

# Vinohradská

koncepční studie

**400/**

ZJIŠTĚNÍ POTŘEB  
A HODNOCENÍ UŽIVATELŮ



IPR ———  
PRaha °



Vinohradská  
koncepční studie

—  
2015

—  
**Zjištění potřeb a hodnocení uživatelů**

**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>



# Obsah

<b>OBEČNÁ ČÁST</b>	<b>1</b>
Participační proces v číslech	<b>1.1</b>
Identita místa a současné hodnoty	<b>1.2</b>
Pěší pohyb	<b>1.3</b>
Aktivity ve veřejném prostoru	<b>1.4</b>
Stromy a zeleň	<b>1.5</b>
Osvětlení	<b>1.6</b>
Automobilový provoz a parkování	<b>1.7</b>
Veřejná doprava	<b>1.8</b>
Cyklistická doprava	<b>1.9</b>
<b>SPECIFICKÁ ČÁST</b>	<b>2</b>
Úsek A: Legerova – Anny Letenské	<b>2.1</b>
Úsek B: Anny Letenské – Třebízského/Šumavská	<b>2.2</b>
Úsek C: Třebízského/Šumavská – U Vodárny	<b>2.3</b>
Úsek D: U Vodárny – Řípská (Náměstí Jiřího z Poděbrad)	<b>2.4</b>
Úsek E: Řípská (Náměstí Jiřího z Poděbrad) – Baranova/Boleslavská	<b>2.5</b>
Úsek F: Baranova/Boleslavská – Náměstí Jiřího z Lobkovic	<b>2.6</b>
Úsek G: Náměstí Jiřího z Lobkovic – Jana Želivského	<b>2.7</b>





1 /  
Obecná část



## 1.1. PARTICIPAČNÍ PROCES V ČÍSLECH

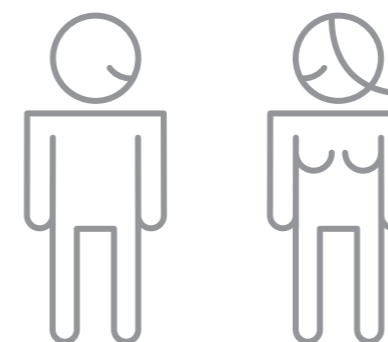
### Zjišťování potřeb veřejnosti



**13 000** distribuovaných  
papírových dotazníků



**Online** dotazníky

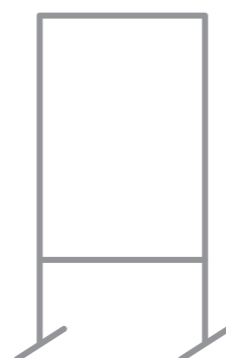


**75 lidí**  
2 sousedská setkání



**60 lidí**  
2 urbanistické procházky  
+ cyklovýjížďka

### Veřejná konzultace návrhu



**7 oboustranných panelů**  
výstava na Vinohradské



**320 návštěvníků**  
konzultace během 3 dní  
v infostánku a 1 dne v infocentru



**58 komentářů**  
online formulář pro podávání  
připomínek k návrhu



## 1.2. IDENTITA MÍSTA A SOUČASNÉ HODNOTY

Identita místa je to, co místu dodává jeho „jedinečnost, odlišnost od jiných míst, ono opodstatnění pro to, abychom jej chápali jako oddělitelnou část“.

Identita místa vzniká průnikem jeho tří aspektů: hmotného prostředí místa, aktivit, které v něm probíhají a významu jeho obrazu pro jedince a společnost. Propojení těchto tří esencí pak vytváří onen genius loci, tedy prožitek, který jde za vněmy vnímané vlastnosti místa, prožitek, během něhož si uživatel vytváří citové pouto s duchem místa.

### IDENTITA NA ZÁKLADĚ HMOTNÉHO PROSTŘEDÍ

Hmotné prostředí místa, struktura zástavby, její forma a materiály jsou svědectvím o plynutí času, ztělesňují veřejnou paměť, a představují tak významný příspěvek k současné identitě místa, i když společná minulost, na kterou odkazují, již dávno není přítomná.

Ačkoliv se názory uživatelů Vinohradské ulice v mnohém různí, lze identifikovat dostatek společných témat návodných při popisu identity tohoto místa. Účastníci setkání a vycházek i respondenti dotazníkového šetření se shodují, že Vinohradská ulice a její okolí je místem s jedinečným charakterem a svěbytným geniem loci.

Obytné bloky s aktivními partery vznikaly podél Vinohradské ulice ve směru od Václavského náměstí od 70. let 19. století po zahájení bourání pražských hradeb. Během nadcházejících 50 let byla značná část Vinohradské ulice dostavěna. Jednotná forma a struktura výstavby, která dává ulici její dnešní ráz, tak vznikala v relativně krátkém časovém úseku.

Vinohradská ulice byla jednou ze tří os nového města Královské Vinohrady, které ztělesňovalo český hospodářský a společenský pokrok na přelomu 19. a 20. století. V roce 1907 byla na ulici zavedena tramvajová trať spojující Muzeum a Floru. Dodnes je tato strategické poloha ulice, která funguje jako spojnice s centrem a vyniká dobrým napojením městskou hromadnou dopravou, vysoce hodnocena jejími uživateli, 2. nejčastěji zmiňovaná hodnota → **TABULKA 1.**

I současní uživatelé oceňují historickou zástavbu Vinohradské ulice, její architektonické pojetí s ucelenými městskými bloky, vizuální hodnotu štítů a věží či zajímavě řešené vchody a portály. Během setkání i vycházek byla vyzdvihována architektonická a historická hodnota jednotlivých budov, konkrétně budovy Radiopaláce (Vinohradská 40), Maceškova paláce (Vinohradská 48), Vinohradské tržnice (Vinohradská 50). Jako přední hodnota ulice byl označen kostela Nejsvětějšího Srdce Páně na náměstí Jiřího z Poděbrad a rondokubistický dům u křižovatky s Jičínskou (Vinohradská 130). Mezi další vizuálně ceněné aspekty ulice patří hlavní vstup na Olšanský hřbitov a zeď hřbitova naproti tramvajové zastávce Flora.

Pozitivně vnímají uživatelé také rozmanitost Vinohradské ulice, která se vyznačuje množstvím úseků s odlišným charakterem, jako jsou parky, náměstí, lokální ustoupení zástavby v blocích, rušné a méně rušné části ulice.

Součástí identity Vinohradské je bezpochyby velkoryse řešená síť městských parků a sadů. Blízkost zelených ploch (Riegrový sady, Sady Svatopluka Čecha, nám. Jiřího z Poděbrad, nám. Jiřího z Lobkovic, ale i samotné Olšanské hřbitovy), které dodávají Vinohradské punc výjimečnosti. Parky a vegetace byly 5. nejčastěji zmiňovanou hodnotou ulice → **TABULKA 1.** V souvislosti s parky jsou uživateli ceněny i samotné průhledy z Vinohradské do Riegrových Sadů či výhled na budovu Sokolovny ulicí Budečská a na náměstí Jiřího z Poděbrad.

### IDENTITA NA ZÁKLADĚ AKTIVIT

Z hlediska aktivit uživatelé oceňují kvalitu a charakter maloobchodní sítě na Vinohradské třídě se širokou nabídkou zboží a služeb (nejčastěji zmiňovaná hodnota → **TABULKA 1.**). Přítomnost restaurací a kaváren přispívá ke specifické atmosféře Vinohradské, stejně tak jako kolorit farmářských trhů na náměstí Jiřího z Poděbrad. Bohatá nabídka restaurací a kaváren, přizpůsobujících se kosmopolitnímu životnímu stylu místních obyvatel, a rozmanité možnosti pro trávení volného času činí z oblasti jedno z nejvyhledávanějších míst k bydlení pro ty, co upřednostňují život v kompaktním městě.

Vyzdvihované jsou rovněž pravidelné trhy na náměstí Jiřího z Poděbrad sloužící nejen ke komerčnímu účelu, ale také jako místo setkávání. Ceněná je také dostatečná občanská vybavenost v celé šíři ulice. Jako místo setkávání a orientační bod bylo zmíněno také OC Flora, i když prostranství před obchodním centrem představuje dle mnohých respondentů nevyužitý potenciál.

Přestože mnozí uživatelé nejsou se současným stavem zeleně a stromů příliš spokojeni, stávající zeleň, především tedy vzrostlé stromořadí, identifikovali jako jednoznačnou hodnotu z hlediska estetiky i přínosu pro životní prostředí. Bohaté rekreační možnosti v těsné blízkosti Vinohradské umožňuje velkoryse koncipovaný systém městských parků: Sady Svatopluka Čecha, Riegrových sadů, náměstí Jiřího z Poděbrad či náměstí Jiřího z Lobkovic. Pro svou zeleň a klid jsou vysoce ceněny i Olšanské hřbitovy. Zachování stávající zeleně a stromů a větší důraz na péči o ně by tak měli být jednou z priorit nového koncepčního řešení. Především rodiče s dětmi pak oceňují dětské hřiště, vybudované v blízkosti sadů Svatopluka Čecha.

Identitu místa dotváří rovněž skutečnost, že se jedná o jednu z páteřních dopravních komunikací. Díky tomu Vinohradská ulice vyniká dobrou dopravní dostupností a obslužností městskou hromadnou dopravou. Rachot tramvajů míjející obytné bloky v pravidelném tempu tak dotváří onen jedinečný kolorit ulice. Tato intenzita provozu je však některými uživateli často označována jako překážka pro to, aby ulice naplnila svou společenskou a pobytovou funkci.

Součástí identity Vinohradské je i železniční ruch na nedalekém Hlavním nádraží. Z komunitního mapování a vycházek vyplynulo, že začátek Vinohradské ulice je oblíbeným místem obdivovatelů železniční dopravy, kteří často využívají možnost výhledu na Hlavní nádraží a na vlakovou trať.

### IDENTITA NA ZÁKLADĚ VÝZNAMU MÍSTA

V době své výstavby představovaly vinohradské činžovními domy nový typ komfortního měšťanského bydlení. Lokalita se stala vyhledávanou rezidenční oblastí. Zdejší obyvatelé se rekrutovali především z řad střední a vyšší třídy. Stejně jako dnes i tehdy Vinohradská lákala na svůj velkoměstský rozměr tvořený honosnými činžovními domy s krásnými fasádami a velkorysími dispozicemi bytových jednotek, čilou dopravou, širokými chodníky, městskou zelení a bohatým společenským životem.

Ve 20. století byla Vinohradská ulice svědkem mnoha historických událostí. 14. 2. 1945 ji a její blízké okolí zasáhl nálet letadel spojeneckých armád. V květnu téhož roku vyrostly během Pražského povstání před budovou rozhlasu na Vinohradské (tehdy Schwerine) třídě 2 barikády a v blízkosti dalších 20. Dramatické události zažila budova rozhlasu i v roce 1968, když ji obsadily sovětské tanky a došlo zde ke střetu občanů s vojáky invazní armády. Pro mnohé residenty, i občasně návštěvníky tak je Vinohradská ulice spojená s klíčovými událostmi 20. století, kterých se ti starší z nich často sami účastnili.

Vinohradská ulice je zároveň sídlem několika celostátně významných institucí a firem, které tuto ulic pevně ukotvují do mentálních map nejen Pražanů, ale doslova všech obyvatel České republiky. Nejvýznamnější institucí je bezesporu Český rozhlas. Jméno Vinohradská všem rezonuje jako součást adresy tohoto významného veřejnoprávního média, která často zaznívá z rozhlasových přijímačů. Ulice je cílem návštěv i sídel dalších významných firem Všeobecné zdravotní pojišťovny, nebo kanceláří České spořitelny.

