulice Vinohradské jsou definovány základní principy a vstupy pro následnou úpravu záměru rekonstrukce SSZ s předpokladem vytvoření související investiční akce, která by zajistila přípravu a realizaci opatření jdoucích nad rámec projektu rekonstrukce SSZ. → 130 – KOORDINACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY. Cílem iniciovaných opatření je realizace bezbariérových povrchových pěších vazeb mezi ulicí Vinohradskou, tram. zastávkou Muzeum a prostorem mezi muzei v vazbu na vstupy do metra, které budou koordinované se samotným záměrem revitalizace uličního prostoru Vinohradské třídy.

#### PŘESTUP NA AUTOBUS

Vinohradskou křížuje autobus v ulicích Italská, Jičínská a Jana Želivského. Nejvýznamnější z hlediska přestupních vazeb z tramvají a metra na autobusy je stanice Želivského, kde je celkový obrat cestujících přes 67 tisíc osob/den. → 543 INTENZITY A OBRATY CESTUJÍCÍCH

Italskou ulicí je vedena páteřní linka autobusu 135 mezi autobusovým nádražím Florenc a náměstím Míru, dál pokračuje přes Vršovice na Chodov. Jedná se o jedno z mála spojení ze severu na jih vedoucí přes Vinohrady. Další linka vede až Jičínskou přes Floru. Obyvateli je autobus také využíván při cestě na polikliniku v Italské ulici. V současné době přestup z autobusu 135 na tramvaje na Vinohradské ulici není možný a bylo by tak vhodné přisunutí zastávky autobusu Římská ke křižovatce Italské a Vinohradské. Vzhledem k výše uvedenému je žádoucí iniciování samostatného projektu, který by problematiku přisunutí autobusových zastávek dále řešil.

## 223 – TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY

V rámci rekonstrukce tramvajové tratě je příležitost upravit rozmístění zastávek tak, aby lépe odpovídalo potřebám obyvatel a současnému využití ulice. V tomto ohledu tak dochází, i na základě výstupů participačních akcí, k posunům zastávek Italská, Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad, Radhoštská a Želivského. Viz. schéma rozmístění zastávek tramvaje na schématu rozvinutého profilu ulice → MAPA 220.1 NÁVRH ROZMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK.

Všechny zastávky v úseku Muzeum až Radhoštská jsou navrženy krátké, tzn. na jednu soupravu, délka je zpravidla 35 m. Zastávky v úseku Flora až Želivského jsou koncipovány jako dlouhé na dvě soupravy s délkou zpravidla 67 m.

#### UŽITÍ ZASTÁVKOVÝCH MYSŮ VE VZTAHU K PRŮJEZDNOSTI ULICE

Ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků, jsou použité především zastávkové mysy. To se týká zastávek Radhoštská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5 m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5 m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Užití zastávkového mysu je nejvhodnější zejména tam, kde auta jedou v mezistaničním úseku po kolejích. Z hlediska cestujících je zastávkový mys s nástupem přímo z rozšířeného chodníku nejbezpečnější a nejkomfortnější.

Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzduší dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou v ulici. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy výrazně neovlivní.

#### BEZBARIÉROVOST TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

Všechny zastávky tramvaje na Vinohradské budou nově bezbariérově přístupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, tématu se věnuje kapitola → 215 – NAVRHOVANÁ BEZBARIÉROVÁ OPATŘENÍ.

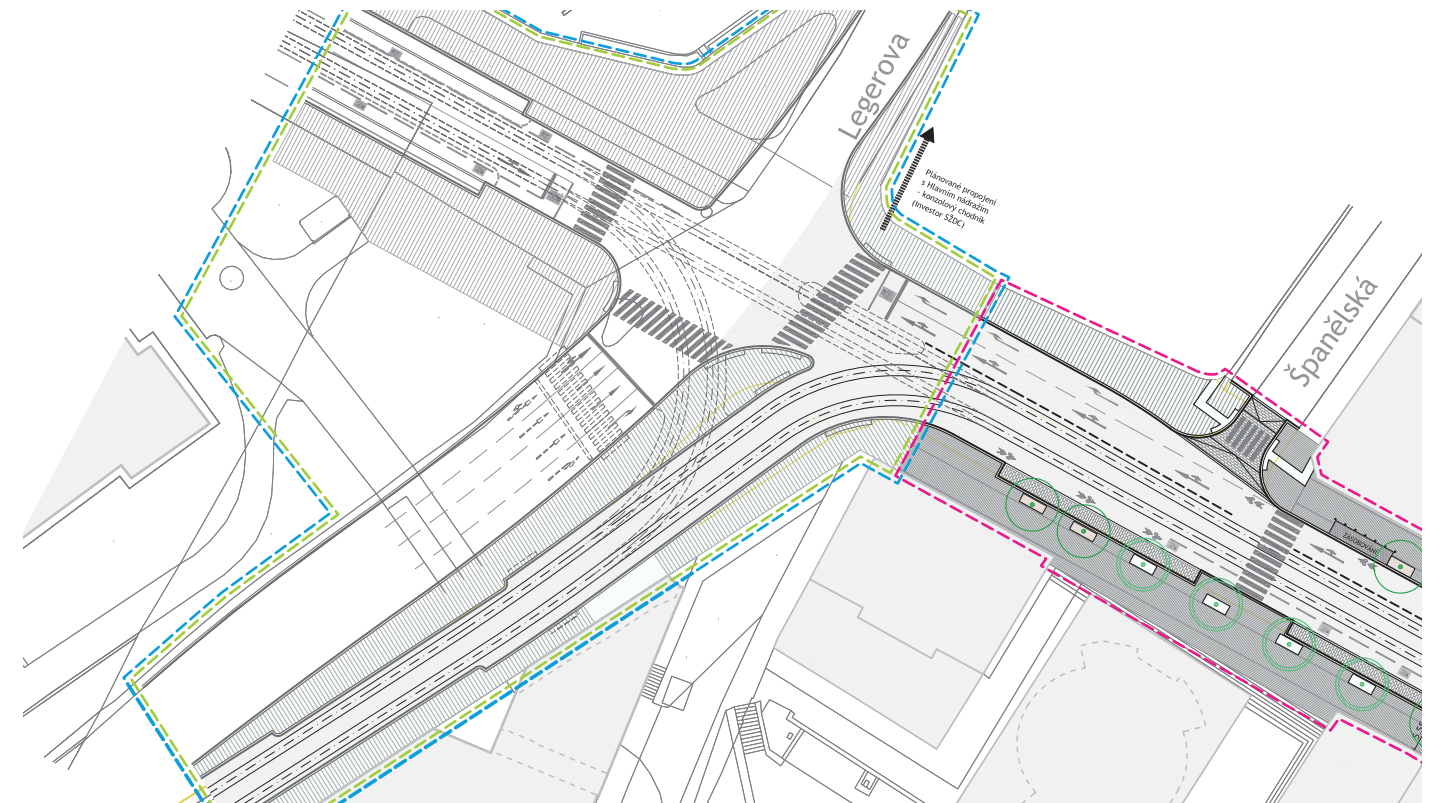
#### VYBAVENÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

Vybavení tramvajových zastávek mobiliářem se věnuje kapitola → 280 – VYBAVENÍ.

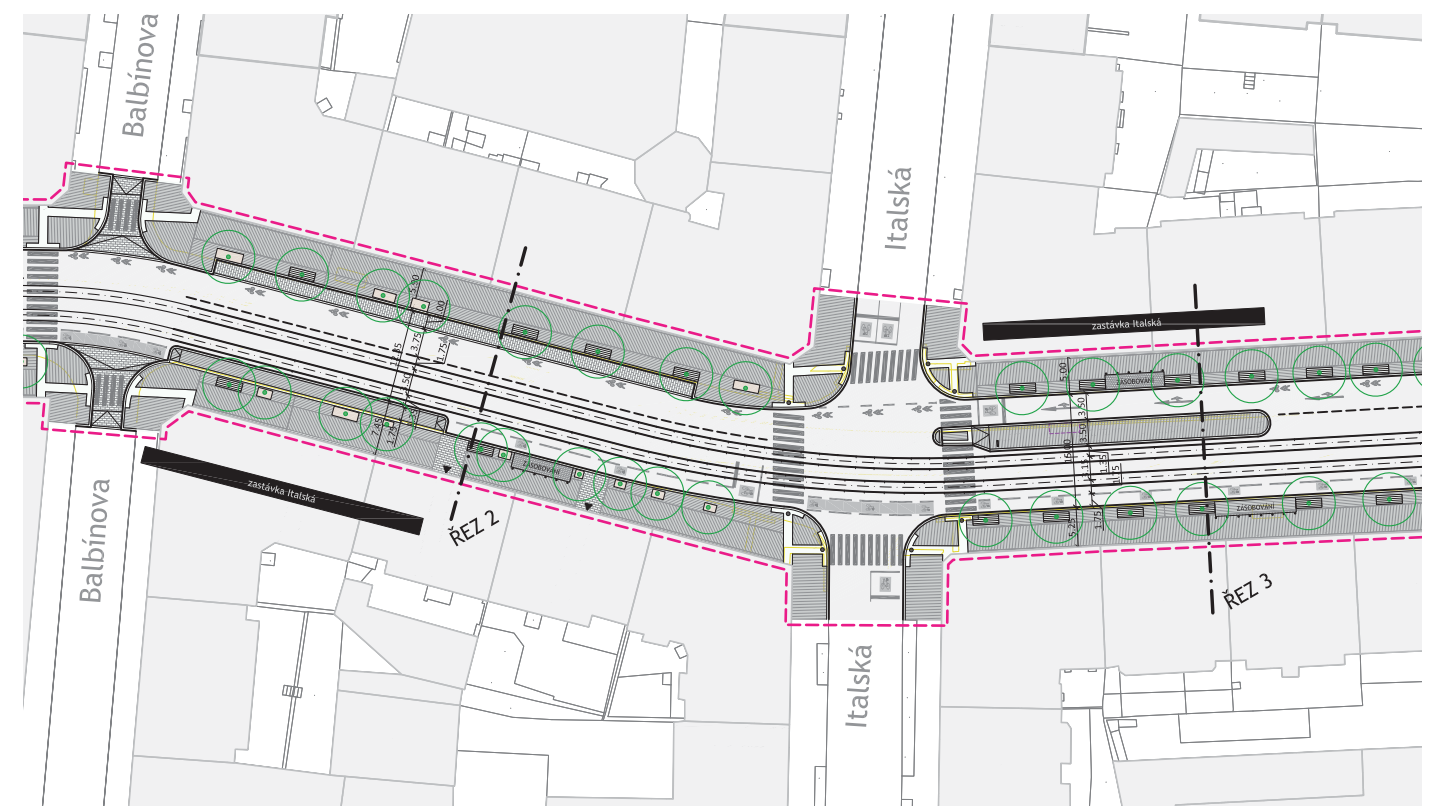
#### MUZEUM

V rámci rekonstrukce Vinohradské bude upravena zastávka Muzeum tak, aby byla bezbariérově přístupná. Za tímto účelem je nutné řešit navazující opatření dotýkající se prostoru ulice Legerova.

Návaznosti Vinohradské na Václavské náměstí a celou situaci v prostoru mezi oběma rameny magistrály řeší v koncepční rovině projekt Muzejní oázy. Samotná Koncepční studie ulice Vinohradské nad rámec řešeného území definuje základní principy a podněty pro úpravu tohoto prostoru, které musí být



OBR 220.5 Zastávka Muzeum  
 Tramvajová zastávka Muzeum je navržena bezbariérově přístupná.



OBR 220.6 Zastávka Italská - alternativní varianta (červeně)

dále rozpracovány v samostatných projektech a koordinovány s projektem rekonstrukce Vinohradské a koncepčním záměrem „Muzejní oázy“.

V současnosti TSK plánuje rekonstrukci světelně signalizačního zařízení křižovatky Vinohradská – Legerova, včetně vytvoření úrovněového přechodu přes Legerovu s předpokládaným termínem realizace v roce 2016. Záměr TSK bude ze strany IPR souběžně koordinován s projektem rekonstrukce Vinohradské ulice tak, aby byly vzájemně kompatibilní a bylo dosaženo výrazného zlepšení pěší dostupnosti mezi Vinohrady a Václavským náměstím. Bude doplněn přechod přes Legerovu a bezbariérový přístup na zastávku tramvaje Muzeum. Podrobněji viz. také → SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – LEGEROVA (SSZ 1.078), v kapitole → 243 – KŘIŽOVATKY, → 132 – KOORDINACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY.

### ITALSKÁ

Umístění a koncepce zastávky Italská vychází především z požadavku MČ Prahy 2, která k původní prověřované a prezentované variantě umístění zastávek uplatnila připomínky zejména ve smyslu obavy z celkové organizace dopravy v křižovatce a jejího dopadu na tento prostor.

Alternativní varianta umístění zastávek tak přesunuje mysovou zastávku ve směru z centra do bloku mezi ulicemi Balbínova a Italská. Vzhledem k existenci dvou vjezdů do dvora, které se v tomto nachází, je možné zastávku umístit v podstatě až ke křižovatce s ulicí Balbínovou. Těsné umístění ke křižovatce znemožňuje na východním rameni křižovatky umístění přímého přechodu na zastávku.

Ostrůvková zastávka do centra se posunuje před křižovatku Vinohradská / Italská. Ostrůvková konfigurace zastávky v této poloze vyžaduje výrazné vychýlení kolejí z osy Vinohradské. Dochází tak k výraznému přisunutí tramvajových kolejí k jižním fasádám objektů, což představuje závažnou komplikaci ve vztahu k hlukovým limitům. Současně by bylo vzhledem k žádoucímu zachování cyklistického pruhu z prostorových důvodů nutné zrušit parkovací stání na jižní straně uličního prostoru (min. v rozsahu zastávky).

### ITALSKÁ - PŮVODNÍ VARIANTA

Zastávka Italská zůstává ve stávající poloze. Zastávka ve směru do centra je navržena formou ostrůvku se zvýšenou vozovkou, což umožňuje pohodlnější bezbariérový přístup na vozíku nebo s kočárkem v celé délce ostrůvku. Při zjišťování potřeb uživatelů se objevovaly výhrady vůči stávajícímu úzkému ostrůvku, který je nepříjemný zvláště pro rodiče s kočárkem. → 400 / A40. Oddělení chodníku a ostrůvku od vozovky je provedeno obrubníkem, varovným pásem pro nevidomé a sloupky, které zamezí vjezdu aut na chodník. Přístřešek je umístěn na chodníku.

Zastávka ve směru z centra je řešena formou zastávkového mysu. Do tramvaje se nastupuje přímo z rozšířeného chodníku, tento typ zastávky je pro cestující nejpohodlnější a je možný díky tomu, že vozidla v této části ulice jezdí po kolejích. Pro cyklisty je

ve stoupání umožněno přejet přes mys, řešení je principiálně shodné s již realizovanou zastávkou Krymská ve Francouzské ulici. Ve stoupání jede cyklista pomalu, nebude tedy docházet k ohrožení chodců na zastávce. Pro cyklistu by nutnost jízdy do kopce uprostřed kolejí podél zastávky představovala velmi nebezpečnou situaci.

V rámci kapacitního posouzení křižovatky při navrhovaném situování zastávek byla ze strany TSK-ÚDI křižovatka Vinohradská/Italská vyhodnocena jako vyhovující, úroveň kvality dopravy C.

Během přípravy studie bylo také prověřováno přesunutí zastávky ZC do vstříčné polohy k zastávce do centra. Řešení není možné z důvodu šířkových parametrů mezi obrubami, které jsou definovány stávajícím stromořadím.

Tuto původně prověřovanou variantu předkládáme pro další přípravu revitalizace uličního prostoru jako řešení umožňující v další fázi vzájemné podrobné porovnání a vyhodnocení obou možností řešení.

### VINOHRADSKÁ TRŽNICE

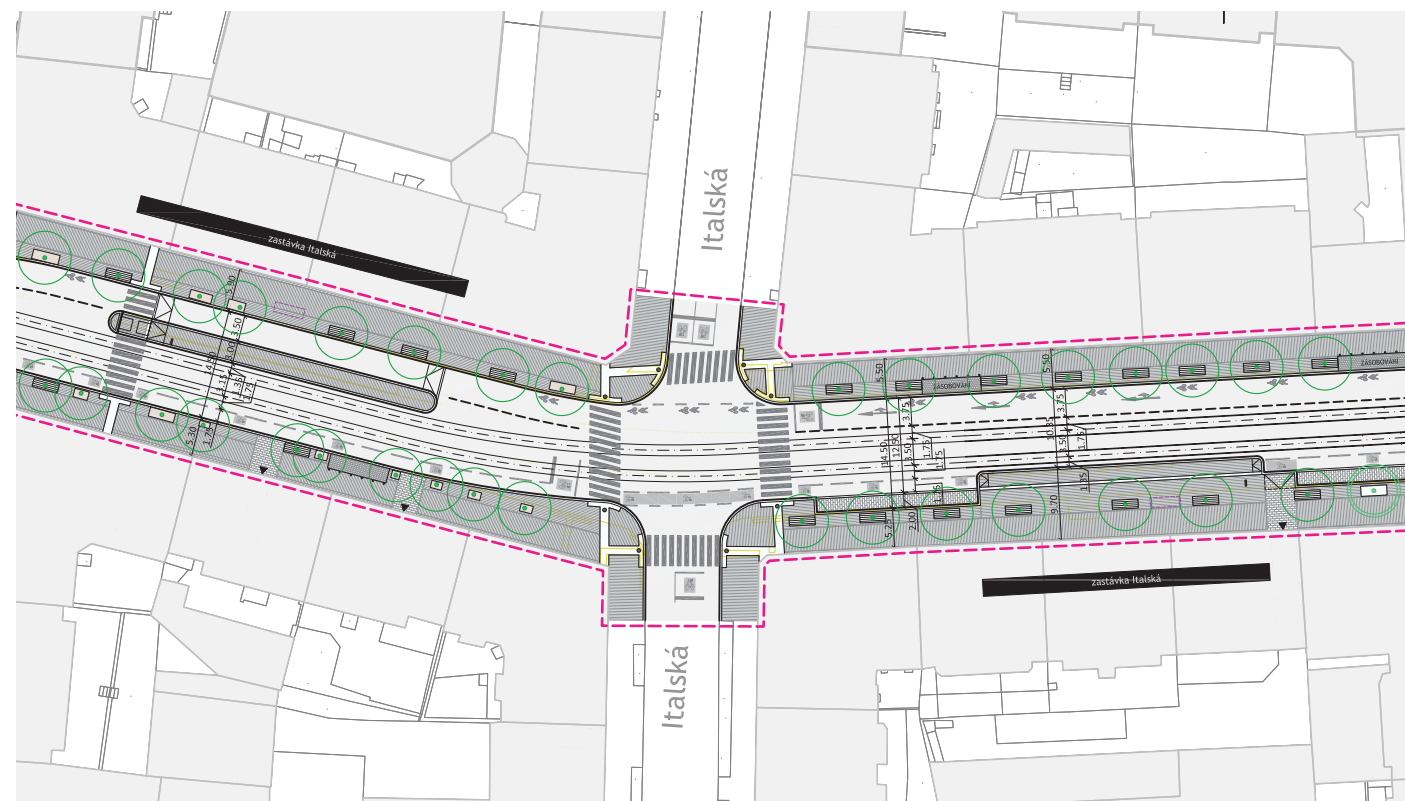
Navrhujeme přesunutí zastávky Vinohradská tržnice ve směru do centra do shodné polohy se současnou zastávkou ve směru z centra. Vstříčné umístění bylo preferované veřejností při zjišťování potřeb uživatelů, „vzdálené rozmístění je nejasné obzvláště pro občasně návštěvníky“. → 400 / B30, B31 Obě zastávky budou umístěny vstříčně s krátkou přestupní vazbou na budoucí metro D, které má navržené výstupy z vestibulu v ulici Sázavské.

Zastávky v obou směrech jsou řešeny formou zastávkového mysu. Nástup do tramvaje probíhá přímo z rozšířeného chodníku, což zvyšuje komfort cestujících. Na chodníku je více prostoru pro čekání, je zde umístěn přístřešek a další mobiliář. Dnes si cestující stěžují na umístění přístřešku na chodníku oddělené od ostrůvku, na který se obtížně dostávají v okamžiku, kdy přijíždí tramvaj. → 400 / B32, B33

Ostatní vozidla zastávku projíždí za tramvají. Ve směru do centra je před zastávkou světelně signalizovaná křižovatka s Budečskou ulicí. V rámci jejího řízení by mělo dojít k zajištění toho, aby vozidla blokovala příjezd tramvaje do zastávky. Viz také → SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – BUDEČSKÁ (SSZ 2.380) v kapitole → 243 – KŘIŽOVATKY.

Navazující projektová příprava investiční akce bude obsahovat prověření navrhovaných mysových zastávek dopravně-inženýrským posouzením. Výsledné provozně - prostorové řešení profilu ulice bude případně reagovat na výstupy posouzení s ohledem na zajištění preference tramvajové dopravy a fungování světelně řízených křižovatek a bude dále konzultováno se zpracovatelem koncepční studie.

Ve směru z centra se kolony netvoří a motorová vozidla jedou po kolejích v celém úseku. Pro cyklisty je ve stoupání umožněno přejet přes mys, řešení je principiálně shodné s již realizovanou zastávkou Krymská ve Francouzské ulici a s řešením v zastávce Italská. S tímto řešením se neztotožňují zástupci osob se sníženou schopností pohybu



OBR 220.7 Zastávka Italská - prověřovaná varianta  
Zastávka ve směru do centra je navržena formou ostrůvku se zvýšenou vozovkou, v opačném směru je řešena formou zastávkového mysu.



OBR 220.8 Zastávka Vinohradská tržnice  
Obě zastávky jsou navrženy ve vstříčné poloze proti sobě a jsou řešeny formou zastávkového mysu.



a orientace. Navržené řešení vyžaduje další projednávání a detailní návrh opatření pro nevidomé a slabozraké.

Zastávky se nachází v místě rozšířené regulace, kde je ulice nejširší. Toto místo má největší potenciál stát se vyhledávaným živým místem s aktivitami v parteru, proto je i zastávka řešena komfortně. V budoucnu se také dají očekávat větší obraty cestujících na přestupu mezi tramvají a metrem.

### JIŘÍHO Z PODĚBRAD - PREFEROVANÉ ŘEŠENÍ

Současné rozmístění zastávek na náměstí Jiřího z Poděbrad je problematické. Během veřejných setkání se k této otázce vyjadřovalo mnoho účastníků participace → 400 / C16. Zastávka z centra je umístěná před křižovatkou, která představuje výraznou bariéru v území, protože zde chybí přechody, chybí úrovnňový přístup na náměstí a zastávka v opačném směru je vzdálená. Obě zastávky navrhujeme přesunout ke křižovatce s ulicí U Vodárny.

V koncepční studii jsou obě zastávky navrženy ve formě zastávkových mysů, které jsou umístěny vždy před prostorem křižovatky Vinohradská/Slavíkova, U vodárny. Zastávka ve směru z centra tak zůstává ve své stávající poloze, dochází ke změně typologie zastávky, čímž dochází ke zrušení jízdního pruhu a automobily se tak pohybují ve společném prostoru s tramvaji. Zastávka do centra je posunuta západním směrem, v úseku náměstí Jiřího z Poděbrad dochází na severní hraně ke sdružení tramvajového provozu a automobilů do sdíleného jízdního pruhu.

V současné době jsou vzdálenosti mezi zastávkami Italská – Vinohradská tržnice – Jiřího z Poděbrad – Radhošská 275 m, 500 m a 610 m v jednom směru a 525 m, 515 m, 450 m v opačném směru. Díky úpravám polohy zastávek budou vzdálenosti vyrovnanější. V navrženém stavu tedy bude 275 m, 500 m a 515 m v jednom směru a 380 m, 570 m, 460 m. → MAPA 220.1

Celkové zkompatnění dopravního prostoru křižovatky je doprovázeno uplatněním všech čtyř povrchových přechodů, což zajišťuje pohodlný bezbariérový přístup ze zastávky tramvaje do prostoru náměstí, který je v současné době možný pouze podchodem přes vestibul metra. Pozice zastávek jsou v dalším ohledu nejvýhodnější ve vztahu k délkám přestupních vazeb mezi tramvají a stanicí metra Jiřího z Poděbrad.

Na základě návrhu musí být v další fázi projektové přípravy pracováno podrobně prověření kapacity křižovatky pomocí mikrosimulace dopravního proudu, která prověří vhodnost navrhovaného řešení a případně definuje předpoklady pro funkčnost celku.

### JIŘÍHO Z PODĚBRAD - ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ

Poměrně často zmiňovaným podnětem v rámci veřejných participačních akcí byla zmínka o možném umístění zastávky Jiřího z Poděbrad na úrovni křížení s ulicí Nitranskou, na místě stávající zastávky ve směru do centra. Domníváme se, že ve velké

míře tento požadavek pramení především z reakce na současný stav křižovatky Vinohradská/Slavíkova, která je z pohledu pěších naprosto neprostopná a psychologicky se tak toto území stává neatraktivním. Z celkového pohledu a při vyřešení všech současných nedostatků místa, jsme nicméně přesvědčeni, že preferované řešení zastávky u křižovatky přinese mnoho výhod a dojde tak k posílení celého území (viz. níže).

Variantu s řešením zastávky Jiřího z Poděbrad na úrovni stávající zastávky do centra předkládáme jako možnou alternativu pro případ, že by se v dalším zpracování objevily technické nebo funkční skutečnosti, kvůli kterým by nebylo možné uplatnit preferované umístění zastávky.

V souvislosti s tímto alternativním umístěním by dále vyvstala potřeba umístění další zastávky mezi zastávkami Jiřího z Poděbrad a Vinohradská tržnice, protože v důsledku odsunutí zastávky JzP východním směrem, oproti preferované variantě, by se neúměrně zvyšovala vzdálenost mezi uvedenými zastávkami. Předpokladem pro řešení zastávky JzP v tomto umístění by tedy bylo doplnění zastávky v cca úrovni ulice U Kanálky.

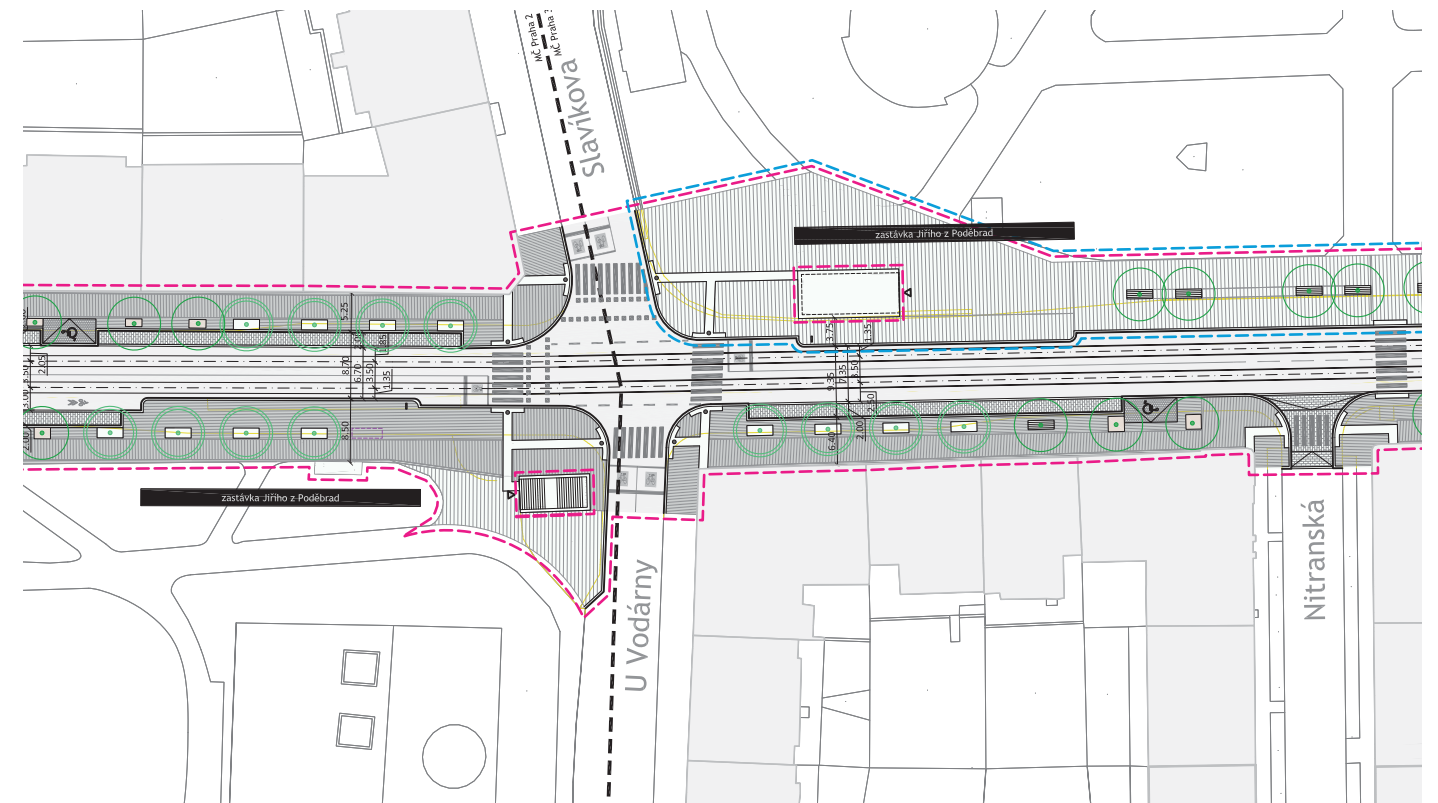
U varianty zastávky Jiřího z Poděbrad „u křižovatky“ vidíme tyto výhody:

- Zastávky se nachází přímo u vstupů do vestibulu metra
- Zastávky se nachází v těžišti mezi parkem a náměstím, dochází tak k propojení náměstí Jiřího z Poděbrad a sadů Sv. Čecha.
- Vzdálenosti mezi nově navrženými zastávkami Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad a Radhošská jsou v tomto řešení rovnoměrné. V jednom směru je to 500 m a 515 m, v druhém směru pak 570 m a 460 m.
- Na křižovatce jsou doplněny chybějící přechody, které zajistí pohodlný přístup na náměstí a eliminují tak současný stav, kdy zastávka ve směru z centra není úrovnňově a bezbariérově přístupná z prostoru náměstí.
- Zastávka v této poloze dokáže lépe obsloužit rezidenční bloky severně od Vinohradské mezi náměstí Jiřího z Poděbrad a Riegrovými sady.

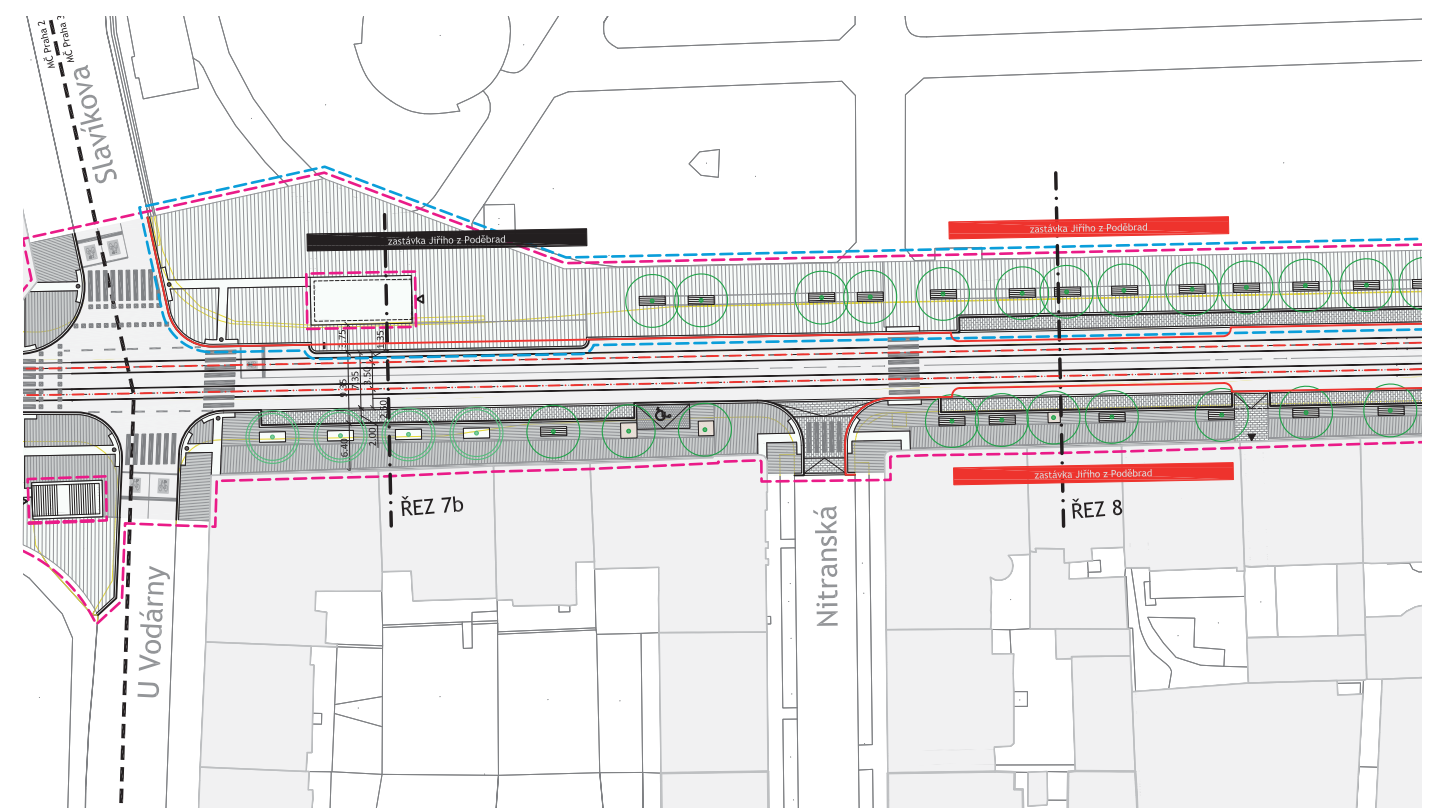
- Dílčí nevýhodou umístění zastávky je prodloužení délky vazby na uvažovaný výtah ze stanice metra Jiřího z Poděbrad, který je v současném stavu přípravy ze strany DP situovaný v oblasti jižně od věže kostela Nejsvětějšího Srdce Páně. Je třeba v koordinaci zajistit bezbariérovou návaznost na prostor náměstí a uvažovaný výtah do stanice metra Jiřího z Poděbrad

Naopak variantu „na náměstí“ oslabují především tyto nevýhody:

- Zastávka Vinohradská tržnice je v tomto případě již velmi vzdálená (655 m) – toto řešení vyžaduje vložení další zastávky v oblasti Sadů Svatopluka Čecha.



OBR 220.9 Zastávka Jiřího z Poděbrad - preferovaná varianta  
 Zastávky na náměstí Jiřího z Poděbrad jsou navrženy u vstupů do metra v obou směrech před křižovatkou s ulicí U vodárny.



OBR 220.10 Zastávka Jiřího z Poděbrad - alternativní varianta (červeně)  
 Variantní umístění zastávek na náměstí Jiřího z Poděbrad v pozici současné zastávky ve směru do centra.

Viz schéma rozmístění zastávek tramvaje na schématu rozvinutého profilu ulice → MAPA 220.1 NÁVRH ROZMÍSTĚNÍ ZASTÁVEK.

### RADHOŠŤSKÁ

Dnes je vůbec největší vzdálenost mezi zastávkami v úseku Jiřího z Poděbrad – Radhošťská (610 m ve směru z centra). Tento úsek je současně nejživější s aktivním parterem s obchody a službami. Na tuto skutečnost upozorňovala i veřejnost: „Některým uživatelům vadí umístění zastávky Radhošťská, která jim přijde příliš blízko zastávce Flora a příliš vzdálená od zastávky Jiřího z Poděbrad.“ → 400 / E21

Navrhujeme posunout zastávku Radhošťská o jeden blok blíž k centru tam, kde začíná zúžení ulice. Zkracuje se tím vzdálenost k další zastávce Jiřího z Poděbrad a současně se zastávka dostává do živější části ulice s aktivním parterem.

Zastávky v obou směrech jsou navrženy vstřícně proti sobě a jsou řešeny formou zastávkového mysu. Nástup do tramvaje přímo z rozšířeného chodníku je pro cestující nejkomfortnější a nejbezpečnější a při čekání na tramvaj se mohou například zastavit v kavárně či obchodu.

Ostatní vozidla v celém úzkém hrdle mezi Jiřího z Poděbrad a Radhošťskou jezdí po kolejích. Vložený dělicí ostrůvek je zde z důvodu zkrácení délky přecházení tak, aby daný přechod nemusel být doplněn světelnou signalizací. Upozorňuje na místo, kde se ulice zužuje a kde dochází k nájezdu automobilové dopravy na koleje.

K tomuto řešení vznesla připomínku Komise pro dopravu Rady Městské části Prahy 3, která doporučuje řešit zastávku Radhošťská bez zvětšování osové vzdálenosti kolejí a bez vkládání dělicího ostrůvku. Toto řešení bylo v rámci zpracování studie prověřováno s tím, výraznější vysazení chodníkové plochy, resp. souběžná poloha severní zastávky s osou uličního profilu, je problematické především vzhledem výraznému šířkovému zúžení Vinohradské v tomto místě a z toho vyplývající problematiky způsobu napojení příčné ulice Radhošťské. Požadavek Komise dopravy Rady MČ P3 bude dále podrobně ověřován v další projektové přípravě s cílem umístění zastávky tak, aby mohlo dojít k uplatnění přechodu pro chodce bez vkládaného ostrůvku.

### FLORA

Zastávka Flora a přilehlá křižovatka jsou nově zrekonstruované v roce 2012. Na křižovatce chybí přechod, který by navazoval na zastávku. Na tuto skutečnost upozorňovali i občané při zjišťování jejich potřeb. → 400 / F7 V rámci studie je navrženo rozšíření ostrůvků tak, aby bylo možné projít podél vstupů do metra a na křižovatce doplnit chybějící přechody pro přístup na zastávky. Doplněním přechodů selepší i přístupná vazba mezi tramvajemi a autobusem v ulici Jičínské. Pro přestup z tramvaje na metro už dnes cestující raději volí stanici Flora místo Želivského, kde jsou přístupné vazby problematické. Plánovaný výtah do metra je třeba zkoordinovat s rekonstrukcí ulice a zejména dbát na bezbariérový přístup k výtahu.

V rámci koncepční studie je navrženo rozšíření tramvajových ostrůvků podél vstupů do metra. To umožní doplnění chybějícího přechodu a přístup k němu ze zastávky. Na jižní straně je rozšíření dostatečné. Na severní straně je ostrůvek podél vstupů do metra navržen široký jen 1,75 m, čistá průchozí šířka bude tedy 1,25 až 1,5 m, což není příliš komfortní. Toto řešení vyplývá z potřeby zachovat ve směru do centra alespoň dva sdružené řadičí pruhy pro přímý směr a pravé odbočení, šířka mezi obrubami je 5,5 m. Z kapacitního posouzení křižovatky provedené TSK-ÚDI vyplývá, že není možné užití jednoho řadičího pruhy pro přímý směr i pravé odbočení.