#### Tabulka 1: Nejčastěji zmiňované hodnoty

*Otázka: „Čeho si na Vinohradské ulici nejvíce ceníte? Napište prosím maximálně tři položky“*

1. Obchody, bohatá maloobchodní síť	344
2. MHD, dobré spojení s centrem	156
3. Spojení s městem, dopravní dostupnost	151
4. Parkování, automobilová dostupnost	142
5. Parky, zeleň	125
6. Tramvaj	123
7. Široká ulice, Bulvár, Prostor	92
8. Architektura	72
9. Poloha	54
10. Historie, historická hodnota	43
11. Vybavenost (zdravnictví, služby)	17
12. Restaurace	15
13. Klid	10
14. Vzhled (krása)	9
15. Trhy na náměstí Jiřího z Poděbrad	9
16. Dobrá lukrativní adresa	6

Tabulka 2 Nejčastěji zmiňovaná negativa ulice

Otázka: Co Vám na Vinohradské ulici nejvíce vadí. Napište prosím maximálně tři položky“

1. Silná automobilová doprava, mnoho aut	264
2. Hluk	144
3. Nepořádek, Špína, Znečištění, Nevzhlednost, Málo košů	136
4. Výkaly	127
5. Málo parkovacích míst	95
6. Málo Zeleně	85
7. Nejednotný povrch, nevhodný povrch	68
8. Nevhodné obchody (kuchyně, herny, zastavárny), žádné potraviny, samoobsluhy	58
9. Všude parkující auta, nevhodné parkování	57
10. Chybějící cyklopruhy	51
11. Nebezpečné přecházení	44
12. Blokování průjezdu tram vozidly	43
13. Bariéry	36
14. Cyklisté, cyklopruhy	31
15. Málo laviček	28
16. Křižovatka Jiřího z Poděbrad	26
17. Modré zóny	22
18. Nevzhledné kontejnery	13
19. Kriminalita	11
20. Špatně seřízená světelná signalizace	10
21. Špatná údržba zeleně	8
22. Málo přechodů	7

Tabulka 3 Nejčastěji zmiňované návrhy na vylepšení

Otázka: Jaké máte nápady na vylepšení veřejného prostoru Vinohradské ulice. Napište prosím maximálně tři položky“

1. Více zeleně, lepší údržba	266
2. Omezit provoz, zúžit ulici	115
3. Více cyklopruhů, cyklofriendly	97
4. Více parkovacích míst	86
5. Více laviček	79
6. Lepší úklid	69
7. Jednotný kvalitní povrch	65
8. Omezit parkování	36
9. Širší chodník	35
10. Přesunout zastávku Jiřího z Poděbrad	32
11. Bezbariérové chodníky, zastávky a metro	29
12. Přidat přechody	23
13. Dlažba, mozaika	22
14. Lepší bezpečnost na přechodech	20
15. Více květin a keřů	18
16. Více policistů	16
17. Více košů	15
18. Kašna, pítka	14
19. Zřídit vídeňské zastávky	14
20. Kontejnery pod zem	12
21. Více jízdních pruhů	11
22. Snížit rychlost	10
23. Snížit hluk	8
24. Bezpečnější ostrůvky	7
25. Osvětlení na drátech	7
26. Nic neomezovat	4
27. Kratší vzdálenost mezi zastávkami MHD	2

### 1.3. PĚŠÍ POHYB

#### KVALITA POVRCHU

Nejednotnost povrchů chodníků a jejich zanedbanost se umístila jako 7. nejčtenější aspekt, který respondentům na Vinohradské nejvíce vadí (68 respondentů, → TABULKA 2). Stejně tak bylo pořízení jednotného povrchu navrhováno jako 7. nejčastější návrh na vylepšení Vinohradské (65 respondentů, → TABULKA 3).

#### PREFEROVANÝ POVRCH

Pražská mozaika se umístila na prvním místě jako povrch, se kterým by bylo spokojeno nejvíce uživatelů. Z dotazování vyplývá, že 60% respondentů by bylo na Vinohradské ulici spokojeno s mozaikovou dlažbou, 48% s velkoformátovou kamennou dlažbou a 40% by bylo spokojeno s asfaltem → GRAF 1.

Oproti jiným dotazům, panuje ve volbě povrchu až překvapivá shoda mezi jednotlivými kategoriemi uživatelů. Pro mozaikovou dlažbu se vyslovili muži i ženy → GRAF 2, všechny věkové kategorie → GRAF 3, všechny typy uživatelů dle převažujícího typu užívané dopravy → GRAF 4 a umístila se na prvním místě také mezi všemi kategoriemi uživatelů: rezidenty, dojíždějícími, místními podnikateli i procházejícími → GRAF 5.

Pozoruhodné je, že s mozaikovou dlažbou byla spokojena většina mužů (58%) a ještě výraznější většina žen (68%) → GRAF 1. Tedy nepotvrdila se domněnka, že ženy budou mít k mozaice výhrady vzhledem k obtížné chůzi v podpatcích po mozaikové dlažbě. Rozdíl v preferencích byl zaznamenán až na druhém místě, kde muži preferovali asfalt (47% mužů), který se mezi ženami umístil na jasném posledním místě (jen 24% žen). Tento rozdíl je možné přičíst značnému zastoupení mužů automobilistů mezi respondenty online dotazníku.

Preference pro mozaikovou dlažbu byla také vyjádřena naprostou většinou občanů během komunitních mapování a vycházek pro Prahu 2 a 3. Účastníci se shodli, že mozaiková dlažba odpovídá charakteru a významu Vinohradské ulice a má příjemné měřítko k velkým domům. Mozaika byla upřednostňována i kvůli její světlosti, díky které působí ulice čistěji a je světlejší, protože povrch odráží více světla.

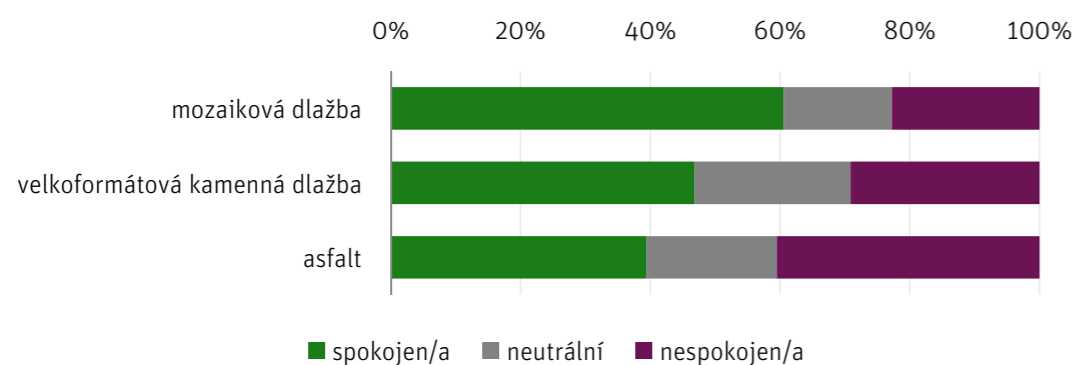
Většina účastníků se výrazně vymezila proti asfaltu, který podle jejich názoru není pro ulici dostatečně důstojný a který je často nejednotný z důvodu provádění prací na sítích vedených pod chodníkem. Asfalt oproti mozaikovému dláždění budí dojem neuklizenosti. Na druhou stranu má mozaika často defekty kvůli špatnému provedení, jednotlivé kostky vypadávají, kvůli špatně připravenému podloží se tvoří nerovnosti a neposkytuje tak dostatečný komfort při chůzi.

Pro větší čistotu povrchů by bylo také zapotřebí ulici kropit, což se v současné době neděje. Uživatelé by také uvítali vzory, které by mohly být netradiční a nové.

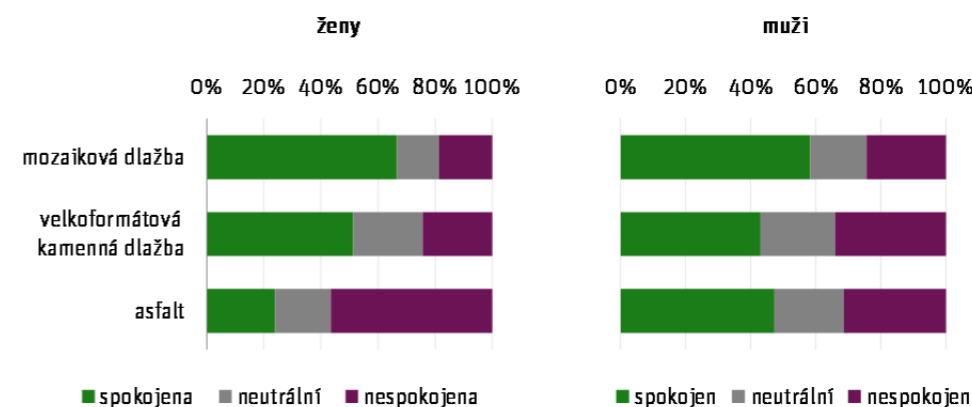
Zástupci MČ by upřednostňovali řezanou mozaiku. MČ Prahy 2 nepodporuje řešení chodníků ve štípané žulové mozaice a její nestandardní kladení do řádků. Štípaná mozaik vyžaduje časté následné opravy. Na tyto povrchy ze štípané mozaiky je také zvýšený počet stížností ze strany občanů kvůli častému vypadávání této dlažby a nerovnosti povrchů. Tyto vady představují nebezpečí zvláště pro starší občany, vozíčkáře a rodiče s dětmi.

Vozíčkáři, kteří se zúčastnili komunitní vycházky, preferují z hlediska pohybu na vozíku asfalt nebo mozaikovou dlažbu. Hladký povrch asfaltu je optimální, ale menší kostky mozaiky jsou pro pohyb na vozíku také vhodné. Za nevhodné je naopak považována velkoformátová kamenná dlažba. Pokud je závadně zpracovaná nebo se na ní vyskytují defekty, tedy například popraská, pak pohyb vozíčkářům výrazně znesnadňuje.

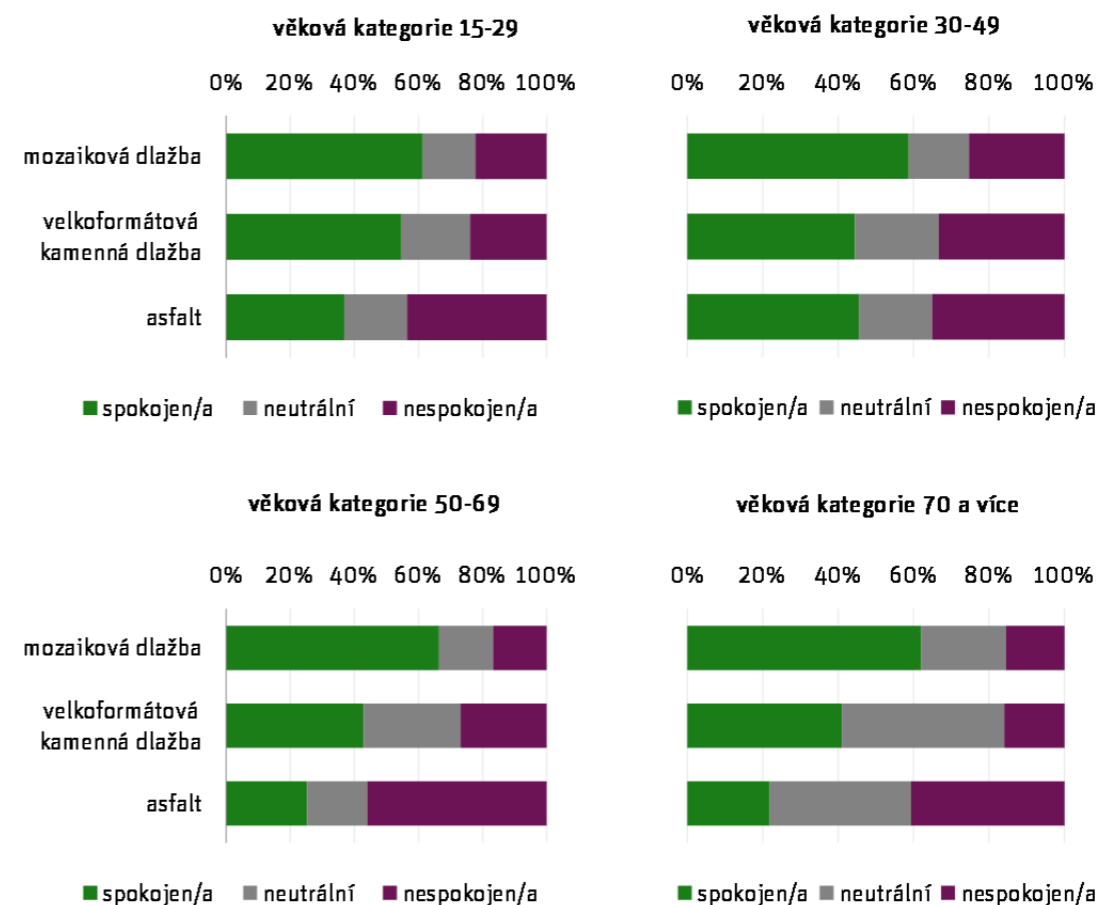
Graf 1: Srovnání hodnocení povrchů: všichni respondenti



Graf 2: Srovnání hodnocení povrchů: ženy a muži



Graf 3: Srovnání hodnocení povrchů: věkové kategorie



### PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ VČETNĚ ŠÍŘKY CHODNÍKU

Během setkání i vycházek účastníci vyzdvihovali velkorysou šířku chodníků, která je pro Vinohradskou ulici charakteristická a která umožňuje komfortní pohyb rodičům s kočárky či osobám se sníženou pohyblivostí. Zmiňován byl v tomto ohledu například úsek mezi Balbínovou a Italskou na jižní straně Vinohradské. Dále pak úsek Vinohradská 38 – Vinohradská 48 díky své šířce nabízí prostor pro aktivity ve veřejném prostranství a pro umístění mobiliáře. Šířka chodníků tedy nebyla respondenty identifikována jako problematická. Přesto 35 respondentů uvedlo, že rozšíření chodníku by Vinohradskou vylepšilo. Podle počtu odpovědí byla šířka chodníku jmenována jako 10. možné vylepšení Vinohradské. Celkově tedy prostorové uspořádání chodců pro pohyb vyhovuje, až na specificky lokalizovaná místa. Pro komfortnější pohyb by někteří uživatelé rozšíření chodníku uvítali například v úseku před Vinohradskou Tržnicí. V úseku Radhošská - Jičínská přijde většině uživatelů chodník zbytečně úzký. Někteří uživatelé by v tomto úseku uvítali více předzahrádek na úkor dvou pruhů pro automobilovou dopravu.

Uživatelé, kteří se zúčastnili komunitního mapování a vycházky poukázali také na to, že šířka chodníku na severní straně Vinohradské ulice v úseku od ulice Písecká po Jana Želivského je velmi malá a nachází se na něm velké množství bariér (sloupy, stromy, přístřešky zastávek, obchod s květinami na rohu s křižovatkou s Jana Želivského), což omezuje pohyb hlavně pro rodiče s kočárky. Velmi problematická je také šířka chodníku, který vede podél Legerovy ulice na Hlavní nádraží. Šířka chodníku je minimální a přechod na hlavní nádraží je pro všechny uživatele velmi nebezpečný. Jedná se o úsek, který je mimo řešené území, ale byl identifikován jako palčivý problém, protože na Hlavní nádraží není v současné době z Vinohradské pro pěší bezpečné propojení.

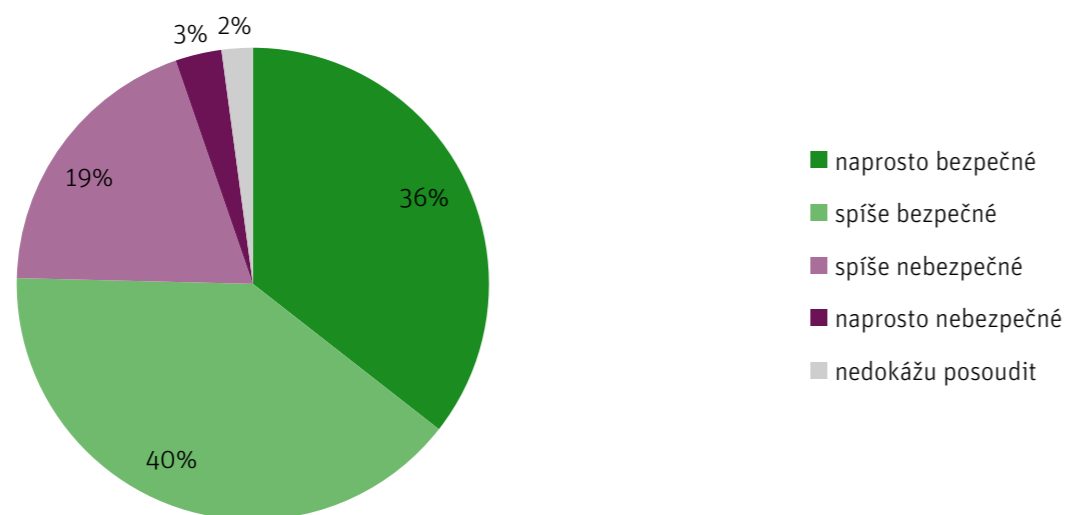
### KOMFORT PROSTŘEDÍ (HLUK, ZNEČIŠTĚNÍ)

Omezený komfort ulice spojený s hlukem a prašností je v současné době daný její funkcí dopravní tepny. I když se většina uživatelů všech kategorií shoduje, že je třeba zlepšit pobytovou kvalitu na Vinohradské, někteří uživatelé rušnost, která je s funkcí ulice spojená, dokonce oceňují. Nikterak jim nebrání ve využívání ulice, naopak jim přijde jako podstata její charakteristiky. Jiní uživatelé si delší pobyt např. na předzahrádce v takto hlučném místě nedovedou představit, i když připouštějí, že klidných ulic a prostranství je v okolí Vinohradské dost. Hladina hluku byla v dotazníkovém šetření identifikována jako druhý nejčastější negativní aspekt Vinohradské (44 respondentů) → TABULKA 2. Podle účastníků komunitních vycházek a komunitního mapování představuje hluk problém zvláště v nočních hodinách, kdy řidiči jezdí rychleji, běžně i 70 km/hod. Vysoká hlučnost způsobená individuální dopravou je problémem po celé délce ulice v obou městských částech. Podle rezidentů Vinohradské, kteří se zúčastnili komunitních vycházek a komunitního mapování je také problematická točna na nám. Jiřího z Lobkovic, protože průjezd tramvají způsobuje nadměrný hluk, který ruší zejména v nočních hodinách (mimo řešené území).

### BEZPEČNOST CHODCŮ

Pohyb chodců po Vinohradské je obecně hodnocen jako bezpečný. Uživatelé přesto uvedli několik míst, kde se cítí ohroženi a to zejména při přecházení ulice. Detailnější přehled těchto míst je uveden ve Specifické části této zprávy. Z respondentů, pro které je pěší pohyb po Vinohradské převažující ( ), jej hodnotí 36% respondentů, jako naprosto bezpečný a 40% jako spíše bezpečný. Jako spíše nebezpečný hodnotí pohyb pro pěší po Vinohradské 19% respondentů, pro které je pěší pohyb převažující a jako naprosto nebezpečný jen pouhých 3% → GRAF 2.

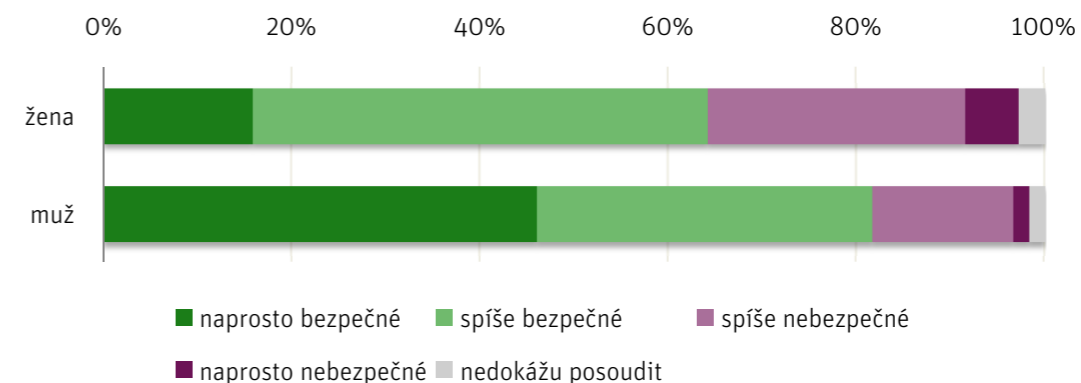
Graf 6: Jak hodnotíte současnou bezpečnost chodců při pohybu po Vinohradské ulici? Uživatelé s převažujícím typem dopravy pěší pohyb



Uživatelé, kteří se zúčastnili komunitních mapování a vycházek, zhodnotili Vinohradskou jako komfortní při podélném přecházení po jedné straně ulice. Jedním z důvodů je dostatečná šířka chodníků, která umožňuje komfortní pohyb i pro rodiče s kočárky. Dalším důvodem je pak krátká doba čekání na přechodech se světlenou signalizací při podélném pohybu Vinohradskou.

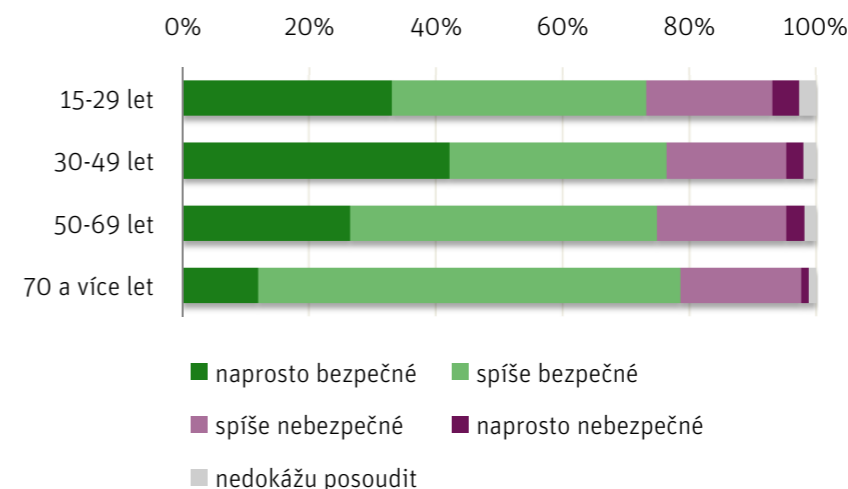
Dvakrát více žen než mužů se cítí při pěším pohybu po Vinohradské nebezpečně. Jako spíše nebezpečný shledává pěší pohyb po Vinohradské 27% žen ale jen 15% mužů a jako naprosto nebezpečný 6% žen, zatímco pouze 2% mužů → GRAF 3. Pohyb po Vinohradské, především pro přecházení, je nebezpečnější při chůzi na podpatcích a při chůzi s kočárkem.

Graf 7: Hodnocení bezpečnosti chodců podle pohlaví. Uživatelé s převažujícím typem dopravy pěší pohyb



Naopak anketa nepotvrdila domněnku, že se na ulici cítí starší občané nebezpečněji, než mladší. Ve věkové skupině 15 – 29 se dokonce vyskytovalo největší zastoupení respondentů, pro které je ulice nebezpečná (74% uvedlo spíše nebo naprosto nebezpečná, → GRAF 8. Naopak nejstarší kategorie 70 a více let měla nejnižší zastoupení respondentů, pro které by byla ulice nebezpečná (79% uvedlo spíše nebo naprosto nebezpečná). Na druhé straně však bylo v této kategorii i nejméně osob, které ulici označily za naprosto bezpečnou.

Graf 8: Hodnocení bezpečnosti chodců podle věkové kategorie. Uživatelé s převažujícím typem dopravy pěší pohyb



Za tři nejčastější důvody, které činí pohyb chodců na Vinohradské nebezpečný, byly respondenty uvedeny špatný rozhled kvůli autům zaparkovaným v blízkosti přechodu (169 respondentů), velká rychlost aut (126 respondentů) a chybějící přechody na křižovatkě se Slavíkovou (110). Dále respondenti uváděli jako omezující bezpečnost chodců nedostatek přechodů na Vinohradské všeobecně (38 respondentů), příliš silný provoz (25 respondentů), krátkou dobu zelené na přechodech se světlenou signalizací (25 respondentů), chybějící přechod na křižovatkě s Jičínskou (23 respondentů) a nerespektování pravidel řidiči (22 respondentů) → TABULKA 4.



Tabulka 4: Bezpečnost chodců při pohybu na Vinohradské třídě

*Otázka: Jak hodnotíte současnou bezpečnost chodců při pohybu na Vinohradské třídě?*

1. Špatný rozhled na přechodech kvůli autům zaparkovaným v jejich těsné blízkosti	169
2. Vysoká rychlost aut (omezit rychlost, retardéry)	126
3. Chybějící přechody na křižovatce s ulicemi Slavíkova/ U Vodárny	110
4. Nedostatek přechodů po délce Vinohradské	38
5. Špatně značený přechod Vinohradská x Radhošská	25
6. Silný provoz dopravy	25
7. Krátký interval zelené na přechodech	25
8. Chybějící přechod na tramvajovou zastávku Flora ve směru z centra	23
9. Neukáznění řidiči	22
10. Nedostatek přechodů se signalizací	17
11. Nebezpečný přechod u ulice Velehradská, kde je špatný rozhled kvůli zaparkovaným autům	14
12. Velké množství parkujících aut, nebezpečně zaparkovaných	13
13. Kolony aut blokující průjezd tramvají	7
14. Špatně seřízený přechod u lékárny na Floře. Chodci mají zelenou ve stejnou dobu jako zahýbající tramvaj.	7
15. Přítomnost cyklistů na chodníku, zřítit cyklopruh	7
16. Nebezpečná křižovatka Italská x Vinohradská	4
17. Cyklistům není umožněn bezpečný pohyb po Vinohradské	4
18. Krátký interval zelené na přechodu pro chodce Vinohradská x Baranova	3
19. Krátký interval zelené na přechodu u Olšanských hřbitovů	2

Chybějící přechody na náměstí Jiřího z Poděbrad byly identifikovány jako klíčový problém také během komunitního mapování a komunitních vycházek. Na křižovatce nejsou úrovněové přechody pro pěší na žádném rameni. Podchody, které jsou pro přechod křižovatkou určeny, nejsou přívětivé pro vozíčkáře, rodiče s dětmi, ani pro starší občany. Nejen tyto uživatelé, obecně velké množství chodců přechází silnici mimo přechod, což představuje bezpečnostní riziko jak pro ně, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.