### OLŠANSKÉ HŘBITOVY

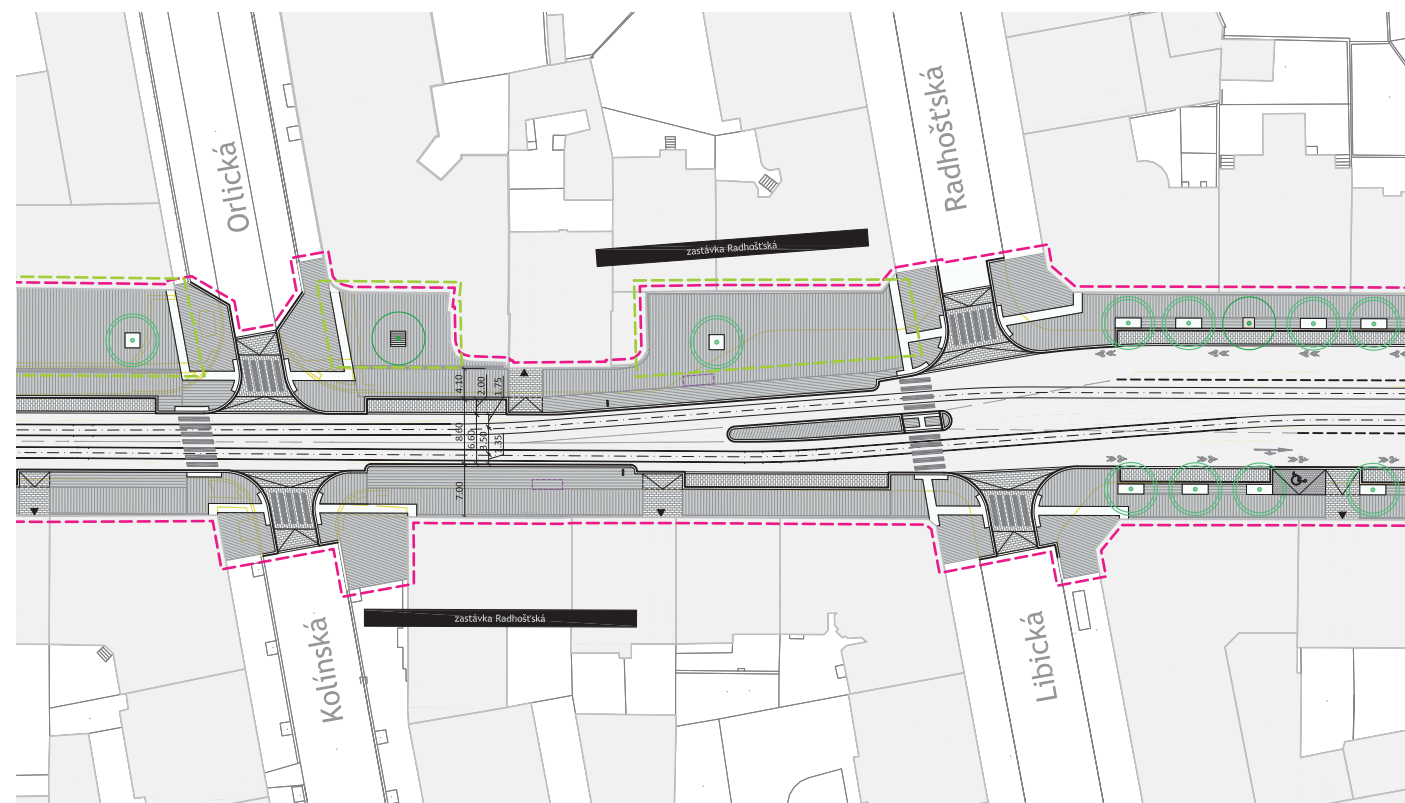
Zastávka Olšanské hřbitovy je umístěná v současné poloze, dochází k rozšíření nástupních ostrůvků, díky tomu je možné na zastávku umístit přístřešek a další mobiliář. Stávající délka ostrůvků je 65 m, což je nedostatečné pro zastavení dvou tramvajových souprav. Proto je zastávka prodloužena na 67 m. V dalších fázích projektu je třeba prověřit možnost přerušování vodící linie podél zastávky ve formě zábradlí. Na zastávku je přístup z obou stran po přechodu pro chodce. Světelná signalizace na východním přechodu a výjezdu tramvaje ze smyčky není nutná. Pro vyšší bezpečnost a komfort chodců navrhujeme řešit jako světelně signalizovaný přechod pro chodce a nově doplněný přejezd pro cyklisty na západní straně zastávek. Podrobněji viz také → SVĚTELNĚ ŘÍZENÝ PŘECHOD PŘES VINOHRADSKOU U ZASTÁVKY OLŠANSKÉ HŘBITOVY v kapitole → 243 – KŘÍŽOVATKY.

V tramvajové smyčce je u vnější koleje umístěná výstupní zastávka, která je nově řešena bezbariérově.

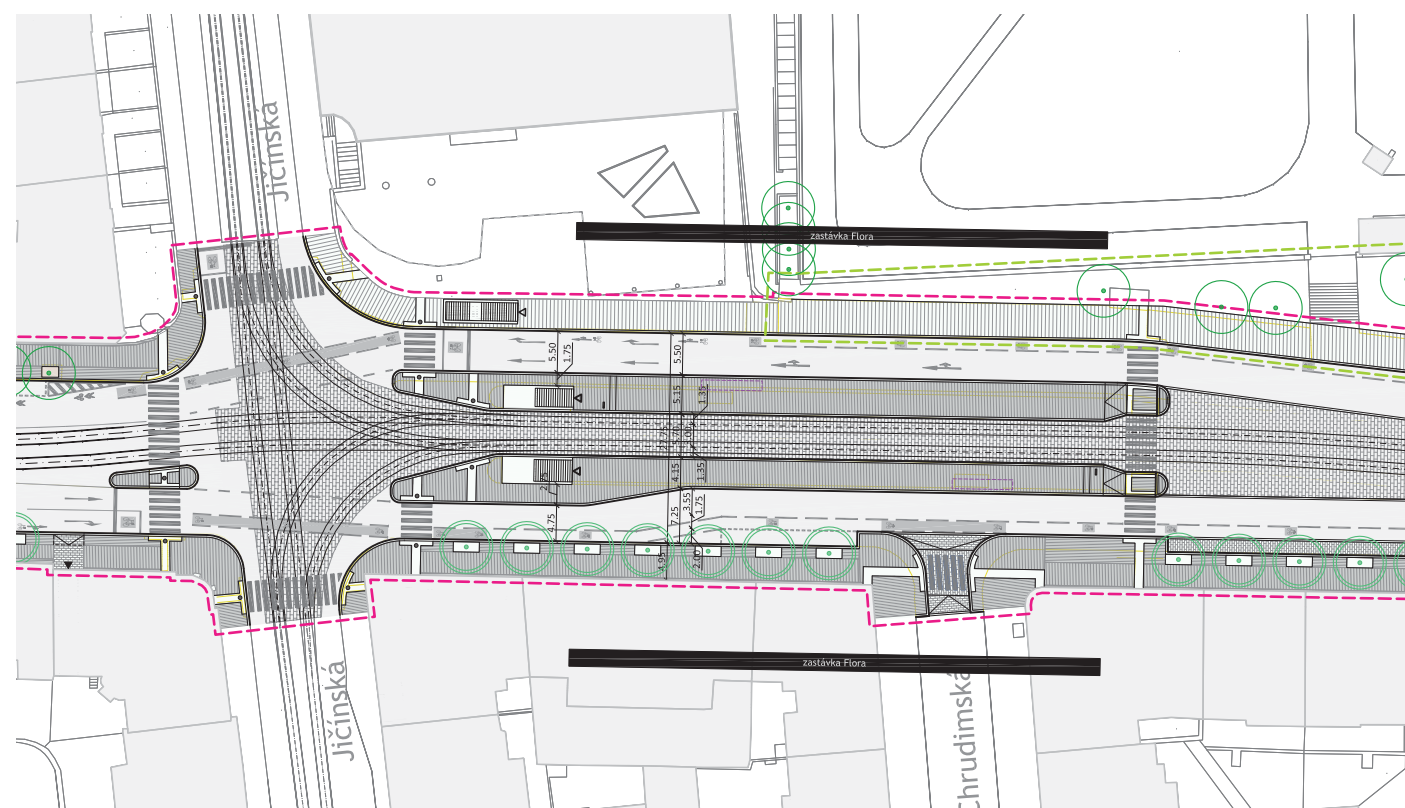
### ŽELIVSKÉHO

U zastávky Želivského dochází k přestupům mezi metrem A, autobusem a tramvajemi ze Straňic, Vinohrad a Žižkova/Palmovky. Obrat cestujících na zastávkách autobusu (21 tisíc cestujících/den) je srovnatelný s obratem na zastávkách tramvaje (tak 21 tisíc) i metra (26 tisíc). → 546 INTENZITY DOPRAVY  
Přestupní vazby jsou dnes nepřehledné a nepraktické. Z výstupů participace k Vinohradské vyplývá nespokojenost veřejnosti: „Tramvajová zastávka Želivského je podle uživatelů příliš daleko od křižovatky, kvůli čemuž je přestup na autobus a na metro příliš vzdálený a pro občasná návštěvníky není příliš jasný.“ → 400 / G30 Poptávaný přestup je například z autobusu na tramvaje ve směru na Palmovku. Tramvajové linky se tu rozvíjejí a bylo by tak výhledově vhodnější nastupovat za křižovatkou vždy ve zvoleném směru. Naopak přestup mezi tramvajemi a metrem lze uskutečnit také na Floře.

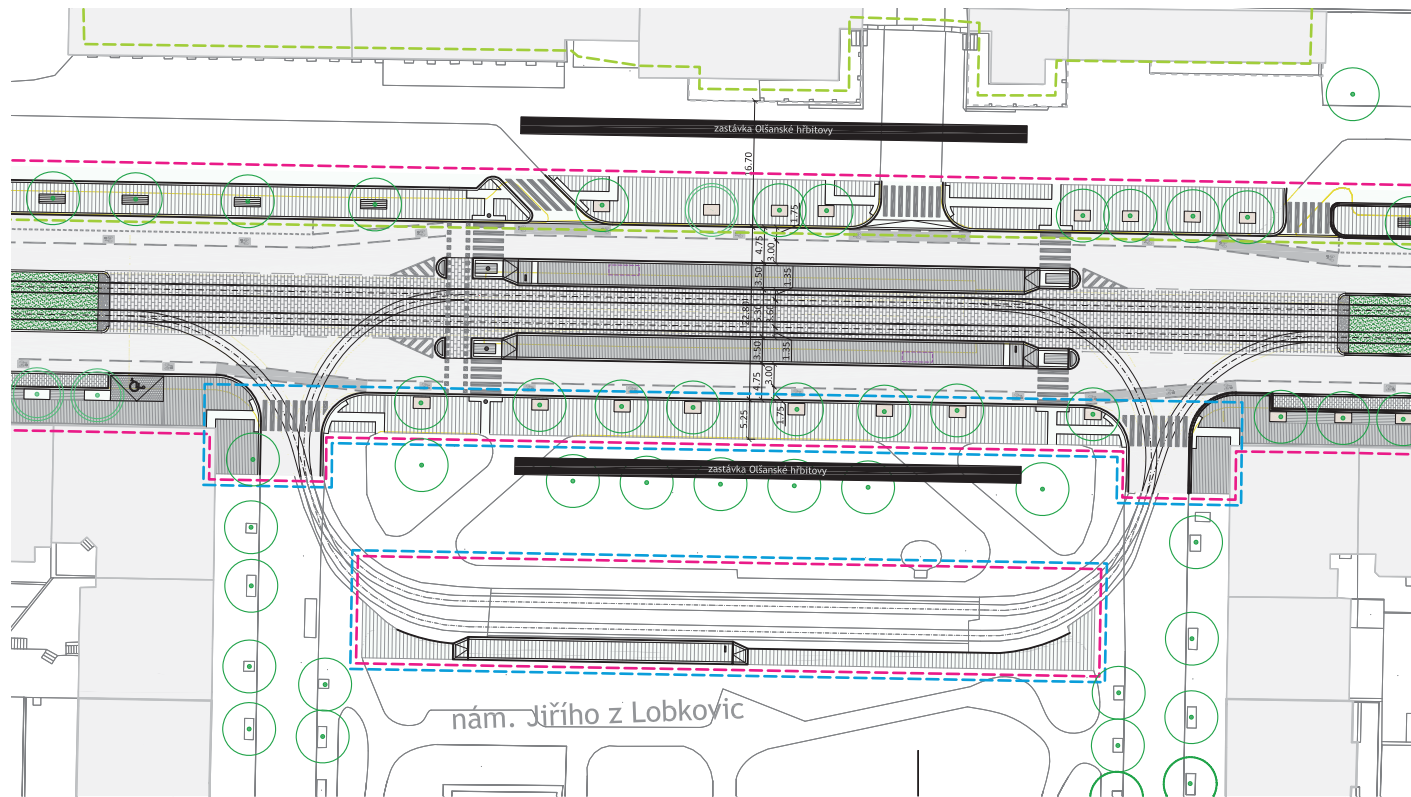
Ve studii je navržen posun zastávky Želivského ve směru do centra blíž ke křižovatce. Zastávka ve směru z centra zůstává v dnešní poloze. V návaznosti na rekonstrukci Vinohradské by následně mělo dojít k iniciaci doplnění zastávky za křižovatkou do ulice Jana Želivského. Nástupní ostrůvky jsou rozšířené tak, aby na ně mohl být umístěn přístřešek i další mobiliář.



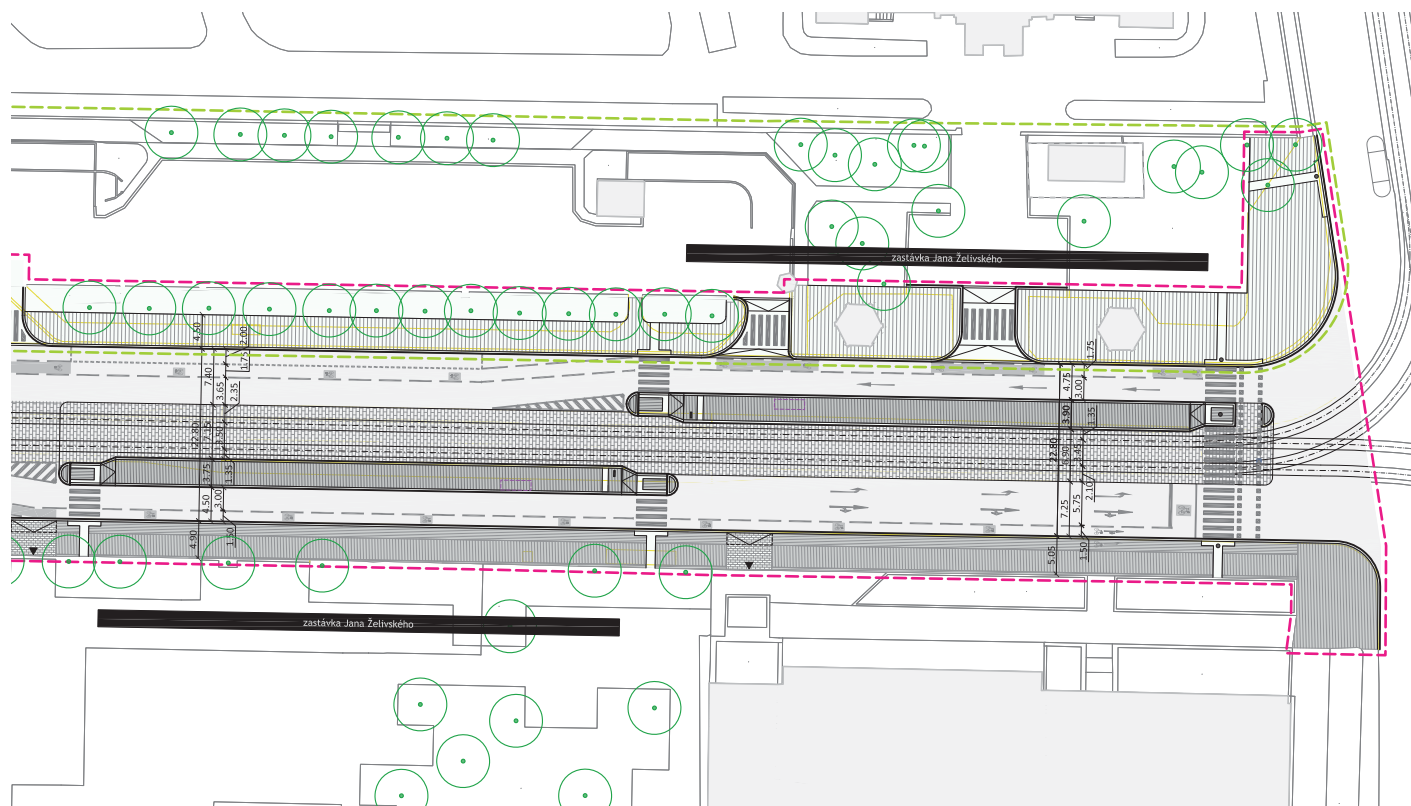
OBR 220.11 Zastávka Radhošťská  
Zastávka Radhošťská je posunuta o jeden blok blíž k centru tam, kde začíná zúžení ulice, v obou směrech jsou navrženy zastávkového mysu vstřícně proti sobě.



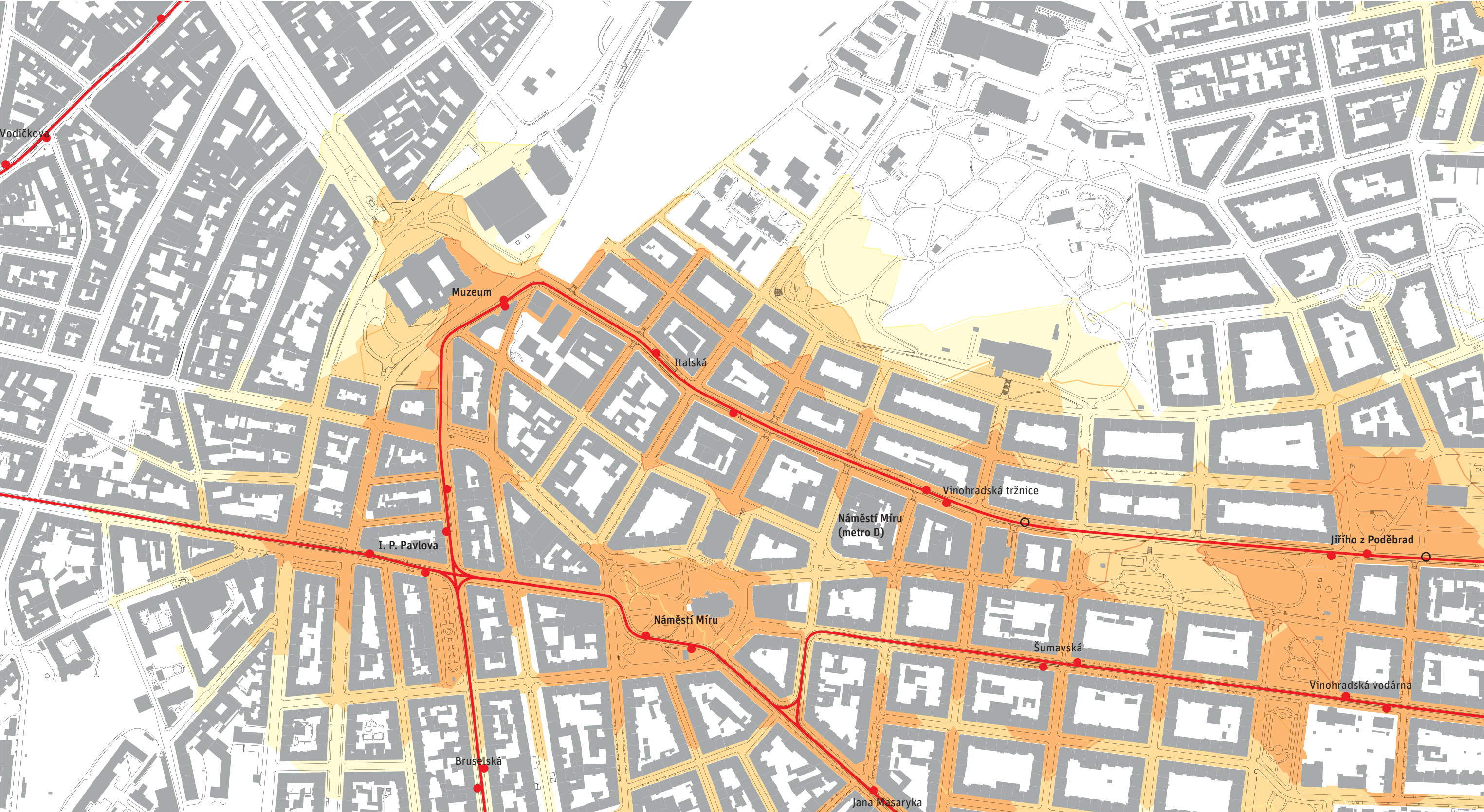
OBR 220.12 Zastávka Flora  
Tramvajové ostrůvky jsou rozšířené podél vstupů do metra, to umožňuje doplnění chybějícího přechodu a přístup k němu ze zastávky.



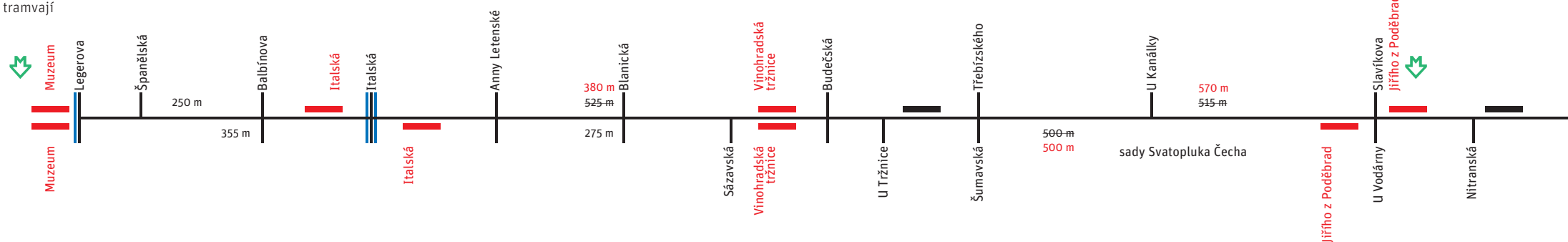
OBR 220.13 **Zastávka Olšanské hřbitovy**  
 Nástupní ostrůvky jsou rozšířeny, aby zde mohl být umístěn přístřešek a další mobiliář.

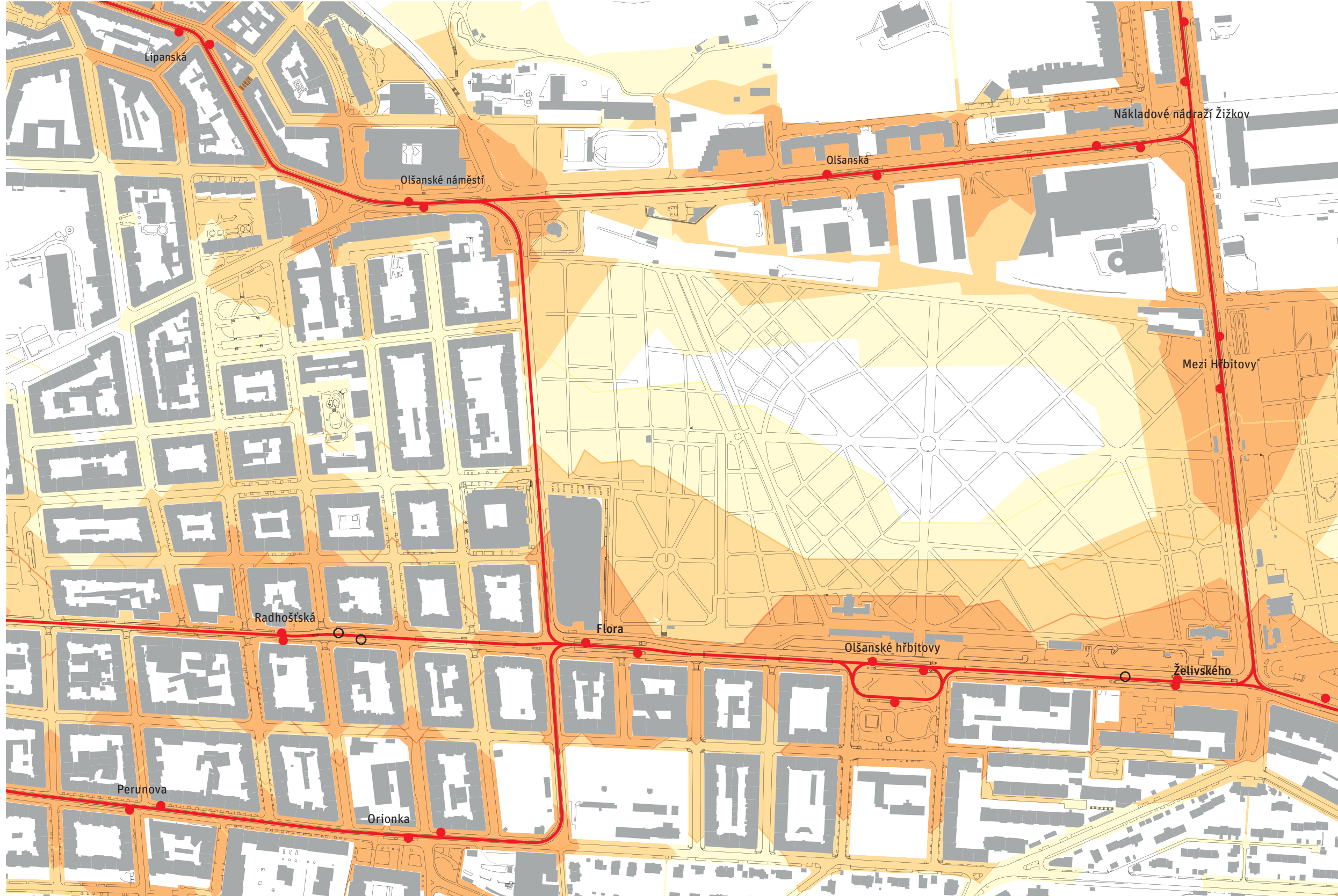


OBR 220.14 **Zastávka Želivského**  
 Zastávka Želivského je posunuta ve směru do centra blíž ke křižovatce, v opačném směru zůstává v dnešní poloze.



Rozvinutý profil  
vzdálenosti mezi zastávkami tramvají





**LEGENDA**

Současný stav

- tramvajová trať
- tramvajová zastávka dle koncepční studie
- tramvajová zastávka rušená (přesunutá)

Docházková vzdálenost k navrhovaným zastávkám

- 3 min k zastávce tramvaje
- 5 min k zastávce tramvaje
- 7 min k zastávce tramvaje

Původní docházková vzdálenost k zastávkám

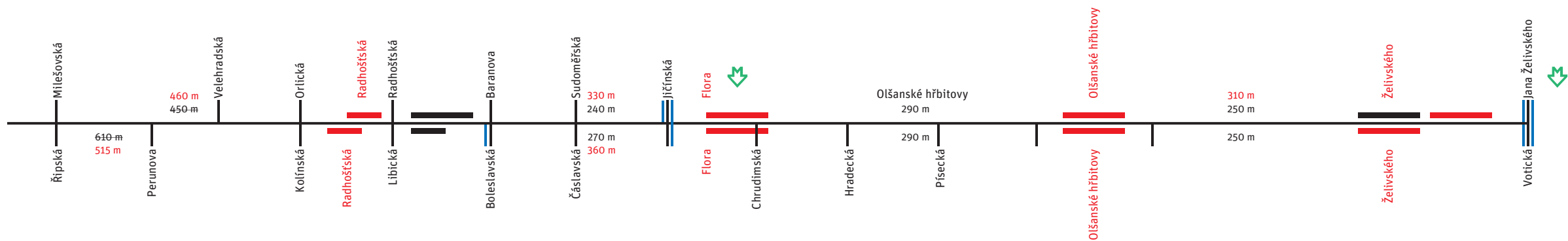
- 3 min k zastávce tramvaje
- 5 min k zastávce tramvaje
- 7 min k zastávce tramvaje

Rozvinutý profil

- původní přesunutá zastávka
- tramvajová zastávka dle koncepční studie

250 m původní vzdálenost mezi zastávkami

250 m navržená vzdálenost dle koncepční studie



červenec 2015

1:5,000

VINOHRADSKÁ . Koncepční studie . Návrh

Tramvaje  
Návrh rozmístění zastávek

## 230 Cyklistická doprava

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 536 FOTOGRAFIE – CYKLISTICKÁ DOPRAVA
- 544 CYKLISTICKÁ DOPRAVA
- ↗ MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ HL. M. PRAHY. IPR PRAHA, 2014.
- ↗ CYKLOGENEREL PRO ÚZEMÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 3, 2012.
- ↗ GENERAL CYKLISTICKÉ DOPRAVY PRO MĚSTSKOU ČÁST PRAHA 2, 2015.
- ↗ KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A REKREAČNÍ CYKLISTIKY

V HL. M. PRAZE DO ROKU 2020. PŘIJATO RADOU HMP USNESENÍM Č. 1776 Z ROKU 2010.

- ↗ METODICKÁ POMŮCKA PRO VYZNAČOVÁNÍ POHYBU CYKLISTŮ V HDP 05/2009 A 07/2010.

### 231 – SOULAD S CELOMĚSTSKÝM PŘÍSTUPEM V OBLASTI CYKLODOPRAVY

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů.

Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek jednoznačně vychází z PROGRAMOVÉHO PROHLÁŠENÍ RADY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY PRO VOLEBNÍ OBDOBÍ 2014–2018, část VI. DOPRAVA, odstavec 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy

po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”. V tomto duchu je k celkovému řešení cyklo dopravy ve studii přistupováno.

V souladu s celoměstskou koncepcí ↗ KONCEPCE RHMP, 2010 má postupně docházet k plošné integraci cyklo dopravy, kdy integrační opatření umožňují především bezpečnější sdílení prostoru s motorovou dopravou. Dle ↗ MANUÁLU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, 2014 „Jízdní kola se standardně pohybují ve vozovce, nikoliv na chodníku. Zaváděná opatření kladou důraz na zvýšení bezpečnosti provozu ve vozovce a ochranu chodců před jízdními koly.“ Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován.

Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ Prahy 2 v červnu 2015. Koncepční studie zároveň vychází z Celoměstského systému cyklotras. → 544 – CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Koncepční uvažování o integračních cyklistických opatřeních je klíčové zejména z důvodu nutnosti definování cílové polohy tramvajové tratě, která je do území umisťována s reálnou životní v řádu minimálně 30 let a její poloha je tak podmiňujícím faktorem pro následné možnosti všech dalších druhů dopravy na Vinohradské. V uvedeném horizontu je, vzhledem ke sledovatelným obecným trendům, predikovatelný další rozvoj cyklistické dopravy a proto je vytvoření odpovídajících podmínek pro tento typ dopravy nezbytné řešit již v rámci tohoto návrhu.



OBR 230.1 Celoměstský systém cyklotras

Páteřní a hlavní trasy cyklo dopravy v Praze. → 544 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

### PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA A24

Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Míra využití Vinohradské pro jízdu na kole oproti okolním ulicím je dobře patrné z mapy uživatelů aplikace Strava → OBR 230.2.

Tam, kde to je prostorově a organizačně možné, jsou pro cyklistickou dopravu vymezena odpovídající opatření v podobě cyklopruhů, nebo piktogramových koridorů. Jízda cyklistů bude primárně realizována společně s dalšími druhy dopravy v hlavním dopravním prostoru, v odůvodněných případech je pak vedení cyklo dopravy zajištěno v rámci přidružených prostor.

Výsledné řešení nutně vychází z potřeby kompromisu daného stísněnými prostorovými podmínkami zejména v nejužší části Vinohradské mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a Radhoštskou. Oproti současnému stavu nicméně dochází k výraznému zlepšení podmínek pro jízdu na kole, a to zejména díky optimalizaci umístění tramvajové tratě v rámci uličního profilu za účelem spravedlivějšího rozdělení prostoru mezi jednotlivé druhy dopravy.

Přítomnost cyklopatření v ulici nijak zásadně neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta.

### 232 – KONCEPCE CYKLODOPRAVY NA VINOHRADSKÉ

Navržená opatření odpovídají významu celoměstské páteřní cyklotrasy A24 a současně vychází z prostorových možností



OBR 230.2 Intenzity pohybu cyklistů užívajících mobilní aplikaci Strava

Mapa zobrazuje množství uživatelů aplikace Strava, kteří v období od ledna 2014 do května 2015 v daném místě projeli na kole. Mapa zachycuje jen určitou část uživatelů pohybujících se v této lokalitě na kole. Nicméně celkové trendy a preferované trasy jsou z této mapy dobře patrné.

Zdroj: ↗ [HTTP://LABS.STRAVA.COM/HEATMAP](http://labs.strava.com/heatmap)

Vinohradské ulice. Ve stoupání je pro cyklisty zajištěno komfortnější opatření formou cyklopruhu. Pro jízdu z kopce je vyznačen piktogramový koridor, který zajišťuje dostatek prostoru pro vzájemné míjení cyklistů s automobily.

Obecně cyklista ve stoupání potřebuje větší ochranu před ostatní dopravou než v klesání. Tato otázka byla také často zmiňována při zjišťování potřeb uživatelů „Cyklista nemá dostatečnou rychlost a jedoucí tramvaj může cyklistu vtlačit mezi parkující auta.“ → 400 / A8, B9, C23, D16, E23, E24

Opatření pro cyklisty jsou navržena v co nejdelším kontinuálním úseku. V úzké soutěsce mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a Radhoštskou ale není dostatek prostoru, všechna vozidla, včetně cyklistů, zde musí nutně sdílet jeden jízdní pruh v každém směru. Tento úsek je možné objet po klidnější souběžné trase Lucemburskou ulicí.

Cyklista je podél zaparkovaných vozidel veden v odstupu alespoň 0,5 m mimo tzv. dveřní zónu, kde hrozí nebezpečné otevření dveří zaparkovaného vozidla.

Na všech signalizovaných křižovatkách je počítáno s řazením pro cyklisty formou prostoru pro cyklisty před „stopčarami“ a je-li užitý pravý odbočovací pruh, je v něm umožněn přímý průjezd pro cyklisty.

Vjezdy do bočních ulic jsou řešeny tak, aby bylo v případě potřeby možné ve vedlejší ulicích zavést cykloobousměrný provoz.

Páteřní cyklotrasu by měla doplnit komfortnější chráněná trasa zejména pro ohroženější část uživatelů (méně zkušených cyklistů, rekreačních cyklistů, jízda s malými dětmi apod.) vedoucí od Izraelské ulice předprostorem Olšanských hřbitovů podél Vinohradské, dále za obchodním centrem Flora, ulicí Lucemburskou, přes náměstí Jiřího z Poděbrad a následně ulicí Mánesovou. Chráněná trasa byla poptávána i během procesu participace. → 400 / G2.7.8 Ve směru do centra lze využít i ulici Slezskou. Požadavek na zajištění této zklidněné doplňkové cyklotrasy k páteřní A24 vedoucí po Vinohradské je také obsažen v cyklogeneralech obou městských částí.

## 233 – OPATŘENÍ NA VINOHRADSKÉ

### LEGEROVA AŽ ŠUMAVSKÁ

Prostorové uspořádání křižovatky Vinohradská – Legerova (SSZ 1.078) by mělo umožnit nepřímé levé odbočení cyklistů přijíždějících ze směru od Václavského náměstí, nájezd na chodník nad železničním tunelem a návaznost do Španělské ulice. Podrobněji viz také → SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘÍŽOVATKA VINOHRADSKÁ – LEGEROVA (SSZ 1.078) v kapitole → 243 – KŘÍŽOVATKY. Španělská ulice by měla být v souladu s cyklogeneralem Prahy 2 zobousměrněna pro cyklisty. U Španělské ulice je nově navržen přechod pro chodce doplněný o cyklopřejezd, který umožní odbočení z Vinohradské do Španělské při jízdě ZC, toto spojení bylo poptávané ze strany veřejnosti. → 400 / A7, A44

Ve stoupání je v úseku mezi Španělskou ulicí a Šumavskou navržen samostatný cyklopruh. V klesání je zde pak navržen piktogramový koridor.

### „CYKLOVÍDEŇSKÉ“ ZASTÁVKY TRAMVAJE

V místě zastávkových mysů jsou při jízdě do kopce z centra navrženy tzv. cyklovídeňské zastávky, → OBR 230.5 tedy zastávkový mys s možností pojíždění jeho přední části pouze cyklisty tak, aby nedošlo k přerušení stoupacího pruhu a nutnosti vjíždět mezi tramvajové koleje a rychle jedoucí auta, což je pro cyklistu velmi nebezpečná situace. Cyklista pomalu jedoucí do kopce nebude ohrožovat chodce. Je-li tramvaj ve stanici, musí zastavit všechna vozidla včetně cyklistů, aby mohli chodci bezpečně vystoupit a nastoupit. Cyklistický pás zvýšený do úrovně nástupiště musí být jasně označen a materiálově oddělen, aby všichni uživatelé situaci správně vyhodnotili. Domníváme se, že značení by mělo být provedeno raději pomocí piktogramu s cyklistou spíše než pomocí vodorovného dopravního značení V11b Zastávka tramvaje.

Tento typ zastávky byl již použit pro zastávku Krymská ve Francouzské ulici na Praze 10. → OBR 230.6

Nicméně s obecným užitím této formy zastávky nesouhlasí zástupci organizací zastupující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Nedomníváme se však, že jsou obavy z možné kolize cyklisty s nevidomou osobou opodstatněné. Cyklista se ve stoupání pohybuje velmi pomalu a s chodci se může bezpečně vyhnout, naopak nutnost přejíždět koleje a jízda před rychle jedoucími auty je násobně nebezpečnější a negativně ovlivňuje plynulost provozu.

Řešení pohybu cyklistů v místech zastávkových mysů bude dále podrobněji rozpracováno v dalších fázích projektové přípravy.

### ŠUMAVSKÁ AŽ JIŘÍHO Z PODĚBRAD

Podél sadů Svatopluka Čecha je uliční profil užší, ve stoupání je ve vozovce vyznačen piktogramový koridor, v klesání piktogramový koridor začíná u ulice U Kanálky. Pro jízdu do kopce případně může být nabídnuta alternativa na chodníku podél sadů Svatopluka Čecha, kde by bylo možné povolit vjezd pro cyklisty. Nejvhodnější úprava je formou stezky pro chodce (značka C7a), tj. chodník, s povoleným vjezdem jízdních kol dodatkovou tabulkou (značka E12). Tato úprava je vhodnější než stezka pro chodce a cyklisty (značka C9a). Z použitého značení je totiž lépe patrné převažující využití prostoru jako chodníku. Cyklisté jedoucí do kopce by vzhledem ke své rychlosti chodce neohrožovali. Prostorové oddělování formou stezky pro chodce a cyklisty (značka C10a) se samostatnými jízdními pruhy je v tomto případě zcela nevhodné.