Problém příčného přecházení na Vinohradské se ovšem netýká pouze křižovatkou se Slavíkovou. Uživatelé identifikovali množství míst, kde jim přechody schází, ale také problém špatného výhledu na specifických přechodech, kde ve výhledu brání zaparkovaná auta. Přechody, které jsou problematické z tohoto důvodu, se nachází po celé délce Vinohradské ulice od Legerovy po Baranovu. Mezi nejnebezpečnější přechody respondenti zařadili přechod u ulice Řípská, Velehradská a Radhošská. Problematické jsou i přechody u ulice Balbínova, Italská, Anny Letenské a Budečská.

Nebezpečné přechody jsou také podle uživatelů, kteří se zúčastnili komunitních vycházek a mapování, ty, které se vedou k tramvajové zastávce uprostřed ostrůvku a nachází se v těsné blízkosti za nebo před světelnou signalizací pro auta. Na těchto přechodech auta přechod nečekají a mají zelenou zároveň s přijíždějící tramvají.

V úseku Jičínská – Jana Želivského a na přechodu k Čechovým sadům v blízkosti ulice U Kanálky je rychlost aut podle mnoha účastníků komunitního mapování a komunitních vycházek často neúměrná místu s přechodem. Někteří respondenti se zde cítí při přecházení ohroženi.

Komfort a bezpečnost při přecházení podle respondentů i účastníků komunitních vycházek a mapování omezuje také světelná signalizace na přechodech. Chodec je nucen na signál počkat a interval zelené je podle všech uživatelů nedostatečně dlouhý. Zatímco dlouhé čekání zmenšuje komfort chodců při přecházení Vinohradské, krátký interval zelené představuje bezpečnostní riziko, obzvláště pro starší občany, pro občany se sníženou pohyblivostí a pro rodiče s kočárky. Na druhou stranu účastníci komunitního mapování zhodnotili, že na přechodech se světelnou signalizací při podélném pohybu Vinohradskou je doba čekání krátká. Díky tomu je podélné přecházení ulice komfortní.

Podle respondentů je mimo jiné problematická světelná signalizace na přechodu, který vede od lékárny přes ulici Jičínská. Na tomto přechodu je zelená pro chodce také v momentě, kdy přes přechod odbočuje tramvaj.

Účastníci komunitního mapování a komunitních vycházek také upozornili na přerušovaný chodník v úseku podél Olšanských hřbitovů, který není pro pohyb chodců příjemný. Musí dávat pozor na auta, i když ulici prochází podélně a nekříží další ulice. Přerušovaný chodník představuje bariéry v pohybu, pro vozíčkáře a pro rodiče s kočárky.

Jako klíčové bylo zmiňováno také chybějící napojení pro pěší k Národnímu Muzeu. Na konci Vinohradské přes Legerovu chybí úrovněový přechod, který by umožnil důstojné a bezbariérové přecházení vozovky ve směru do centra na Václavské náměstí (36 respondentů).

#### BARIÉRY

Bariéry, které jsou způsobeny umístěním městského mobiliáře (sloupy, reklamní mobiliář, tramvajové přístřešky) jsou dalším aspektem Vinohradské ulice, který podle uživatelů snižuje komfort pěšího pohybu. Bariéry byly jmenovány jako v pořadí 13. negativní aspekt ulice (36 respondentů). Mezi bariérami uživatelům vadí také zábradlí, zejména na křižovatkce Jiřího z Poděbrad, nebo křižovatka Flora, kde znemožňuje přístup na tramvajovou zastávku od obchodního centra (23 respondentů). Uživatelé se také shodují, že přítomnost zábradlí bezpečnost chodců nezvyšuje, a že jeho odstranění by mělo na bezpečnost pozitivní dopad. Řidiči, ale zároveň i chodci by byli pozornější a obezřetnější, a děti by se učili se více sít s provozem. Zábradlí jsou uživateli také hodnocena negativně z estetických důvodů.

#### POHYB HANDICAPOVANÝCH

Vinohradská není v současné době bezbariérovému pohybu dobře uzpůsobená. Většina zastávek není bezbariérově řešená a i některé přechody nemají sníženou obrubu.

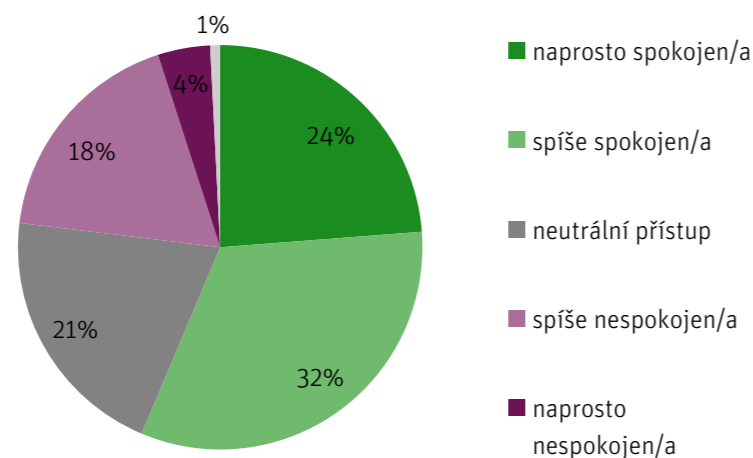
Podél Vinohradské se nenachází dostatek parkovacích míst pro vozíčkáře a stání nejsou vždy vhodně řešena. U Olšanských hřbitovů jsou pouze dvě místa pro invalidy, což je nedostatečné. Parkovací stání pro invalidy umístěné před budovou VZP (Vinohradská 8) se nachází částečně na chodníku, což je po vozíčkáře nevhodné, protože je uprostřed parkovacího místa obrubník. Pro vozíčkáře obrubník představuje bariéru v pohybu od zadní části vozidla k přední části vozidla.

Pro nevidomé je při pohybu Vinohradskou problematické najít zastávku a přechody, protože nejsou dostatečně poskytnuty naváděcí pásy. Stejně tak křoví přesahující do chodníku vedoucímu podél náměstí Jiřího z Poděbrad nevidomým překáží v chůzi, slepecké hole jej včas neodhalí.

## 1.4. AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU

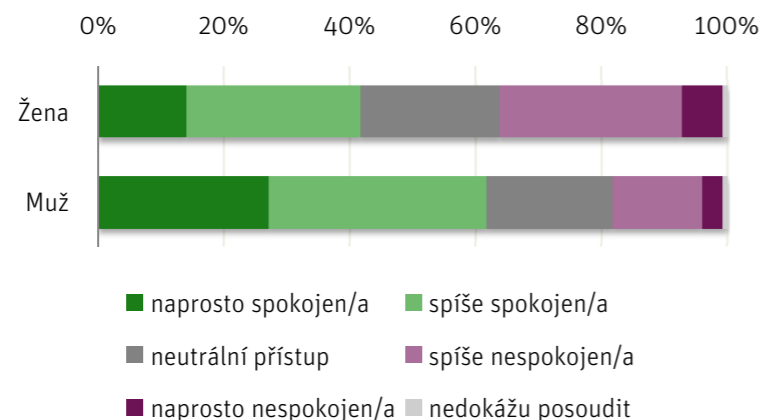
Veřejný prostor a aktivita spojená s ním jsou naprosto klíčové pro celkové vnímání ulice a života v ní. Sami uživatelé zmiňují, že vhodný parter a dostatečná aktivita ve veřejném prostoru ulici přizpůsobuje pro každodenní život, zútulňuje ji a dodává jí příjemný pocit, který je pro každodenní uživatele ale i pro procházející nedocenitelný. Uživatelé zmiňují, že veřejný prostor je pro ně velmi důležitý jako celek a každá část veřejného prostoru, která nefunguje, velmi narušuje jeho celkové pozitivní vnímání. Pro většinu uživatelů vycházek je Vinohradská průchozí ulice, kterou požívají k přesunu na jiná místa a nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současné aktivity v parteru. Charakter ulice je pro uživatele redukován převážně na její funkci dopravní tepny. Uživatelé by na Vinohradské uvítali více služeb, kaváren, případně kulturních institucí.

Graf 9: Jak jste spokojen/a se současným stavem vzhledu veřejného prostoru?: všichni respondenti



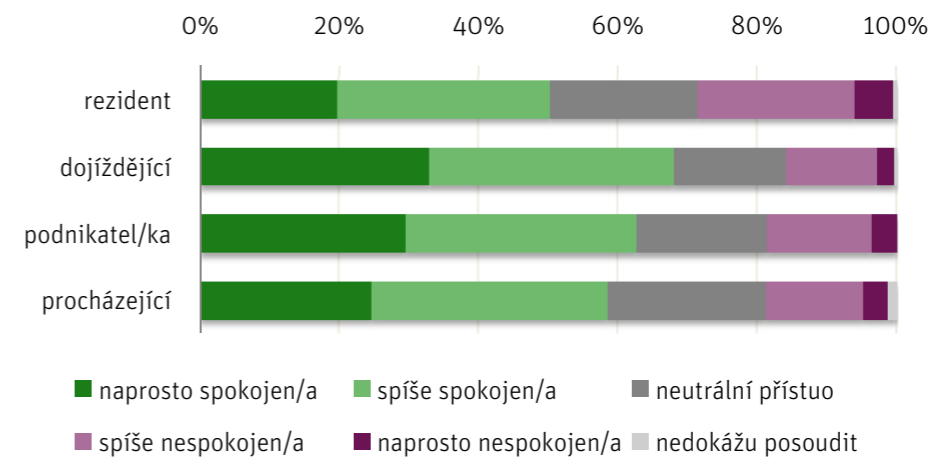
Se vzhledem veřejného prostoru je spokojeno 56% všech respondentů → GRAF 9. Z toho 24% všech respondentů je s kvalitou veřejného prostoru naprosto spokojeno a 32% je s kvalitou veřejného prostoru spíše spokojeno. Naopak spíše nespokojeno je s kvalitou veřejného prostoru 18% respondentů a naprosto nespokojeno je s jeho kvalitou 4% respondentů. Neutrální přístup ke kvalitě veřejného prostoru má 21% respondentů. Zajímavé je též srovnání podle pohlaví, kdy ženy jsou s úrovní a vzhledem veřejného prostoru mnohem více nespokojeny než muži → GRAF 10. Z žen je s kvalitou veřejného prostoru spíše nespokojeno nebo naprosto nespokojeno 37% žen, zatímco z mužů se jedná o 20%. Mezi muži byli silně zastoupeni řidiči, kteří veřejný prostor Vinohradské využívají méně, než uživatelé dalších forem dopravy.

Graf 10: Jak jste spokojen/a se současným stavem vzhledu veřejného prostoru?



Podle kategorie typu uživatelů patří rezidenti mezi nejméně spokojené, na rozdíl od dojíždějících, podnikatelů a procházejících, kteří se v prostoru pohybují méně často → GRAF 11. 28% respondentů-rezidentů je se stavem vzhledu veřejného prostoru spokojeno (21% spíše spokojeno a 7% naprosto spokojeno). Z dojíždějících je s veřejným prostorem spokojeno 15% a mezi podnikateli a procházejícími se jedná o 19%.

Graf 11: Jak jste spokojen/a se současným stavem vzhledu veřejného prostoru? podle kategorie uživatelů



I přes relativní spokojenost respondentů s veřejným prostorem, by vylepšení vzhledu veřejného prostranství podle mnoha uživatelů vedlo ke zlepšení jeho pobytové kvality.