Na křižovatce s ulicí U Vodárny navrhujeme doplnit dva cyklopřejezdy, které doplňují chybějící příčné vazby pro cyklisty, umožní přejetí z náměstí Jiřího z Poděbrad do sadů Svatopluka Čecha a nepřímé levé odbočení.

Na náměstí Jiřího z Poděbrad by měl být povolen vjezd cyklistů do pěší zóny (značka IP27a) mimo hlavní dopravní prostor, které

umožní přejet do Lucemburské ulice pro ty cyklisty, kteří nebudou chtít jet úzkou soutěskou mezi náměstím a Radhoštskou.

### JIŘÍHO Z PODĚBRAD AŽ RADHOŠTSKÁ

V nejužší části mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a Radhoštskou není dostatek prostoru pro integrační opatření pro cyklisty. Je navržen minimální odstup mezi zaparkovanými vozidly a tramvají, který umožní zastavení cyklisty a předjetí tramvaje.

V tomto úseku je ulice nejužší a současně nejživější s množstvím obchodů. Parkování je zde výhradně krátkodobé návštěvnícké. Pro uplatnění cyklopruhu ve stoupání by bylo nutné vyparkovat celou jednu stranu ulice (cca 50 stání), což je, vzhledem k požadavkům MČ Prahy 3 a dalších aktérů, prakticky neprojednatelná podmínka, která je současně v rozporu se závěry z první fáze participace s veřejností.

U úzké části dnes koleje nevedou rovnoběžně s hranou chodníku a uliční čarou. Ve směru z centra se tramvaj přibližuje k parkujícím autům, odstup mezi kolejí a parkujícími auty kolísá mezi cca 1,2 m až 0,65 m. V nejužším místě tak dnes často neprojde ani tramvaj podél zaparkovaných aut.

Pro cyklisty je v návrhu zajištěn alespoň metrový odstup mezi tramvají a parkujícím autem, to znamená 1,53 m ke kolejí a řešení tak umožňuje přiměřeně jízdu na kole mimo dveřní zónu parkujících automobilů. Díky tomu není nutné přejíždět doprostřed mezi koleje a při zpomalení/zastavení je možné pustit tramvaj před sebe. Výrazně se také zlepšil povrch vozovky, kdy bude vozovka včetně trati provedena v asfaltu. Dnes je tramvajová trať z betonových BKV panelů a hrana panel – asfalt je degradovaná, což způsobuje problémy při jízdě na kole.

Poměrně jednoduše lze také úzké hrdlo objet paralelní Lucemburskou, která nabízí větší komfort daný nižší intenzitou dopravy.

### RADHOŠTSKÁ AŽ FLORA

Od Radhoštské na Floru je navržen ve směru do centra piktogramový koridor, v opačném směru je piktogramový koridor v první bloku mezi Radhoštskou a Boleslavskou, dále je navržen cyklopruh, který dále pokračuje v předprostoru Olšanských hřbitovů.

### FLORA AŽ ŽELIVSKÉHO

Mezi Florou a Želivského jsou zachované stávající cyklopruhy, souběžně je v předprostoru Olšanských hřbitovů vytvořena chráněná trasa pro cyklisty, je zde povolen průjezd cyklistů po chodníku společně s chodci, tato trasa bude napojena okolo obchodního centra Flora a přejezdem přes Jičínskou do Lucemburské a na náměstí Jiřího z Poděbrad. Na východní straně navrhujeme cyklistický přejezd přes ulici Jana Želivského a pokračování Izraelskou, kde by měl být umožněn obousměrný provoz pro cyklisty. Tato ulice je častěji poptávaná cyklisty, protože je mírnější než ulice Vinohradská, která od Želivského poměrně prudce klesá.

### STOJANY NA KOLA

V uličním prostoru by měly být do pásu stromořadí umístované samostatné jednoduché stojany typu „U“, tak aby i s přivázaným kolem neutvářely bariéru. Větší počet stojanů by měl být před institucemi, školami nebo tam kde se pohybuje hodně lidí. Podrobněji viz kapitola → 280 – MOBILIÁŘ A VYBAVENÍ ULICE.



OBR 230.3 **Integrační opatření cyklo dopravy**  
 Prostor pro cyklisty na křižovatce na Vinohradské u Flory



OBR 230.4 **Integrační opatření cyklo dopravy**  
 Stávající cyklopruh na Vinohradské před Olšanskými hřbitovy



OBR 230.5 **Cyklovídeňská zastávka ve Vídni**  
 Zastávkový mys s možností pojíždění jeho přední části pouze cyklisty.



OBR 230.6 **Cyklovídeňská zastávka Krymská ve Francouzské ulici**  
 Realizovaná cyklovídeňská zastávka ve stoupání ve Francouzské ulici v Praze.

## 234 – NAVAZUJÍCÍ OPATŘENÍ

### MUZEJNÍ OÁZA

V současnosti je připravovaná rekonstrukce světelně signalizačního zařízení křižovatky Vinohradská – Legerova (SSZ 1.078). V části mezi oběma budovami národního muzea by měl navázat v obou směrech vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty s návazností na Václavské náměstí a do Wilsonovy ulice. Podrobněji viz kapitola [→ 243 – KŘÍŽOVATKY](#).

### CYKLOBOUSMĚRKY

Pro zajištění klidných objízdných tras vedlejšími ulicemi, mimo ulice zatížené silnou motorovou dopravou, je třeba ve vybraných ulicích zavést cykloobousměrné ulice. Bez nich se blokovou zástavbou na kole nelze pohybovat bez ztracených spádů a zajižděk, jednosměrky jsou totiž koncipované tak, aby neumožňovaly přímý průjezd lokalitou pro auta. Průjezd na kole pak také není možný. Nutné kličkování je obtížné také pro orientaci v této lokalitě a výrazně snižuje atraktivitu lokality pro cyklodopravu.

V rámci svého cyklogenerelu Praha 2 počítá s vytvořením cykloobousměrky ve Španělské ulici. Nad rámeček tohoto cyklogenerelu by bylo vhodné povolit jízdu cyklistů v protisměru i v Mánesově ulici mezi Španělskou a náměstím Jiřího z Poděbrad. Tato ulice je svými dimenzemi a charakterem provozu pro takovou úpravu vhodná. Opatření nevyžaduje žádné stavební zásahy, pouze doplnění dopravního značení.

Na Praze 3 by bylo vhodné tímto způsobem vytvořit cykloobousměrku zejména v Radhoštské a Libické ulici tak, aby bylo možné sjet z Vinohradské před úzkou částí bez cyklopruhů a přejezd do Lucemburské ulice.

### KLIDNÁ TRASA V PŘEDPROSTORU OLŠANSKÝCH HŘBITOVŮ

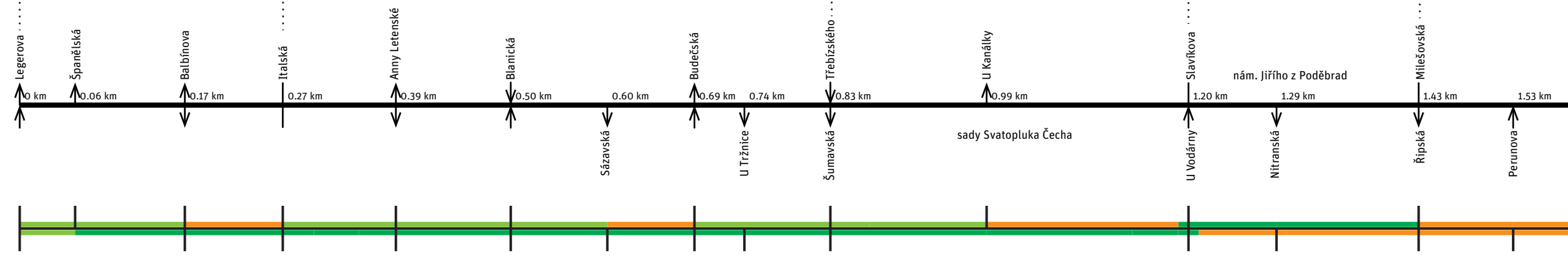
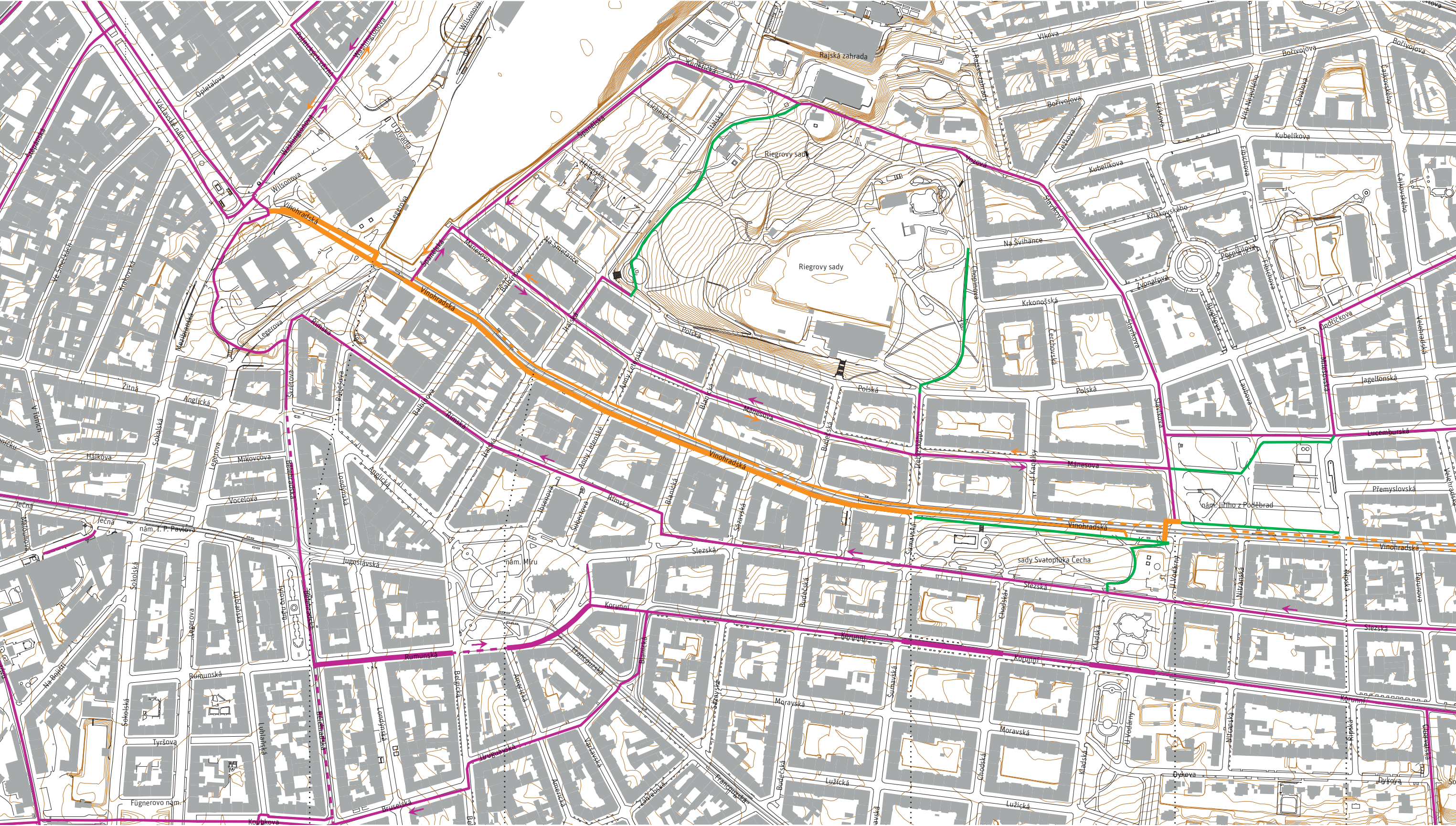
Aby alternativní objízdná klidná trasa v předprostoru Olšanských hřbitovů mohla správně fungovat a byla smysluplná, musí být tato trasa napojená okolo obchodního centra Flora a přejezdem přes Jičínskou do Lucemburské a na náměstí Jiřího z Poděbrad.

Na východní straně navrhuje cyklistický přejezd přes ulici Jana Želivského a pokračování Izraelskou, kde by měl být umožněn obousměrný provoz pro cyklisty podél autobusového terminálu. Tato ulice je častěji poptávaná cyklisty, protože je mírnější než ulice Vinohradská, která od Želivského poměrně prudce klesá.

Během úprav křižovatky Vinohradská – Jana Želivského v roce 2012 byla připravena kabelová rezerva na cyklistický přejezd do Izraelské. Dále je možné doplnění samostatného řadicího cyklopruhu na Vinohradské DC na východním rameni křižovatky ve stoupání se samostatnou signalizací, případně i nepřímé levé odbočení ze Soběslavské. Pro úpravy je připravená kabelová rezerva.



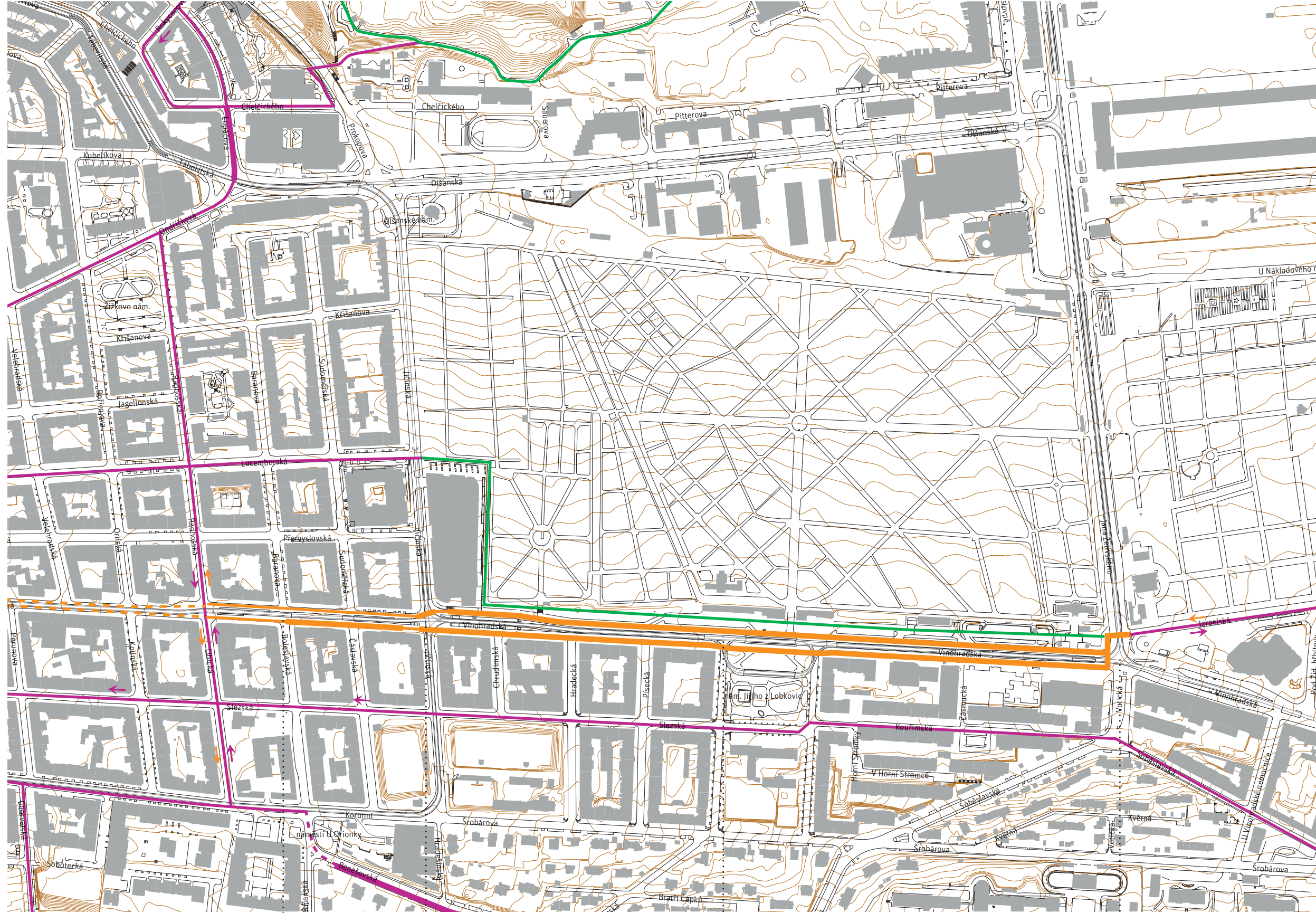
Koncepce pro jednotlivá témata	2	...
Cyklistická doprava	3	57
	0	



Hodnocení prostupnosti

Průjezd na kole





**LEGENDA**

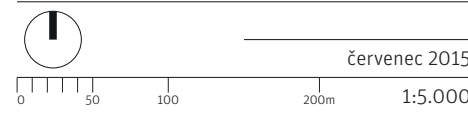
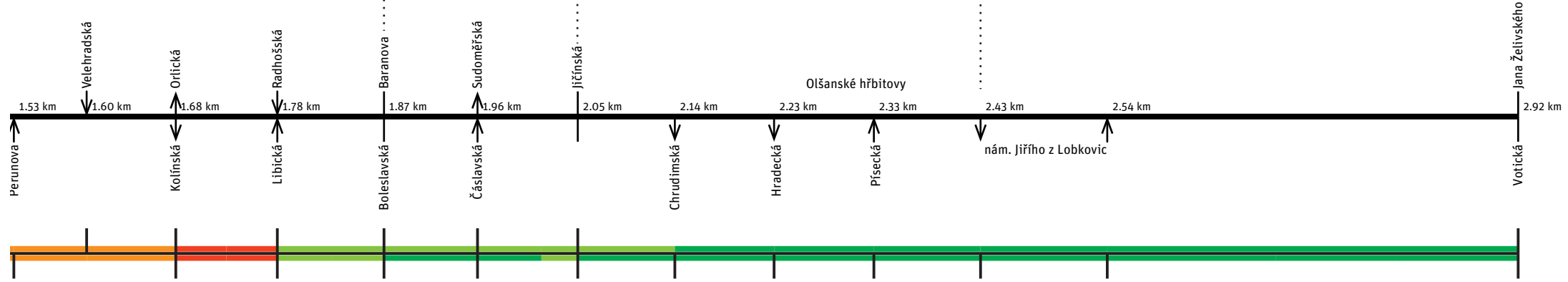
- vrstevnice à 1m / 5m
- Vinohradská**
- samostatný cyklopruh
- piktogramový koridor
- průjezd bez integračních opatření
- chráněné řešení mimo hlavní dopravní prostor

**Širší vztahy v území**

- doporučené alternativní a objížděné trasy
- jednosměrná komunikace
- navržená cykloobousměrná komunikace

**Hodnocení návrhu pro průjezd na kole**

- velmi komfortně, samostatný cyklopruh
- komfortně ve společném provozu s automobily, např. s piktogramy
- nekomfortně bez možnosti vzájemného míjení s automobily
- nekomfortně s velkými problémy bez možnosti míjení s auty i tramvajemi



VINOHRADSKÁ . Koncepční studie . Návrh

Cyklistická doprava  
Návrh

**230.1**

## 240 Motorová doprava

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 537 FOTOGRAFIE – AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
- 538 FOTOGRAFIE – DOPRAVA V KLIDU
- 545 AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA
- 546 INTENZITY DOPRAVY
- 547 DOPRAVA V KLIDU
- 548 HLADINA HLUKU
- PŘÍLOHA: KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘIŽOVATEK, ZPRACOVATEL TSK-ÚDI
- ↗ MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ HL. M. PRAHY. IPR PRAHA, 2014.
- ↗ ČSN 73 6110

Vinohradská třída je významná městská osa. Studie navrhuje takové uspořádání uličního profilu, které optimalizuje vzájemné sdílení veřejného prostranství všemi druhy dopravy. V rámci prostorových limitů dochází k minimalizaci kolizních míst mezi automobilovou a tramvajovou dopravou kvůli dopravním kolonám i špatně parkujícím vozidlům a je zajištěn průjezdný profil pro cyklisty ve většině ulice. Podélné parkování je zachováno v odpovídajícím počtu kultivovanou formou parkovacích zálivů.

Vinohradská je součástí vybrané sítě ulic, pro které výkon státní správy provádí ODA MHMP.

Úpravy uličního profilu musí respektovat charakter uspořádání ulice. Spodní část mezi Legerovou a Florou odpovídá významné ulici se zklidněným provozem. ↗ MANUÁL D.3.2.3 „Zklidnění provozu na významných městských osách umožňuje volný pohyb i přes ulici a rozvoj pobytových aktivit a živých parterů a celkové zkvalitnění ulice.“



OBR 240.1 Vinohradská u ulice Anny Letenské

Horní část mezi Jičínskou a Jana Želivského je bližší ulici zatížené motorovou dopravou. ↗ MANUÁL D.3.2.4 „Zpravidla jde o významné městské osy, které slouží průjezdné dopravě.“ „Je nezbytné, aby dimenze a charakter pěších ploch a dostatek přechodů kompenzovaly negativní dopady zatížení prostoru.“

S výjimkou křížení s dalšími významnými ulicemi, jsou na Vinohradskou napojené vedlejší ulice, které je zpravidla možné řešit jako zklidněné. ↗ MANUÁL D.3.2.2 „Jde o běžné ulice v městské struktuře, které zajišťují základní obsluhu území.“

### 241 – INTENZITY DOPRAVY

Vinohradská je dopravně významná třída v rámci uliční sítě Prahy. Denně zde projede v různých částech 15 až 19 tisíc vozidel. ↗ 546 INTENZITY DOPRAVY Kapacita ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy je dána zejména vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami Legerova a Jana Želivského, jejichž hlavní koncepci studie nemění. V celém úseku je zachován jeden jízdní pruh pro automobilovou dopravu v každém směru. Před některými křižovatkami je třeba užít řadící pruhy, které optimalizují průjezd danou křižovatkou.

Cílem koncepční studie tedy není omezit automobilovou dopravu, ale nastavit podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy a uživateli prostoru, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. V rámci studie jsou odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.



OBR 240.2 Vinohradská podél sadů Svatopluka Čecha

Další podrobnosti najdete v kapitole → 220 – VEŘEJNÁ DOPRAVA  
→ 221 / POJÍŽDĚNÍ TRAMVAJOVÉ TRATI VE VZTAHU K PREFERENCI VEŘEJNÉ DOPRAVY

→ 223 / UŽITÍ ZASTÁVKOVÝCH MYSŮ VE VZTAHU K PRŮJEZDNOSTI ULICE

### 242 – JÍZDNÍ PRUHY

V jednotlivých úsecích je vedení automobilové dopravy řešeno následujícím způsobem:

#### LEGEROVA – ŠUMAVSKÁ

Ve spodní části Vinohradské, v úseku od Legerovy po ulici Šumavskou je navržen ve směru do centra samostatný jízdní pruh šířky 3,75m s piktogramovým koridorem pro cyklisty oddělený od tramvajové tratě tvarovkou. Díky tomu nebude docházet k blokování veřejné dopravy, které bylo často zmiňované uživateli ulice. → 400 / A45, B41

V opačném směru je provoz veden přímo po kolejích, od podélně parkujících vozidel je odstup pro samostatný cyklistický jízdní pruh.

#### ŠUMAVSKÁ – U VODÁRNÝ (SADY SVATOPLUKA ČECHA)

V navazujícím úseku podél sadů Svatopluka Čecha je navržen oboustranné parkování a provoz je veden po tramvajové trati v obou směrech. V obou směrech je navržen piktogramový koridor pro cyklisty.

#### NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z PODĚBRAD

Na náměstí Jiřího z Poděbrad je nově navržené oboustranné parkování a provoz je veden po tramvajové trati v obou směrech.



OBR 240.3 Vinohradská mezi Orlickou a Radhoštskou

#### ÚZKÉ HRDLO: ŘÍPSKÁ – RADHOŠTSKÁ

Mezi křižovatkami s Řípskou a Radhoštskou je uliční profil nejužší, poměry jsou velmi stísněné, současně se však jedná o nejživější a nejintenzivněji využívanou část Vinohradské. Z toho důvodu zachováváme oboustranné parkování. Všechna vozidla jedou za sebou ve společném jízdním pruhu.

Z průzkumů vyplynulo, že „V úseku Řípská – Vinohradská 106 je jízda pro řidiče nepříjemná. V úseku je příliš parkujících aut, úsek je nepřehledný a chodci nejsou dostatečně viditelní. Dle některých uživatelů by situaci vylepšilo zklidnění dopravy.“ → 400 / E28 Parkovací pásy jsou v místě přechodů a křižovatek přerušené vytaženými chodníkovými plochami, aby se přehlednost úseku zvýšila.

#### RADHOŠTSKÁ – FLORA

V části ulice s rozšířenou regulací mezi Radhoštskou a křižovatkou Flora je samostatný tramvajový pás s živícným povrchem pojíždělný pro vozidla IZS. V ulici je oboustranné parkování a v každém směru jeden jízdní pruh s piktogramovým koridorem, respektive vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty.

#### FLORA – ŽELIVSKÉHO

V předprostoru Olšanských hřbitovů navrhujeme v obou směrech jeden jízdní pruh, jeden vyhrazený pruh pro cyklisty a oboustranné podélné parkování. Ve směru do centra jsou parkovací stání ve vozovce, celková šířka vozovky mezi obrubami je tedy 7,40 m a umožňuje obousměrné vedení dopravy v případě výluky. Tramvajová trať je ve většině úseku zatravněná a nepojíždělná, s výjimkou prostoru zastávek a před křižovatkami, kde je trať pojíždělná pro vozidla IZS. V této části Vinohradské se kolony netvoří, nicméně šířka jízdního pruhu a vyhrazeného pruhu pro cyklisty, tedy celkem 5,25 m v jednom směru a 5,40 m v opačném směru umožňuje vozidlům záchranné služby objet stojící překážku ve vozovce.



OBR 240.4 Vinohradská před Olšanskými hřbitovy

## 243 – KŘIŽOVATKY

Bylo provedeno kapacitní posouzení navrhovaných světelně řízených křižovatek zpracované TSK-ÚDI v květnu 2015. Toto posouzení je přílohou koncepční studie. Na základě jeho výsledků byla koncepční studie dále upravována.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – LEGEROVA (SSZ 1.078)

V současnosti je připravována rekonstrukce světelně signalizačního zařízení křižovatky Vinohradská – Legerova (SSZ 1.078), včetně vytvoření úrovněvého přechodu přes Legerovu s předpokládaným termínem realizace v roce 2016. Záměr TSK musí být souběžně koordinován s projektem rekonstrukce Vinohradské ulice a s prověřovací studií prodloužení tramvajové tratě na Václavské náměstí tak, aby byly vzájemně kompatibilní a bylo dosaženo výrazného zlepšení pěší prostupnosti mezi Vinohrady a Václavským náměstím.

Uspořádání křižovatky, průběh jízdních pruhů a poloha obrub musí umožnit vložení kolejového trojúhelníku a pokračování tramvajové trati z Vinohradské směrem k Václavskému náměstí v přímé linii.

V části mezi oběma budovami národního muzea je navržen jeden jízdní pruh v každém směru, který je veden v předpokládané trase výhledově umísťovaných tramvajových kolejí. V obou směrech je navržen vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a podélné parkování. Při prodloužení tramvajové tratě toto uspořádání nahradí zastávkové mysy.

Vytvoření bezbariérově přístupné tramvajové zastávky Muzeum je podmíněno odebráním jednoho řadícího pruhu v Legerově před SSZ. Budou zde čtyři řadící pruhy místo stávajících pěti. Ostrůvek mezi Legerovou a stávající tramvajovou tratí musí být dimenzován takovým způsobem, aby na něj mohly směřovat přechody po realizaci kolejového trojúhelníku.

Prostorové uspořádání křižovatky by mělo umožnit nepřímé levé odbočení cyklistů přijíždějících ze směru od Václavského náměstí, nájezd na chodník nad železničním tunelem a návaznost do Španělské ulice.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ (SSZ 2.317)

V souvislosti s posunutím autobusové zastávky ke křižovatce Vinohradská – Italská dojde k úpravě řazení. Šířka mezi obrubami je na severní straně 9 m, na jižní straně navrhujeme rozšíření o dva metry na 9,8 m. Obě autobusové zastávky by měly být umístěny vždy za křižovatkou v pravém jízdním pruhu, druhý jízdní pruh umožní objetí stanicujícího autobusu, před křižovatkou bude vždy jeden řadící pruh pro všechny směry.

Toto řešení by mělo být předmětem dalšího prověřování v souvislosti s úpravou autobusových zastávek.

### KŘIŽOVATKY VINOHRADSKÁ – ANNY LETENSKÉ VINOHRADSKÁ – BLANICKÁ

Na křižovatkách jsou zachovány stávající přechody přes Vinohradskou na západním rameni obou křižovatek a doplněny nové na východních ramenech. Dochází ke zkrácení přechodu díky rozšíření chodníku v nároží a ke zvýšení jeho bezpečnosti oproti současnému stavu. Chodci budou lépe viditelní při čekání na přechodu a délka přecházení se zkrátí. Nicméně je navržený přechod delší než připouští norma ČSN 73 6110. Toto řešení bude předmětem dalšího projednávání. Další vynesení obruby ve směru do centra na úkor piktogramového koridoru nepovažujeme za ideální, docházelo by ke kolizní situaci mezi cyklisty a automobily. Krajní možnost řešení by mohla být samostatná signalizace přechodu za předpokladu, že tlačítko pro chodce vyvolá rychlou odezvu signalizace. V opačném případě by užití signalizovaného přechodu komfort pro chodce naopak

snížilo. Signalizování celé křižovatky je v této lokalitě a v kontextu dalších signalizovaných křižovatek zcela nevhodné.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – BUDEČSKÁ (SSZ 2.380)

V dalším rozpracování projektu Vinohradské je třeba zajistit řízením SSZ křižovatky Vinohradská – Budečská, aby se případná kolona netvořila v prostoru zastávky Vinohradská tržnice.

Oproti stávajícímu stavu dochází k úpravě obrub vytažením chodníkových ploch.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – ŠUMAVSKÁ (SSZ 2.303)

Řízení křižovatky koncepční studie neupravuje. Oproti stávajícímu stavu dochází k úpravě obrub dílčím vytažením chodníkových ploch.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – U VODÁRNY (SSZ 2.307)

Na křižovatce Vinohradské a ulice U Vodárny mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a sady Sv. Čecha dochází k doplnění všech čtyř chybějících přechodů pro chodce. Potřeba těchto přechodů vyplývá mimo jiné ze závěrů procesu participace: „Jde od kritické místo, na jehož neudržitelném stavu se shodnou všechny kategorie uživatelů.“ → 400 / C7

Před křižovatkou jsou v obou směrech umístěny zastávkové mysy, řízení křižovatky musí umožnit preferenci tramvajové dopravy. Přijíždějící tramvaj se telematicky přihlásí do signalizace, která vyklidí vozidla před ní. Během stanicování tramvaje má volno příčný směr.

Na křižovatce jsou na západním a severním rameni doplněny dva cyklistické přejezdy, které umožňují cyklistům přejezd mezi sady Svatopluka Čecha a náměstím Jiřího z Poděbrad. Je také možné je využít pro nepřímé levé odbočení.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – BOLESLAVSKÁ (SSZ 2.308)

Na křižovatce s ulicí Boleslavskou je v rámci koncepční studie zrušen ostrůvek mezi jízdním pruhem a tramvajovou tratí. Při zrušení tramvajové zastávky v tomto bloku je možné z obou stran vytažení chodníku, které vymezuje parkovací zálivky a zkracuje délku přecházení. Prostorově není možné ostrůvek v dostatečné šířce zachovat.

### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ (FLORA) (SSZ 2.309)

Křižovatka Flora byla nově zrekonstruovaná v roce 2012, na rameni přilehajícím k zastávkám tramvaje však chybí přechod a přístup na zastávku. Na tuto skutečnost upozorňovali i občané při průzkumech. „Ze zastávky vede pouze jeden přechod umístěný na jejím konci, nebo musí uživatelé použít podchod.“ → 400 / F7

V rámci koncepční studie je navrženo rozšíření tramvajového ostrůvku podél vstupů do metra. To umožní doplnění chybějícího přechodu a přístup k němu ze zastávky. Na jižní straně je rozšíření dostatečné. Na severní straně je ostrůvek podél vstupů do metra navržen široký jen 1,75m, čistá průchozí šířka bude tedy 1,25 až 1,5m, což není příliš komfortní. Je to z důvodu nutnosti zachovat ve směru do centra alespoň dva sdružené řadící pruhy pro přímý směr a pravé odbočení, šířka mezi obrubami je 5,5m. Z kapacitního posouzení křižovatky provedené TSK-ÚDI vyplývá, že není možné užití jednoho řadícího pruhu pro oba směry.

Část přechodu přes tramvajovou trať je z prostorových a bezpečnostních důvodů přesazená vůči zbytku přechodu. Tento úsek je navržen také signalizovaný, je však možné jej ponechat i bez signalizace jako místo pro přecházení.

V rámci úprav křižovatky je třeba zajistit dostatečně široký jihovýchodní chodník v ulici Jičínské, který je u vstupu do metra nepřiměřeně zúžený parkovacím zálivem. Podéle tramvajové trati



OBR 240.5 Křižovatka Vinohradská – Italská



OBR 240.6 Křižovatka Vinohradská – U Vodárny



OBR 240.7 Křižovatka Vinohradská – Jičínská



OBR 240.8 Křižovatka Vinohradská – Jana Želivského

je v tomto místě příliš úzký jízdní pruh, kde se nevejdou vedle sebe autobusy a tramvaje a dochází k vzájemnému zdržování.

#### SVĚTELNĚ ŘÍZENÝ PŘECHOD PŘES VINOHRADSKOU U ZASTÁVKY OLŠANSKÉ HŘBITOVY

Stávající světelně signalizovanou křižovatku na výjezdu z tramvajové smyčky Olšanské hřbitovy (SSZ 3.319) koncepční studie ruší. Dopravní podnik nevyžaduje signalizaci pro výjezd ze smyčky, potřeba světelně řídit přechod pro chodce je z doby, kdy tudy vedla čtyřproudá komunikace.

Nicméně pro zvýšení komfortu a bezpečnosti zejména pro děti přecházející z přilehlé školy na náměstí Jiřího z Lobkovic navrhujeme vytvoření signalizovaného přechodu na západní straně tramvajové zastávky s přidruženým cyklistickým přejezdem. Nejedná se o signalizace celé křižovatky, jen přechodu. Cyklistický přejezd musí umožnit přejet komunikaci v jedné fázi, zatímco přecházení může být rozfázované. Signalizace bude ovládaná tlačítkem na výzvu.

#### SVĚTELNĚ ŘÍZENÁ KŘIŽOVATKA VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO (SSZ 3.323)

Křižovatka na Želivského je za hranicí řešeného území koncepční studie. Do stavebního uspořádání samotné křižovatky tedy studie příliš nezasahuje.

V rámci koncepční studie dochází k posunu tramvajové zastávky Želivského DC před Olšanskými hřbitovy blíž ke křižovatce, tak aby byl usnadněn přestup mezi tramvajemi, autobusy a metrem. V důsledku této úpravy je na výjezdu z křižovatky do Vinohradské ve směru do centra pouze jeden jízdní pruh a je tedy nutné upravit řazení i před křižovatkou na jeden přímý řadicí pruh. Úprava bude provedena formou dopravního značení. Toto řešení prověřovalo TSK-ÚDI v kapacitním posouzení křižovatky.

V opačném směru je zastávka ZC ponechána ve stávající poloze. Její přesunutí ke křižovatce by znamenalo ubrat jeden řadicí pruh před křižovatkou a na základě kapacitního posouzení toto řešení TSK-ÚDI nedoporučuje.

Ve směru ZC je před křižovatkou zachované řazení v podobě dvou sdružených řadicích pruhů, jako je tomu ve stávajícím stavu, řazení je doplněno o vyhrazený pruh pro cyklisty. Stávající ostrůvek, který umožňuje rozfázovat přecházení je nahrazen ostrůvkem u tramvajové zastávky z druhé strany tramvajové trati, při zavedení nového cyklopruhu se sem ostrůvek z prostorových důvodů nevejde.

Přes Vinohradskou a Jana Želivského jsou navrženy dva cyklopřejezdy, které umožňují přesmyk pro cyklisty z Vinohradské do Izraelské ulice.

#### NAPOJENÍ VEDLEJŠÍ ULICE

Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Přejezd je dlážděný materiálem blízkým povrchu chodníku. Princip je dobře patrný z referenčních fotografií z Prahy nebo Gentu. → OBR 240.10 → OBR 240.11 Nejde tak přímo o zpomalovací práh. Navíc i pro vozidla IZS by příliš krátký a vysoký zvýšený práh byl problematický. Nebude docházet k výraznějšímu zpomalení vozidel odbočujících z Vinohradské, než ke kterému dochází v současnosti nutností přizpůsobit rychlost jízdy samotnému odbočovacímu manévru. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. Obava z neúměrného zpomalování provozu není opodstatněná.

Řešení není podřízené současné organizaci provozu, zejména směru jednosměrných ulic, které se v čase proměňuje častěji než

stavební uspořádání ulice. U všech bočních ulic tak navržené řešení nezamezuje upravovat směr provozu v ulici. Šířka napojení umožňuje zavedení cykloobousměrnosti do jednosměrných ulic. Většina ulic navíc umožňuje případně i zobousměrnění pro motorovou dopravu, ke kterému může dojít zejména dočasně během výluk.

Užití chodníkových přejezdů se netýká křižovatek s významnými ulicemi, které jsou řešeny vždy individuálně a zpravidla jsou světelně signalizované, což v současném legislativním prostředí užití chodníkových přejezdů na těchto křižovatkách znemožňuje. Přímou na Vinohradskou ulici žádné zpomalovací pásy vkládány nejsou.

## 244 – PARKOVÁNÍ

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic v docházkové vzdálenosti.

V řešeném území na Praze 2 a 3 jsou zavedeny zóny placeného stání. Obecně je rozsah parkovacích stání přiměřeně zachován nebo lehce snížen oproti současnému stavu.

#### PARKOVACÍ ZÁLIVY

U ulic navrhujeme podélná stání do parkovacích zálivů, které jsou v křižovatkách vymezené vytaženou chodníkovou plochou a materiálově jsou odlišené od povrchu vozovky užitím dlažby, pocitově se tak rozšiřuje chodníková plocha. Zálivy jsou přerušovány

dalšími příčnými vazbami, vjezdy a zastávkovými mysy. Dochází tak k rytmizaci a zpřehlednění ulice, neboť auta již neparkují v dlouhých řadách představujících vizuální bariéru.

Viz také → OBR 240.13 PŘÍKLAD USPOŘÁDÁNÍ PARKOVACÍCH STÁNÍ VE VINOHRADSKÉ ULICI

Podél severní hrany v předprostoru Olšanských hřbitovů není možné zřídit parkovací zálivy, stání je vytvořeno ve vozovce.

Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem. Navíc zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což by byla velmi vysoká daň za případné navýšení kapacity parkovacích stání.

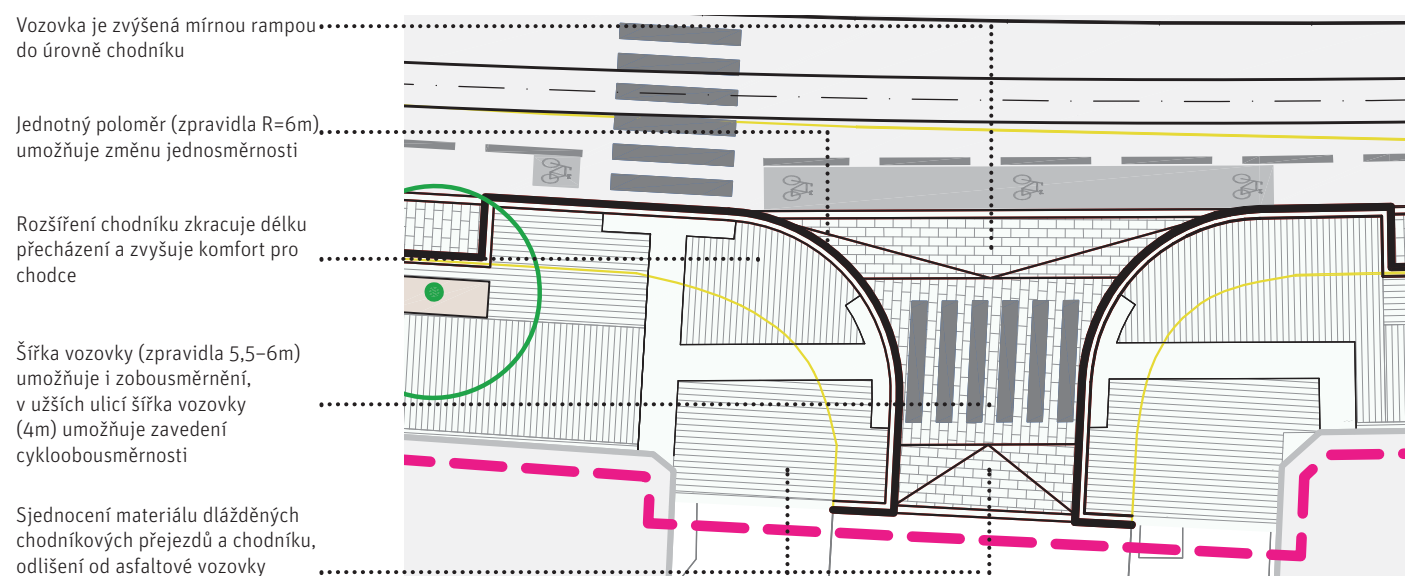
#### BEZBARIÉROVÁ STÁNÍ

V koncepční studii jsou navržena vyhrazená bezbariérová parkovací stání pro ZTP. Dle průzkumů a veřejných setkání v současnosti chybí zejména v části ulice mezi Italskou a náměstím z Jiřího z Poděbrad, a také v předprostoru Olšanských hřbitovů. V koncepční studii je navrženo celkem 12 parkovacích stání pro ZTP v rámci podélného parkovacího zálivu v závislosti na prostorových možnostech. Zpravidla zakončují parkovací záliv před nárožím a jsou rozšířeny do pásu stromořadí. Doplněny jsou průběžně v celé ulici. Počet stání lze v navazujících fázích projektu upravovat.

Viz také kapitola → 215 – NAVRHOVANÁ BEZBARIÉROVÁ OPATŘENÍ

#### ZÁSBOVÁNÍ

V části ulice, kde je navrženo podélné parkování je možné v rámci parkovacího zálivu vymežit vyhrazená stání pro zásobování. V blocích, kde parkovací pás není navržen, zejména ve spodní části Vinohradské při severní hraně, je zajištěno stání pro zásobování na chodníku v pásu stromořadí.



OBR 240.9 Napojení vedlejší ulice na Vinohradskou



OBR 240.10 Napojení vedlejší ulice na hlavní městskou třídu  
Zachování kontinuity pěšího pohybu (Praha, Karlovo náměstí)



OBR 240.11 Napojení vedlejší ulice na hlavní městskou třídu  
Vozovka je v úrovni chodníku a ve stejném materiálu (Belgie, Gent)

### BILANCE PARKOVÁNÍ

Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. V rámci studie nedochází k radikálnímu snížení počtu parkovacích míst. Cílem studie je nalezení vyváženého kompromisu. Parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno vůči současnému stavu ve velké míře zachován.

Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 539 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 17 nočních stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet.

Dochází tak pouze k přiměřenému snížení stávajícího počtu, které je důsledkem snahy o přeuspořádání uličního prostoru tak, aby umožnil optimální sdílení všemi druhy dopravy. Ve spodní části ulice na Praze 2 dochází k částečnému úbytku z důvodů preference veřejné dopravy. Případný budoucí požadavek na snížení počtu parkovacích stání vyvolaný změnou dopravních návyků je možný a je relativně snadno realizovatelný.

Pro bilanci parkování dělíme řešené území ulice na čtyři úseky:

- Legerova – Budečská  
72 stání (úbytek 20 stání a 17 nočních stání)
- Budečská – U Vodárny  
128 stání (přírůstek 18 stání)

Praha 2 celkem 200 (úbytek 2 stání a 17 nočních stání)

- U Vodárny – Jičínská  
147 stání (úbytek 4 stání)
- Jičínská – Jana Želivského  
198 stání (přírůstek 12 stání)

Praha 3 celkem 345 stání (přírůstek 8 stání)

Celkem 545 stání (+6 stálých, úbytek 17 nočních stání)

Uvedené hodnoty jsou přepočítány na základě koncepční studie dle koeficientů obsaditelnosti podélných parkovacích stání, které jsou užity i pro bilanci současného stavu. To přináší lepší možnost přímého srovnání se stávajícím stavem.

Bilance počtu navržených parkovacích stání viz → MAPA 240.1  
 Parkování v současné době je uvedeno v analytické části → 547 – DOPRAVA V KLIDU

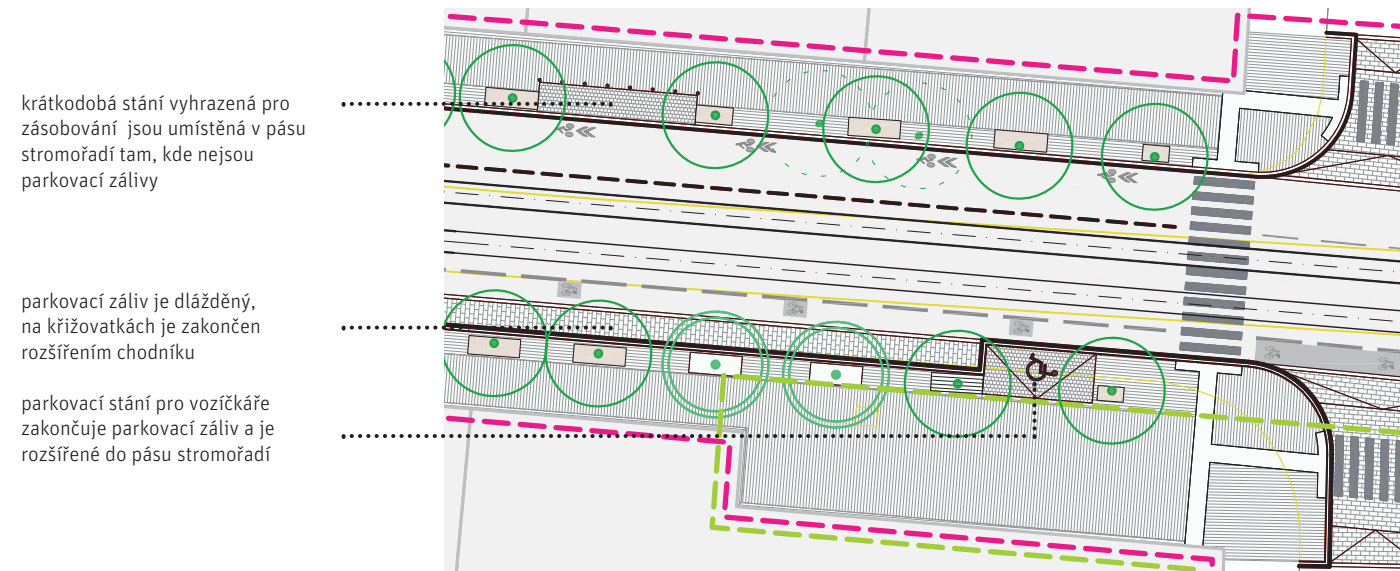
Ve spodní části Vinohradské, v úseku Legerova – Budečská, dochází k mírnému snížení počtu stání v ulici důvodů preference veřejné dopravy. V současné době v tomto úseku dochází k výraznému blokování provozu tramvají z důvodu častých dopravních kolon. Je proto nutné oddělit ve směru do centra provoz tramvají a ostatních vozidel do samostatných jízdních pruhů. Z prostorových důvodů pak není možné zachovat oboustranné parkování. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáže kompenzovat. Mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a Jičínskou (Flora) je počet parkovacích více stání méně zachován. V části od Budečské k náměstí Jiřího z Poděbrad a v horním úseku mezi Jičínskou a Jana Želivského dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

### PARKOVACÍ ZÓNY

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu a není součástí této koncepční studie. Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu. → 547 DOPRAVA V KLIDU



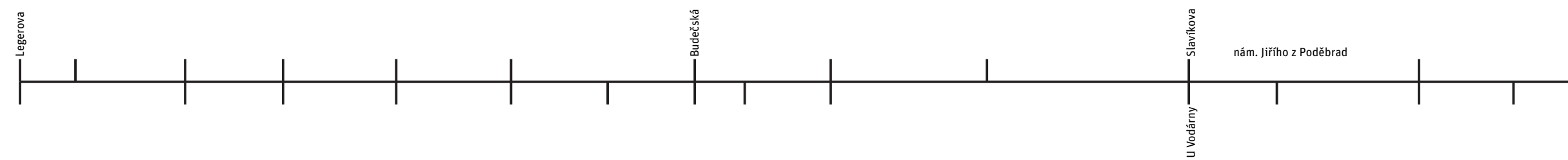
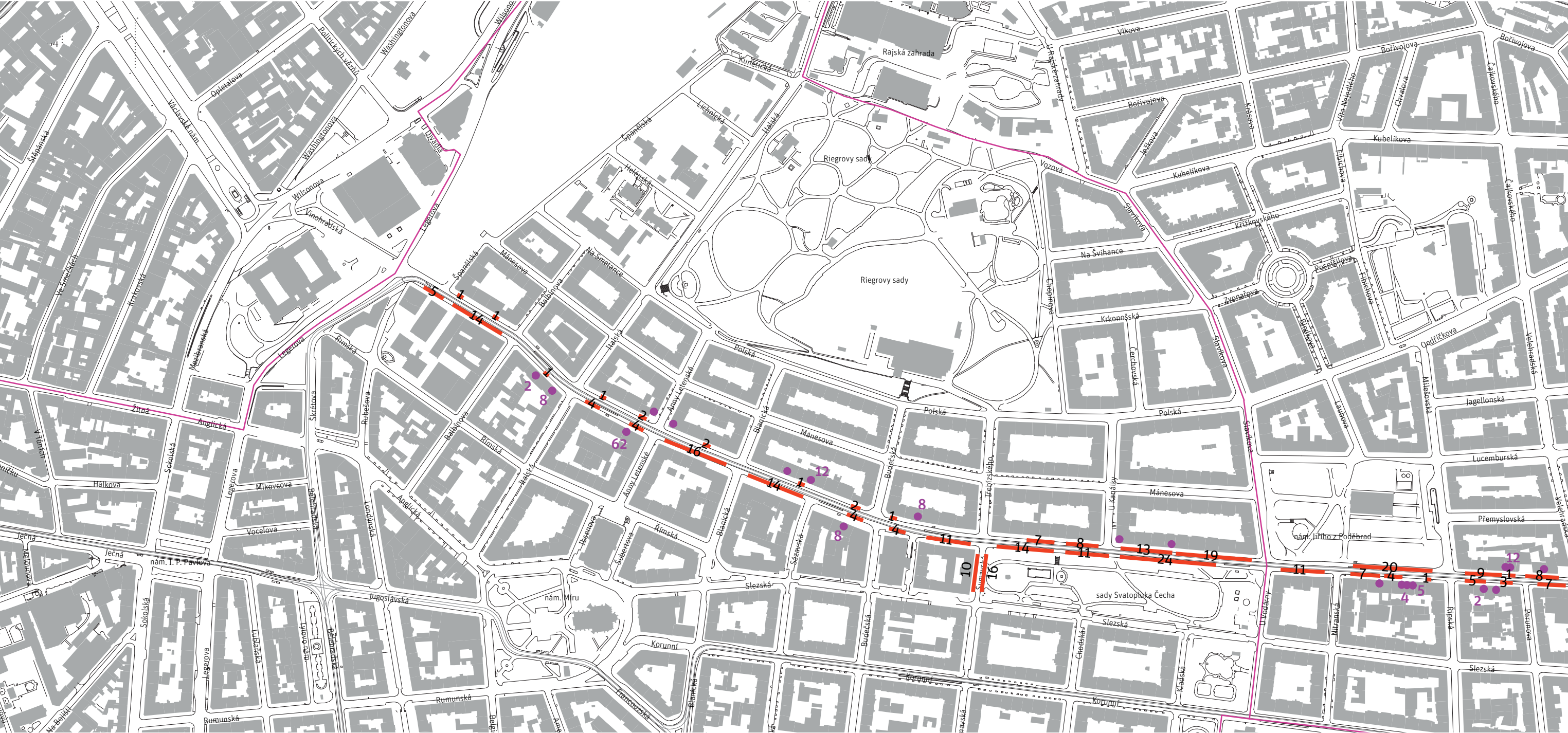
OBR 240.12 **Současná parkovací stání ve vozovce**  
 V současné době auta parkují ve vozovce, ulice je tím nepřehledná a chodec na přechodu je hůř viditelný



OBR 240.13 **Příklad uspořádání parkovacích stání ve Vinohradské ulici**  
 Parkovací záliv, vyhrazené stání pro ZTP a stání pro zásobování na příkladu u křižovatky Vinohradská – Blanická



OBR 240.14 **Současná vyhrazená stání pro ZTP**  
 Příklad stávajícího vyhrazeného stání pro vozíčkáře před budovou VZP, stání je zpoloviny na chodníku a zpoloviny ve vozovce, stání je bariérové a neumožňuje manipulaci s invalidním vozíkem kolem auta



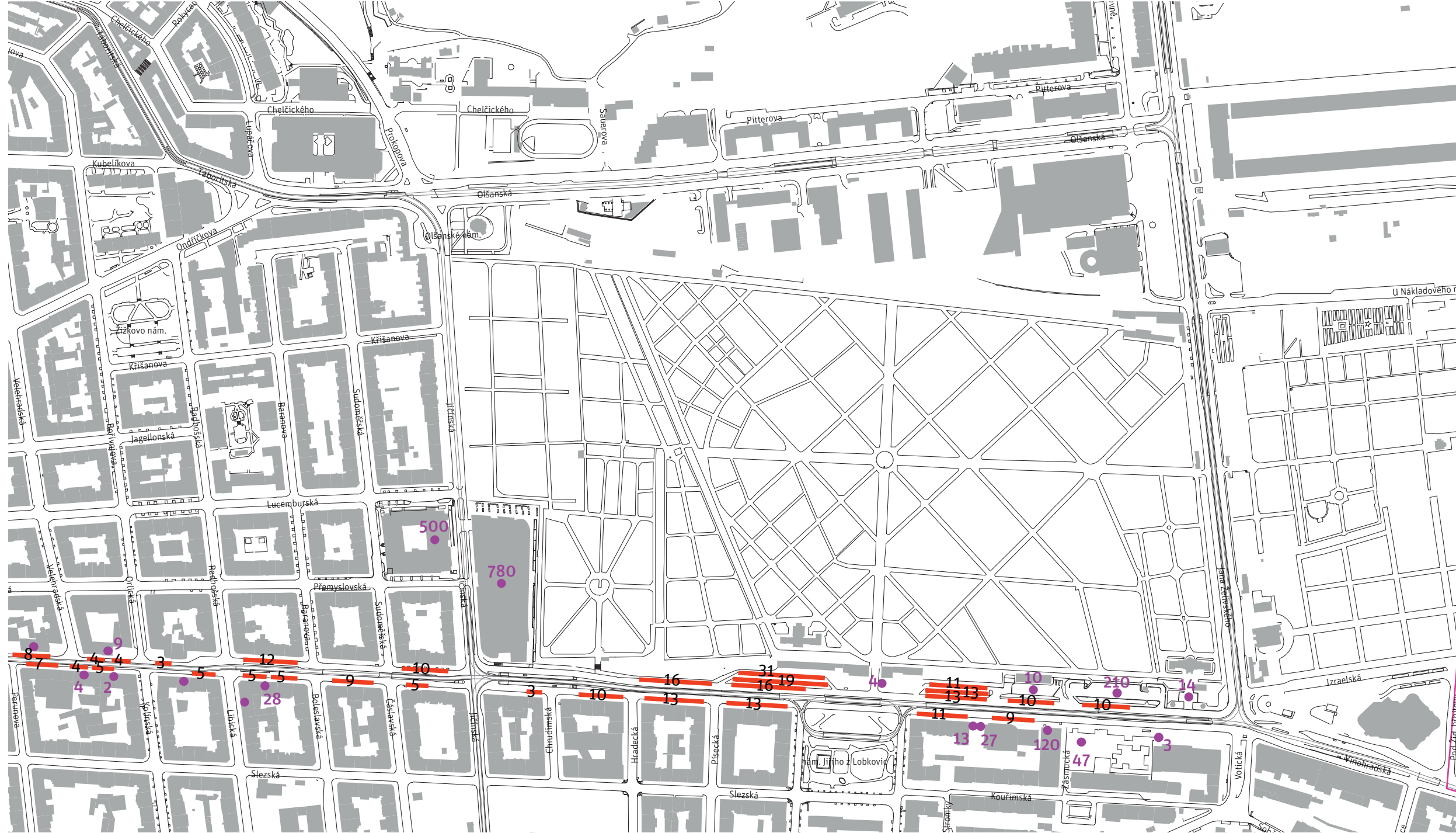
**Návrh celkem**  
(porovnání se současným stavem +/-)

**72**  
(-20 (-17 noc))

**Praha 2 celkem**  
**200**  
(-2 (-17 noc))

**128**  
(+18)

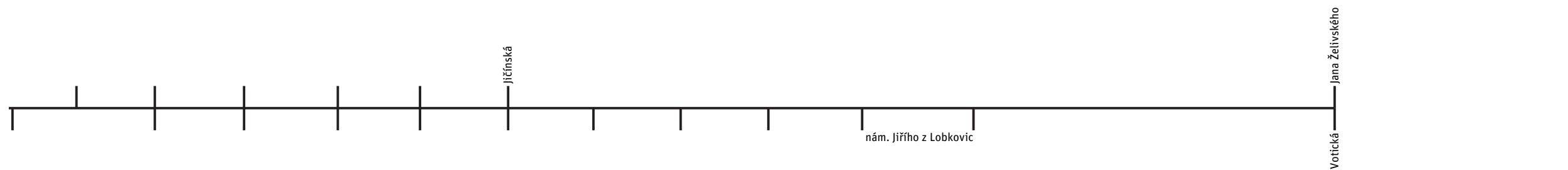




**LEGENDA**

- Parkovací stání na ulici
- modrá zóna, pro rezidenty
  - modro-zelená zóna
  - oranžová zóna, krátkodobé stání 2h
  - zelená zóna, střednědobé stání 6h
  - vyhrazená stání pro ZTP
  - jiná vyhrazená stání
- 7 počet stání na ulici
- Neveřejná stání
- vjezd do dvora / soukromé parkoviště
  - 28 počet stání na soukromém parkovišti

**Bilance parkování**  
 Uvedené hodnoty jsou zjištěny průzkumem a ověřeny v projektech zón placeného stání.



**VINOHRADSKÁ . Koncepční studie . Analýzy**

Doprava v klidu

147  
(-4)

**Praha 3 celkem**  
 345  
 (+8)

198  
 (+12)

545  
 (-11 = +6 stálých(-17 noc),

**240.1**

## 250 Technická infrastruktura

Vinohradská je díky svému morfologickému postavení a celoměstskému významu přirozenou osou pro vedení významných tras technické infrastruktury. Kromě tramvajové trati jsou pod povrchem vedeny důležité sítě podzemní infrastruktury, s nimiž musí být technické řešení revitalizace uličního prostoru koordinována. Je žádoucí, aby současně s daným zásahem došlo v co největší míře k rekonstrukcím, a případně i výraznějšímu přeuspořádání, sítí technické infrastruktury vyskytujících se v řešeném území tak, aby byly omezeny následně zásahy do revitalizovaného prostoru.

### 251 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ A TRAKČNÍ VEDENÍ

Úpravy uspořádání uličního prostoru nezbytně vyžadují v rámci další projektové přípravy řešit celkovou koncepci veřejného osvětlení, která bude odpovídat požadovanému cílovému stavu celoměstsky významné pražské obchodní třídy.

V dalších fázích bude zpracována světelná studie definující koncepci veřejného osvětlení na Vinohradské, která bude koordinována s řešením trakčního vedení s cílem maximálního sdružování těchto systémů tak, aby byly naplňovány principy Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy.

### 252 – ODKANALIZOVÁNÍ

Vinohradskou třídou je veden významný kanalizační sběrač A-A, který je prodloužením nejstarší pražské stoky – kmenové stoky A. Sběrač, vyzděný z cihel, je vlivem svého stáří a otřesů půdy, vyvolaných tramvajovým provozem po Vinohradské třídě v havarijním stavu. Z toho důvodu byla zahájena stavba přeložky sběrače. Začátek úseku přeložky je v křižovatce Vinohradské třídy s Italskou ulicí a konec úseku je u sadů Svatopluka Čecha. Délka přeložky je 652 m, profil stoky 900/1600 mm. Stavba probíhá metodou důlní ražby s vybudováním několika těžních šachet pro odvoz vytěžené zeminy. Přeložka je vedena v jízdním pruhu mezi chodníkem a tramvajovým tělesem. Přeložka stávajícího sběrače do nové trasy vyvolá výstavbu nových revizních šachet, nové napojení všech stok z ulic, kolmých k Vinohradské třídě, přepojení všech domovních přípojek a přepojení všech uličních vpustí do nové stoky. Vyvolanou investicí je rovněž několik přeložek vodovodních řadů a telekomunikačních kabelů na Vinohradské třídě. Tyto činnosti se již budou provádět v otevřených výkopech. Ukončení stavby se předpokládá v roce 2016.

Koncepční studie byla připravována s podkladem v podobě projektové dokumentace v úrovni DSP, který byl k výše uvedenému záměru zpracovatelům předán. Pro další fáze projektové přípravy revitalizace uličního prostoru musí být zajištěna dokumentace skutečného provedení přeložky kanalizačního sběrače včetně dokumentace všech povrchových prvků a znaků tak, aby mohla být projektová příprava v odpovídající podrobnosti dále koordinována.

### 253 – ZÁSBOVÁNÍ VODOU

V rámci jednání se správcem sítě bylo iniciována žádost o přidružení investice rekonstrukce stávajících vodovodních řadů do celkové akce revitalizace uličního prostoru. V rámci dalších kroků proběhne ze strany správce vyhodnocení rozsahu potřebných zásahů a následně bude tento záměr věcně a časově koordinován s přípravou a realizací celkové revitalizace.

### 254 – ZÁSBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

V řešeném úseku Vinohradské třídy jsou oboustranně uloženy kabely VN a NN v přidruženém prostoru komunikace nejbliže k zástavbě (vzdálenost cca 0,6 - 1,2 m od zástavby). Při přechodech komunikací jsou kabely uloženy v chráničkách.

Společnost PREDistribuce, a.s. plánuje ve výhledu 5-7 let obnovu sítí na Vinohradech, přesný rozsah však není dosud znám. Obnova sítí je při standartním postupu řešena převážně formou výměny kabelů v jejich stávajících trasách (pro stavbu není v tomto případě vyžadováno územní rozhodnutí). Bylo by účelné časově zkoordinovat obnovu sítí s regenerací Vinohradské třídy. Přeložky dílčích úseků kabelů jsou v nutných případech možné.

### 255 – ZÁSBOVÁNÍ PLYNEM

Na Vinohradské třídě jsou plánovány rekonstrukce (stavební úpravy) dílčích úseků distribučních plynovodů. Tam, kde to bude možné, budou plynovody vedeny v původní stopě. Požadavky na změnu umístění rekonstruovaných plynovodů vyvolávají zejména později realizované stavby v rozporu s ČSN 73 6005.

V rámci iniciace sloučení investice rekonstrukce plynovodů s celkovou revitalizací ulice byly správcem definovány úseky potrubí vhodné pro rekonstrukci. V další fázi projektové přípravy je nutné prostřednictvím projektového manažera (PM) zajistit vzájemnou koordinaci generálního projektanta (GP) se správcem infrastruktury na přípravě projektu.

### 255 – ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE

V řešeném úseku Vinohradské třídy jsou uloženy trasy hloubkových kabelovodů společnosti O2 Czech Republic, a.s. a to v úseku Legerova – Balbínova po obou stranách ulice, dále po jižní straně ulice Vinohradská až po křižovatku s ul. Třebízského a v úseku od křižovatky s ul. Vlašimská – Jana Želivského. Ulicí Vinohradskou v chodnících jsou uloženy optické a metalické kabely více provozovatelů.

### 256 - SDRUŽOVÁNÍ PODZEMNÍCH SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Obecný stávající stav uložení a organizace podzemních sítí technické infrastruktury, vzhledem k narůstajícím požadavkům na jejich umísťování (sítě elektronické komunikace) a dlouhodobé rezignaci na odstraňování vyřazených vedení, způsobuje obecnou přeplněnost podzemních prostor, která v důsledku výrazně ovlivňuje možnosti uspořádání uličního prostranství jako celku. Uspořádání utilitární technické infrastruktury tak často negativně ovlivňuje výslednou kvalitu nebo možnosti užívání veřejného prostranství.

U celkových revitalizací uličních prostranství by tak ze strany HMP měla být iniciována výstavba multikanálů a kabelovodů v odpovídajících kapacitách tak, aby následně mohlo dojít k maximálnímu sdružení stávajících i nových sítí technické infrastruktury do těchto zařízení.

Domníváme se, že právě revitalizace Vinohradské třídy je vhodnou příležitostí pro nastavení soudobého standardu v přístupu k řešení uspořádání sítí technické infrastruktury v uličním prostoru, které se výrazně pozitivně promítne do celkové podoby a trvanlivosti revitalizovaného prostranství. V rámci navrhovaného řešení dlouhodobě dojde k výraznému omezení stavebních zásahů v prostoru ulice a tím k výrazným finančním úsporám při rekonstrukcích dílčích inženýrských sítí.

Koncepce pro jednotlivá témata	2
Technická infrastruktura	5
	0

## 260 Povrchy parteru a materiály

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- 550 MATERIÁLY A POVRCHY

### 261 – POVRCHY PARTERU

#### SOUČASNÝ STAV

Podoba větší částí chodníkových ploch na Vinohradské ulici odpovídá utilitárnímu přístupu z období před rokem 1989, na který bylo povětšinou v dalších obdobích pouze navazováno bez ambice zlepšení jak funkčního, tak architektonického stavu uličního prostoru. Převažující část chodníkových povrchů na Vinohradské tvoří asfaltový koberec, jehož stav je výrazně narušován častými zásahy do podzemní technické infrastruktury. Následné obnovy asfaltového svršku pak zpravidla neproběhly za použití stejné struktury materiálu, případně je nedostatečně provedeno utěsnění řezových spár, což způsobuje postupnou degradaci povrchu a potřebu opětovných oprav.

Asfaltový povrch chodníkových ploch se uplatňuje prakticky stoprocentně v úseku mezi křížením s ulicí Legerovou až po křížení s ulicí Řípskou na východním okraji náměstí Jiřího z Poděbrad. V úseku mezi ulicí Řípskou a Jičínskou je patrné vyšší zastoupení mozaikové dlažby, která je použita převážně na plochách vzniklých změnou regulace, lokálně před jednotlivými objekty, nebo na nárožích v důsledku „vylití“ mozaikové dlažby z bočních rezidenčních ulic.

V úseku mezi ulicí Jičínskou a Jana Želivského je jižní strana ulice, až na úsek uvnitř tramvajové smyčky a chodník před bývalou budovou Strojimportu, řešena mozaikovou dlažbou. Ta ale zároveň

vykazuje znaky uložení na nesprávně ztuhlém podkladu a je tak v některých částech výrazně zvlněná. Na severní straně je ve velké míře použit asfaltový povrch, kromě úseku před benzinovou stanicí a soukromým parkovištěm.

V rámci terénního průzkumu byly mapovány i typy povrchů v ulicích kolmých k Vinohradské. Zde je patrné vyšší zastoupení mozaikových dlažeb a to v širokém spektru materiálového řešení a typů skladby.

Vozovka je řešena prakticky v celé délce ulice Vinohradské z asfaltového povrchu. Výjimku tvoří pouze křižovatky Jičínská / Vinohradská a Jana Želivského / Vinohradská, které jsou vzhledem ke křížení tramvajových tras realizovány z kamenné dlažby. Kamenná dlažba se zpravidla uplatňuje i v úseku před Olšanskými hřbitovy, kde je tramvajový pás, v místech možného přejíždění automobilovou dopravou, řešen stejným způsobem. Místa pro parkování, lokalizována vodorovným dopravním značením, jsou součástí hlavního dopravního prostoru.

Tramvajové těleso je takřka v celé délce ulice Vinohradské, bez ohledu na to zda je tramvajová trať pojižděna automobily, realizováno z velkoplošných panelů BKV. Výjimku tvoří úsek mezi ulicemi Čáslavskou a Hradeckou, kde je po dílčí rekonstrukci tramvajové tratě (2012) uplatněn asfaltový povrch.

Z celkového počtu bočních ulic, které se napojují na Vinohradskou třídu, je zhruba osmdesát procent z nich s asfaltovým povrchem, na zbylých se uplatňuje kamenná dlažba – a to žulová, nebo výjimečně křemencová.

Podrobnou představu o použitých materiálech i vzorech mozaikových dlažeb v uličním prostoru ukazuje kapitola → 550 / MATERIÁLY A POVRCHY, která je součástí 550 / SOUBORU ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ.



OBR 260.1 Vinohradská před dnešní křižovatkou s ulicí Jičínskou



OBR 260.2 Proluka po domech vybombardovaných během konce 2. sv. války, dnes zde stojí budova Finančního úřadu Prahy 2



OBR 260.3 Vinohradská během bombardování Prahy v závěru 2. sv. války

Je žádoucí do prostředí města dále přidávat pseudohistorické a neautentické formy dlažeb i přesto, že jsou užívány s nepochopením původního významu?

Jak tedy soudobě přistupovat k revitalizacím významných uličních prostor v kontextu památkově chráněných území?

Otázky pokládáme především pro iniciaci navazující podrobné vzájemné diskuze s orgány památkové péče o definování celkového charakteru Vinohradské třídy. V rámci koncepční studie předkládáme návrh a odůvodnění, proč se domníváme, že by v rámci podobných záměrů mělo být uvažováno o přehodnocení stávajících přístupů při koncipování především chodníkových ploch u takto významných pražských ulic.

Vinohradskou z tohoto úhlu pohledu chápeme jako základní vztahnou osu širšího urbanistického kontextu a s tímto prizmatem na ní nahlížíme ve všech rovinách návrhu. Jsme přesvědčeni, že koncepční řešení ulice v celé její délce, spolu s obecným definováním cílového stavu vnitřního obsahu prostoru, poskytuje možnost materiálové řešení povrchu ulice chápat jako jeden z identifikačních a reprezentačních prvků prostoru a s tímto prizmatem přistupovat k návrhu řešení povrchů.

### 263 – NÁVRH

V oblasti chodníkových ploch v návrhu odstraňujeme současnou roztržitost danou ve většině plochy záplatovanými živičnými plochami, které v malém zbytku doplňují různé typy kamenné mozaiky.

Povrchy chodníků sjednocujeme v celé délce. Cíleně tím definujeme jednotný charakter ulice, jakožto významné pražské třídy. Pro povrch chodníkových ploch navrhuje použití kamenné



OBR 260.4 Budova veřejné obchodní školy, F. Kavalír (1925)



OBR 260.5 Materiálové řešení Vinohradské cca v 60. letech 20. století

OBR 260.6 Vizualizace návrhu

mozaikové dlažby v jednotném odstínu. V oblastech s vyšším pobytovým potenciálem a u měřítkově výrazných prostorů jsme přesvědčeni o vhodnosti použití velkoformátové dlažby.

V detailu cílíme na řemeslnou kvalitu povrchu. Používáme jednoduché kladení dlažby, které v navržených kombinacích reflektuje charakter a proměny uličního uspořádání, je klidné a jednotící. Kladení je snadno aplikovatelné v celé délce ulice, čímž se eliminuje riziko případných lokálních nepřesností apod. Způsobem kladení je odlišena hlavní pochozí plocha chodníků, a vnější pás. Ten do sebe integruje stávající stromová rabátka a další umístovaný mobiliář – stojany pro kola, lavičky, koše apod. Minimalizovaná bordura kolem pat objektů pak rámcově sjednocuje změny průběhů fasádních hran a budovy ukotvuje v uličním parteru.

Mozaikovou dlažbu doplňujeme hladkou velkoformátovou dlažbou v místech s vyšším pobytovým potenciálem, tam, kde se chodník výrazně rozšiřuje. Tato kombinace zvyšuje reprezentativní charakter daných míst, ustaluje a stratifikuje místa aktivit. Velkoformátová dlažba definuje předprostory významných budov a

piazzetky jako místa s potenciálem pro pobytové aktivity. Větší formát je adekvátní i z hlediska měřítka prostoru.

**CHODNÍKOVÉ PŘEJEZDY, PARKOVACÍ ZÁLIVY A PÁSY, ZVÝŠENÉ PŘECHODY**

Pro pojižděné pěší plochy volíme žulovou kostku 10x10 cm v řádkovém kladení. Pro parkovací zálivy navrhujeme použít velkou žulovou kostku (16x16 a 16x24 cm). Barevnost shodnou s barvou chodníkových dlažeb navrhujeme u chodníkových přejezdů, zvýšených přechodů a invalidních a zásobovacích parkovacích míst v úrovni chodníku, stejně jako u parkovacích zálivů.

**RABÁTKA STROMOŘADÍ**

Navrhujeme technické prověření možnosti odstranění lemování rabátek ze žulových kostek, které navrhujeme nahradit subtilní ocelovou lištou (zejména u stromů ve velkoformátové dlažbě). Toto řešení bude dále prověřeno se správcem stromořadí a konzultováno s autory projektu revitalizace stromořadí.

**NÁROŽÍ**

Na většině míst dojde k úpravám křižovatek vysazením chodníkových nároží. Tím je dosaženo zlepšení podmínek pro chodce, dochází ke zkrácení přechodů a ke zpřehlednění prostoru křižovatek. Zvýšené prahy zvyšují bezpečnost chodců a podporují celistvý průběh chodníků. Všechna nároží budou opatřena slepeckými prvky provedenými v kombinaci hladkých kamenných desek a hmatných tvarovek z polymerového betonu.

**VOZOVKA**

Materiál vozovky, včetně většiny plochy tramvajových kolejí, bude realizován ze živického povrchu. Stávající kamenná dlažba ve vozovce je zachována u křižovatek Jičínská / Vinohradská a Jana Želivského / Vinohradská. V úseku Jičínská až Jana Želivského jsou z dlážděného povrchu řešeny plochy mezi ostrůvkovými zastávkami a části samostatného tramvajového tělesa, které je možné pojiždět automobily (typicky místa křižovatek a prostory před křižovatkami pro možnost průjezdu vozidel IZS). Části samostatného tramvajového tělesa v úseku mezi Boleslavskou a Jana Želivského jsou zatravněny.

## 270 Stromy a vegetace

### 271 – VÝZNAM ULIČNÍCH STROMOŘADÍ V MĚSTSKÉM PROSTŘEDÍ

Stromy a další vegetace je důležitým prvkem městského prostředí. Stromy v ulici omezují dopady působení extrémních teplot ve městě, pomáhají příznivému proudění větru, zvyšují vlhkost vzduchu, snižují jeho znečištění prachem, redukují hluk generovaný dopravou, poskytují stín a vytváří příjemnější prostředí v ulici, které dále generuje socio-ekonomický rozvoj prostředí.

Z těchto důvodů je nezbytně nutné věnovat při revitalizaci uličního prostoru dostatečnou pozornost všem aspektům ovlivňujícím vývoj a stav jak stávajících, tak i doplňovaných stromů.

### 272 – SOUČASNÝ STAV STROMOŘADÍ

V letech 2007 – 2008 byla realizována první mapa obnovy stromořadí podle návrhu ateliéru zahradní a krajinářské architektury a05. Během této obnovy došlo k vysazení celkem 171 nových stromů. Navazující etapa, která je plánována na rok 2016, bude zahrnovat přesadbu dalších zhruba 33 ks stromů, kterými dojde k nahrazení dosud nevyměněných stromů, nebo případně budou doplněna dnes prázdná stromová místa.

Koncepční studie ulice Vinohradské považuje výsledný stav po realizaci druhé etapy obnovy stromořadí jako výchozí stav pro další revitalizaci uličního prostoru. Z tohoto důvodu byl jako podklad pro přípravu studie použit správcem předaný výkresový podklad ilustrující stav stromořadí po realizaci druhé etapy.

#### POPIS NÁVRHU ATELIERU A05:

Druhové složení vysazených stromů podle návrhu ateliéru a05 bylo podmíněno nepříznivými stanovištními podmínkami v ulici a faktem, že se spodní část řešeného území nachází v památkové zóně.

V původním druhovém složení Vinohradské ulice převažovaly trnovníky a lípy. Shodné druhy byly použity i při obnově ateliérem a05 – trnovník základního druhu (Robinia pseudoacacia) a lípa v kultivaru odolnějšímu městskému prostředí – Tilia europaea „Pallida“. Bodové byly vysazeny javory, jerlíny a svitel – převážně na nárožích budov jako akcentující solitéry. Spon navrhovaných stromů je v rámci možností sjednocen tak, aby byly vysazované stromy v pravidelném rozestupu.