### AKTIVITY V PARTERU

Celkově se uživatelé shodují, že kvalita parteru a nabídka služeb ovlivňuje jejich chuť setrvat ve veřejném prostoru. Neuspokojivá obchodní vybavenost byla respondenty jmenována jako 8. nejčastější nedostatek ulice. Jedním z důvodů nespokojenosti respondentů je nadměrné zastoupení obchodů změřených na design ve spodní části Vinohradské. Podobně uživatelé postrádají lepší obchodní vybavenost i v horní části Vinohradské ulice od Flory po křižovatku s Jana Želivského.

### PŘEDZAHŘÁDKY

Předzahrádky jsou dalším ceněným prvkem, který uživatelé během vycházek a setkání často zmiňovali, protože zpříjemňují a oživují veřejný prostor. Velký potenciál pro předzahrádky, které zároveň nejsou bariérou pro pěší pohyb, představují prostranství širokých chodníků v místech, kde budovy ustupují uliční čáře Vinohradské třídy. Občané sami označili několik takových míst jako je prostranství mezi Vinohradskou 38-48, nebo Vinohradskou 117-121, či 125-127. Do těchto míst by bylo možno umístit předzahrádku, nebo jiný městský mobiliář, který Vinohradská postrádá. Účastníci komunitního mapování a vycházek se zároveň shodují, že je důležité umístění předzahrádky tak, aby nezasahovala nepřiměřeně do chodníku.

V tomto ohledu je však velmi důležitá spolupráce mezi městskými částmi, TSK a podnikateli. Důležité je praktické umístění předzahrádky, která není příliš robustní (jako ta u Vinohradské 104). Dle respondentů z řad podnikatelů je v této věci těžké se orientovat v předpisech a požadavcích památkové ochrany. Zároveň je ve větším využití předzahrádek limituje vysoký nájem za plochu chodníků. V současné době neexistuje žádný standardizovaný typ předzahrádek nebo jasné podmínky tvorby předzahrádek, které by umožnily jejich častější umísťování v prostoru.

Předzahrádky představují určité omezení průchodu a musí tedy být koncipovány s ohledem na další uživatele prostranství. Potřeby vozíčkářů a potřeby nevidomých na vymezení předzahrádek se také liší. Vozíčkáři potřebují bezbariérový přístup a z tohoto důvodu jsou uzavřené a vyvýšené předzahrádky nevhodné. Pro nevidomé je naproti tomu pohyb po chodníku snazší, když jsou předzahrádky v prostoru jasně vymezeny.

### NEVYUŽITÝ POTENCIÁL VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ

Uživatelé také identifikovali nedostatečně nebo špatně využitý veřejný prostor. Takovým prostorem, který ustupuje uliční čáře a působí špatně využitým dojmem je například prostor před VZP (Vinohradská 8), který slouží jako parkoviště. Z tohoto důvodu hodnotí uživatelé prostor jako nevhledný a nepřívětivý. Mnozí by zde uvítali spíše sedací mobiliář a takové uspořádání prostoru, které by umožňovalo v něm setrvat, a které by tvořilo příjemnější prostředí. Za nedostatečně využitý prostor považují uživatelé také prostranství nad železničním tunelem. Jedná se o oblíbenou plošinu s výborným výhledem na hlavní nádraží a na pozorování vlakového provozu, bohužel tato plošina působí spíše opuštěně a pustě. Uživatelé si dovedou představit jejího využití jako vyhlídky na nádraží s lavičkami. Nevhodné využití se podle účastníků týká také úseku podél Olšanských hřbitovů, který nabízí potenciál pro volnočasové využití, které ovšem současné uspořádání neumožňuje. K nevhodnosti úseku podél hřbitovů také přispívá přítomnost benzinové stanice, která zdůrazňuje pizpůsobený úsek automobilové dopravy.

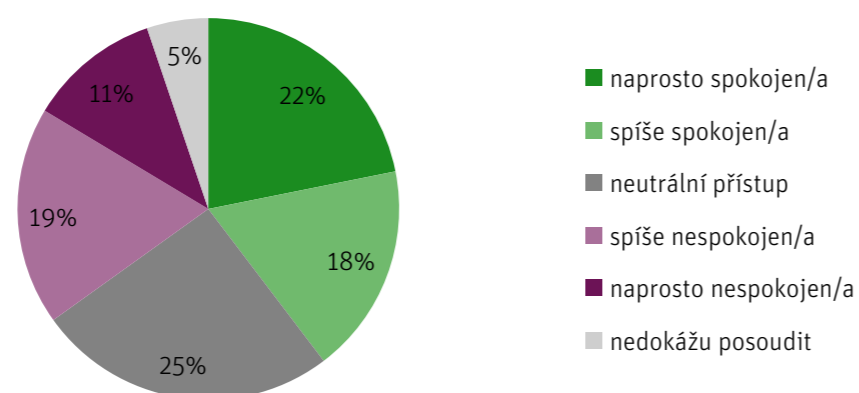
### PROPOJENOST VINOHRADSKÉ

Do jisté míry právě s kvalitou parteru a celkového veřejného prostoru působí i propojenost prostoru, která ovlivňuje, jak moc je daný prostor frekventován. Čím více přístupů k danému místu je, tím spíše jeho atraktivita stoupá a ovlivňuje aktivitu prostoru a jeho pozitivní vnímání. I proto třeba chybějící propojení s hlavním nádražím, lepší propojení se sady Svatopluka Čecha nebo s Olšanskými hřbitovy by pomohly k oživení prostoru a jeho atraktivitě. Uživatelé zmiňují, že sady Svatopluka Čecha jsou odříznuté od Vinohradské a kvůli bariérám není umožněno propojení s náměstím Jiřího z Poděbrad. Do podobné míry tomu je u chybějících dalších vstupních portálů do Olšanských hřbitovů jako u paláce Flora, nebo u vyústění Lucemburské ulice. Uživatelé by také uvítali vytvoření proměnného korza od náměstí Jiřího z Poděbrad k sadům Svatopluka Čecha, kde by došlo ke spojení obou stran a vytvoření velkého jednolitého veřejného prostoru.

### MOBILIÁŘ K SEZENÍ

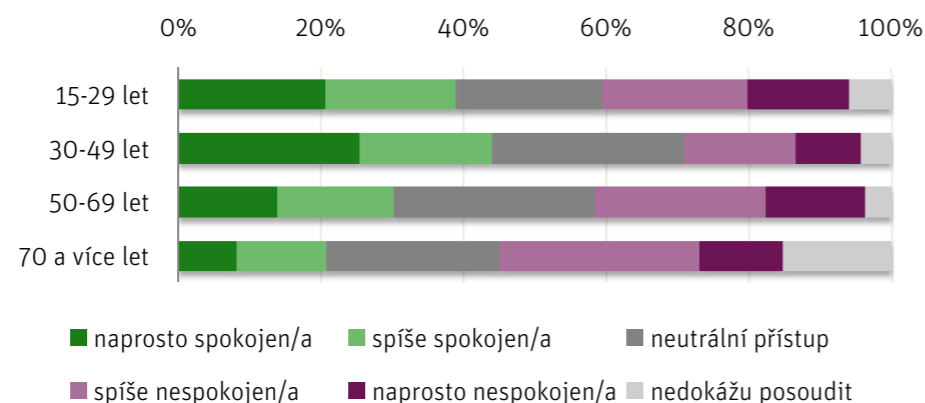
Se současnou kvalitou míst k sezení není spokojeno 30% respondentů → GRAF 12. Nedostatek mobiliáře k sezení byl jmenován jako 15. nejčastější nedostatek Vinohradské. Mobiliář k sezení zahrnuje v současné době pouze lavičky. Drtivá většina uživatelů si stěžuje na jejich nedostatek. Jedná se o nejvíce postrádaný mobiliář na Vinohradské. Na nedostatek laviček poukazují všechny kategorie občanů. Kvůli dopravnímu zatížení ulice by část uživatelů lavičky na Vinohradské nevyužívala. Naopak někteří uživatelé by mobiliář k sezení využili i při dosavadní hlučnosti ulice. Ruch Vinohradské tedy důvodem proč ve veřejném prostoru nesetrvávat není pro všechny uživatele.

Graf 12: Jak jste spokojen/a se současnými místy k sezení (lavičkami)?: všichni respondenti



Starší občané jsou s kvalitou míst k sezení méně spokojeni, než mladší občané → GRAF 13. Z respondentů ve věku 50 – 69 let je s kvalitou současných míst k sezení nespokojeno 40%, stejně jako z respondentů ve věku 70 let a více. Naproti tomu z respondentů ve věku 15 – 29 let je s kvalitou míst k sezení nespokojeno 37%, zatímco z respondentů ve věku 30 – 49 let je to 20%.

Graf 13: Jak jste spokojen/a se současnými místy k sezení (lavičkami)?: podle věku



Mobiliář k sezení je důležitý zejména pro starší občany a občany s omezením pohybu, kteří si během pohybu po ulici potřebují častěji odpočinout. Z obdobných důvodů zdůrazňovali přínos mobiliáře k sezení i rodiče s dětmi. Další uživatelé poukazují na to, že veřejná prostranství by měla poskytnout možnost sezení zdarma. Z těchto důvodů by proto uivatelé uvítali lavičky pravidelně rozmístěné po délce ulice.

Problematická přijde uživatelům také současná kvalita laviček. Z velké části se jedná o robustní reklamní lavičky opatřené plakátovací plochou. Uživatelé si stěžují na jejich nízkou estetickou kvalitu a špatný design. Často nejsou lavičky uživateli používány proto, že jsou podle uživatelů nepohodlné, nebo z obav, že se uživatelé znečistí z opěrky určené pro plakáty. Uživatelé by preferovali dřevěné lavičky, protože jsou příjemnější na sezení, na rozdíl od kovových nebo betonových.

### VIZUÁLNÍ SMOG

V neposlední řadě je potřeba mobiliář sjednotit a umístit inteligentně, zredukovat počet sloupů a reklamy. Nevhodně umístěná reklama a překážející reklamní mobiliář působí rušivě, jako například trafika před Vinohradskou 48. Nevhodný vzhled mají podle uživatelů také zelené odpadkové koše. Uživatelům vadí jak jejich velmi nedůstojný vzhled, tak také to, že jsou rozmístěny nepravidelně a spíše řídce. Uživatelé požadují také celkové sladění designu prvků ve veřejném prostranství.

### DALŠÍ MOBILIÁŘ A VYBAVENÍ

Za další by uživatelé uvítali pítka a kašny ve veřejném prostoru. Shodují se, že voda působí uklidňujícím dojmem a dodává zákoutím a prostranstvím příjemnou atmosféru. Například v sadech Svatopluka Čecha by mohla být kašna a po celé Vinohradské rozmístěná pítka pro osvěžení v letních měsících.

Stejně tak uživatelům chybí na Vinohradské veřejná WC. Kromě WC v obchodním centru, tak v oblasti žádné funkční veřejné WC není. Tento problém je akcentován zejména rodiči s dětmi a staršími uživateli ulice.

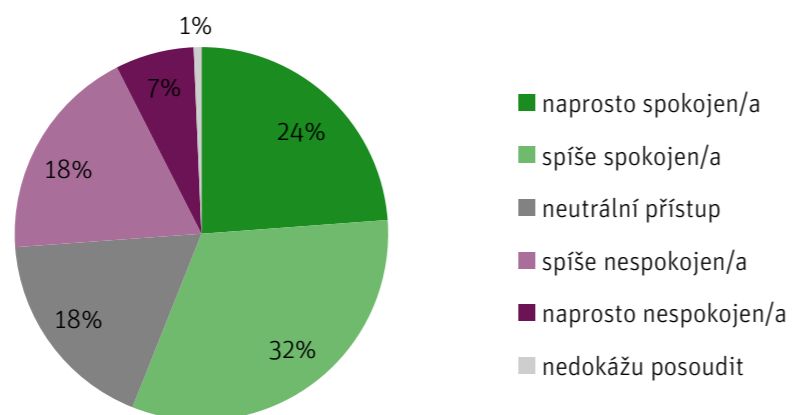
Jako zlepšení navrhují občané přesunout trhy od obchodního centra, kde spíše překážejí, směrem ke vchodu do Olšanských hřbitovů.

Nevhodnost kontejnerů na tříděný odpad na Vinohradské jmenovali jako problém jak respondenti (13 respondentů) tak účastníci komunitního mapování a vycházek. Uživatelé by uvítali kontejnery na tříděný odpad ve vedlejších ulicích, případně by preferovali zapuštěné kontejnery, za předpokladu že budou mít kontejnery dostatečně velká víka. Umístění kontejnerů na Vinohradské uživatelům vadí kromě estetické stránky také z toho důvodu, že při vyvážení auta blokují vozovku. Kontejnery jsou navíc často přeplněné a odpadky se okolo nich hromadí. Na druhou stranu by uživatelé na Vinohradské uvítali přítomnost košů na tříděný odpad.