Základní navržený spon je 10m (v rozmezí 9-12m dle místních podmínek). Druhá etapa obnovy stromořadí dále koriguje rozpony mezi jednotlivými stromovými místy, která nebyla, z důvodu možného dožití stromů, řešena v první etapě.

Stromové mísy (rabátka) jsou realizovány dvěma způsoby: kovová pochozí mříž s chráničkou kmene (v místech s velkým provozem) a mísy s otevřeným povrchem z propustného mlatu (v klidnějších částech ulice). Výsadbová jáma má 3,7m2 až 4,5m2 s kompletní výměnou půdy za dvouvrstvý substrát. V rozích jsou umístěné větrací sondy, uprostřed sonda závlahová. Rabátka jsou velká a výsadbové jámy dobře odvodněné.

Součástí projektu je specifikace následné rozvojové a udržovací péče. (viz. přesný popis v projektu Obnova stromořadí v ulici Vinohradská, průvodní zpráva, bod 4.).

### 273 – DOPLNĚNÍ STROMOŘADÍ NAD RÁMEC PLÁNOVANÝCH DOSADEB

Jedním z cílů koncepční studie je snaha o další kultivaci uličního stromořadí, důležitého urbanistického prvku v prostoru ulice. Tato kultivace spočívá především v návrhu takového uličního uspořádání, které bude v maximální míře respektovat stávající pozice stromů a dále v návrhu doplnění dalších stromů.

V rámci návrhu koncepční studie ulice Vinohradské jsou tak, v návaznosti na stávající a ve výhledu realizované dosadby, vytipovány další úseky, jež jsou vzhledem ke svým prostorovým parametrům vhodné pro doplnění uličních stromořadí tak, aby byla dále posílena urbanistická a prostorová hodnota Vinohradské třídy a aby došlo ke zlepšení uživatelských podmínek prostředí.

Stromy jsou umísťovány na místech, kde to umožňuje návrh nového uspořádání uličního prostoru, případně je iniciováno jejich umístění v prostorech, kde už byly jejich pozice ověřovány, nicméně nedošlo k jejich realizaci a to především v z důvodu nutných přeložek sítí technické infrastruktury. V tomto směru je s ohledem na rozsah rekonstrukce žádoucí provést výraznější změny umístění inženýrských sítí, aby bylo možné plně zajistit doplnění uličních stromořadí → 250

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA.

Cílový stav počtu doplňovaných stromů v rámci celé délky uličního prostoru Vinohradské je 85 ks výsadeb. V dalších fázích budou

podrobně ověřeny technické podmínky realizovatelnosti dosadeb a specifikován rozsah přeložek inženýrských sítí.

Z hlediska technického a technologického provedení doplňovaného stromořadí je v dalších fázích projektu žádoucí v plné míře navázat na projekt ateliéru a05 zpracovaný pro OCP MHMP v letech 2005 – 2007. (→ http://www.a05.cz/projekty/2283-vinohradska-obnova-stromoradi).

Doplnění stromořadí je v rámci studie iniciováno především v těchto úsecích:

- před objektem Všeobecné zdravotní pojišťovny, Vinohradská 8
- u tramvajové zastávky Vinohradská tržnice, Vinohradská 44
- u zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru z centra jako prodloužení stávajících stromořadí po obou stranách uličního prostoru
- u výstupy z metra na jižním chodníku v prostoru náměstí Jiřího z Poděbrad, Vinohradská 56
- v prostorech rozšířené regulace v úseku Řipská - Radhoštská
- na obou stranách uličního profilu v bloku mezi ulicemi Libická a Boleslavská
- na jižní straně ulice v bloku mezi ulicí Čáslavskou a Jičínskou
- při jižní straně Vinohradské ulice v úseku mezi ulicí Jičínská a náměstím Jiřího z Lobkovic
- na severním chodníku před stanicí benzínové pumpy v předprostoru Olšanských hřbitovů

### 276 – ROZVOJOVÁ A UDRŽOVACÍ PÉČE O STROMOŘADÍ

Rozlišuje se tzv. dokončovací péče, která je součástí dodávky realizace výsadby a rozvojová péče, která na ni musí navazovat. V rámci projektu doplnění stromořadí je nutné navrhnout adekvátní udržovací péči, která je nezbytnou součástí zdravého vývoje stromořadí. Tuto péči bude zajišťovat městský správce stromořadí.

Péče obnáší všechny potřebné zásahy nutné pro zdárný růst stromu, jako je výchovný řez, kontrola a odstranění kotvících a ochranných prvků, zálivka, hnojení, kypření, odplevelování a ochrana proti škůdcům i před mrazem, doplňování mlatu.

### 277 – PŘILEHLÁ PROSTRANSTVÍ

V bezprostředním okolí ulice Vinohradské se nachází několik veřejných prostranství, která již jsou, nebo by měla být, součástí zpracování v rámci samostatných projektů a jejichž řešení bude

výrazně ovlivňovat podobu a kvalitu veřejné zeleně v urbanistickém kontextu okolí Vinohradské. Jedná se o prostor před zdí Olšanských hřbitovů, sady Svatopluka Čecha, náměstí Jiřího z Lobkovic a náměstí Jiřího z Poděbrad.

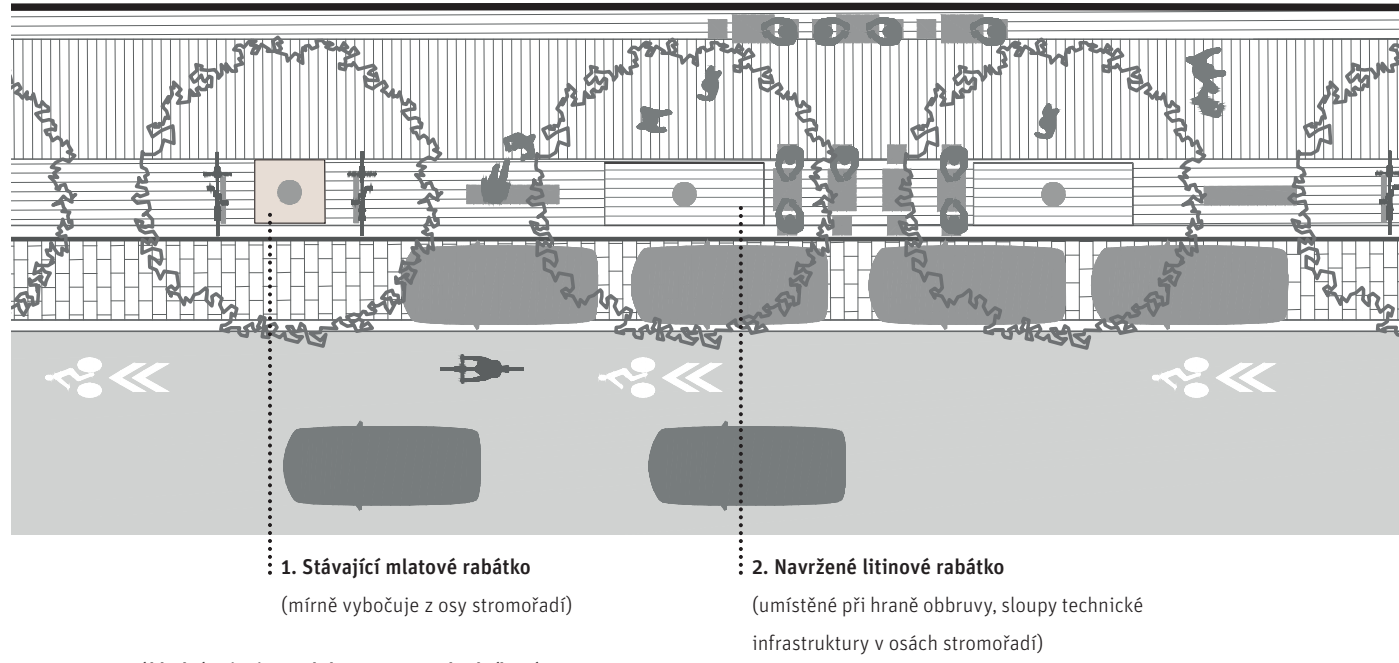
Existující běžící projekty je nutné v dalších fázích adekvátně koordinovat s celkovou koncepcí stromořadí na Vinohradské. → 132 -

KOORDINACE S DALŠÍMI ZÁMĚRY

Cílem studie je současně iniciovat projekt, který by samostatně řešil oblast meziuprostoru mezi ulicí Vinohradskou a hřbitovní zdí Olšanských hřbitovů.

V současné době se jedná o nekoncepčně řešený a roztržitěný prostor, který nenapňuje svůj výrazný potenciál. Při koncepčním řešení daného území musí být kladen důraz na kvalitní krajinářské řešení, které zhodnotí a vhodně dokonponuje stávající přírodní prvky s cílem vytvoření kvalitního veřejného prostrantví, jež by svým charakterem odpovídalo předprostoru Olšasných hřbitovů.

V rámci oblasti Sadů Svatopluka Čecha by bylo žádoucí v samostném projektu řešit zejména severní hranu parku přímo navazující na ulici Vinohradskou, kde by mělo dojít k dílčím úpravám přístupů a přehodnocení stávajícího keřového patra.



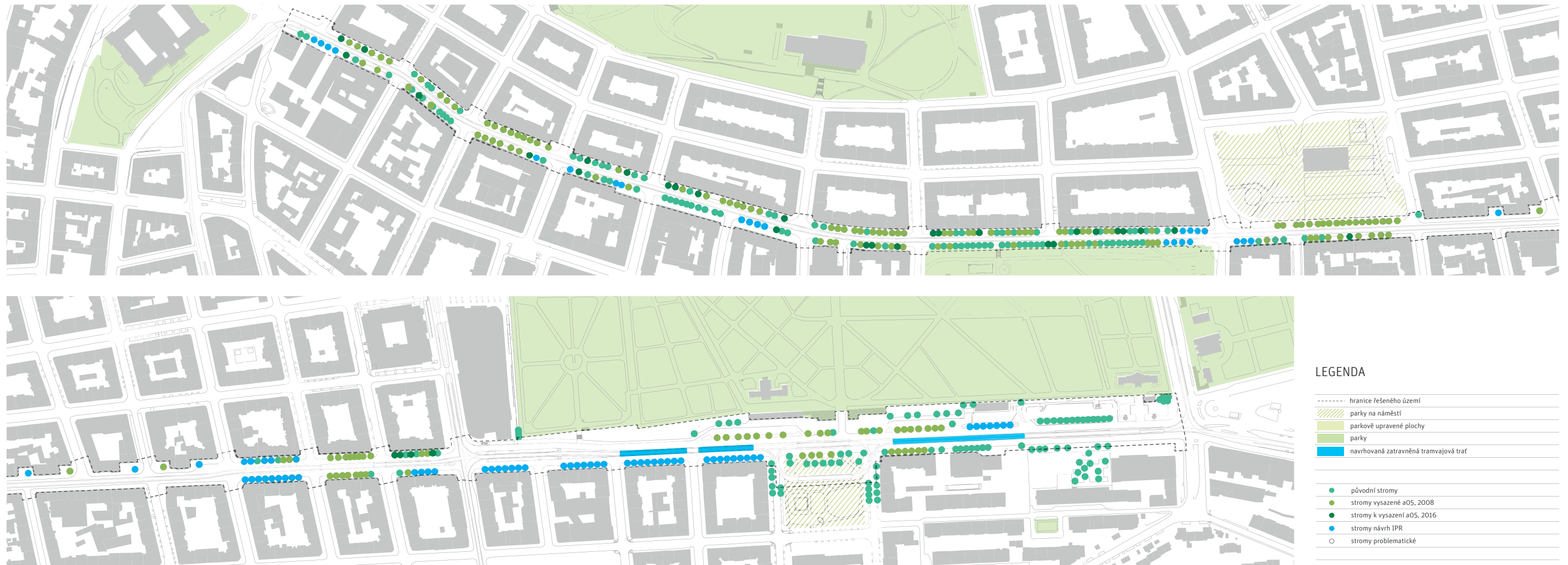
OBR 270.3 Rabátka obnovovaná v rámci dosadeb v roce 2016



OBR 270.4 Stávající typ litinových mříží

OBR 270.1 Základní principy polohy stromu v chodňkovém prostoru

OBR 270.2 Schéma postupné výsadby stromů



## 280 Mobiliář a vybavení ulice

- 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ
- 500 SOUBOR ANALYTICKÝCH DAT, MAP A PRŮZKUMŮ
- ↗ MANUÁL TVORBY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ HL. M. PRAHY. IPR PRAHA, 2014.

Aktivity ve veřejném prostoru jsou naprosto klíčové pro celkové vnímání ulice a života v ní. Jak vyplynulo z průzkumů, pro většinu uživatelů je dnes Vinohradská pouze průchozí ulicí, nikoli cílovým místem. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství, která je daná také mj. neuspokojivým stavem vybavení.

Historický význam, vysoká urbanistická kvalita Vinohradské a široké chodníky se stromořadím mají potenciál nabízet dobré podmínky pro pobytové aktivity. Jak je patrné nejen ze zahraničních příkladů (Kodaň, Vídeň, New York a další), i důležitou rušnou dopravní tepnu v centru města lze adaptovat vhodnou úpravou uspořádání prostoru, novým dlážděním chodníků a osazením kvalitního mobiliáře. Vinohradská třída by se v tomto směru měla stát místem setkávání obdobně jako další vinohradská prostranství, vybízet k různorodým aktivitám od prostého procházení se, posedávání, nakupování, až po spontánní kulturní a společenské akce. Vybavenost ulice velkou měrou tyto aktivity podporuje, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů.

Současný stav mobiliáře je však obecně nevyhovující. Stávající rozmístění i vizuální hodnota prvků neodpovídají cílovému charakteru reprezentativní městské třídy. Většina účastníků komunitních vycházek a komunitního mapování negativně hodnotila kvalitu designu i nesladěnost mobiliáře. → 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ

### 281 – PROCES NÁVRHU MOBILIÁŘE V KONCEPČNÍ STUDII A V NÁVÁZUJÍCÍCH FÁZÍCH

Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace Vinohradské, proto předkládá celkový názor na potřebné vybavení ulice a pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, které je zapotřebí respektovat a rozpracovávat v dalších fázích přípravy. Koncepční studie v této fázi neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění jednotlivých prvků mobiliáře. V dalších fázích procesu přípravy projektu bude tato vrstva ulice rozpracována a zpřesněna. Bude navrženo rozmístění konkrétních prvků a vybrán design mobiliáře, např. formou tzv. „design manuálu“ pro Vinohradskou.

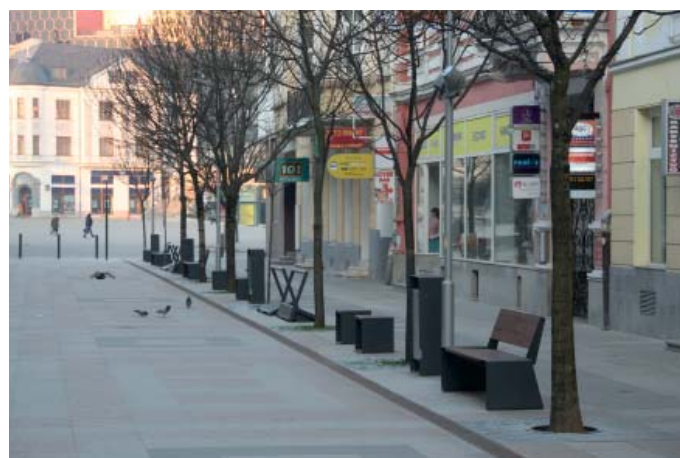
Prvky budou vybrány buď soutěží o návrh specifické sady pro Vinohradskou, nebo výběrem výrobků dostupných na trhu, případně kombinací obojího. V případě existence připravovaného katalogu



OBR 280.1 **Lavičky jako základní prvek vybavení obchodní třídy**  
Charakter mobiliáře obdobného veřejného prostranství (Mariahilferstrasse, Vídeň).



OBR 280.2 **Přehlednost a soulad různých typů aktivit v ulici díky dobře navrženému uspořádání prostoru (Vídeň, Rakousko)**



OBR 280.3 **Prvky mobiliáře a sloupky osvětlení umístěné v ose stromořadí (Žilina, Slovensko)**

pražského městského mobiliáře, lze v návrhu vycházet i z tohoto katalogu.

Rekonstrukce Vinohradské třídy by měla zajistit základní vybavení ulice a úpravy fyzického prostředí prostoru, což v důsledku bude mít druhotně i pozitivní efekt na kvalitu obsahu i formy u uličního parteru. Aktivní péče o pobytovou kvalitu ulice by však tímto neměla skončit. V dalších fázích, v návaznosti na Koncepční studii a samotný projekt revitalizace, by proto měla být vypracována koncepce oživení a užívání Vinohradské ulice, obdobně jako existují podobné materiály k významným městským třídám v zahraničí (např. Strøghmanual pro významné ulice centra Kodaně).

Koncepce iniciačního charakteru, vytvořená za aktivního přispění místních samospráv, stakeholderů a dalších subjektů včetně veřejnosti, by měla sloužit (zejména v organizační rovině) jako podklad pro rozhodování o dalších vrstvách, které vedou ke zvýšení kvality života v ulici (např. umění na veřejných prostranstvích, nástroje lokální správy a údržby apod.). Mohou zde být definována další pravidla nad rámec projektu rekonstrukce, jako např. typografický manuál vývěsních štítů provozoven v ulici, koncepce řešení restauračních předzahrádek, pravidla pro zábory a využívání prostoru ulice, pravidla pro reklamu, návrh informačního a orientačního systému apod. Koncepce by se měla stát zásobárnou námětů, zdrojem inspirace, např. motivovat ke vzniku architektonického průvodce po Vinohradské apod. Měla by být živým dokumentem, pravidelně aktualizovaným na základě zpětné vazby a konkrétních vyvstalých potřeb.

### 282 – ZÁKLADNÍ PRINCIPY NÁVRHU PRVKŮ VYBAVENÍ A MOBILIÁŘE

#### UMÍSTOVÁNÍ PRVKŮ DO PÁSU STROMOŘADÍ

Prvky mobiliáře obecně by neměly vytvářet prostorovou a vizuální bariéru. V případě Vinohradské ulice je proto navrženo běžné vybavení umísťovat zejména do pásů stromořadí, ve kterých jsou současně umístěny také sloupky veřejného osvětlení a trakčního vedení tak, aby byl zachován kontinuální pěší prostor v maximální možné šíři. Dále lze určité prvky mobiliáře umísťovat i do prostoru rozšířeného chodníku v šířce parkovacího zálivu a v nárožích. → OBR 280.6 PRINCIP UMÍSTOVÁNÍ MOBILIÁŘE

#### JEDNOTNÝ VIZUÁLNÍ STYL

Mobiliář by jako jednotící prvek Vinohradské měl mít v celé délce ulice jednotný vizuální styl. To znamená, že všechny prvky mají vůči sobě být designově příbuzné – materiálově, barevně atd. Povrchová úprava všech kovových povrchů prvků mobiliáře a technické

infrastruktury by měla být totožná, provedená v tmavě šedé barvě RAL 7021 ↗ MANUÁL, 2014.

Musí být kladen důraz na kvalitní podobu prvků, jak z hlediska estetického a praktického, tak z hlediska snadné údržby a odolnosti. Obecně všechny prvky mobiliáře musí být navrženy z kvalitních a trvanlivých materiálů dlouhodobě zachovávajících svůj vzhled tak, aby byly důstojné pro celoměstsky významnou městskou třídu. Užitelné vybavení, jako např. odpadkové koše nebo skříně dopravní infrastruktury, na sebe nesmí upozorňovat křiklavým nebo atypickým designem, jejich kvalita spočívá v jednoduchosti a účelnosti a uměřenosti.

### 283 – OKRUHY MOBILIÁŘE A VYBAVENÍ PRO VINOHRADSKOU TŘÍDU

Základní otázkou je, co všechno má na Vinohradské být, aby fungovala jako kvalitní veřejné prostranství. Definovat, jaký mobiliář je potřeba pro Vinohradskou, znamená také definovat, co by obecně nemělo chybět pražské městské třídě obdobného významu. Projekt rekonstrukce Vinohradské může být v tomto ohledu chápán i jako určité nastavení standardu.

Na základě analýzy stávajícího stavu a potřeb uživatelů pro cílový stav navrhujeme níže jmenované prvky vybavení, které pro přehlednost třídíme podle společných vlastností do několika okruhů (balíčků): základní sada mobiliáře, mobiliář tramvajových zastávek, technické prvky a další vybavení. → OBR 280.11 SHRNUJÍCÍ SCHÉMA NAVRŽENÝCH OKRUHŮ ZÁKLADNÍHO VYBAVENÍ

Pro jednotlivé okruhy a jejich prvky stanovujeme základní principy, které vycházejí ze zásad shrnutých v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl.m. Prahy ↗ MANUÁL, 2014.

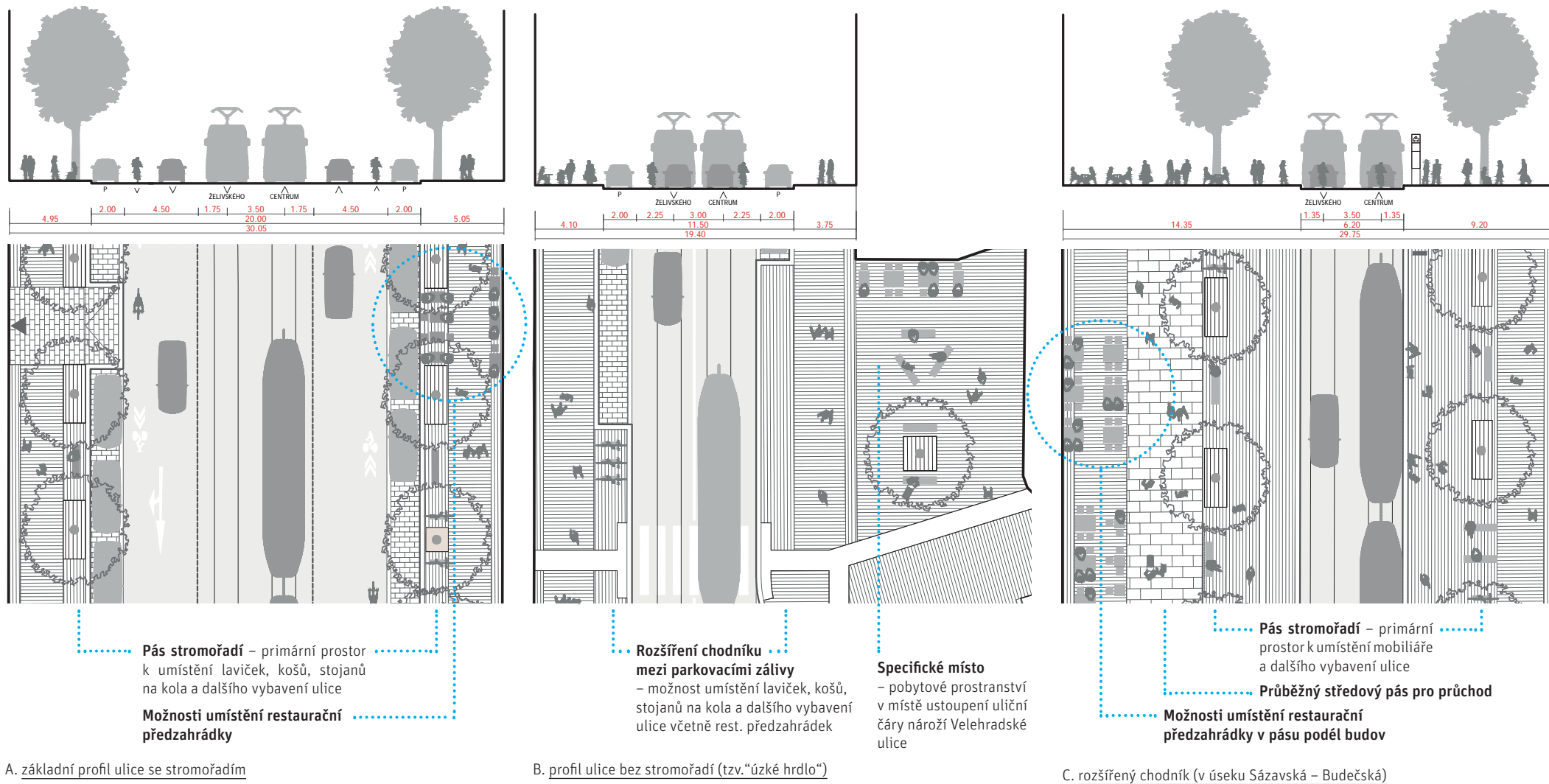
#### ZÁKLADNÍ SADA VYBAVENÍ A MOBILIÁŘE

##### — LAVIČKY (SEDACÍ MOBILIÁŘ)

Drtivá většina uživatelů všech kategorií bez rozdílu si během participativních setkání a v dotaznících stěžovala na nedostatek laviček. Mobiliář k sezení je důležitý zejména pro starší občany nebo uživatele s omezenou schopností pohybu, kteří si během pohybu po ulici potřebují na chvíli odpočinout. Z obdobných důvodů zdůrazňovali přínos laviček v ulici i rodiče s dětmi. → 400 / B24, C15

Pro sedací mobiliář kromě obecných pravidel platí zejména zásada jejich přednostního umísťování v místech se zvýšeným pobytovým charakterem, v místech odkud je pěkný výhled nebo v blízkosti zastávek veřejné dopravy a zdrojů aktivit (městská knihovna, škola, úřad, samoobsluha), kde si lidé při čekání rádi posedí, srovnají nákup, sní svačinu nebo se jen tak během procházky zastaví a pozorují





A. základní profil ulice se stromořadím

B. profil ulice bez stromořadí (tzv. "úzké hrdlo")

C. rozšířený chodník (v úseku Sázavská – Budečská)

OBR 280.6 Princip umístování mobiliáře a restauračních předzahrádek

okolní ruch. Vhodná je však určitá pravidelnost tak, aby nevznikaly dlouhé hluché úseky, kde není kam se posadit.

Velmi problematicky se jeví kvalita stávajících laviček. Z velké části se jedná o robustní reklamní lavičky opatřené plakátovací plochou. Uživatelé si stěžují na jejich nízkou estetickou kvalitu, nevyužívají je, protože jsou nepohodlné nebo z obav, že se přilepí či znečistí od opěrky určené pro reklamní plakáty. → 400 ZJIŠTĚNÍ POTŘEB A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ Tyto lavičky by měly být odstraněny a nahrazeny novými. Lavička pro Vinohradskou by měla být vybrána či navržena ve dvou variantách téhož typu – s opěradlem a bez opěradla podle charakteru konkrétních míst.

#### — ODPADKOVÝ KOŠ

Nové koše budou rozmístěny pravidelně v dostatečném počtu. Veškeré stávající nevyhovující koše budou nahrazeny jedním novým typem. Doporučujeme osadit část nových košů ve variantě pro tříděný odpad (papír, plast, směs). Požadavek vznesli sami uživatelé ulice v rámci participačních setkání. → 400 / D Toto řešení je však z hlediska

realizovatelnosti zapotřebí konzultovat s příslušnou organizací zajišťující svoz odpadu.

#### — STOJAN NA KOLA

Vzhledem k navrhovaným úpravám uspořádání ulice i k obecným trendům vedoucím k častějšímu pohybu po městě na kole, lze předpokládat vyšší nárůst cyklistů i na Vinohradské. Cyklostanjany by měly být standardem především před institucemi, školami a kulturními zařízeními, v blízkosti přestupních uzlů veřejné dopravy, zejména u stanic metra a také tam, kde je živý parter – v blízkosti frekventovaných obchodů, u restauračních zařízení apod.

V uličním prostoru by měly být do pásu stromořadí umístované samostatné jednoduché stojany typu „U“, tak aby i s připoutaným kolem neutvářely bariéru pro pěší pohyb. S výhodou lze umísťovat stojany na kola do rozšířených ploch v šířce parkovacího pásu, toto řešení však nesmí zamezit dobré viditelnosti chodce vyčkávajících na přechodu.

V místech rozšířeného chodníku nebo v místech s vysokou koncentrací dějů a aktivit, je vhodné osazovat stojanů více, případně

prostorově úspornější sružené stojany pro větší počet kol. Stojan by měl splňovat základní požadavky – např. musí být bezpečný, vyhovovat všem standardním typům jízdním kol, kolo se musí dát ke stojanu snadno zamknout.

#### — PÍTKO A KAŠNA

Pítka má opodstatnění především v letních měsících jako zdroj pitné vody a osvěžení. V rámci Vinohradské by mělo být pravidelně rozmístěno několik pitek, primárně v pobytových plochách, případně v rámci stromořadí v místech se zvýšenou koncentrací dějů a aktivit – např. tam, kde je živý parter, a kde tak vzniká vyšší poptávka po jejich užití.

Vodní prvky jako jsou kašny či fontány přináší osvěžení a pomáhají dotvářet pobytový charakter a reprezentativní atmosféru veřejného prostranství. Vhodné umístění může být v místech rozšíření ulice nebo v navazujících plochách náměstí, parků nebo předprostoru Olšanských hřbitovů.



OBR 280.4 Současná nevyhovující podoba odpadkových košů na Vinohradské

Nové koše budou jednoho typu vizuálně korespondujícího s ostatními prvky.



OBR 280.5 Stojany na kola typu „U“ umístěné v pásu stromořadí (Grenoble, Francie)

#### — ZÁBRADLÍ A SLOUPKY

Uživatelé shledávají současné bariéry v podobě dopravně-bezpečnostního zábradlí jako nevyhovující a obtěžující. Převážně se shodovali, že pokud zábradlí chybí, je tomu lépe než naopak, negativně jsou uživateli často hodnocena i z estetických důvodů. Nejkritizovanější jsou zábradlí křižovatce Vinohradské a ulice U vodárny na náměstí Jiřího z Poděbrad, které se staly jednou z nejhůře hodnocených věcí na Vinohradské třídě. Podobně dopadla zábradlí na Floře, kde znemožňují přístup na tramvajovou zastávku přímo od obchodního centra. → 400

Vzhledem k tomu, že jedním ze základních cílů studie je zvýšení kvality a bezpečnosti pěšího pohybu a posílení pobytových kvalit ulice, budou nejen výše zmiňovaná zábradlí v křižovatkách, ale i další zábradlí podél chodníků nahrazena novým bezpečnějším uspořádáním uličního profilu. Zábradlí před vstupem do školní budovy (ZŠ Vinohradská 54) nebo v obdobných případech mohou být nahrazena jiným prvkem plnícím vícero funkcí – např. speciálně navrženou sedací lavičí apod.

Sloupky zamezující vjezdu automobilů na chodník by měly rovněž být použity v co nejmenší míře, v opravdu nejnutnějších případech, např. ostrůvek zastávky Italská s pojižděnou vozovkou, pro vymezení zásobovacích parkovacích stání, případně na nárožích křižovatek, kde hrozí nelegální najíždění automobilů na chodníkové plochy. Detailní potřebnost sloupek a jejich umístění bude navrženo v navazující fázi projektu. Sloupky by měly střídmosti designu a barevností (RAL 7021) korespondovat s ostatním mobiliářem.

#### VYBAVENÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK

Vybavení zastávek v podobě označnicků, zastávkových přístřešků, případně elektronických infopanelů a automatů na jízdenky bude použito standardní užívané v celé Praze.

Stávající přístřešky budou přesunuty do nových poloh, případně nahrazeny novými. Tramvajové zastávky, kde dosud přístřešky chybí, budou dovybaveny shodnými typovými přístřešky, které budou umístěny na specifikovaná místa. V rámci další přípravy je třeba dojednat podmínky umístění a financování s dodavatelem stávajících přístřešků.

V konkrétních situacích je třeba rozmístit prvky zastávky vůči sobě, vůči prostorovému uspořádání a dalším prvkům ulice tak, aby nevytvářely prostorové bariéry a aby se člověk v místě snadno zorientoval. Prostor pro rámcové umístění přístřešků a označnicků je naznačen na návrhových výkresech situace. U zastávkových mysů jsou přístřešky umísťovány zpravidla do pásu stromořadí, obdobně jako ostatní prvky mobiliáře. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu. V místech zastávkových mysů dobře poslouží i standardní lavičky umístěné v pásu stromořadí, které mohou s výhodou využít také vyčkávací cestující.

U zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru do centra doporučujeme prověřit možnost sloučení zastřešení zastávky se zastřešením přilehlého vstupu do metra.



OBR 280.7 Současná podoba kontejnerů na tříděný odpad na Vinohradské

V navazujících fázích projektu je potřeba prověřit a projednat nutnost a možnou podobu zábradlí na ostrůvkových zastávkách Želivského a Olšanské hřbitovy. Zábradlí by mělo být navrženo subtilní, materiálově a barevně odpovídající přístřeškům zastávek nebo ostatnímu mobiliáři (RAL 7021) a přerušované, aby byl umožněn komfortnější přístup na ostrůvek z chodníku v celé délce zastávky.

#### TECHNICKÉ PRVKY

Design prvků technické infrastruktury by měl korespondovat s celkovým charakterem veřejného prostranství. V případě nadzemních prvků infrastruktury vždy platí z hlediska kvantity, velikosti a výraznosti pravidlo „čím méně, tím lépe“.

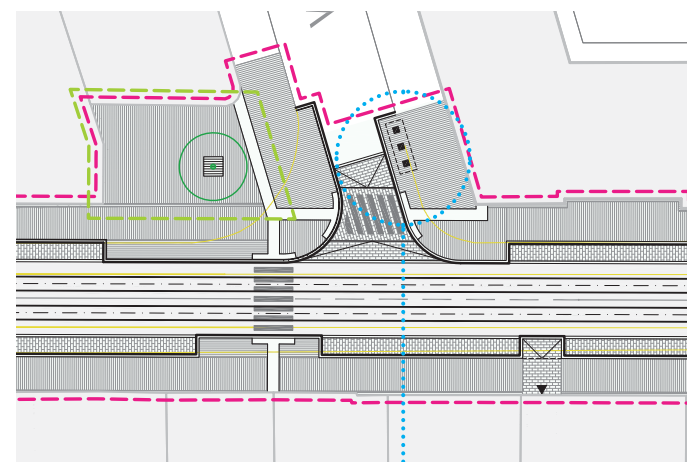
Klíčové principy (podrobněji rozvedené v [MANUÁL, 2014](#)) jsou proto:

- sdružovat sloupky trakčního vedení s osvětlením
- sdružovat obslužné skříňové technické a dopravní infrastruktury do jednoho „zastřešujícího“ objektu umístěného do pásu stromořadí v ose ostatních prvků tak, že nenarušují kompozici ulice, ani nebrání v jejím plnohodnotném využívání.

#### — VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Prvkem technické infrastruktury, který výrazně ovlivňuje výsledný architektonický výraz a celkovou atmosféru ulice, je veřejné osvětlení. Spoluprací architekta (projektanta) a světelného technika by v navazující fázi projektu měla vzniknout odborná studie osvětlení, která zhodnotí stávající a navrhne nové rozmístění a typy svítidel (barva a intenzita osvětlení) pro navrhované prostorové uspořádání uličního prostoru.

Rovněž nezbytné je zajistit koordinaci studie osvětlení s projektem RTT tak, aby mohlo optimálním rozmístěním dojít ke sdružení sloupek trakčního vedení a osvětlení. Předmětem studie osvětlení by měl být i nový design svítidel, který bude odpovídat



stanoviště kontejnerů na tříděný odpad v nároží ul. Velehradské

OBR 280.8 Příklad umístění navržených podzemních kontejnerů

Celkem je navrženo šest nových stanovišť v bočních ulicích v dosahu Vinohradské.

charakteru významné městské třídy a designově korespondovat s ostatními prvky. Kromě základních dvou řad svítidel po obou stranách ulice, by v místech s pobytovým potenciálem mělo být doplněno sekundární osvětlení pěšího prostoru, které zajistí dostatečné osvětlení širokého chodníku a přívětivou, bezpečnou atmosféru. Důležité je rovněž zajistit, aby se při návrhu osvětlení uličního prostoru co nejvíce eliminovalo světelné zatížení obytných místností přilehlých domů.

#### DALŠÍ VYBAVENÍ

##### — KONTEJNERY NA TŘÍDĚNÝ ODPAK

Stávající plastové nádoby budou nahrazeny podzemními kontejnery. → OBR 280.7 V návrhu jsou pro ně vytipována místa na okraji bočních ulic s ohledem na minimalizaci konfliktů s podzemními sítěmi. → OBR 280.8

##### — VEŘEJNÉ TOALETY

Uživatelům Vinohradské dle výstupů z veřejných setkání veřejné toalety obecně chybí. → 400 / B, C

V současnosti se v ulici nachází jediný samostatný bezbariérově přístupný objekt veřejných toalet, a to na nároží ulice Orlické. V tomto místě může zůstat, bude-li dobře zakomponován do celkového architektonického řešení prostoru nároží. I tak je ale potřeba prověřit smluvní vztahy a užitečnost stávajícího prvku mobilních toalet a zvážit, zda nevyměnit tento model za jiný, esteticky i funkčně vhodnější vzhledem k exponovanému umístění.

Problém absence veřejných toalet na Vinohradské by ale měl být primárně řešen v parteru budov nebo zřízením toalet v přilehlých parkových plochách (sady Svatopluka Čecha, předprostor Olšanských hřbitovů apod.), kde mohou být např. součástí občerstvení.



OBR 280.9 Telefonní budky

Příklad kultivovaného atypického designu veřejných telefonních automatů (Curych, Švýcarsko).

Lze také využívat toalety ve stanicích metra (za předpokladu, že budou bezbariérově přístupné).

##### — POULIČNÍ HODINY

Pouliční hodiny by na Vinohradské neměly chybět. Projektem rekonstrukce Vinohradské by měl být iniciován v Manuálu tvorby veřejných prostranství navržený redesign stávajících typických pražských, snadno čitelných hodin, tak aby barevně korespondovaly s úpravou sloupek a ostatních prvků vybavení v ulici. Kotvené musí být na sloupky veřejného osvětlení nebo trakčního vedení nikoli na samostatný sloup.

Hodiny by měly být umístěny především v důležitých uzlech, křižovatkách, v blízkosti tramvajových zastávek a ctít místa, kde jsou z logiky prostoru již dnes – to znamená: Želivského, náměstí Jiřího z Lobkovic, Flora, křižovatky s ulicemi Budečská a Italská. Hodiny z nároží Velehradské navrhujeme přesunout blíže k nově navrhované zastávce Radhošská, zvážit lze doplnění hodin v křižovatce s ulicí Budečskou nebo U vodárny.

##### — TELEFONNÍ BUDKY

Počet veřejných telefonních automatů vyskytujících se na Vinohradské je nutné revidovat z hlediska jejich potřeby. Stávající by měly být v rámci rekonstrukce z prostorových důvodů odstraněny, vznikne-li potřeba osadit nové, pak budou přesunuty do pásu stromořadí a jejich design by měl odpovídat významu ulice. To znamená, že by měl být vytvořen nový návrh podoby telefonních budek. V tomto případě by jejich účel měl být rozšířen z pouhé možnosti zavolat si např. o možnost nabít mobilní telefon apod. (projekt Vinohradská může být v tomto směru iniciačním). → OBR 280.9



OBR 280.10 Současná podoba stánků na Floře

V prostoru mezi hřbitovy a stánky se hromadí odpadky fyzicky ohrožující hřbitovní zeď s historickými hrobkami

— **PLAKÁTOVACÍ SLOUPY  
 A PRVKY PRO REKLAMU**

V rámci koncepční studie nejsou navrhovány žádné nové prvky pro reklamu. Konkrétní prvky, jako např. veřejné plakátovací plochy, mohou být donavrženy v dalších fázích projektu jako specifický prvek. Koncepční studie respektuje celkový počet stávajících reklamních prvků v podobě city-lightů JCDecaux. U některých těchto prvků bude dílčím způsobem upravena jejich poloha v závislosti na změně prostorového uspořádání uličního prostoru tak, aby v novém uspořádání nevytvářely bariéry a byly vhodně zakomponovány do konkrétního místa. Možnosti konkrétního umístění a technických opatření musí být v dalších fázích přípravy projednány s vlastníkem a správcem prvků.

— **STÁNKY A KIOSKY**

Obecně jsou uživatelé ulice hodnoceny spíše negativně – překáží, zužují prostor chodníku apod. → 400 / B28, F14

Stánky a kiosky by se ve standardním uličním profilu na Vinohradské třídě po rekonstrukci vyskytovat neměly, primárně by veškeré funkce měl zajistit parter budov urbánní struktury. Výjimkou jsou historické kiosky v předprostoru Olšanských hřbitovů na Želivského, které společně se vstupem do hřbitova k Nové obřadní síni vytvářejí kompoziční celek.

Nejproblematictější místem jsou stánky a kiosky v návaznosti na OC Flora, které doplňují sortiment obchodního centra a těží z jeho přítomnosti, z přirozené koncentrace nakupujících. Jedná se o zcela nevhodné umístění na úzkém chodníku. Ve svahu za stánky se hromadí odpadky. → OBR 280.10 Celková podoba stánků významně degraduje Olšanské hřbitovy, jejich parkový předprostor a zejména historickou zeď se zadní stranou historických hrobek. Ve studii tyto stánky a kiosky potvrzeny nejsou, prostor by z výše uvedených důvodů neměl zůstat ani tržním místem. Je však zapotřebí prověřit majetkoprávní a smluvní

vztahy v místě (dle dostupných podkladů se jedná o soukromý pozemek) a na základě toho dohodou s majitelem zajistit řešení současného neutěšeného stavu. Celý prostor mezi chodníkem a hřbitovní zdí by se posléze měl stát předmětem samostatné studie předprostoru hřbitovů. Pro sezónní trhy se nabízí využívat dnes prázdné prostranství za obchodním centrem v návaznosti na ulici Lucemburskou, které lze navíc atraktivně vytvořením nového vstupu do hřbitovů.

— **RESTAURAČNÍ PŘEDZAHŘÁDKY**

Předzahrádky restaurací a kaváren jsou indikátorem pobytové kvality, rozšiřují možnosti trávení času ve městě a přirozeně zabydlují ulici. V rámci koncepční studie jsou navrženy tyto možnosti, jak a kam lze předzahrádky umísťovat vzhledem k prostorovým limitům chodníku. Je potřeba zajistit, aby restaurační předzahrádky nevytvářely bariéru v pohybu nevidomých osob, podrobněji viz kapitola → 215 – NAVRHOVANÁ BEZBARIÉROVÁ OPATŘENÍ. Současně je nevhodné ohrazování či vyvyšování předzahrádek na pódia, neboť je tím omezena přístupnost a celkový rozměr předzahrádky se tím zpravidla zvětší na úkor chodníku. ↗ MANUÁL, 2014, KAPITOLA C.2.1.

Téma restauračních předzahrádek včetně detailnějšího řešení možností instalace předzahrádek, nastavení jasných pravidel apod. může být rozpracováno za účasti aktivních partnerů z řad místních provozovatelů restaurací a kaváren v rámci koncepce oživení a užívání Vinohradské ulice. → 281 – PROCES NÁVRHU MOBILIIÁŘE Dle respondentů z řad podnikatelů je v současnosti v této věci těžké se orientovat v předpisech a požadavcích památkové ochrany. Zároveň jsou ve větším využití předzahrádek limitující vysoké poplatky za zábor plochy chodníků. → 400 V současné době neexistuje žádný standardizovaný typ předzahrádek nebo jasné podmínky tvorby předzahrádek, které by umožnily jejich častější umísťování v prostoru.

— **ORIENTAČNÍ SYSTÉM  
 A UMĚNÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU**

Obě tyto vrstvy veřejného prostranství na Vinohradskou ulici patří a jsou důležitým faktorem, který zvyšuje kvalitu ulice i celé přilehlé lokality, mohou i vzájemně souviset a náleží k tzv. „měkkým“ úpravám, které lze realizovat také dodatečně po skončení procesu rekonstrukce ulice jako takové. → OBR 280.12

Rozpracování koncepce těchto vrstev bude předmětem navazujících fází. → 281 – PROCES NÁVRHU MOBILIIÁŘE

**284 – SPECIFICKÁ MÍSTA**

Na Vinohradské jsme vytipovali místa atypická vzhledem k základnímu uspořádání ulice – rozšíření pěšího prostoru s vyšším pobytovým potenciálem, který je v současnosti nevyužitý. Jedná se např. o nároží a zákoutí v nejužší části ulice vzniklá ustoupením uliční čáry. V koncepční studii jsou nazývána specifickými místy. → 122 – CHARAKTERY VINOHRADSKÉ TŘÍDY

Mohou být vybavena standardním mobiliářem společným pro celou ulici, ale vzhledem k tomu, že se jedná víceméně o autonomní prostory, je možné tuto jejich vlastnost dále rozvíjet a přistoupit zde k výraznější intervenci. Tato místa mohou akcentovat své okolí, stát se signifikantním a vyhledávaným místem setkávání, orientačním bodem. Proto je lze je osadit např. pobytovým mobiliářem se specifickým designem, alternativními či nadstandardními prvky vybavení, navrženými přímo pro konkrétní místo. → OBR 280.13 Specifické vybavení však musí vycházet z architektonického návrhu řešení konkrétního místa ve vztahu k celkovému uspořádání ulice. Užitelné prvky vybavení (koš, sloupek, zábradlí, technické prvky) by



OBR 280.12 **Jednotný orientační systém (Londý, Velká Británie)**  
 Rozcestníky jsou doplněny orientační mapou okolí s významnými objekty a s vyznačenou docházkovou vzdáleností pro chodce (Legible London)



OBR 280.13 **Specifická místa**  
 Referenční příklady vybavení obdobných prostranství alternativními sedacími prvky apod.

**Základní sada mobiliáře**

- lavička
- odpadkový koš
- pítka
- stojan na kolo
- zábradlí a sloupky

**Mobiliář zastávek**

- označník
- přístřešek
- automat na jízdenky
- (elektronický infopanel)

**Technické prvky**

- veřejné osvětlení
- sloupky trakčního vedení
- skříně technické infrastruktury
- prvky pro nevidomé (umělé vodící linie)

**Další vybavení**

- veřejné WC
- kontejnery na tříděný odpad
- telefonní budky
- pouliční hodiny
- orientační systém
- stánky a kiosky

OBR 280.11 **Shrnující schéma navržených okruhů základního vybavení, které vytvoří objektové zázemí Vinohradské ulice**

## 290 Přílohy

### 291 – KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘÍŽOVATEK (TSK - ÚDI)



**Technická správa komunikací hlavního města Prahy**  
Úsek dopravního inženýrství  
Řásnovka 770/8, 110 15 Praha 1

#### KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘÍŽOVATEK PRO ÚKOL

# Vinohradská

koncepční studie

#### Zadání pro analýzy TSK – ÚDI

##### ZHOTOVITEL

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

IPR  
PRAHA

##### VĚCNÝ GARANT

Ing. arch. Pavla Melková

##### AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Radek Novotný (776 710 014), Ing. arch. Zuzana Kuldová  
Ing. arch. Kateřina Frejtachová, Ing. arch. Martin Špičák

##### Pověřen vedením ÚDI:

PhDr. Jan Záruba

##### Vedoucí oddělení řízení dopravy:

Ing. Eva Kosteasová

##### Odpovědný projektant:

Ing. Jan Pavlík

##### Zpracovatelé:

Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D.

Ing. Jan Pavlík

Ing. Martin Vokoun

Praha, květen 2015

## OBSAH

1	ÚVOD.....	3
2	KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘIŽOVATEK .....	3
2.1	Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Jana Želivského (číslo SSZ 3.323)....	3
2.2	Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Jičínská (číslo SSZ 3.309) .....	4
2.3	Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Italská (číslo SSZ 2.317) .....	4
3	ZÁVĚR .....	5

## 1 ÚVOD

Kapacitní posouzení křižovatek bylo provedeno na základě požadavku Kanceláře veřejného prostoru IPR Praha v rámci projektového úkolu „Koncepční studie ulice Vinohradská“, který je zpracováván na základě Usnesení Rady hlavního města Prahy č. 2980.

V rámci tohoto úkolu bylo provedeno kapacitní posouzení řízených křižovatek Vinohradská – Jana Želivského, Vinohradská – Jičínská a Vinohradská – Italská. Posouzení křižovatek bylo zpracováno na situace dle dokumentace „Koncepční studie ulice Vinohradská“ (zpracovatel IPR Praha) a na stávající intenzity dopravy.

## 2 KAPACITNÍ POSOUZENÍ KŘIŽOVATEK

Kapacitní posouzení řízených křižovatek bylo provedeno pomocí výpočetního programu KAPRIKR, který vychází z délky cyklu, délek zelených, hodinových údajů saturovaných toků, intenzit dopravy a vzorců pro výpočet kapacity dle ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na pozemních komunikacích“ a technických podmínek 235 „Posuzování kapacity světelně řízených křižovatek“, schválených Ministerstvem dopravy ČR pod č.j. 657/2011-910-IPK/1 s účinností od 1. října 2011. Jako vstupní hodnoty pro kapacitní výpočty řízených křižovatek byly použity špičkové hodinové intenzity průměrného pracovního dne, které byly odvozeny podílem 8 % z celodenních intenzit.

### 2.1 Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Jana Želivského (číslo SSZ 3.323)

Výchozím podkladem pro zpracování kapacitního posouzení byla stávající platná dokumentace SSZ.

Situační schéma křižovatek pro navrhované varianty 1 a 2 (dle IPR Praha) je doloženo v přílohách č. 1.1.1 a 1.1.2. Označení signálních skupin je patrné v situačním schématu stávajícího stavu, viz příloha č. 1.1.3. Grafikon stávajících intenzit dopravy je doložen v příloze č. 1.2. Pro upravený signální program P1/120 (viz příloha č. 1.3) křižovatka na posuzované varianty 1 a 2 kapacitně vyhoví s minimální rezervou kapacity na kritických vjezdech (úroveň kvality dopravy E – nestabilní stav, viz přílohy č. 1.4). I při délce cyklu 120 sekund a minimálních délkách volna pro tramvajové oblouky jsou rezervy kapacity kritických vjezdů VA, VB, VD v obou variantách pouze 4, 8 a 3 % a ve variantě 2 pak klesne rezerva vjezdu VE na 4 %.

Upozorňujeme, že návrh úprav zpracovaný IPR Praha vychází ze zastaralého výkresového podkladu, který nezahrnuje úpravy, které byly v křižovatce provedeny v rámci obnovy SSZ před dvěma lety. Na vjezdu z Vinohradské od centra je přechod přiléhající ke

křižovatce rozdělen dělicím ostrůvkem na jihu tramvajové trati. V ulici Jana Želivského je již realizován nový přechod pro chodce s dělicím ostrůvkem v místě, kde jej studie teprve navrhuje.

## 2.2 Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Jičínská (číslo SSZ 3.309)

Výchozím podkladem pro zpracování kapacitního posouzení byla stávající platná dokumentace SSZ.

Situační schéma křižovatky pro navrhovaný stav (dle IPR Praha) je doloženo v příloze č. 2.1.1. Označení signálních skupin je patrné v situačním schématu návrhového stavu, viz příloha č. 2.1.2. Grafikon stávajících intenzit dopravy je doložen v příloze č. 2.2. Pro kapacitní výpočet byl použit vážený průměr ze tří sledů fází, které umožňují vkládání tramvajových oblouků během dynamického řízení podle aktuálního nároku tramvají. Počty nároků tramvají vycházejí z aktuálního jízdního řádu linek PID v ranní špičce. Pro tyto signální programy P1/80 (viz přílohy č. 2.3) je křižovatka na navrhovaný stav na hranici své kapacity s minimálními rezervami 1 – 8 % na kritických vjezdech (úroveň kvality dopravy E – nestabilní stav, viz příloha č. 2.4).

Upozorňujeme na zastaralý výkresový podklad, který nezahrnuje úpravy, které byly v křižovatce provedeny. V podkladu současného stavu není zakreslena úprava, která zde již proběhla, tj. že je již vybudován dělicí ostrůvek na vjezdu z Vinohradské ulice ve směru od centra města.

## 2.3 Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Italská (číslo SSZ 2.317)

Výchozím podkladem pro zpracování kapacitního posouzení byla stávající platná dokumentace SSZ.

Situační schéma křižovatky pro navrhované varianty 1 a 2 (dle IPR Praha) je doloženo v přílohách č. 3.1.1 a 3.1.2. Označení signálních skupin je patrné v situačním schématu stávajícího stavu, viz příloha č. 3.1.3. Grafikony intenzit dopravy jsou doloženy v přílohách č. 3.2. Vzhledem k navrhovaným změnám organizace dopravy lze ve variantě 1 očekávat při povolení levého oblouku z Italské od jihu nárůst intenzit na tomto pohybu na úrovni cca 1500 voz/den. Ve variantě 2 při zákazu levého odbočení z Italské od severu se nepředpokládá nárůst dopravy v ostatních směrech. Z důvodu pojižděného tramvajového pásu na západním rameni byly do kapacitního posouzení zahrnuty i tramvaje v počtu 10 voz/h. Pro stávající signální program P2/80 (viz příloha č. 3.3) křižovatka na posuzované varianty 1 a 2 kapacitně vyhoví (úroveň kvality dopravy C – uspokojivá, viz přílohy č. 3.4).

## 3 ZÁVĚR

V souvislosti s rozvojem v oblasti nákladového nádraží Žižkov lze výhledově očekávat nárůst dopravy na křižovatce Vinohradská – Jana Želivského o cca 10 – 15 %. Na očekávané navýšení intenzit dopravy bude křižovatka kapacitně nevyhovující v obou navrhovaných variantách. Doporučujeme dále rozpracovávat pouze variantu 1, která má vyšší kapacitu na vjezdu z Vinohradské od centra. Realizaci přejezdu pro cyklisty přes ulici Jana Želivského z důvodu bezpečnosti cyklistů nedoporučujeme (možná kolize s autobusy zajiřďujícími na autobusové nádraží).

Křižovatka Vinohradská – Jičínská bude na hranici své kapacity. Návrh IPRu je nutné prověřit z hlediska vlečných křivek. Vzhledem k podstatnému snížení kapacity vjezdu z Vinohradské ulice do centra by bylo vhodné prověřit možnost posunu severního přechodu pro chodce do místa vzdálenějšího od křižovatky.

Křižovatka Vinohradská – Italská kapacitně vyhoví i pro variantu s povolenými levými odbočeními z Italské ulice. V blízkosti Italské ulice je zcela nestandardním způsobem navržena podoba tramvajové zastávky Italská směrem do centra. Nejde ani o vídeňskou zastávku, ani o zastávkový mys, ani o zastávku s klasickým ostrůvkem. Na zastávku není zřízen žádný přechod pro chodce, což by v době silných intenzit IAD způsobovalo problémy v jejím zpřístupnění. Zastávka nenavazuje na blízké přechody pro chodce přes celou komunikaci (u Italské, ani u Balbínovy ulice). Tramvajová zastávka Italská z centra je navržena jako zastávkový mys umístěný těsně za světelně řízenou křižovatkou s Italskou ulicí. Toto nevhodné umístění zastávky je ve výpočtu zohledněno pouze snížením saturovaného toku na vjezdu z Vinohradské od centra.

## SEZNAM PŘÍLOH

### Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Jana Želivského

- Příloha č. 1.1 Situační schémata
- Příloha č. 1.2 Grafikon intenzit
- Příloha č. 1.3 Upravený signální program P1/120
- Příloha č. 1.4 Výpočty kapacity řízené křižovatky

### Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Jičínská

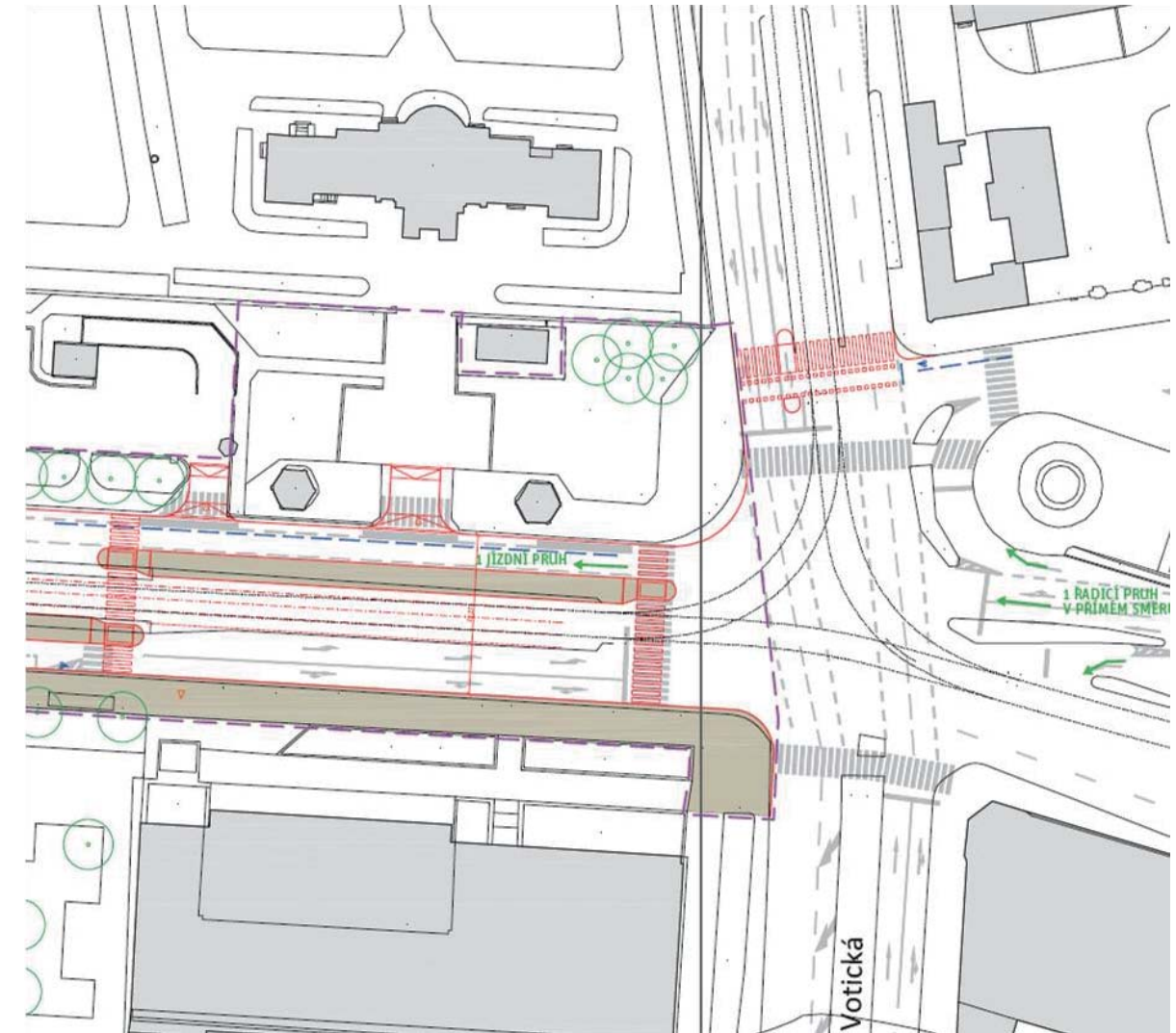
- Příloha č. 2.1 Situační schémata
- Příloha č. 2.2 Grafikon intenzit
- Příloha č. 2.3 Upravené signální programy P1/80
- Příloha č. 2.4 Výpočet kapacity řízené křižovatky

### Světelně řízená křižovatka Vinohradská – Italská

- Příloha č. 3.1 Situační schémata
- Příloha č. 3.2 Grafikony intenzit
- Příloha č. 3.3 Stávající signální program P2/80
- Příloha č. 3.4 Výpočty kapacity řízené křižovatky

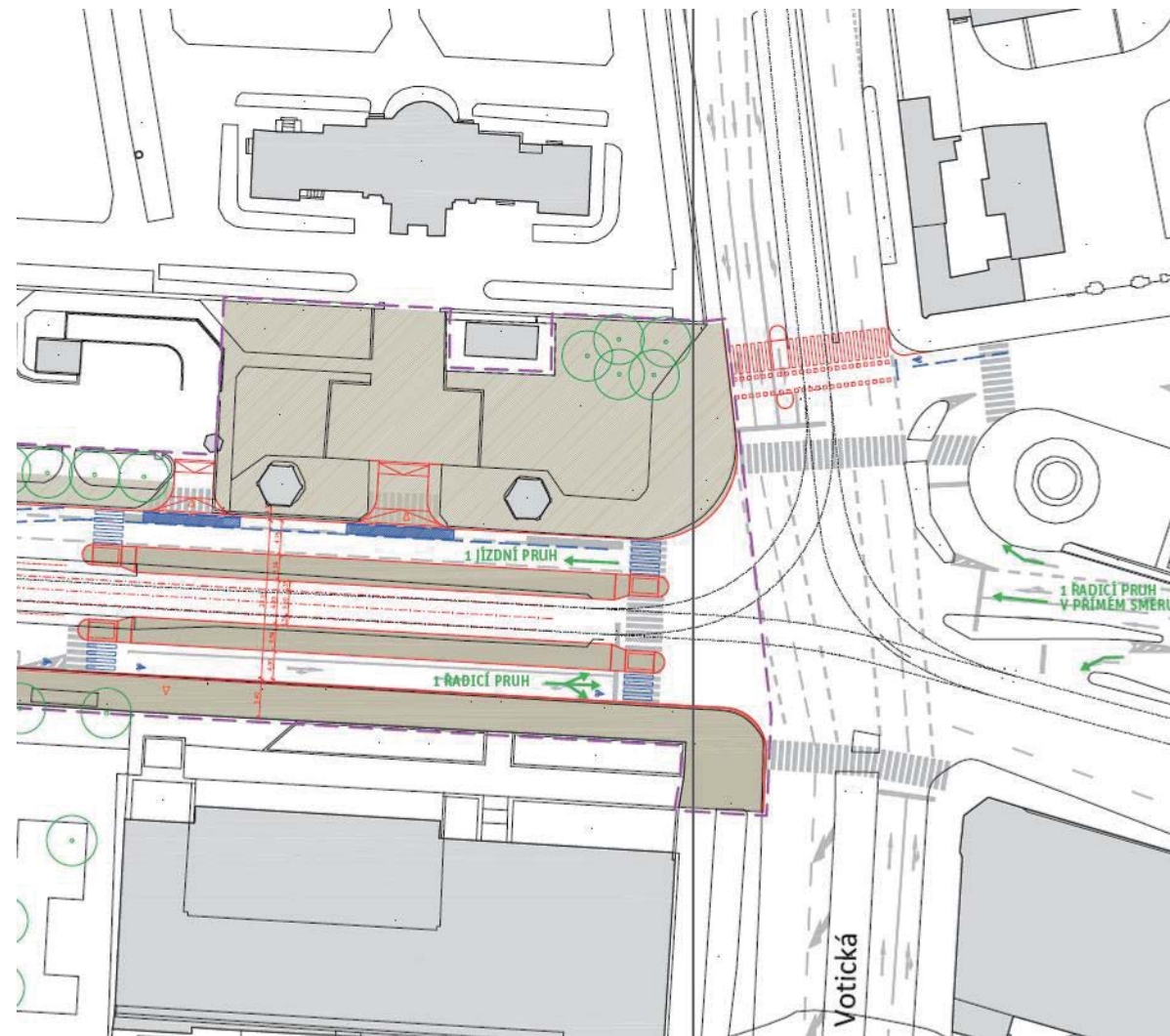
Příloha č. 1.1.1

## VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO SITUAČNÍ SCHÉMA – VARIANTA 1



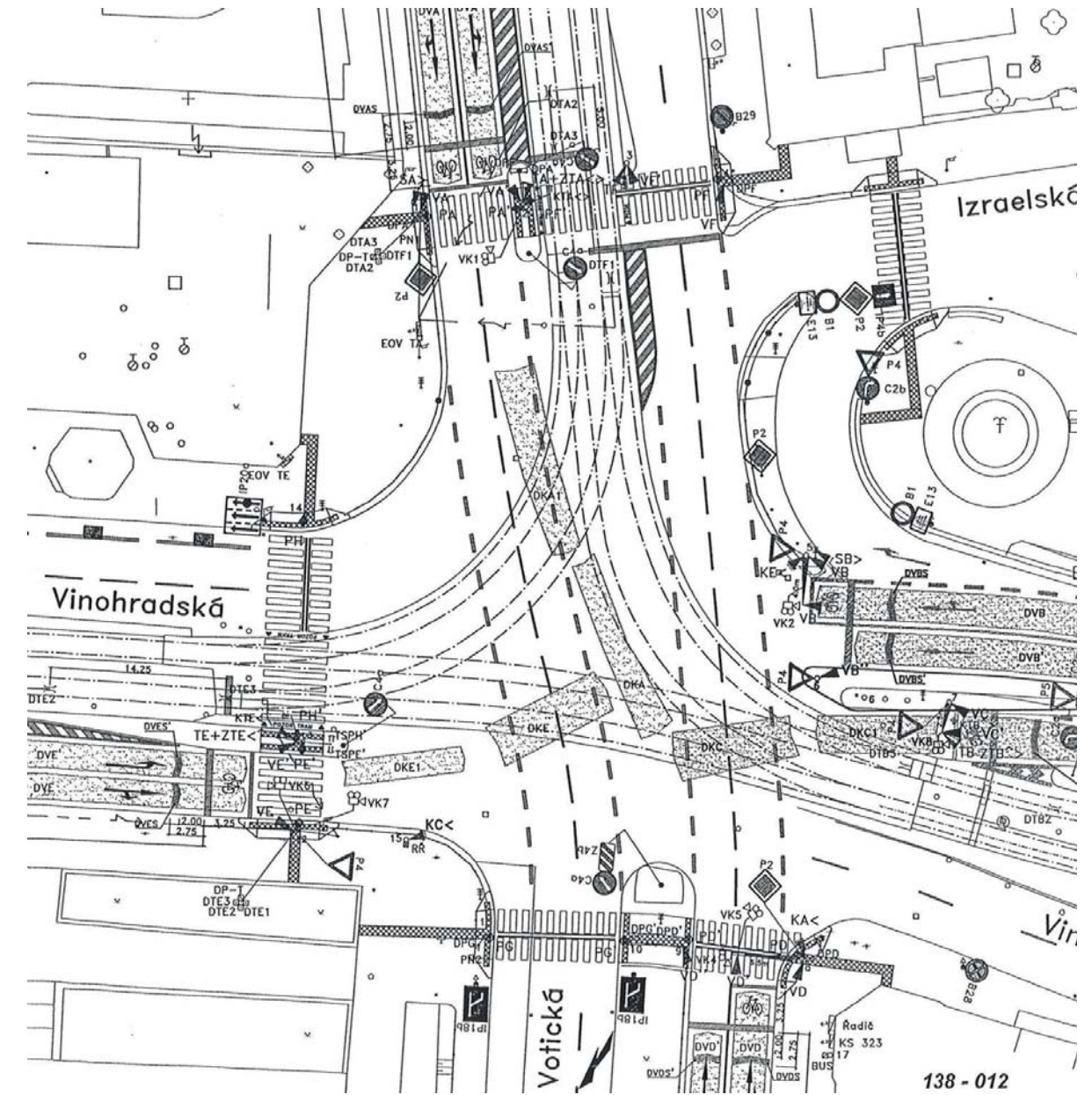
Příloha č. 1.1.2

### VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO SITUAČNÍ SCHÉMA – VARIANTA 2



Příloha č. 1.1.3

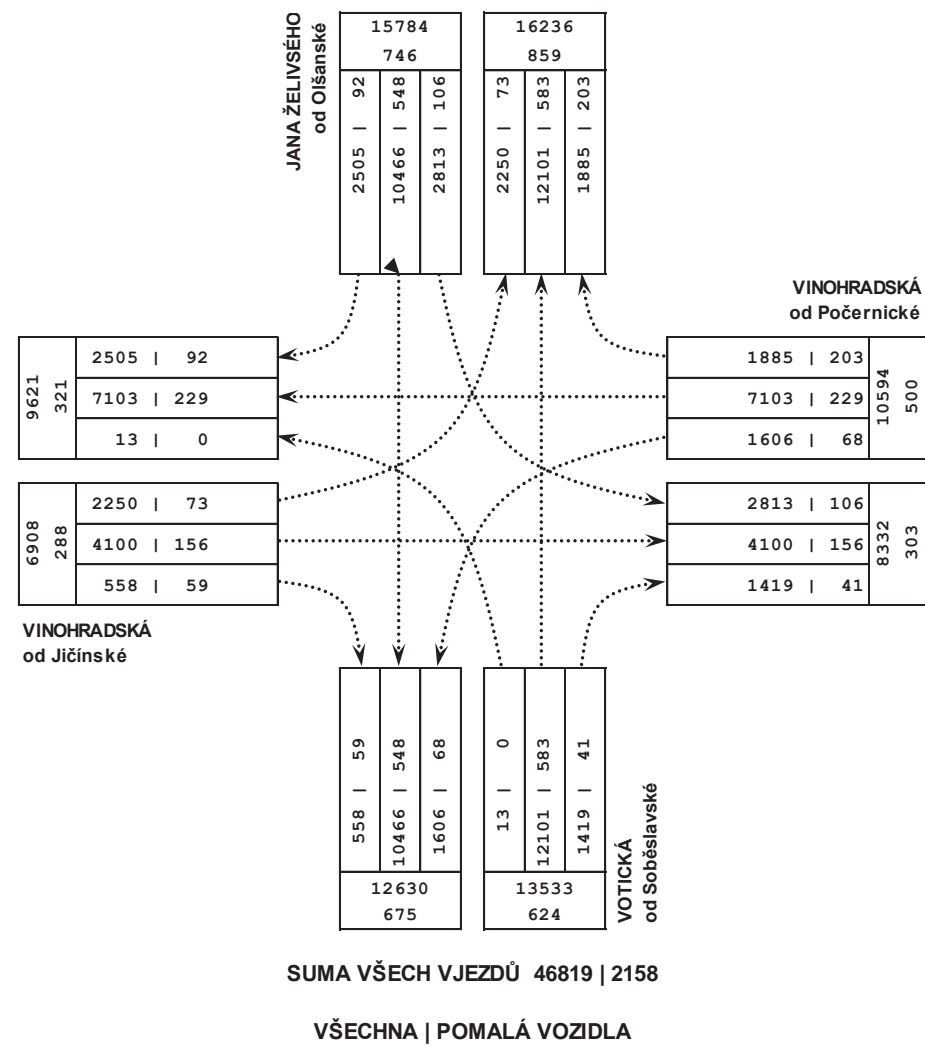
### VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO SITUAČNÍ SCHÉMA – STÁVAJÍCÍ STAV





Příloha č. 1.2

### VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO GRAFIKON INTENZIT



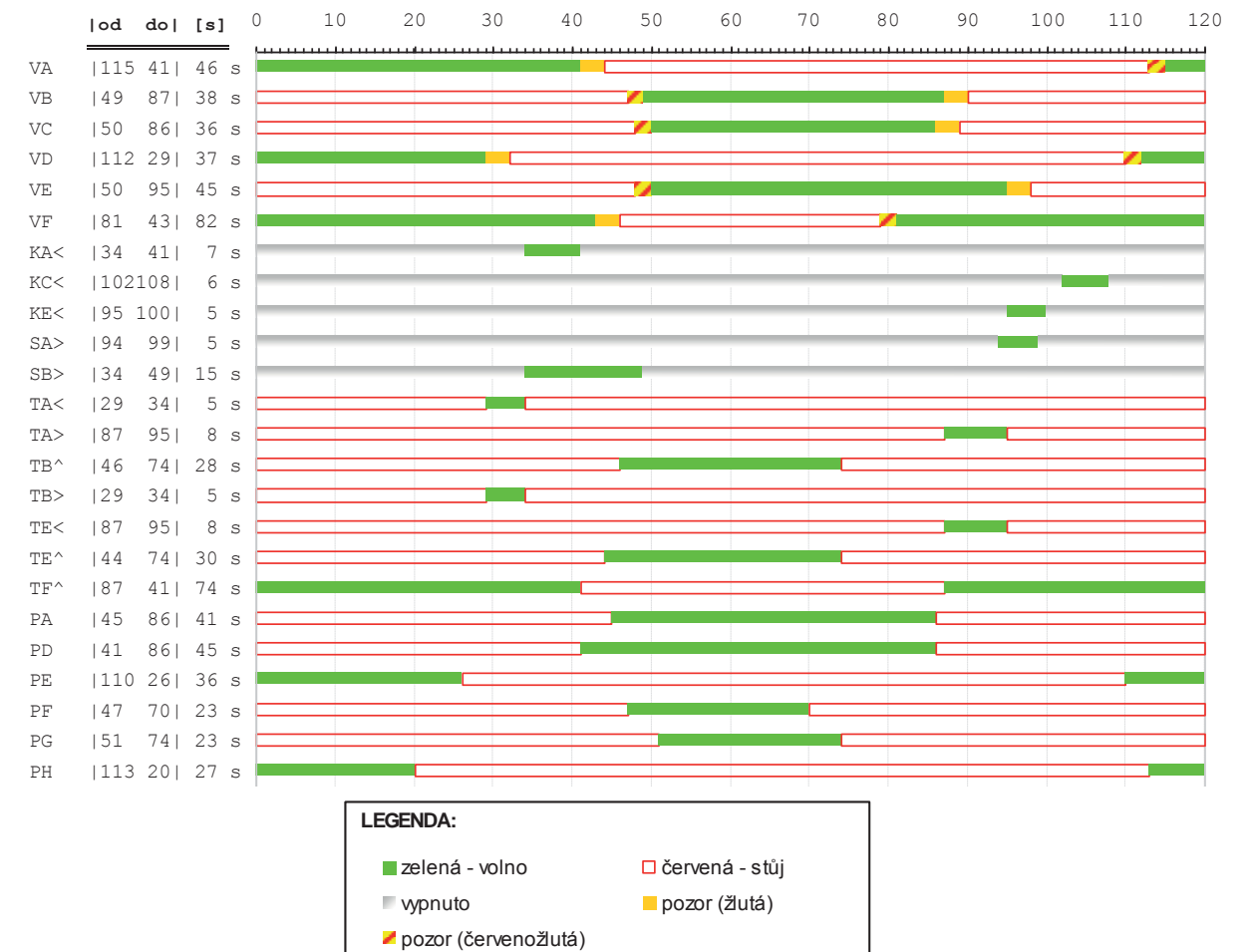
20. 5. 2014

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 grafikon nezahnuje jízdy autobusů MHD



Příloha č. 1.3

### VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO UPRAVENÝ SIGNÁLNÍ PROGRAM P1/120



Příloha č. 1.4.1

### VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY – VARIANTA 1

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235													
Název křižovatky: 3.323 Želivského - Vinohradská, koncepční studie IPR - varianta 1													
Posuzovaný stav: špičková hodina pracovního dne, rok 2014, upravený P1 sled fází F1-2-3-5-3-9-7-11-10-12-1											Délka cyklu $t_C$ [s]		120
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem													
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení							
	Intenzita		Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Díčí kapacita					$C_L$	$C_S$
	VOZ	N+B	celkem $I_p$	$S_p$	$Z_p$	zel. $Z_o$	míst $N_A$	$C_{L1}$	$C_{L2}$	$C_{L3}$	$C_L$		
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	
VC proti VE	373	17	385	1840	45	0	2	197	60	0	257	540	
VE proti VB	719	34	743	3800	38	8	2	77	60	107	244	600	
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy													
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	Požad. dosaž.
	VOZ	N+B	celkem $I_V$	$S_V$	$Z$	$C_V$	Rez	fronty $L_{F1}$	fronty $L_{F2}$	zast.	$t_w$	Požad.	
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.	
VA $\wedge$ >	673	44	704	1920	46	736	4	87		590	80,8	E   E	
VA+KA $\wedge$ <	594	20	608	1660	46	636	4	75		520	87,7	E   E	
VB+SB >	176	41	205	1800	53	795	74	23		100	19,7	E   A	
VB $\wedge$	568	18	581	2000	38	633	8	79		492	64,1	E   D	
VD $\wedge$ , $\wedge$ >	1122	89	1184	3960	37	1221	3	82		996	79,3	E   E	
VE $\wedge$ >	373	17	385	1840	45	690	44	48		265	29,6	E   B	
VF $\wedge$ , $\wedge$	1299	69	1347	4000	82	2733	51	43		558	8,7	E   A	
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem													
VC proti VE	160	37	186	1800	36	257	28	26		112	50,3	E   D	
VE proti VB	180	6	184	1600	45	244	25	23		114	49,9	E   C	
$L_{F1}$ průměrná délka fronty na začátku zelené, $L_{F2}$ délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu													
<b>Zdržení celkem 76,34 h; 53,4 s/pvoz Počet zastavení celkem 3747 voz/h; 73 % voz</b>													
<b>Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky E – Nestabilní stav</b>													
Poznámka:													