## 1.5. STROMY A ZELEŇ

Přítomnost zeleně a parků byla respondenty jmenována jako jedna z hlavních předností Vinohradské. Z odpovědí vyplynula jako 4. nejčastěji zmiňovaný pozitivní aspekt (125 respondentů). Respondenti a účastníci komunitního mapování a vycházek si pro toto pozitivum cení zejména blízkosti Náměstí Jiřího z Poděbrad, sadů Svatopluka Čecha, náměstí Jiřího z Lobkovic, ale také Olšanských hřbitovů. S celkovým stavem zeleně je spokojeno 56% uživatelů → GRAF 14.

Graf 14: Jak jste spokojen/a se současným stavem stromů a zeleně na Vinohradské ulici?: všichni respondenti



S některými aspekty současného řešení parků však uživatelé spokojeni nejsou. Většinu uživatelů nevyhovuje přítomnost obratiště, které vytváří bariéru mezi ulicí a náměstím Jiřího z Lobkovic. Nejen, že obratiště omezuje přístupnost parku z ulice, ale také podle uživatelů zabírá prostor, o který by náměstí mohlo být rozšířeno. Uživatelé by uvítali přemístění obratiště z náměstí Jiřího Lobkovic a zachování celistvého vzdušného náměstí. Stejně tak většinu uživatelů nevyhovuje přítomnost křoví v sadech Svatopluka Čecha podél Vinohradské, které odděluje sady od ulice.

Přítomnost zeleně na samotné Vinohradské pak mnohým uživatelům přijde nedostatečná. Tento nedostatek vyplynul jako 6. nejčastěji negativum ulice (95 respondentů) a byl často zmiňován na komunitních mapováních a vycházkách. Je to také údržba zeleně na Vinohradské, se kterou nejsou v současné době uživatelé spokojeni (22 respondentů), například u vchodu do Nové obřadní síně Olšanských hřbitovů.

Někteří uživatelé jsou také nespokojeni se současnou kvalitou stromořadí, které není vždy navazující – například stromy chybí před budovou VZP (Vinohradská 8), ale také před budovami Vinohradská 44 a 46, na severní straně Vinohradské v úseku Milešovská – Velehradská a v úseku Baranova – Jiřího z Lobkovic. Co se týče kvality samotných stromů, účastníci preferují vzrostlé stromy, a nejsou tak se spokojeni se stromořadím například v úseku od Blanické ulice směrem k náměstí Jiřího z Poděbrad, kde jsou stromy méně vzrostlé, stejně jako v úseku Španělská – Balbínova.

Celkově vyplynulo doplnění zeleně a její lepší údržba jako první nejdůležitější vylepšení Vinohradské. Podnikatelé poukazovali na nevhodnou úpravu stromů a na špatně stříhané větve, které zasahují do průjezdního profilu a znemožňují bezproblémové zásobování obchodů. Navíc pak dochází v tomto důsledku k poškozování stromů zásobovacími vozy.

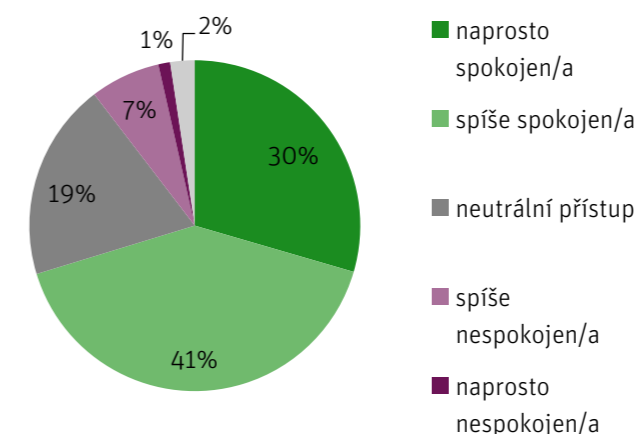
Dále uživatelům chybí na Vinohradské květiny, záhony a různé truhlíky, například zavěšené na lampách. Respondenti také negativně hodnotí špatně udržované rošty okolo stromů. Rošty často chybí nebo v nich není tráva. Respondenti by zde uvítali osázení květinami.

Naopak řidiči si stěžují na nedostatečné stříhání zeleně, které brání dobré viditelnosti dopravních značek a také znemožňuje přímé světlo lamp, neboť někdy listy a větve blokují přímý světelný kužel.

## 1.6 . OSVĚTLENÍ

Osvětlení může na první pohled pro některé uživatele působit jako nenápadný prvek, který nehraje na ulici příliš velkou roli, například při dotazníkovém šetření bylo často i přeskočeno. Není tomu úplně tak, osvětlení dotváří charakter ulice a může také změnit její vnímání, si uživatelé uvědomují. A přestože mu někteří nevěnují úplně pozornost a 30% respondent je s osvětlením spíše spokojeno, 41% je naprosto spokojeno, nebo ho uživatelé nedokáží posoudit, což se týká 19% respondentů, objevují se i hlasy, které značí některé nedostatky → GRAF 15.

Graf 15: Jak jste spokojen/a s kvalitou pouličního osvětlení?: všichni respondenti



Uživatelé zmiňují, jak moc může být nevhodně umístěné osvětlení rušící a nepříjemné. I z tohoto důvodu během komunitních procházek v celém úseku Vinohradské ulice upozorňovaly na fakt, že rezidentům bydlícím ve 4. patře veřejné osvětlení svítí přímo do oken a světelné znečištění znesnadňuje klidný noční spánek.

Celkově je bráno osvětlení s oranžovou barvou jako nepříjemné, rezidenti preferují světlo nažloutlé, které působí tepleji a útulněji. Oranžové je pro zrak nepříjemné a až řezavé, oproti tomu bílé světlo působí chladně a až příliš moderně, což se nehodí k rázu ulice.

S tím souvisí design a podoba svítidel, uživatelé zmiňovali, že světla a pouliční lampy v aktuální podobě naprosto neodpovídají kvalitám a krásám Vinohradské třídy, která má charakter prvorepublikové třídy. I proto se přiklání k instalaci svítidel, která a působí důstojnějším dojmem.

Uživatelé také často zmiňovali nedostatečné osvětlení všech přechodů, kdy je chodec vidět pouze minimálně a přecházení je o to nebezpečnější. Jako nejnebezpečnější se jeví přechody u ulice Balbínovy a Veleslavínské. Celkově by však uživatelé uvítali samostatné osvětlení přechodů.

Dále pak respondenti zmínili, že úsek od Legerovy ulice po Balbínovu je málo osvětlen a ulice působí nepříjemným dojmem, často i kvůli větším stromům. I z tohoto důvodu se jako jedno z vylepšení zmiňované respondenty objevilo řešení umístit světla na převěsech (7 respondentů). Nejenže by se tím zabránilo svícení přímo do bytů, ale také by se snížil počet sloupů a osvětlení by bylo více centrováno.

Dalším místem, které respondenti označili jako málo osvětlené a tmavé, je úsek podél Olšanských hřbitovů od benzínové stanice po hranu hřbitovů na křižovatce s Jana Želivského, kde vede podél zdi pěší cesta. Zde osvětlení kompletně chybí a cesta je velmi tmavá a působí až nebezpečně.

Naopak na přílišné světelné znečištění si stěžovali obyvatelé v okolí náměstí Jiřího z Poděbrad, kde je podle nich světla příliš a náměstí i ulice působí přesvětleny, což není pro uživatele vůbec příjemné.

V neposlední řadě by uživatelé uvítali kromě jednotného designu a vzhledu také jednotnou barvu osvětlení v celé délce ulice a ne jak je tomu doposud, kdy jedna část má jinou barvu než druhá, což působí rušivě a neesteticky. V úseku Legerova – U Vodárny je ulice osvětlena bílým světlem. V úseku náměstí Jiřího z Poděbrad je pak různá barva světla po obou stranách ulice – ve směru z centra napravo oranžové a nalevo bílé. V úseku Řípská - Libická/ Radhošská je světlo po obou stranách stejné – bílé. V úseku Libická/ Radhošská – Jana Želivského je barva osvětlení oranžová.

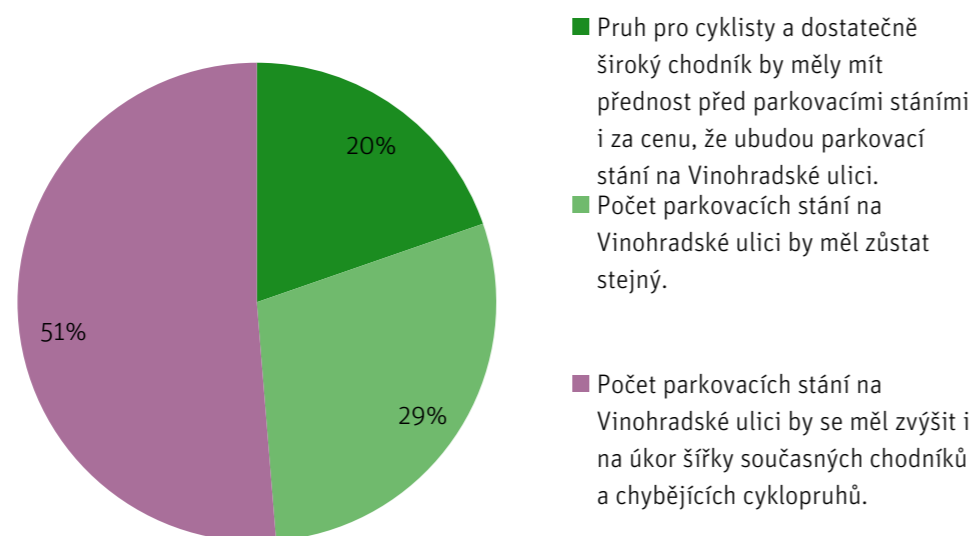
## 1.7. AUTOMOBILOVÝ PROVOZ A PARKOVÁNÍ

Málokterá část koncepční studie vzbudila tolik neshod mezi obyvateli, podnikateli i procházejícími, jako právě automobilová doprava a téma parkování. Zatímco u valné většiny otázek se dá na základě našeho šetření konstatovat shoda, u následující kapitoly jasná shoda nepanuje. Dalo by se říci, že existují dva jednoznačné tábory pro a proti favorizování automobilové dopravy a pro a proti rozšiřování parkovacích míst. Vzhledem k šířce ulice a počtu obyvatel v dané lokalitě je jisté, že jakékoli řešení bude vzbuzovat silné reakce. Na jednu stranu jsou si všechny typy uživatelů vědomi toho, že parkování brání možnosti sladit potřeby všech druhů dopravy, ovšem neshodují se na omezení počtu parkovacích míst → GRAF 16.

### TÉMA VZBUZUJÍCÍ SILNÉ REAKCE

Silnější reakce vzbuzuje fakt, že výsledky šetření se podařilo ovlivnit různými zájmovými skupinami, které se do šetření účelově zapojily s cílem změnit výsledky ve prospěch automobilové dopravy a transformace třídy v tranzitní tepnu. Není možné tento názor opomenout, či nezapočítat, na druhou stranu není možné tuto výchytku nechat bez povšimnutí. Náhlý a prudký nárůst respondentů v online dotazníku, kteří podporovali stejný zájem (propagace dobrých podmínek pro automobilovou dopravu, preference zvýšení počtu parkovacích míst) značil cílené zaměření zájmovou skupinou. Vzhledem k okolnostem, opakujícím se IP adresám, ale i rasistickým, xenofobním a jinak nenávistným vyjádřením došlo k vyřazení desítky respondentů z tisíce. Všechna zbylá data byla vyhodnocena tak, jak byla zadána. Jejich vyhodnocení a interpretace však podléhaly logice, která bere v potaz určitou snahu o manipulaci, ale zároveň jednoznačně započítává oba názory bez výjimky.

Graf 16: Je počet parkovacích stání ve Vinohradské dostatečný?: všichni respondenti



Z odpovědí respondentů vyplývá rozdělení přesně na dvě poloviny, kdy 51% chce parkovací místa přidat, 49% si přeje ubrat, případně nic neměnit → GRAF 16. Je tedy evidentní, že mezi respondenty nepanuje shoda. Stejně tak shoda nepanovala mezi uživateli během komunitního mapování i sousedských setkání. Účastníci, kteří preferovali potřeby pěších, cyklistů a městskou hromadnou dopravu, však byli ve většině oproti příznivcům automobilové dopravy.