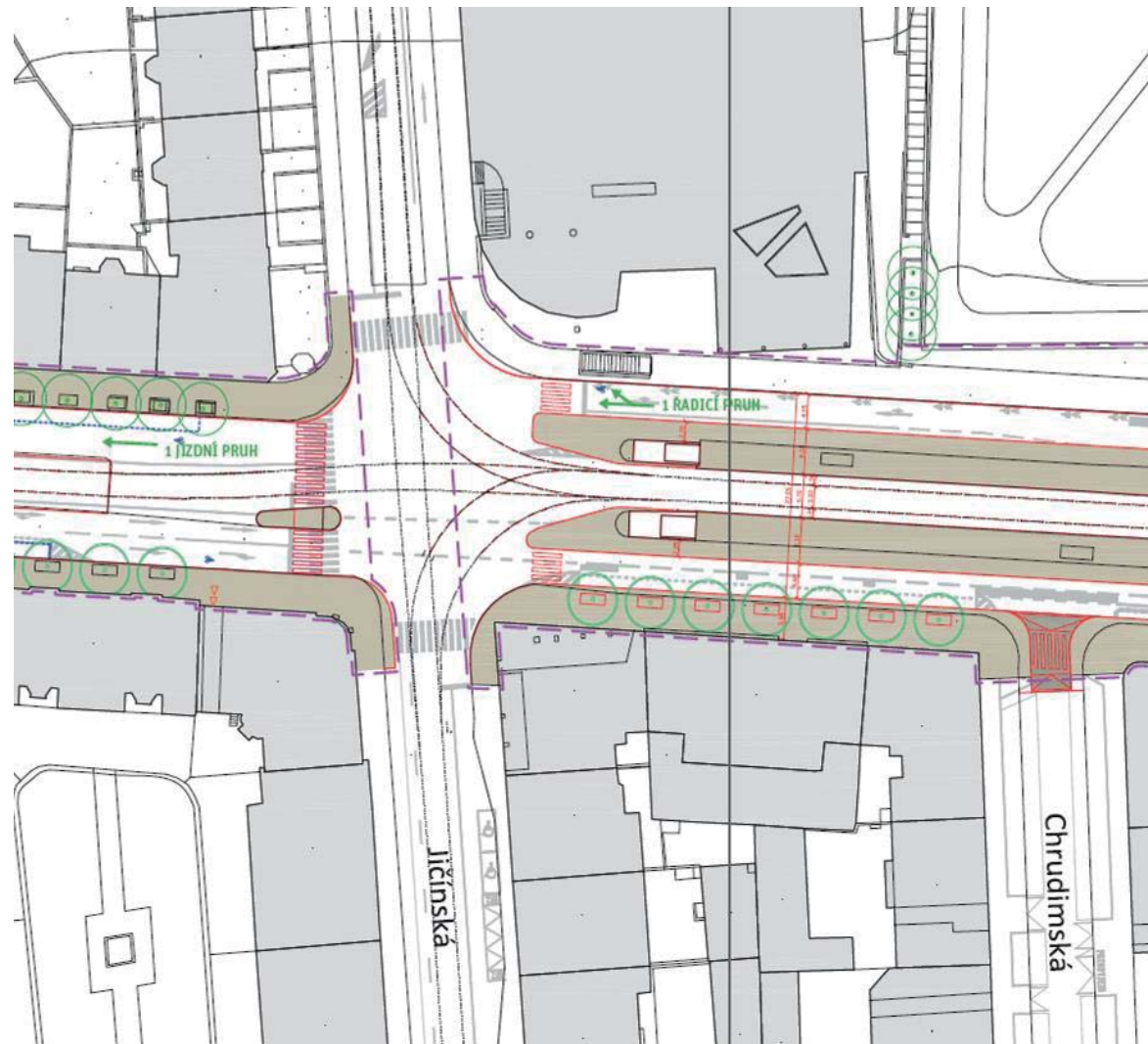
Příloha č. 1.4.2

### VINOHRADSKÁ – JANA ŽELIVSKÉHO VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY – VARIANTA 2

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235													
Název křižovatky: 3.323 Želivského - Vinohradská, koncepční studie IPR - varianta 2													
Posuzovaný stav: špičková hodina pracovního dne, rok 2014, upravený P1 sled fází F1-2-3-5-3-9-7-11-10-12-1											Délka cyklu $t_C$ [s]		120
Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem													
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení							
	Intenzita		Sat. tok	Zelená	Přesah	Počet	Díčí kapacita					$C_L$	$C_S$
	VOZ	N+B	celkem $I_p$	$S_p$	$Z_p$	zel. $Z_o$	míst $N_A$	$C_{L1}$	$C_{L2}$	$C_{L3}$	$C_L$		
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	
VC proti VE	373	17	385	1580	45	0	2	163	60	0	223	540	
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy													
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD	Požad. dosaž.
	VOZ	N+B	celkem $I_V$	$S_V$	$Z$	$C_V$	Rez	fronty $L_{F1}$	fronty $L_{F2}$	zast.	$t_w$	Požad.	
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.	
VA $\wedge$ >	673	44	704	1920	46	736	4	87		590	80,8	E   E	
VA+KA $\wedge$ <	594	20	608	1660	46	636	4	75		520	87,7	E   E	
VB+SB >	176	41	205	1800	53	795	74	23		100	19,7	E   A	
VB $\wedge$	568	18	581	2000	38	633	8	79		492	64,1	E   D	
VD $\wedge$ , $\wedge$ >	1122	89	1184	3960	37	1221	3	82		996	79,3	E   E	
VE $\wedge$ >	373	17	385	1840	45	690	44	48		265	29,6	E   B	
VF $\wedge$ , $\wedge$	1299	69	1347	4000	82	2733	51	43		558	8,7	E   A	
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem													
VC proti VE	160	37	186	1800	36	223	17	26		112	71,7	E   E	
$L_{F1}$ průměrná délka fronty na začátku zelené, $L_{F2}$ délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu													
<b>Zdržení celkem 86,74 h; 60,7 s/pvoz Počet zastavení celkem 3854 voz/h; 75 % voz</b>													
<b>Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky E – Nestabilní stav</b>													
Poznámka:													

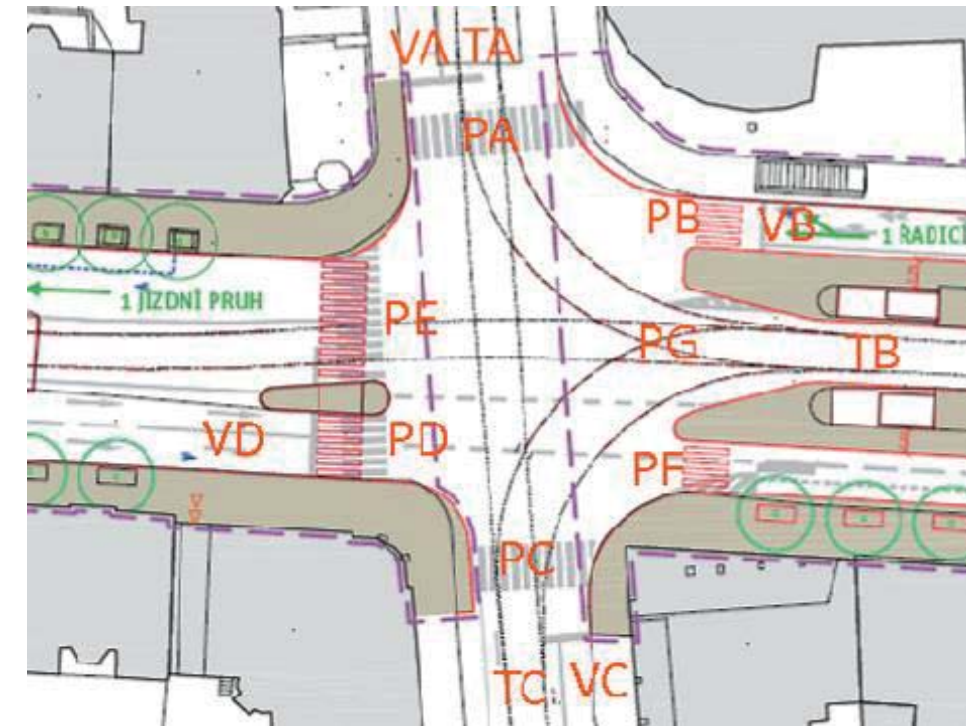
Příloha č. 2.1.1

### VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ SITUAČNÍ SCHÉMA – NAVRHOVANÝ STAV



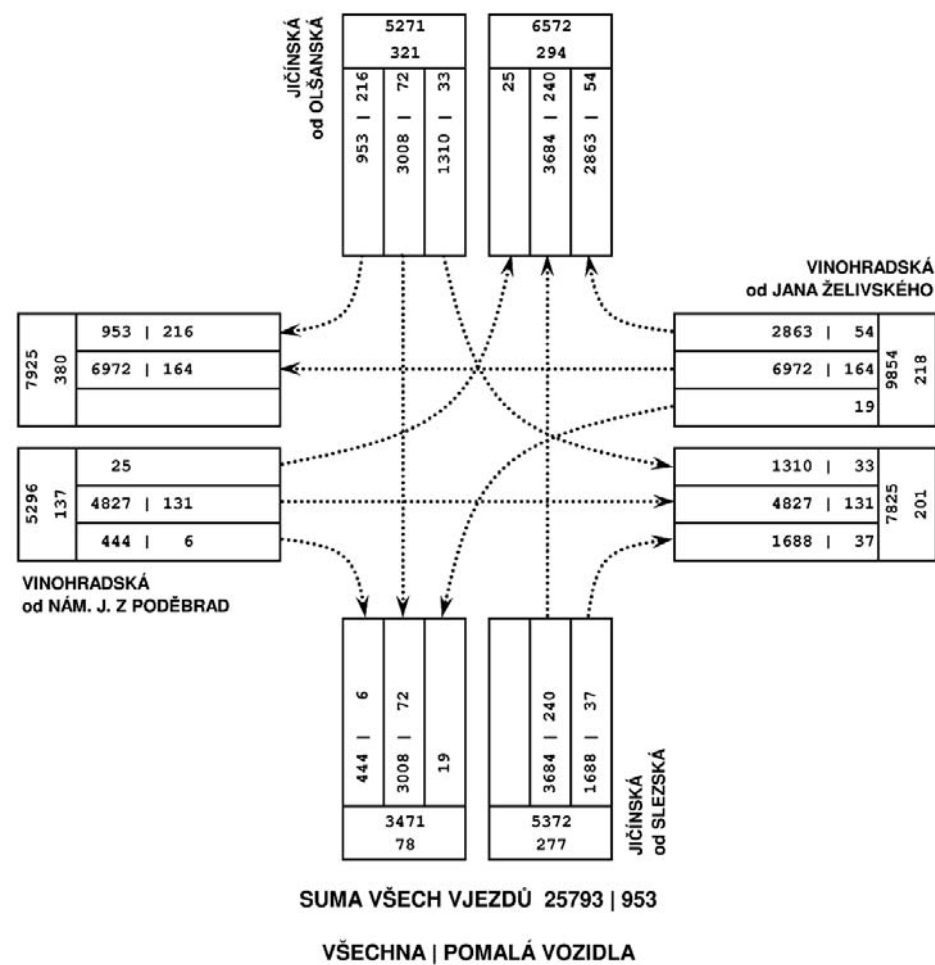
Příloha č. 2.1.2

### VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ OZNAČENÍ SIGNÁLNÍCH SKUPIN



Příloha č. 2.2

### VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ GRAFIKON INTENZIT



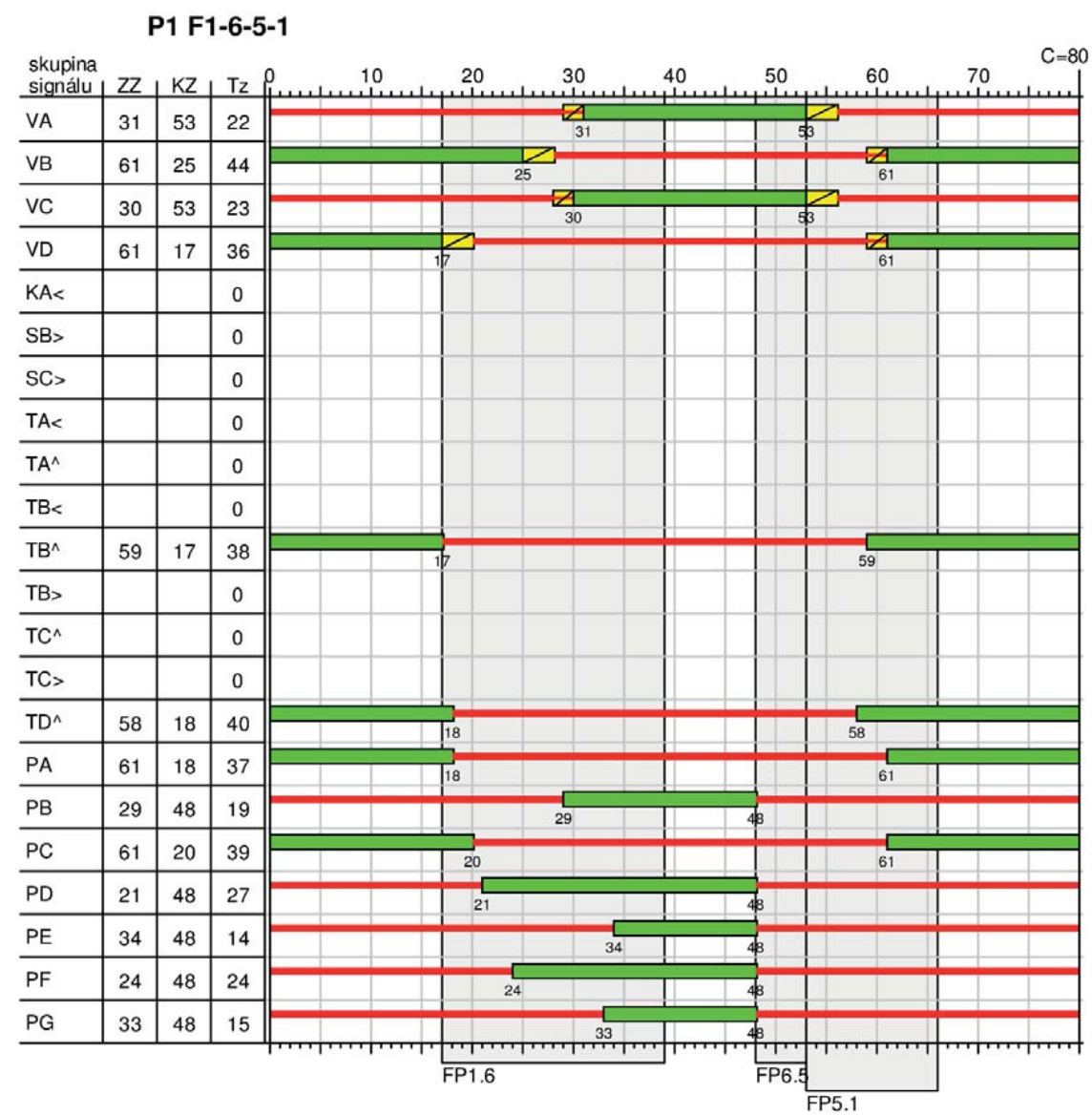
14.10.2014

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne



Příloha č. 2.3.1

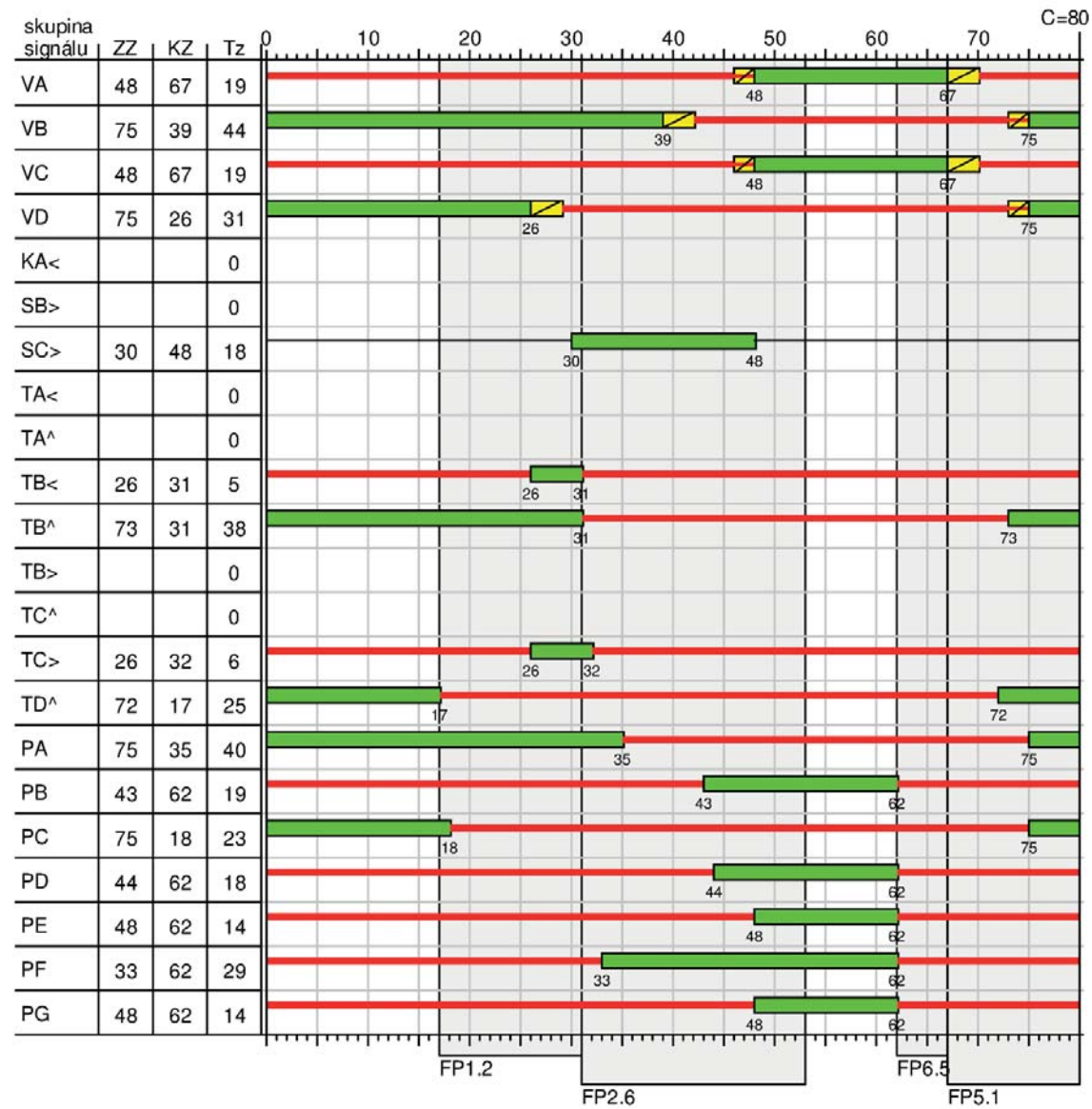
### VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ UPRAVENÝ SIGNÁLNÍ PROGRAM P1/80



Příloha č. 2.3.2

VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ  
 UPRAVENÝ SIGNÁLNÍ PROGRAM P1/80

P1 F1-2-6-5-1

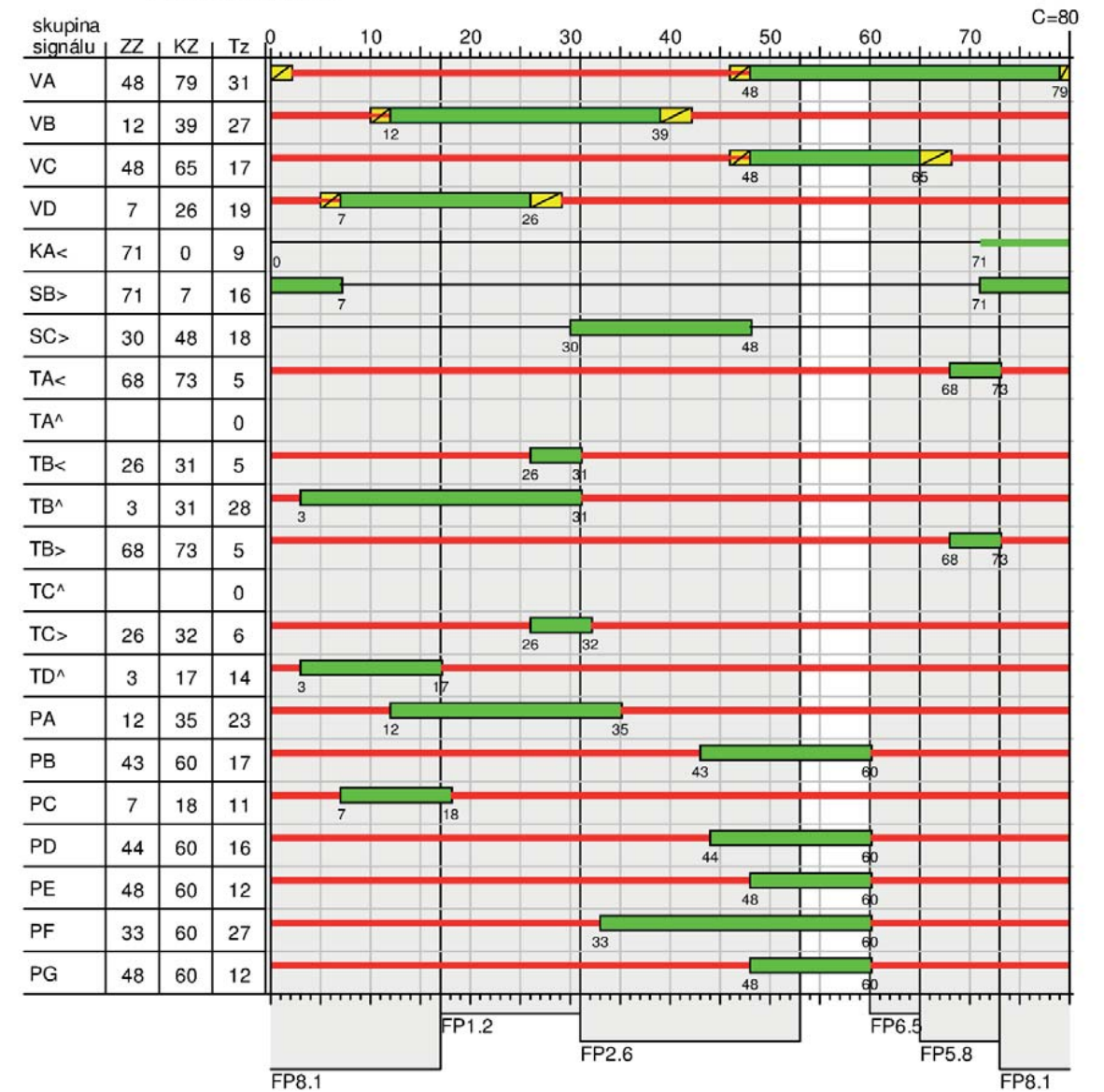


sled fází F1-2-6-5-1 (nárok tram. oblouku linky 16 a 10)

Příloha č. 2.3.3

VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ  
 UPRAVENÝ SIGNÁLNÍ PROGRAM P1/80

P1 F1-2-6-5-8-1



sled fází F1-2-6-5-8-1 (nárok tram. oblouku linky 16 a 10 nebo linky 5)

Příloha č. 2.4

### VINOHRADSKÁ – JIČÍNSKÁ VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235												
Název křižovatky: SSZ 3.309 Vinohradská-Jičínská												
Posuzovaný stav: stavební stav IPR, intenzity 10/2014, P1/80 s výběrem tram (F2 30krát/hod a F8 15krát/hod).										Délka cyklu $t_c$ [s]		80
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	Intenzita			Sat. tok	Zelená	Kapacita	Rezerva	Délka	Délka	Počet	Zdržení	ÚKD
	VOZ	N+B	celkem / $v$	$S_v$	z	$C_v$	Rez	fronty $L_{F1}$	fronty $L_{F2}$	zast.	$t_w$	Požad.
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s	dosaž.
VA <^>	422	26	440	1600	24	480	8	41		367	61,5	E   D
VB ^>	789	17	801	1700	38	808	1	56		789	>120	E   E
VC ^>	430	22	445	1900	20	475	6	45		379	77	E   E
VD >	36	0	36	1460	29	529	93	5		21	15,2	E   A
VD ^	386	10	393	2000	29	725	46	33		276	20,9	E   B

$L_{F1}$  průměrná délka fronty na začátku zelené,  $L_{F2}$  délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu

**Zdržení celkem 45,09 h; 78,7 s/pvoz**      **Počet zastavení celkem 1832 voz/h; 89 % voz**

**Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky E – Nestabilní stav**

Poznámka:

15x za hodinu je vybrán sled F1-2-6-5-8-1 (nárok linky 16 nebo 10 a 5 v jednom cyklu),  
 15x je vybrán sled F1-2-6-5-1 (nárok linky 16 nebo 10)  
 15x je vybráno F1-6-5-1 (bez nároku na tramvajové oblouky).

Výchozím údajem platný jízdní řád linek 5, 10 a 16 v ranní špičce.  
 Nárok na TC> je uvažován v 15 cyklech, nárok na TB< v 15 cyklech, nárok na TB>  
 v 8 cyklech a na TA< v 7 cyklech. Směry TA^ a TC^ nejsou v běžném provozu  
 pojižděny, proto nejsou uvažovány v signálních plánech pro výpočet kapacity.

Příloha č. 3.1.1

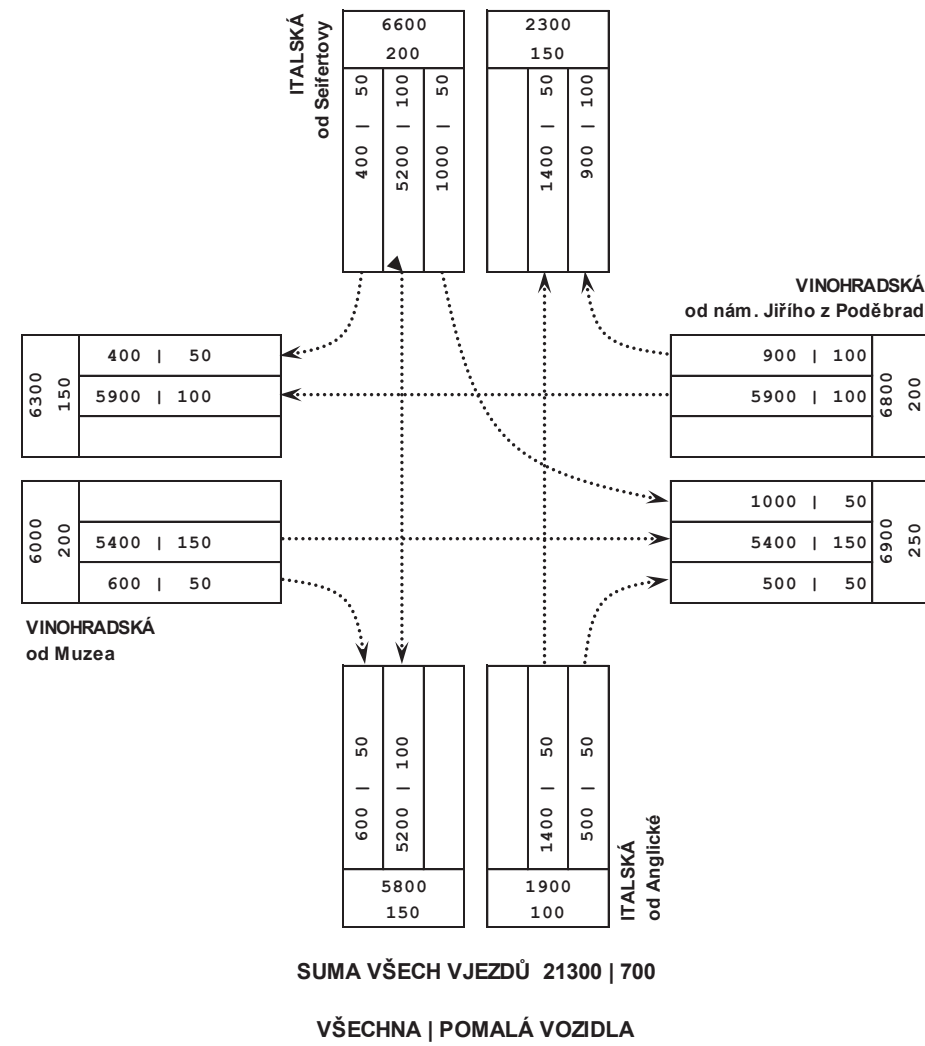
### VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ SITUAČNÍ SCHÉMA – VARIANTA 1





Příloha č. 3.2.1

### VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ GRAFIKON INTENZIT – STÁVAJÍCÍ STAV



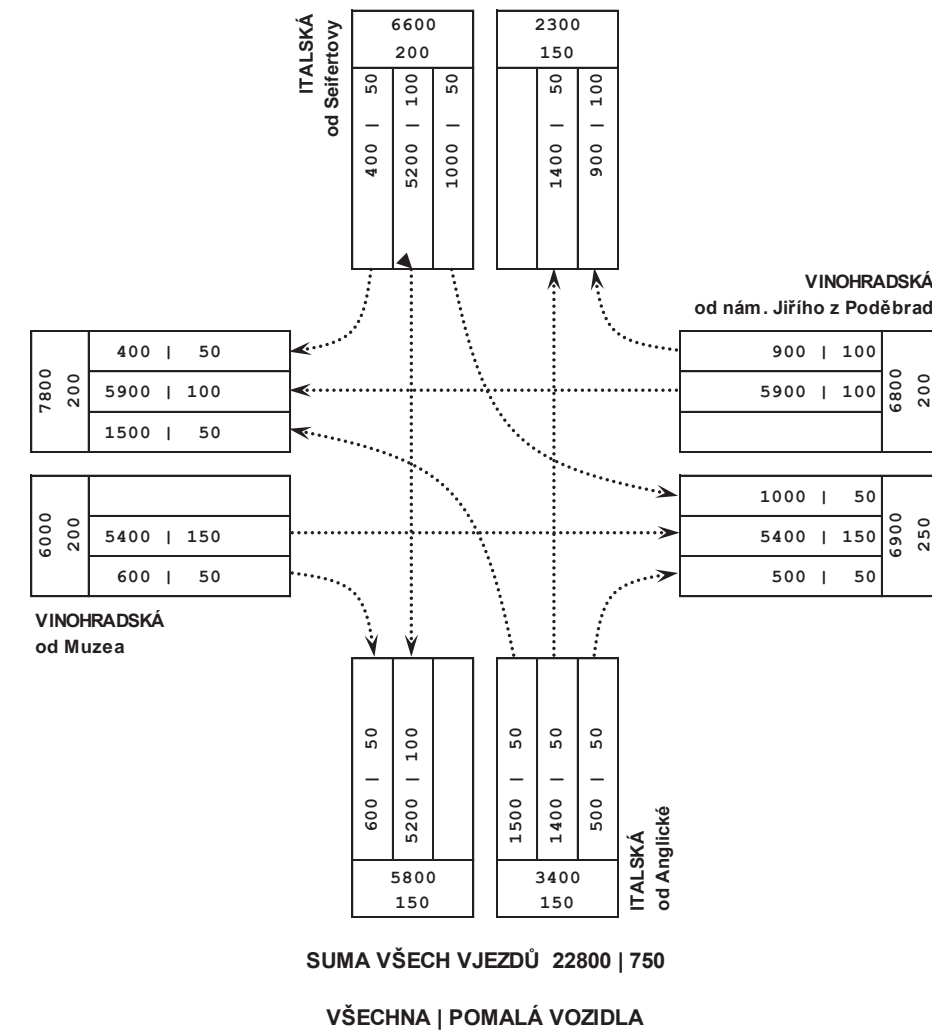
PODZIM 2014

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD



Příloha č. 3.2.2

### VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ GRAFIKON INTENZIT – VARIANTA 1



VARIANTA 1

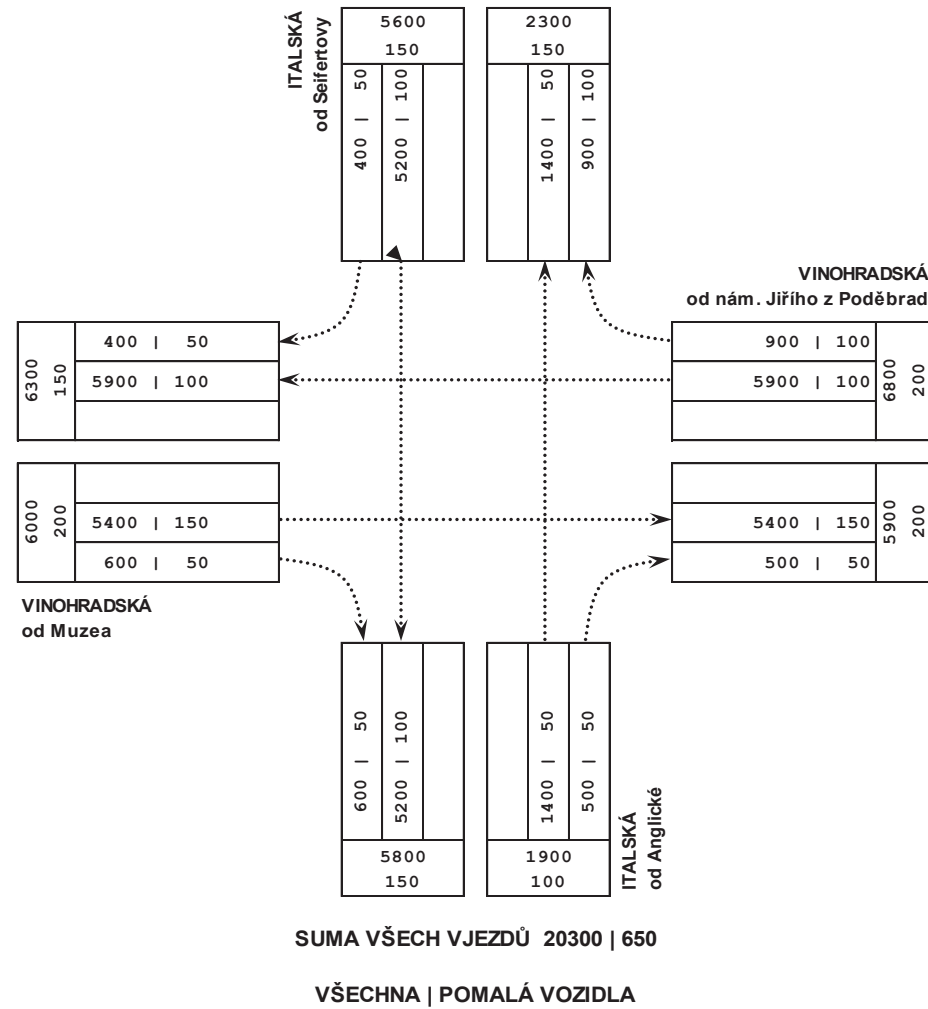
Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD





Příloha č. 3.2.3

### VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ GRAFIKON INTENZIT – VARIANTA 2



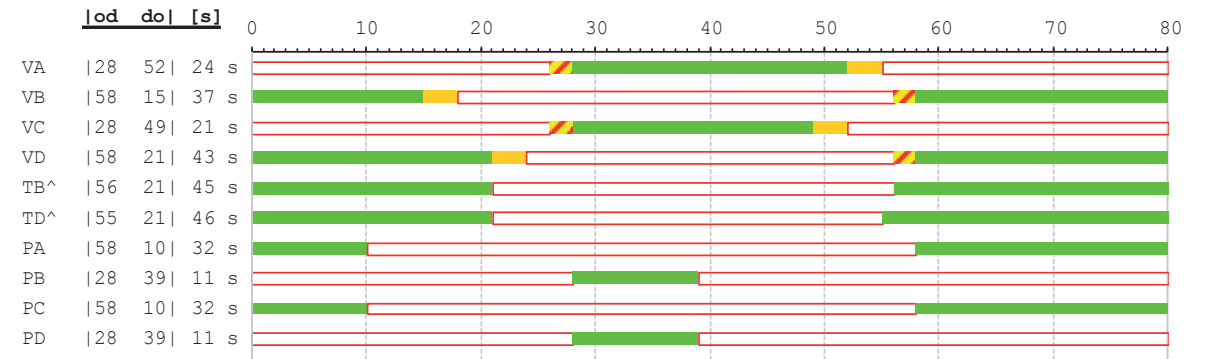
**VARIANTA 2**

Období: 0-24 h průměrného pracovního dne  
 Grafikon nezahrnuje jízdy autobusů MHD



Příloha č. 3.3

### VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ SIGNÁLNÍ PROGRAM P2/80



**LEGENDA:**

- zelená - volno
- červená - stůj
- pozor (žlutá)
- pozor (červenožlutá)

Příloha č. 3.4.1

**VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ**  
**VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY – VARIANTA 1**

<b>Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235</b>														
<b>Název křižovatky: SSZ 2.317 VINOHRADSKÁ - ITALSKÁ</b>														
Posuzovaný stav: varianta 1 - doplnění LO z Italské jih											Délka cyklu $t_c$ [s]		80	
<b>Zadání levého odbočení ovlivněného protisměrem</b>														
Vjezd (signální skupina)	Protisměr					Levé odbočení								
	Intenzita		celkem $I_p$	Sat. tok $S_p$	Zelená $z_p$	Přesah zel. $z_o$	Počet míst $N_A$	Díčí kapacita					$C_L$	$C_S$
	VOZ	N+B						$C_{L1}$	$C_{L2}$	$C_{L3}$	$C_L$	$C_S$		
voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	s	pvoz	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h	pvoz/h		
VA proti VC	161	17	180	1880	21	3	2	218	90	67	375	534		
VC proti VA	457	21	479	1960	24	0	3	61	135	0	196	467		
<b>Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy</b>														
Vjezd (signální skupina)	Intenzita		celkem $I_V$	Sat. tok $S_V$	Zelená $z$	Kapacita $C_V$	Rezerva $Rez$	Délka fronty $L_{F1}$	Délka fronty $L_{F2}$	Počet zast.	Zdržení $t_w$	ÚKD Požad.	ÚKD dosaž.	
	VOZ	N+B												
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s			
VA ^>	457	21	479	1960	24	588	19	45		381	35,5	E   C		
VB ^>	544	16	555	1940	37	897	38	40		369	17,5	E   A		
VC ^>	161	17	180	1880	21	494	64	18		118	23,5	E   B		
VD ^>	490	26	516	1340	43	720	28	32		332	18,2	E   A		
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem														
VA proti VC	80	4	83	1780	24	375	78	8		53	20,1	E   B		
VC proti VA	120	4	123	1780	21	196	37	12		86	37,4	E   C		
$L_{F1}$ průměrná délka fronty na začátku zelené, $L_{F2}$ délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu														
<b>Zdržení celkem 12,37 h; 24 s/pvoz Počet zastavení celkem 1339 voz/h; 72 % voz</b>														
<b>Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky C – Uspokojivá</b>														
Poznámka:														

Příloha č. 3.4.2

**VINOHRADSKÁ – ITALSKÁ**  
**VÝPOČET KAPACITY ŘÍZENÉ KŘIŽOVATKY – VARIANTA 2**

<b>Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235</b>													
<b>Název křižovatky: SSZ 2.317 VINOHRADSKÁ - ITALSKÁ</b>													
Posuzovaný stav: varianta 2 - všechny LO zakázány											Délka cyklu $t_c$ [s]		80
<b>Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy</b>													
Vjezd (signální skupina)	Intenzita		celkem $I_V$	Sat. tok $S_V$	Zelená $z$	Kapacita $C_V$	Rezerva $Rez$	Délka fronty $L_{F1}$	Délka fronty $L_{F2}$	Počet zast.	Zdržení $t_w$	ÚKD Požad.	ÚKD dosaž.
	VOZ	N+B											
	voz/h	voz/h	pvoz/h	pvoz/h	s	pvoz/h	%	m	m	voz/h	s		
VA ^>	457	21	479	1960	24	588	19	45		381	35,5	E   C	
VB ^>	544	16	555	1940	37	897	38	40		369	17,5	E   A	
VC ^>	161	17	180	1880	21	494	64	18		118	23,5	E   B	
VD ^>	490	26	516	1340	43	720	28	32		332	18,2	E   A	
$L_{F1}$ průměrná délka fronty na začátku zelené, $L_{F2}$ délka fronty na konci návrhové hodiny s překročenou kapacitou vjezdu													
<b>Zdržení celkem 10,68 h; 23,3 s/pvoz Počet zastavení celkem 1200 voz/h; 73 % voz</b>													
<b>Závěr: Stanovená úroveň kvality dopravy světelně řízené křižovatky C – Uspokojivá</b>													
Poznámka:													

Koncepce Vinohradské ulice jako celku	2
Přílohy	9
Kapacitní posouzení křižovatek	1

2	Koncepce pro jednotlivá témata
9	Přílohy
2	Stanoviska a usnesení městských částí

## STANOVISKO KOMISE ROZVOJE MČ PRAHY 2 Z 10. 6. 2015

Reakce zpracovatele na připomínky a požadavky MČ Prahy 2:

### — Řešení návazného území mimo řešené území

Ná zakladě požadavku MČ Prahy 2 byl do Koncepční studie ulice Vinohradská zahrnut prostor Křižovatky Vinohrdská - Legerova.

IPR do koncepční studie zapracoval řešení křižovatky Vinohradská – Legerova vycházející z existujícího záměru obnovy SSZ Vinohradská/Legerova a zohledňující výhled v podobě prodloužení tramvajové tratě do prostoru Václavského náměstí.

V rámci tohoto iniciačního řešení, které předpokládá v návazném kroku úpravu záměru SSZ, je zajištěno povrchové propojení z oblasti Vinohradské do prostoru mezi muzei a bezbariérové zpřístupnění tramvajové zastávky Muzeum.

Ideové koncepční řešení zohledňuje předpokládanou etapizaci úprav, která je dána především dlouhodobosti záměru prodloužení tramvajové trati do prostoru mezi muzei a s tím souvisejícím vložním kolejového vedení (doplnění kolejového trojúhelníku) ve směru od I. P. Pavlova.

### — Zastávka Italská

IPR prověřil další varianty možného umístění zastávky Italská. Jako varianta k základnímu navrženému řešení (viz. výkres 331) bude v celkové studii k dalšímu prověřování předložena varianta mysové zastávky ve směru ZC umístěné v bloku mezi ulicemi Balbínova – Italská + ostrůvková zastávka do centra u křižovatky v bloku Italská – Anny Letenské (viz. výkres 331b).

V tomto řešení vjezdy do objektů na jižní straně ulice vyžadují umístění mysové zastávky ve značné vzdálenosti od preferované pozice v křižovatce Vinohradská / Italská. Umístění mysové zastávky z důvodu existujících vjezdů prostorově neumožňuje doplnění přechodu na východním rameni křižovatky Vinohradská /Balbínova. Variantní řešení bude ve finálním odevzdání koncepční studie předloženo na samostatném výkrese (viz. výkres 331b).

### — Podzemní kontejnery

V rámci návrhu koncepční studie jsou definována místa vhodného umístění podzemních kontejnerů, která svým umístěním reagují na výskyt sítí podzemní infrastruktury. MČ Praha 2 na základě návrhu studie převzala předpokládané umístění podzemních kontejnerů do svých koncepčních materiálů. IPR zapracoval navbazující požadavek MČ P2 řešit podzemní kontejnery formou čtyř samostatných nádob.

### — Zásobování parteru

V rámci uličního profilu jsou po obou stranách zajištěna zásobovací parkování. V části ulice, kde je navrženo podélné parkování je možné v rámci parkovacího zálivu vymezit vyhrazená stání pro zásobování. V blocích, kde parkovací pás není navržen, zejména ve spodní části Vinohradské při severní hraně, je zajištěno stání pro zásobování na chodníku v pásu stromořadí. Současně návrh respektuje stávající zásobovací stání vymezená v bočních ulicích ustících do Vinohradské.

### — Vložení nové zastávky mezi zastávky Vinohradská tržnice a Jiřího z Poděbrad

Možnost vložení zastávky byla prověřena. Dle DPP by úvaha nad doplněním zastávky v oblasti sadů Svatopluka Čecha byla přijatelná pouze s odsunem zastávky Jiřího z Poděbrad na střed náměstí. Současně jsou dle DPP benefity přiblížení zastávky ke křižovatce U Vodárny/ Slavíkova a ke vstupům do metra výrazně vyšší než v poloze na úrovni středu náměstí. Ve variantě zastávky Jiřího z Poděbrad v křižovatce dle DPP není vkládání další zastávky vhodné z důvodu krátké vzdálenosti mezi zastávkami. Vložení zastávky „U Kanálky“ by vyvolalo potřebu posunu zastávky Vinohradská tržnice blíže centru, což dále koliduje s umístěním zastávky Italská.

## **K bodu 2**

### **Stanovisko KR k návrhu koncepční studie Vinohradská**

Zpracovatel: IPR hl. města Prahy  
Zadavatel: Hlavní město Praha, RHMP

V souladu s předchozími informacemi a harmonogramem přišli zástupci IPR představit svůj návrh koncepční studie na rekonstrukci Vinohradské ulice.

Jako podklad pro projednání v komisi rozvoje byly předloženy dokumenty z 3.6.2015:

- Textová část výstupu z participačních akcí
- Mapový podklad se zaznačením výstupů z participačních akcí
- Výkresová část: architektonické výkresy a řezy, koordinační výkresy, terénní průzkumy
- Koncept textového odůvodnění
- Panel pro prezentaci veřejného představení návrhu

Také občané mají nyní možnost prohlédnout si návrh a diskutovat o návrhu přímo s jeho tvůrci a poslat své náměty a komentáře k návrhu do 14. června. Informace jsou (nebo byly) prezentovány také na:

- |                 |   |
|-----------------|---|
| 28. 5. – 16. 6. | <a href="http://www.iprpraha.cz/vinohradska">www.iprpraha.cz/vinohradska</a>  |
| 1. 6. – 10. 6.  | na výstavě v Informačním centru MČ Prahy 3, Milešovská 1<br>na výstavě na Úřadu MČ Prahy 2, náměstí Míru 20                       |
| 3. 6.           | na diskuzi s architekty v Informačním centru MČ Prahy 3   |
| 10. 6.          | na diskuzi s architekty v informačním stánku IPR Praha<br>na náměstí Jiřího z Poděbrad a na urbanistické vycházce<br>Vinohradskou |
| 29. 5. – 16. 6. | na panelech umístěných přímo na Vinohradské ulici   |

Po krátké prezentaci předloženého konceptu studie členové komise diskutovali se zástupci IPR HMP o obsahu dokumentu. Členové komise konstatovali, že většina připomínek městské části, které byly uplatňovány v rámci projednávání, nebyla do řešení dostatečně propsána.

### **Usnesení:**

KR konstatuje, že připomínky městské části nebyly do předložené dokumentace dostatečně zapracovány. Předložený návrh koncepční studie Vinohradská rezignoval na řešení rekonstrukce Vinohradské třídy v širších souvislostech, tj. s dořešením koncepčního názoru na problematiku návazného území, a to jak z hlediska pěší dostupnosti (přechod přes Legerovu, přístup k Hlavnímu nádraží), tak z hlediska bezbariérových přestupných vazeb hromadné dopravy (dořešení tram. zastávky U muzea, přechod k bezbariérovému výtahu do stanice metra Muzeum, zlepšení možnosti přestupu na autobus 135). Přestože otázka přechodu přes Legerovu, dotčené problematické tramvajové zastávky a přístupu k výtahu do metra již byla v minulosti vyřešena projektovou dokumentací v souvislosti s připravovanou úpravou SSZ a byla odsouhlasena oběma městskými částmi MČ Praha 1 i MČ Praha 2, nebylo toto řešení využito ani zohledněno. Navrhovaný přechod přes Vinohradskou třídu uprostřed úseku mezi Španělskou a Legerovou je takto poplatný zejména uměle vytvořené „bezproblémové“ hranici řešeného území předložené studie.

KR se domnívá, že nově navrhované tram. zastávky by měly být navrhovány v obou směrech vždy před křižovatkou (Italská směrem dolů, Budečská – zast. Vinohradská tržnice), stejně jako je tomu na území MČ Praha 3. Není patrné, jakým způsobem by byly umožněny příčné pohyby před zastávkou (z ul. Budečská nebo Italská).

Vzdálenost navržených zastávek nám. Jiřího z Poděbrad a Vinohradská tržnice se posunutím zvětšila natolik, že považujeme za užitečné prověřit možnost vložení zastávky u

vinohradské knihovny, zejména ve směru do centra, a to zejména z důvodu problematické pěší dostupnosti dotčeného území mimo, resp. mezi stanicemi metra.

KR doporučuje už v této koncepční úvaze dořešit místa pro budoucí stanoviště podzemních kontejnerů pro separovaný odpad z důvodu nutnosti dodržení specifických tech. podmínek pro jejich realizaci a provoz.

Rovněž požadujeme dořešit koncepčně otázku zásobování parteru ulice v rámci jednotlivých bloků zástavby. Případně navrhnout jiná systémová doprovodná opatření, neboť zásobovací stání mají větší požadavek na šířku nežli navržená zóna parkování.

Rovněž doporučujeme navrhnout řešení zábran možnosti vjezdu po chodníku v některých problémových místech ulice.

KR doporučuje městské části trvat na jasném dořešení připomínek, neboť dokument nelze považovat za koncepční, pokud se zásadním systémovým a koncepčním otázkám a souvislostem návazného širšího území vyhýbá.

**Schváleno 8:0:0**

## USNESENÍ RADY MČ PRAHY 2 (23.11.2015)



## MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 2

### RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 2

#### USNESENÍ

Schváleno na ..... 21. .... zasedání  
 RADY MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 2  
 dne ..... 23. 11. 2015 .....  
 č. usnesení ..... 971 .....  
 Zapisovatel: ..... Kůrka

č. 971

ze dne 23.11.2015

ke koncepční studii "Vinohradská" zpracované Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy

### RADA MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 2

#### I. bere na vědomí

1. předloženou koncepční studii "Vinohradská" zpracovanou Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, která je přílohou č. 1 tohoto usnesení
2. že předložená koncepční studie "Vinohradská" bude sloužit jako zadání pro další stupeň projektové dokumentace
3. zápis ze společného jednání komise rozvoje a komise dopravy RMČ Praha 2 ze dne 11.11.2015

#### II. žádá

Institut rozvoje a plánování hlavního města Prahy o zpracování následujících připomínek k předložené koncepční studii "Vinohradská":

1. předložit Radě hlavního města Prahy ke schválení bezvariantní studie zahrnující ta předkládaná řešení, která byla upravena na základě připomínek městské části Praha 2 (řešení tramvajových zastávek Italská, Vinohradská tržnice, doplnění přechodů, parking v Šumavské ulici, návaznost na ulici Legerova a tramvajovou zastávku U Muzea)
2. nalézt takové řešení, aby navrhované cyklistické trasy z důvodu bezpečnosti nevedly po pochozích plochách (v návrhu např. pochozí plocha přiléhající k Sadům Svatopluka Čecha)
3. zásobování parteru Vinohradské ulice (zejména v její spodní části) účinně oddělit od pochozích ploch (řešit v rovině vozovky)
4. etapovitý zákres řešení postupného přemístění přechodu pro chodce přes Legerovu ulici provést zároveň s rekonstrukcí Vinohradské ulice a umístit jej rovnou do pozice před semaforem tak, jak bylo odsouhlaseno již dříve i "městskou částí Praha 1
5. zpracování doplněného návrhu lokalizace podzemních kontejnerů

#### III. ukládá

## VÝSLEDNÉ STANOVISKO MČ PRAHY 2 (26.11.2015)

Reakce zpracovatele na připomínky a požadavky MČ Prahy 2:

- Splněno
- Splněno, vedení cyklo zajištěno v hlavním dopravním prostoru
- Oddělení parkování od pochozích ploch zajištěno protiparkovacími sloupky
- Zpracováno
- Zpracováno

 **MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 2**

ZÁSTUPCE STAROSTKY

IPR Praha  
Doručeno: 30.11.2015  
IPR 12357/2015  
listy: 1 přílohy: 2  
druh: 11/sv.



Váš dopis značky

Naše značka  
MCP2/045816/2015/  
ODUR-OUR

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy  
Kancelář veřejného prostoru  
Vyšehradská 57  
128 00 Praha 2

Vyřizuje / oddělení / tel.  
S.Hájková/ODÚR-OÚR/236044144

V Praze dne  
26.11.2015



**Věc: Vyjádření městské části Praha 2 k upravené koncepční studii „Vinohradská“ zpracované Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy**

Městská část Praha 2 obdržela upravenou koncepční studii „Vinohradská“ zpracovanou Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy se zpracovanými připomínkami městské části Praha 2.

Městská část Praha 2 na základě usnesení č. 971 Rady městské části Praha 2 ze dne 23.11.2015 sděluje následující:

Městská část Praha 2 žádá Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy o zpracování následujících připomínek k předložené koncepční studii „Vinohradská“:

- předložit Radě hl. města Prahy ke schválení bezvariantní studie zahrnující ta předkládaná řešení, která byla upravena na základě připomínek městské části Praha 2 (řešení tramvajových zastávek Italská, Vinohradská tržnice, doplnění přechodů, parking v Šumavské ul., návaznost na ul. Legerova a tramvajovou zastávku U Muzea)
- nalézt takové řešení, aby navrhované cyklistické trasy z důvodu bezpečnosti nevedly po pochozích plochách (v návrhu např. pochozí plocha přiléhající k Sadům Svatopluka Čecha)
- zásobování parteru Vinohradské ulice (zejména v její spodní části) účinně oddělit od pochozích ploch (řešit v rovině vozovky)
- etapovitý zakres řešení postupného přemístění přechodu pro chodce přes Legerovu ul. Žádáme provést zároveň s rekonstrukcí Vinohradské a umístit jej rovnou do pozice před semaforem tak, jak bylo odsouhlaseno již dříve i městskou částí Praha 1
- zpracovat doplněný návrh lokalizace podzemních kontejnerů.

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 2**  
Ing. arch. Václav Vondrášek  
zástupce starostky  
120 39 Praha 2, náměstí Míru 20

Ing. arch. Václav Vondrášek  
zástupce starostky

Příloha:

- Usnesení č. 971 RMČ Praha 2 ze dne 23.11.2015

Městská část Praha 2 – vítěz Město pro byznys 2012 a 2013 – cena týdeníku Ekonom  
UMČ Praha 2, náměstí Míru 20, 120 39 Praha 2  
zástupce starostky: 236 044 253, fax: 222 511 535  
e-mail: vondrasekv@p2.mepnet.cz, www.praha2.cz, IČ: 00063461, ID datové schránky: y7yb44i

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ KOMISE PRO DOPRAVU MČ PRAHY 3

Reakce zpracovatele na připomínky a podněty Komise pro dopravu

MČ Prahy 3:

- Odbočení na výjezdu z Lobkovického náměstí směrem do centra je v návrhu umožněno.
  
- Výraznější vysazení chodníkové plochy, resp. souběžná poloha severní zastávky s osou uličního profilu, je problematická vzhledem výraznému šířkovému zúžení Vinohradské v tomto místě a z toho vyplývajícího způsobu napojení příčné ulice Radhošské. Požadavek bude podrobně ověřován v další projektové přípravě s cílem umístění zastávky tak, aby mohlo dojít k uplatnění přechodu pro chodce bez vkládaného ostrůvku.
  
- Zvýšené vjezdy jsou v oblasti Olšanských hřbitovů uplatněny v místech, kde to dovolují šířkové parametry chodníků. Předpokladem Koncepční studie Vinohradské ulice je návazné řešení předprostoru hřbitovů v rámci samostatného projektu, případně architektonické soutěže, které podrobně definují charakter prostoru a z toho vyplývající dopady do celkového uspořádání parkovacích ploch a způsobu jejich řešení.
  
- Stromořadí v oblasti objektu Stroimportu je ve finální verzi materiálu doplněno.
  
- Koncepční studie ulice Vinohradské navrhuje v celé délce na pojížděných částech komunikací asfaltový povrch. Pro tramvajové tratě v oblasti Flora - Jana Želivského je pak navržen samostatný tramvajový profil se zatravněním, který výrazně snižuje hlučnost tramvajového provozu.



Zápis z jednání Komise pro dopravu Rady Městské části Praha 3 konaného dne  
22. 6. 2015

**Přítomni: Ing. Jan Knyttl, Pavel Ambrož, Mgr. Ondřej Rut, Mgr. Michal Vronský, Ing. Mgr. Tomáš Eliáš,**

**Omluveni: Karel Vejvoda, Daniel Mašek,**

**Nepřítomen: Rida Ayari**

tajemník: Ing. Vančura OD

hosté: Ing. Arch. Zdeněk Fikar, Ing. Arch. Tomáš Slepíčka

Jednání bylo zahájeno v 17:00 hodin a ukončeno v 19:15 hodin.

**Program:**

1. Priority MČ Praha 3 v souvislosti s rekonstrukcí ulice Vinohradská
2. Cyklogenerel MČ Praha 3.
3. Rozvoj ZPS na Jarově – aktuální informace.
4. Informace starostky ohledně záměru obnovení tramvajového provozu v ulici Husitská

**Hlasování: pro 5, proti 0**

**1. Priority MČ Praha 3 v souvislosti s rekonstrukcí ulice Vinohradská**

Své návrhy priorit dodali:

- P. Vejvoda prostřednictvím Mgr. Vronského
- Mgr. Rut – v předchozí e-mailové korespondenci
- P. Ambrož

Návrhy dodané v písemné formě jsou přílohou zápisu.

Na místě byly vzneseny a následně odsouhlaseny další podněty:

- Nám. Jiřího z Lobkovic – při výjezdu na Vinohradskou umožnit jízdu směr centrum buď přímo ev. otočení přes přejezd TT v úseku do křižovatky s ulicí J. Želivského.
- Tramvajová zastávka Radhošťská – nezvětšovat osovou vzdálenost kolejí a vytvářet přečhod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem, ale v daném místě více vysadit chodníkovou plochu
- Vjezdy na parkoviště u Olšanských hřbitovů – zřídít zvýšené přejezdy
- Doplnit stromořadí před Strojimportem.
- Rekonstrukce bude provedena z materiálu maximálně omezujících hlučnost.

Komise se dále dohodla na nominaci Mgr. Ruta do Pracovní skupiny pro zpracování podnětů veřejnosti k návrhu koncepční studie ul. Vinohradská.

**Usnesení:**

**Komise doporučuje Radě MČ prosazovat při rekonstrukci ul. Vinohradská tyto záležitosti:**

Zápis z jednání Komise dopravní Rady městské části Praha 3 dne 22.6.2015

- Nám. Jiřího z Lobkovic – při výjezdu na Vinohradskou umožnit jízdu směr centrum buď přímo ev. otočení přes přejezd TT v úseku do křižovatky s ulicí J. Želivského.
- Tramvajová zastávka Radhošťská – nezvětšovat osovou vzdálenost kolejí a vytvářet přečhod pro chodce se středním dělicím ostrůvkem, ale v daném místě více vysadit chodníkovou plochu
- Vjezdy na parkoviště u Olšanských hřbitovů – zřídít zvýšené přejezdy
- Doplnit stromořadí před Strojimportem.
- Rekonstrukce bude provedena z materiálu maximálně omezujících hlučnost.

**Komise doporučuje Radě MČ nominovat Mgr. Ondřeje Ruta do Pracovní skupiny pro zpracování podnětů veřejnosti k návrhu koncepční studie ul. Vinohradská**

**Hlasování: pro 5, proti 0**

**2. Cyklogenerel na území MČ Praha 3**

Písemné odklady zaslali Ing. Mgr. Eliáš, Mgr. Vronský, p. Ambrož. Tyto podklady jsou přílohou zápisu.

Komise definovala požadavky na aktualizaci cyklogenerelu.

- Definice cyklokoridorů pro lepší prostupnost MČ Praha 3 v návaznosti na ostatní MČ
- Zvýšení bezpečnosti cykloprovozu
- Definovat prvky cykloprovozu při nových investičních projektech.
- Sladění se strategiemi ostatních MČ
- Oponentura cyklogenerelu cyklokoordinátorem MHMP

Komise se dohodla, že tyto požadavky budou projednány v klubech jednotlivých stran.

**3. Rozvoj ZPS na Jarově – aktuální informace.**

S ohledem na omluvenou nepřítomnost Mgr. Lucie Vítkové z důvodu konání zasedání Rady MČ, nebylo projednáno.

**4. Informace starostky MČ Praha 3 ohledně záměru obnovení tramvajového provozu v ulici Husitská**

S ohledem na omluvenou nepřítomnost Mgr. Lucie Vítkové z důvodu konání zasedání Rady MČ, nebylo projednáno.

Komise se domluvila na dalších termínech jednání komise:

- 10.8.2015 – 17 hod.

Zapsal : Ing. Martin Vančura

Odsouhlasil : Ing. Jan Knyttl, předseda komise

Zápis z jednání Komise dopravní Rady městské části Praha 3 dne 22.6.2015

## ZÁPIS Z JEDNÁNÍ VÝBORU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ MČ PRAHY 3 (15.10.2015)

8

„IPR s předloženým záměrem souhlasí za předpokladu splnění podmínek:

- BSP 26/Jana Želivského (MHD Mezi Hřbitovy) – s návrhem **souhlasí**, doporučena úprava pro oba přechody
- BSP 57/Vinohradská – Velehradská – s návrhem **nesouhlasí**, požadují, aby byl záměr řešen současně s rekonstrukcí Vinohradské ulice

3.d Vyjádření k DÚR a DSP pro stavbu „Dostavba 2. NP se šesti bytovými jednotkami nad budovou č. p. 2597, Koněvova 215+217+219/ č.parc. 2639/104 k.ú. Žižkov, Praha 3“.  
 (UMCP3 088968/2015, OÚR 426)

„Výbor pro územní rozvoj ZMČ P3 bere na vědomí stanovisko IPR, dle kterého nemá k záměru připomínky.“

3.e Koncepční studie Vinohradské ulice. Předkládá: ZS Vítkovská + OÚR

Na základě jednání ZS Vítkovské s pracovníky IPR je předložena Koncepční studie Vinohradské ulice, ve fázi konečného připomínkování a schvalování v orgánech HMP. Pro vysvětlenou, studie byla od letošního jara široce participována jak s veřejností, tak v orgánech MČ P3 ale i MČ P2. V předstihu byly členům výboru a členům komise dopravní zaslány obsáhlé digitální podklady službou „úschovna“, aby mohly být včas nastudovány. Ke zvážení paní místostarostka také dává možnost zveřejnění fragmentů studie v Radničních novinách s tím, že v budoucnu by na webu MČ P3 mohl být „pro-link“ na kompletní dokončenou studii IPR HMP. Proto materiály byly zaslány i kolegům z OVV, aby měli čas vybírat vhodné a použitelné fragmenty studie.

„Výbor pro územní rozvoj doporučil RMČ P3 odsouhlasit toto vyjádření a pověřil paní starostku Vladislavu Hujovou odesláním vyjádření jménem městské části:

„Městská část Praha 3 se seznámila s aktuální dokumentací dokončované Koncepční studie Vinohradské ulice, zpracovanou a s veřejností široce odprezentovanou Institutem plánování a rozvoje. V této fázi má samospráva MČ P3 pouze 1 požadavek před dokončením. Zvážit a ve studii vypustit v celém profilu Vinohradské ulice cyklopruhu a další značené prostory pro cyklisty. Jízdu cyklistů po tramvajovém tělese považujeme za zcela nepřijatelnou ale i ostatní úseky považujeme za nebezpečné.“

„Hlasování: 6 pro, 3 proti (Rut, Procházka, Dlouhý), 0 se zdrželo.“

4. Žádost o vyjádření k dokumentaci pro územní řízení a stavební povolení pro stavbu „Bytový dům Rezidence Central Plaza, Praha 3, k. ú. Žižkov – rekreační odpočinková plocha s herními prvky“.

(UMCP3 089538/2015, OÚR 432)  
 Central Group Olšanská a.s.  
 Ing. Tomáš Málek  
 Na Strži 1702/65, 140 00 Praha 4

„Výbor pro územní rozvoj doporučil RMČ P3 odsouhlasit toto vyjádření a pověřil paní starostku Vladislavu Hujovou odesláním vyjádření jménem městské části:

„Městská část Praha 3 s realizací stavby dle předložené PD pro územní řízení a stavební povolení pro stavbu „Bytový dům Rezidence Central Plaza, Praha 3, k. ú. Žižkov – rekreační odpočinková plocha s herními prvky“ souhlasí.

Při té příležitosti Vás chceme požádat o sjednání osobního koordinačního jednání, týkajícího se společného záměru městské části a HMP na vybudování veřejného průchodu s rekreačními (a

# ZÁPIS Z JEDNÁNÍ VÝBORU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ MČ PRAHY 3 (10.12.2015)

Příloha č.1 - Zápis jednání VÚR ze dne 10.12.2015



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3  
VÝBOR PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ ZMČ P3

5. Součinnost s P3 na regeneraci vrchu Vítkova
6. Různé

## Body jednání dle programu:

### I. Fond obnovy a rozvoje

Vyhlášení programu poskytování dotací z dotačního fondu MČ Prahy 3 na rok 2016. Přijímání žádostí o návratné finanční výpomoci z Fondu obnovy a rozvoje ZMČ P3 bylo zahájeno dne 15.11.2015 a to i v elektronické podobě.

### II. Územní plánování, stavební řád a životní prostředí

#### 1. Územní plán.

1.a Návrh Aktualizace Strategického plánu HMP a žádost o zanesení připomínek.  
(UMCP3 092746/2015, OÚR 453)  
IPR HMP, p. o.

Návrh připomínek MČ P3 k návrhu Aktualizace Strategického plánu HMP:

„Připomínky byly schváleny na jednání RMČ P3 dne 25.11.2015 a odeslány dne 03.12.2015.“

#### 2. Nákladové nádraží Žižkov a další důležitá témata rozvoje MČ.

2.a Rozhodnutí - Závazné stanovisko Ministerstva kultury ze dne 02.03.2015 se ruší a věc „Revitalizace nádraží Žižkov – Sever, Praha 3, pozemek č. parc. 4450/77 a další, dle PD pro územní řízení, k. ú. Žižkov, lokalita Jana Želivského, Malešická“ se vrací Ministerstvu kultury k novému projednání. (UMCP3 107488/2015, OÚR 203)

Ministerstvo kultury ČR, Mgr. Daniel Herman,  
ministr

Maltézské náměstí 1, 118 11 Praha 1

„Výbor pro územní rozvoj ZMČ P3 se seznámil se zrušením původního rozhodnutí MK ČR a vrácením k novému projednání.“

#### 2.b Setkání IPR se zástupci MČ P3 nad hlavními tématy rozvoje MČ.

Dne 2. prosince 2015 se uskutečnilo jednání IPR (Hlaváček, Zděradička, Hainc, Novotný, Aleš, Mádlová) se zástupci MČ P3 (Hujová, Vítkovská, Zábojník, Fikar) nad tématy 2.b.1 Pokračování metra D, 2.b.2 Studie Vinohradské ulice, 2.b.3 Podkladová studie Nákladového

– 3/3 –



Příloha č.1 - Zápis jednání VÚR ze dne 10.12.2015



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3  
VÝBOR PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ ZMČ P3

nádraží Žižkov, 2.b.4 Aktuální stav řešení křižovatky Jarov – Spojovací – Českobrodská a 2.b.5 Studie Olšanského náměstí.

**2.b.1 IPR zpracovává v rámci úkolu uloženého RHMP posouzení variant možností prodloužení linky D metra za stanicí Náměstí Míru na výhledovém modelu, který prověří rovnocenné principiální varianty**

- Varianta vyplývající z platného ÚP – dle územní rezervy
- Varianta na Náměstí Republiky.
- Varianta na Náměstí Republiky s větví na Žižkov, popřípadě další, které jsou dány možnostmi technologie provozu a trasování

**MČ P3** – Zastupitelstvo městské části jednohlasně schválilo, že chce pokračování metra D na Žižkov. Dotaz na propojení Hlavního nádraží s Italskou.

**IPR** – propojení Hlavního nádraží s ulicí Italskou je sledováno nezávisle na metru D.

- Nad variantami je vhodné se znovu sejít, až budou k dispozici výstupy z modelového zpracování variant, které bude zásadním podkladem pro rozhodování.

**2.b.2 Koncepční studie ulice Vinohradské**

- studie byla 1. 10. 2015 předána k projednání na MČ P2 a P3 - MČ P2 k dnešnímu datu studii projednala v komisích Rady a následně i v Radě MČ
- Výbor pro územní rozvoj MČ P3 doporučil Radě MČ P3, aby vůči zpracovateli (IPR) uplatnila požadavek na zvážení vypuštění cyklistických integračních prvků.
- Rada MČ Praha 3 neschválila usnesení Výboru pro územní rozvoj ke Koncepční studii ulice Vinohradské s tím, že u studie bude ještě přihlédnuto k doporučení komise dopravní a studie bude následně projednána v Radě MČ samostatně.

**IPR** – Byla objasněna koncepce cykloprovozu s ohledem na platný a schválený cyklogenerel HMP, který je platný pro celou Prahu. V úseku od náměstí Jiřího z Poděbrad až po Jičínskou nelze z prostorových důvodů uplatnit integrační cykloopatření. Dochází tak k přerušení návaznosti stávajících a navrhovaných cykloopatření ve formě cyklopruhů a piktokoridorů, které se vyskytují v navazujících úsecích ulice. De facto se v tomto úseku ulice zachovává stávající rozvržení uličního profilu, které je dáno také požadavkem na zachování parkovacích stání v této rušné části ulice.

**MČ P3** – Je s řešením obeznámena a souhlasí s předloženou studií. Po projednání studie v Dopravní komisi MČ P3 (7. 12. 2015) bude studie projednána v Radě MČ Praha 3.

**2.b.3 Nákladové nádraží Žižkov – byla představena geneze přípravy podkladové studie, diskutováno navržené řešení a možnosti dalšího postupu prací**

**MČ P3** – priorita pro ni je řešení změny ÚP, aby nebyla vyčerpána možná intenzita pohybů vozidel z okolních developerských projektů. Je možné zvážit rozsah změny. Dále byla

– 4/3 –



Příloha č.1 - Zápis jednání VÚR ze dne 10.12.2015



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3  
VÝBOR PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ ZMČ P3

zmíněna potřeba vymezit plochu pro základní školu. Je třeba se zamyslet i nad možností soutěžit část řešeného území, která je teď na pozemcích ČD.

Byl stanoven následující postup:

- Praha 3 + IPR zkonkultují s MHMP UZR možnost pokračování nebo stažení Změny ÚP 2600.
- Praha 3 pošle připomínky k návrhu v koncepční rozvaze.
- IPR pro příští jednání připraví rozvalu možnost architektonických soutěží v území.

**2.b.4 Dotaz na řešení křižovatky Jarov - Spojovací – Českobrodská**

**IPR** – zpracovává na základě schváleného zadání ZHMP změnu č. Z 1908/07 na přeřešení podoby Městského okruhu (MO) a jeho křižovatky u areálu Auta Jarov (pod ulicí Spojovací). Jedná se o křižovatku MO, do které je dle ÚP zapojena i Jarovská spojka. S ohledem na úzce vymezené řešené území změny nelze dostatečně postihnout ani jednu z uvažovaných variant MO (byl by zapotřebí mnohem větší rozsah řešeného území). Jde o změnu řešící pouze malý úsek MO, který je zřejmě motivován vymístěním funkčních ploch pro komunikace co nejvíce z rozsáhlého území zabraného Autem Jarov. Je pravdou, že řešení obsažené v platném ÚP není již aktuální, avšak doposud nebylo definitivně rozhodnuto o finální podobě okruhu a jeho křižovatky. Z těchto důvodů je změna nevhodná, protože ve výsledku nedokáže stabilizovat cílové řešení odpovídající variantám sledovanému řešení okruhu (vznikne jakýsi divný stav ÚP) a bude na stejné území muset být provedena v budoucnu ještě další změna.

**MČ P3** – nebude podporovat rozšiřování ploch VN na pozemcích Auta Jarov. Již zabrali pozemky od SŽDC, které využívají k odstávce automobilů.

**2.b.5 Dotaz na studii Olšanského náměstí.**

**IPR** – KPP si vyžádala studii od Ing. Božovského na řešení Olšanského náměstí, aby akcí mohla koordinovat se studií ulic v úseku Seifertova – Táboritká a akcí TSK – Jičínská HLUK 2. Podklady ke studii na Táboritkou ulici zašle IPR zástupcům MČ P3 ve spolupráci s kanceláří projektů a soutěží, kteří mají tuto akci na starosti – kontaktní osoba je Ing. arch. Michaela Kloudová – 236 004601. Studii na Olšanské náměstí opřipomínkujeme a bude sjednáno jednání se zástupci MČ P3, projektanta a IPR nad řešením studie pro pokračení do dalších stupňů dokumentace.

„Výbor pro územní rozvoj ZMČ P3 se seznámil s výsledky setkání s vedením IPR nad hlavními tématy rozvoje MČ P3 a doporučuje paní starostce Hujové, aby všechny uvedené projekty dále sledovala a koordinovala v souladu se zájmy městské části.“

K bodu 2.b.3 Nákladové nádraží Žižkov výbor souhlasí s návrhem paní starostky, vznést ve spolupráci s IPR oficiální dotaz na OÚR MHMP (Ing. Čemus), týkající se využitelnosti stávajícího návrhu změny územního plánu Z 2600/00 k provedení pouze jejího omezeného rozsahu na území památkově chráněného objektu pro kulturně vzdělávací, případně smíšené, využití.

K bodu 2.b.2 Koncepční studie Vinohradská výbor konstatoval, že byl splněn požadavek projednání v komisi dopravní, která v zápise ze svého jednání ze dne 7.12.2015 uvádí „Dostavil se zástupce IPR a seznámil s reakcí IPR na připomínky Komise. V naprosté většině

– 5/3 –





MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3  
VÝBOR PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ ZMČ P3

případů byly tyto připomínky zpracovány.": Vzhledem k výše uvedenému Výbor pro územní rozvoj **doporučil RMČ P3 odsouhlasit toto vyjádření a pověřil paní starostku Vladislavu Hujovou odesláním vyjádření jménem městské části:**

„Městská část Praha 3 se seznámila s aktuální dokumentací dokončované Koncepční studie Vinohradské ulice, zpracovanou a s veřejností široce prezentovanou Institutem plánování a rozvoje. V této fázi samospráva MČ P3 **nemá** ke studii dalších připomínek.“

„Hlasování: 7 pro, 0 proti, 0 se zdrželo.“

3. Vyjádření IPR HMP.

3.a Vyjádření k dopravní studii „Jičínská HLUK 2. etapa, č. akce 999972/2, k. ú. Žižkov, Praha 3“ – ve třech variantách. IPR HMP, p. o. (UMCP3 103806/2015, OÚR 489)

„IPR Praha s předloženým záměrem **nesouhlasí** z důvodů platných pro všechny varianty.“

„Úkol: OÚR na IPR požádá o podklad v digitální podobě, získá-li jej, rozešle všem členům.“

3.b Vyjádření k pronájmu pozemku č. parc. 1963/2 (88m<sup>2</sup>) v k. ú. Žižkov, Praha 3. IPR HMP, p. o. (UMCP3 105573/2015, OÚR 496)

„IPR Praha s pronájmem pozemku **souhlasí** za předpokladu splnění požadavku, že součástí smlouvy bude předkupní právo HMP na stavbu poté, co přestane být využívána pro rozpínací stanici.“

3.c Vyjádření k DSP „BESIP 2970273 Pod Lipami – V Zahrádkách, k. ú. Žižkov, Praha 3“. IPR HMP, p. o. (UMCP3 111440/2015, OÚR 510)

„IPR s předloženým záměrem **souhlasí**.“

4. Žádost o stanovisko k dokumentaci pro stavební povolení „Modernizace osvětlení tunelů NM – ZE“. (UMCP3 103787/2015, OÚR 488)

IDS, a. s., pan Koubek, Na Moráni 3/360, 128 01 Praha 2

„Výbor pro územní rozvoj doporučil RMČ P3 odsouhlasit toto vyjádření a pověřil paní starostku Vladislavu Hujovou odesláním vyjádření jménem městské části:

„Městská část Praha 3 s realizací stavby „Modernizace osvětlení tunelů NM – ZE“ podle předložené dokumentace pro stavební povolení **souhlasí**.“

„Hlasování: 6 pro, 0 proti, 0 se zdrželo.“

5. Posuzování vlivů na životní prostředí koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ01 – Praha“ – zveřejnění návrhu koncepce včetně vyhodnocení jejích vlivů



**USNESENÍ RADY MČ P3  
SCHVALUJÍCÍ ZÁPIS JEDNÁNÍ  
VÝBORU PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ  
MČ PRAHY 3 Z 10.12.2015**

č.j.: 1068/2015

**MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3  
Rada městské části**

**USNESENÍ**

**č. 1003**

**ze dne 14.12.2015**

**Doporučení výboru pro územní rozvoj ze dne 10. prosince 2015**

Rada městské části


**I. schvaluje**

1. doporučení výboru pro územní rozvoj ze dne 10. prosince 2015 dle zápisu v příloze tohoto usnesení  
- vyjma bodu III. 3 Akční plán pro rok 2016 Programu rozvoje (Strategického plánu) MČ P3, který bude následně projednán samostatně

**II. ukládá**

1. Ing. Vladislavě Hujové, starostce městské části
  - 1.1. odeslat veškerá schválená stanoviska a zahájit doporučené činnosti jménem městské části, která přináležejí jí svěřeným kompetencím

  
Ing. Vladislava Hujová  
starostka městské části

  
Mgr. Lucie Vítkovská  
zástupkyně starostky

VÝSLEDNÉ STANOVISKO  
MČ PRAHY 3 (17.12.2015)

DS

17. 12. 2015



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 3  
STAROSTKA MĚSTSKÉ ČÁSTI  
Ing. Vladislava Hujová



IPR Praha  
Doručeno: 17.12.2015  
IPR 13082/2015  
Listy: 1 přílohy:  
stran: 11/ev:



Praha 15. prosince 2015  
Č. j.: UMCP3 114602/2015/OÚR

**Stanovisko ke Koncepční studii Vinohradské ulice.**

Městská část Praha 3 se seznámila s aktuální dokumentací dokončované Koncepční studie Vinohradské ulice, zpracovanou a s veřejností široce prezentovanou Institutem plánování a rozvoje. V této fázi samospráva městské části Praha 3 **nemá** ke studii dalších připomínek.

S pozdravem

Ing. Vladislava Hujová  
ověřeno elektronickým podpisem

IPR Praha, p. o.  
Vyšehradská 57  
128 00 Praha 2

Havlíčkovo náměstí 700/9, 130 85 Praha 3  
Telefon: +420 222 116 276, 222 116 272, Fax: 420 222 781 339, Web: praha3.cz