Stejně tak při vyhodnocování papírových dotazníků byly příznivci automobilové dopravy v menšině. Jednoznační příznivci automobilové dopravy a parkovacích míst se naopak vyskytovali u respondentů elektronických dotazníků. Avšak z analýzy dat jednoznačně vyplývá, že celkově neshoda panuje spíše pouze na počtu parkovacích míst a jejich umístění. Na vnímání samotného provozu aut a vysoké rychlosti se naopak panuje naopak jednoznačná shoda, kdy uživatelům přijde provoz dopravy a její rychlost příliš vysoká.

### NESHODA V PŘÁSTUPU K AUTOMOBILOVÉ DOPRAVĚ

Automobilová doprava vévodí žebříčku věcí, které respondentům na Vinohradské nejvíce vadí. Příliš mnoho aut a příliš silnou dopravu vnímá velmi negativně 264 respondentů, zatímco nedostatek parkovacích míst zmínilo jako negativum 95 respondentů. Navíc na vysokou rychlost aut si stěžovalo 126 respondentů, která se tak stala druhým nejčastějším aspektem nebezpečnosti ulice, hned po špatném rozhledu kvůli parkujícím autům (169 respondentů).

Blokování průjezdu tramvají automobilovou dopravou bylo zmíněno 50 respondenty. V úseku od Legerovy po Blanickou stojí tramvaje v kolonách s auty, z důvodu nedostatečné šířky ulice, která je zmenšena parkováním vozidel. Na neestetičnost zaparkovaných automobilů stojících podél chodníků i na chodnicích si respondenti často stěžovali (57 respondentů). 115 respondentů se vyslovilo pro omezení provozu a zúžení, či zklidnění ulice, což byl druhý nejčastější požadavek na vylepšení Vinohradské třídy.

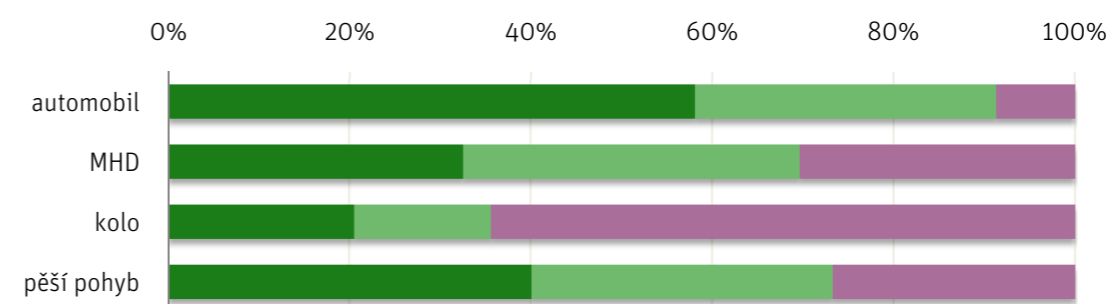
Je tedy velmi těžké z odpovědí respondentů vyvodit jednoznačný výsledek. Obecně respondenty automobilový provoz omezuje v pobytu na Vinohradské. Jedním z důvodů je nedostatečný výhled při přecházení způsobený auty zaparkovanými v blízkosti přechodů. Dalším důvodem je vysoká rychlost aut, kvůli které se chodci i cyklisté se cítí při pohybu po Vinohradské ohroženě. Chodci se rychlou dopravou cítí ohroženi například na přechodech vedoucím k tramvajovým zastávkám. Samotná bezohlednost řidičů patřila mezi nejkritizovanější aspekty automobilového provozu ve vztahu k bezpečnosti chodců (22 respondentů).

Na druhou stranu respondenti vyzdvihovali parkování a automobilovou dostupnost (142 respondentů) jako čtvrté největší pozitivní stránku ulice. Odpovědi respondentů často kombinovali oba názory, neboť respondenti velmi často kritizují přítomnost aut, silný provoz a často zaparkovaná auta, ovšem na druhé straně si cení parkování aut a pohodlnou dostupnost pro automobilovou dopravu. I proto je mnohdy těžké z odpovědí respondentů vyvodit jednoznačný závěr k jejich vztahu k otázce automobilové dopravy.

Ve velké míře mají uživatelé pocit, že ulice je přeplněna auty tranzitními. V desítkách odpovědí se objevoval názor, inspirovaný Korunní ulicí, paralelní ulicí k Vinohradské. Zde je v některých úsecích jednosměrný provoz, který dopravu neomezil, pouze zklidnil průjezd a kde počet parkovacích míst se i mírně zvýšil, díky jedné straně ulice určené pouze pro tramvaj.

Odpovědi na otázku automobilové dopravy a parkování se pochopitelně liší podle uživatelů jednotlivých druhů užívané dopravy → GRAF 17. Největšími odpůrci automobilové dopravy a počtu parkovacích míst jsou cyklisté, neboť jsou v přímém střetu s auty a nebezpečně projíždějící a parkující auta je na Vinohradské ohrožují. Další skupinou jsou uživatelé MHD, kteří se necítí bezpečně při používání MHD, kdy jsou v přímém střetu s automobily. Stejný pocit nebezpečí mají často i chodci. Řidiči jsou oproti tomu pro zachování a hlavně zvýšení počtu parkovacích míst, neboť toto je v jejich zájmu. Části uživatelé Vinohradské jsou převážně toho názoru, že by se mělo zachovat parkování pouze pro zásobování a že typy obchodů, které jsou na Vinohradské, parkovací stání pro návštěvníky nepotřebují. Problémem míst k zásobování ovšem bývá, že jsou často trvale obsazená.

Graf 17: Srovnání hodnocení parkovacích kapacit podle užívané dopravy



- Počet parkovacích stání na Vinohradské ulici by se měl zvýšit i na úkor šířky současných chodníků a chybějících cyklopruhů.
- Počet parkovacích stání na Vinohradské ulici by měl zůstat stejný.
- Pruh pro cyklisty a dostatečně široký chodník by měly mít přednost před parkovacími stánými i za cenu, že ubudou parkovací stání na Vinohradské ulici.

### PROBLÉMY, KTERÉ PARKOVÁNÍ VYVOLÁVÁ

Asi nejzásadnější problém, které parkování vozidel vyvolává a je potřeba ho odstranit, je podle uživatelů špatný výhled na přechodech pro chodce. Uživatelé si stěžují na parkovací místa, která jsou umístěná v těsné blízkosti přechodů a která znemožňují bezpečný výhled na přechodech a bezpečně přejít (169 respondentů). Dokonce mnoho samotných řidičů si stěžuje na to, že chodce za zaparkovanými auty vůbec nevidí. Z tohoto důvodu je podstatné odsunout parkovací místa dál od hran přechodů a umožnit tak důkladný výhled a bezpečné přecházení. Nejnebezpečnější z tohoto důvodu jsou přechody u zastávky Radhoštská, přechod u ulice Veleslavínovy, u ulice Milešovská a na křižovatce s Italskou ulicí.



Dalším problémem, které vyvolává parkování aut je omezení průjezdu tramvají v úseku Legerova – Anny Letenské ve směru do centra. Při parkování auta často zastavují tramvaje a znemožňují hladký průjezd kvůli nedostatečné šířce ulice a neoddělení tramvajového tělesa od jízdního pruhu. Uživatelé zmiňují i kolony blokující tramvaje v úsecích od ulice Anny Letenské po Španělskou a u křížení s Blanickou ulicí. V případě, že se tvoří kolony, stojí auta kvůli nedostatečné šířce ulice částečně na kolejové trati. Stejně tak pojíždějí auta po tramvajovém tělese mezi Vinohradskou tržnicí a Jiřího z Poděbrad.

Uživatelé též zmiňují málo využívané podzemní parkoviště u Olšanských hřbitovů, které je navíc drahé, což uživatele od parkování demotivuje. I proto často auta parkují v této oblasti na Vinohradské tak, že zasahují do cyklostezky a tím znemožňují její normální využití. Další z problematických míst, kde auta blokují chodník, je oblast okolo Vinohradské 8 (budova VZP), kde kolmé parkování zasahuje přímo do chodníku a omezuje tedy pohyb po chodníku, což představuje problém zvláště pro vozíčkáře a rodiče s kočárky.

### NEZBYTNOST PARKOVACÍCH MÍST I PRŮJEZDU PRO AUTOMOBILY

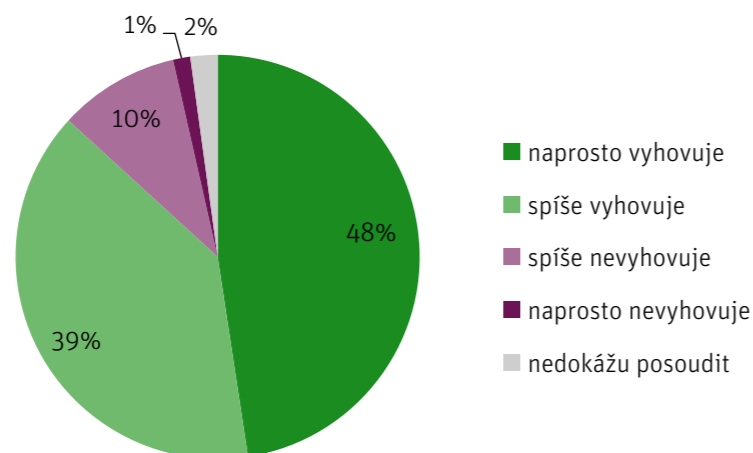
Respondenti ovšem jednoznačně upozorňují na fakt, že Vinohrady patří mezi čtvrti s nejvyšší zalidněností, odkud se logicky nabízí vysvětlení, že jakákoli redukce parkovacích míst je nežádoucí, stejně jak to vyplývá z odpovědí všech respondentů → GRAF 16. I proto se nenabízí redukce parkovacích míst jako opodstatněná, tím je podle respondentů pouze určité přeskupení míst a změna parkovacích zón. Respondenti také zmiňují chybějící krátkodobá stání v oblasti náměstí Jiřího z Poděbrad a naopak nevyužívaná místa krátkodobého stání v oblasti ulic od Anny Letenské k ulici Španělské. Další parkovací místa chybí uživatelům v okolí Vinohradské tržnice a nedá se taktéž zaparkovat před Vinohradskou poliklinikou, kde auta stojí na chodnicích a znemožňují tím bezproblémový průchod. Někteří rezidenti nutně neočekávají možnost na Vinohradské zaparkovat, mohou použít boční ulice, například v Polské, kde je dostatek míst k zaparkování. Jiní rezidenti naopak poukazují na nedostatek míst k parkování v celé oblasti a jsou proti zmenšení počtu parkovacích míst.

Protiargumentem zmenšení počtu parkovacích míst je to, že v oblasti je největší zalidněnost na jednotku plochy a tedy oblast včetně Vinohradské ulice vyžaduje zachování parkovacích stání pro rezidenty. Části návštěvníci se shodují, že parkování na Vinohradské poškozuje její vzhled a funkci na úkor pobytu pěších na ulici. Parkování není podle návštěvníků nezbytné, protože je Vinohradská dobře dostupná MHD. Podle jejich názoru by parkování na Vinohradské mělo být omezeno na bezbariérová parkovací místa a místa pro zásobování. Co se týče funkce Vinohradské jako dopravní tepny, uživatelé často zminovali, že Vinohradská je spojnici centra s periferií a hlavním napaječem, a proto k ní doprava patří. Mnozí respondenti se domnívají, že jakékoli omezení dopravy či zklidnění jen neúměrně zatíží okolní ulice, či dojde k zahlcení bočních ulic dopravou a dalšími vozidly, která zde budou chtít parkovat. Mnozí respondenti, především řidiči, se tedy vyslovili proti omezení dopravy na Vinohradské.

## 1.8. VEŘEJNÁ DOPRAVA

Veřejná doprava na Vinohradské třídě zaujímá velmi význačnou pozici a je velmi ceněná residenty, podnikateli, dojíždějícími i procházejícími. Nejenže je centrální spojnici čtvrti a prochází středem Vinohradské třídy, ale je také hlavním přiváděčem z centra a do území za Vinohrady. Vzhledem k páteřní pozici Vinohradské třídy v soustavě ulic v hlavním městě, je Vinohradská ulice hlavním napaječem a spojnici mezi centrem a okrajovými částmi Prahy. Vinohradská je tedy tranzitním bodem, ve kterém veřejná doprava hraje významnou roli → GRAF 18.

Graf 18: Vyhovuje Vám současné rozmístění tramvajových zastávek na Vinohradské ulici?: všichni uživatelé MHD



Dostupnost MHD na Vinohradské se sestává z tramvajové dopravy a metra. Tyto dva hlavní dopravní prostředky tvoří již zmiňovanou nezbytnou spojnici centra s okrajem Prahy. Ovšem rezidenti též vyzdvihují důležitou roli autobusových linek projíždějících příčně přes Vinohradskou třídu, které umožňují transversální spojení s přilehlými čtvrtěmi taktéž v severojižním směru.

Ať už respondenti MHD využívají často či méně často, veřejná doprava je druhou nejvíce ceněnou kvalitou Vinohradské, hned po husté maloobchodní síti. Mezi aspekty Vinohradské, kterého si respondenti nejvíce cení, ji zařadilo 156 respondentů. Samotná přítomnost tramvajového spojení z dotazníkového šetření vyplynula jako šestý nejvíce ceněný prvek ulice. Vyslovilo se pro ni 123 respondentů. 87% uživatelů považuje současné rozmístění tramvajových zastávek za vyhovující. Toto číslo je však do značné míry zavádějící. Je důležité zmínit, že velká většina uživatelů, které situace spíše vyhovuje, v doplňující otevřené otázce uvedla, že se přesto najdou místa, kde tomu tak není. I z tohoto důvodu je nutné nevyhovující zastávky zanalyzovat do větších detailů. Jak v dotaznicích, tak při komunitních vycházkách respondenti zmiňovali v jednotlivých úsecích konkrétní problémy.

U zastávky Italská je velmi problematická vzdálenost zastávek v jednotlivých směrech. Uživatelům přijde vzdálenost mezi tramvajovými zastávkami v obou směrech jako příliš velká. Navíc k ani jedné nevede přímý přechod. Ten, který vede přes celou ulici od křižovatky, zastávku míjí a vede k nim vždy jen jeden přechod ze strany blíže k chodníku. Navíc zastávka ve směru do centra je příliš blízko zastávky Muzeum a svým umístěním v obou směrech až za křižovatkou způsobuje často nelogické zastavování tramvaje nejprve na křižovatce a pak znovu za křižovatkou na zastávce. Zastávka Vinohradská tržnice taktéž nevyhovuje z hlediska vzdálenosti od křižovatky, kdy přechod přes křižovátku nevede k zastávce, ale na zastávku vede pouze jeden krátký přechod ze strany bližšího chodníku.

Zastávka Jiřího z Poděbrad patří podle uživatelů také mezi problematické zastávky. Ve směru z centra se nachází až u křižovatky s ulicí Slavíkova. Ze zastávky se nedá dostat k náměstí, aniž by uživatel musel jít podchody, kde jsou pouze schody, a které nemají bezbariérový přístup. Navíc si respondenti přejí zastávku přemístit přímo až na náměstí (212 respondentů) a zřídít k ní přechody ze všech stran, nikoli pouze přechod ze strany bližšímu chodníku. Zastávka Radhošská je podle uživatelů příliš blízko zastávce Flora, avšak zbytečně daleko od zastávky Jiřího z Poděbrad. Nevede k ní žádný přímý přechod, pouze přechod přes křižovátku, který ovšem zastávku míjí. Navíc v nejužším hrdlu parkující auta blokují hladký průjezd tramvaje.

Zastávka Želivského je zbytečně daleko od křižovatky, takže komplikuje přestup na metro a na autobusové linky na druhé straně křižovatky. Navíc auta okolo zastávky projíždí rychle, což způsobuje, že se uživatelé, zvláště rodiče s dětmi necítí na zastávce bezpečně.

Z odpovědí vyplynulo, že respondentům na celé Vinohradské hlavně nevyhovují úzké tramvajové ostrůvky. Uživatelé se necítí bezpečně při vstupu na tramvajový ostrůvek a také při pobytu na ostrůvku, kdy se cítí ohroženi projíždějícími auty. I proto si respondenti přejí, aby auta musela zpomalit před zastávkou a při projíždění okolo zastávky (126 respondentů). Jako jedno z řešení, které respondenti navrhuje je například zvýšený jízdní pruh u zastávek, který opticky působí jako prodloužení chodníku, a který donutí auta zpomalit.

Dalším zmiňovaným nedostatkem Vinohradskéje hlučnost tramvajového tělesa, způsobená především zastaralostí trati, která způsobuje hlasité otřesy tramvají, hlavně nových typů, které mají lehčí plechy náchylnější k vibrování. Respondenti též zmiňují silné vrzání tramvají ve smyčce na náměstí Jiřího z Lobkovic, ke kterému dochází při otáčení.

Uživatelům také velmi schází na zastávkách digitální panely informující o odjezdech tramvají. Uživatelům také nevyhovuje umístění tramvajových přístřešků mimo tramvajové ostrůvky, kdy musí při přechodu od přístřešku k ostrůvku přejít vozovku. Ve chvíli kdy přijede tramvaj, se většinou zároveň auta rozjíždí, anebo rychle projíždí okolo ostrůvku a není tedy snadné se dostat od přístřešku k zastávce bezpečným a rychlým způsobem. Starším občanům pak obecně nevyhovuje velká vzdálenost od přístřešků k ostrůvku.

Tramvajová zastávka Muzeum patří mezi jedny z nejvíce nevyhovujících, zejména kvůli absenci jakéhokoli přechodu k zastávce ve směru I. P. Pavlova a kvůli nemožnosti přejít úroveň od zastávky ve směru do centra (18 respondentů).

Zastávka Flora má jako jediná široké ostrůvky a přístřešek přímo na zastávce, ale není k ní umožněn úroňový přechod od obchodního centra nebo ulice Baranovy, je nutné jít bariérovým podchodem.

U zastávky Olšanské hřbitovy má podle uživatelů přechod pro chodce příliš krátký interval zelené, což snižuje bezpečnost chodců při přecházení.

V poslední řadě uživatelé velmi oceňují přítomnost metra na Vinohradské třídě, které je rychlou spojnici s centrem města. Jeho zásadním problémem je ovšem bariérovost a absence výtahů a také eskalátorů. Navíc ve stanici Jiřího z Poděbrad byl nejvyužívanější eskalátor změněn z jízdy z vestibulu na náměstí na opačný směr, což většina respondentů označila jako velmi nepraktické. Stejně tak na Floře a na Želivského chybí eskalátory při výstupech z vestibulu, což působí jako značná bariéra, obzvlášť vzhledem k tomu, že všechny vestibuly plní též funkci podchodů.

Celkově je veřejná doprava důležitou a základní složkou ulice, se kterou je Vinohradská neodmyslitelně spjatá a je vnímaná jako jedna z největších kvalit ulice. Na první pohled doprava působí jako fungující článek, ovšem podle uživatelů vykazuje určité nedostatky. Tramvajové zastávky jsou nebezpečné, úzké a bariérové. Jako nedostatek uživatelé vnímají také nerovnoměrnou vzdálenost mezi jednotlivými zastávkami. Nicméně i přes to je veřejná doprava velmi ceněnou složkou Vinohradské třídy.

## 1.9. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

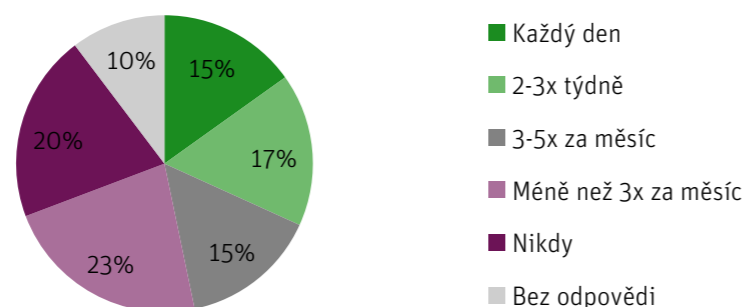
### POTŘEBA ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PRO POHYB PO VINOHRADSKÉ NA KOLE

Zlepšení Vinohradské pro pohyb cyklistů respondenti uvedli jako 3. nejčtenější podnět pro vylepšení (97 respondentů). Chybějící cyklopruhy pak byly uvedeny podle počtu odpovědí jako 10. nejčastější nedostatek Vinohradské (51 respondentů). Od 20 respondentů zazněl naopak požadavek nezavádět cyklopruhy, které omezují volný průjezd aut. Tito respondenti argumentují tím, že pohyb na kole je záležitostí velmi malého procenta populace, případně tím, že je současná cyklistická infrastruktura na Vinohradské nevyužívána.

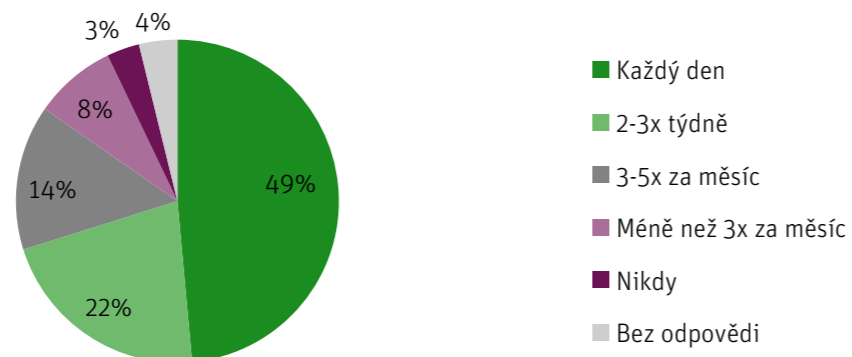
Pro přesnější pochopení profilu respondentů a pro jasnější představu o využívání kola pro pohyb z a do Vinohradské je třeba se blíže podívat na odpovědi, které vyplnili respondenti před a po zveřejnění odkazu na dotazník na webových stránkách skupiny Defense, která se soustředí na zájmy automobilové dopravy. V období po vyvěšení odkazu se počet respondentů oproti předešlému období zněkolikanásobil. Mezi respondenty byl v tomto období po zveřejnění nepoměrně větší počet uživatelů, pro které jsou důležité zájmy automobilové dopravy. Toto vychýlení pak ovlivnilo kvantitativní zhodnocení potřeb cyklistické infrastruktury.

Z respondentů, kteří odpovídali po zveřejnění odkazu, používá automobilovou dopravu pro pohyb z a do Vinohradské jako převažující typ dopravy více respondentů, než v období před zveřejněním. Automobil je převažujícím typem dopravy pro 31.8% respondentů → GRAF 19, kteří odpověděli po zveřejnění odkazu a pro 62.2% pro respondentů → GRAF 20, kteří odpověděli před zveřejněním odkazu.

Graf 19: Jakou dopravu a jak často pro Vaše cesty z/do Vinohradské ulice využíváte? Pro možnost 'auto' Odpovědi respondentů z období 03. 03. – 13.03.



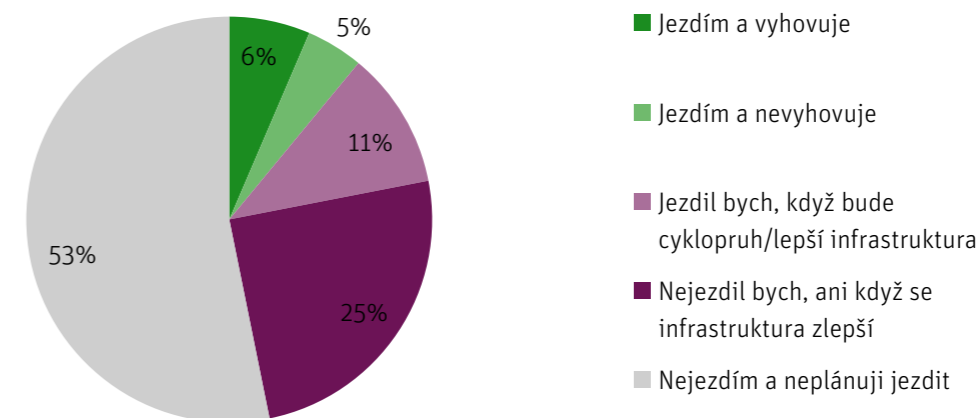
Graf 20: Jakou dopravu a jak často pro Vaše cesty z/do Vinohradské ulice využíváte? Pro možnost 'auto' Odpovědi respondentů z období 14. 03. – 16.03.



Na kole nejezdí 36.9% respondentů v období před zveřejněním, a 54.6% z období po zveřejnění odkazu. Celkově tedy mezi respondenty, kteří odpovídali po zveřejnění odkazu, bylo procentuálně mnohem více automobilistů a mnohem méně cyklistů a statisticky byl vzorek v druhém období tedy mnohem méně reprezentativní.

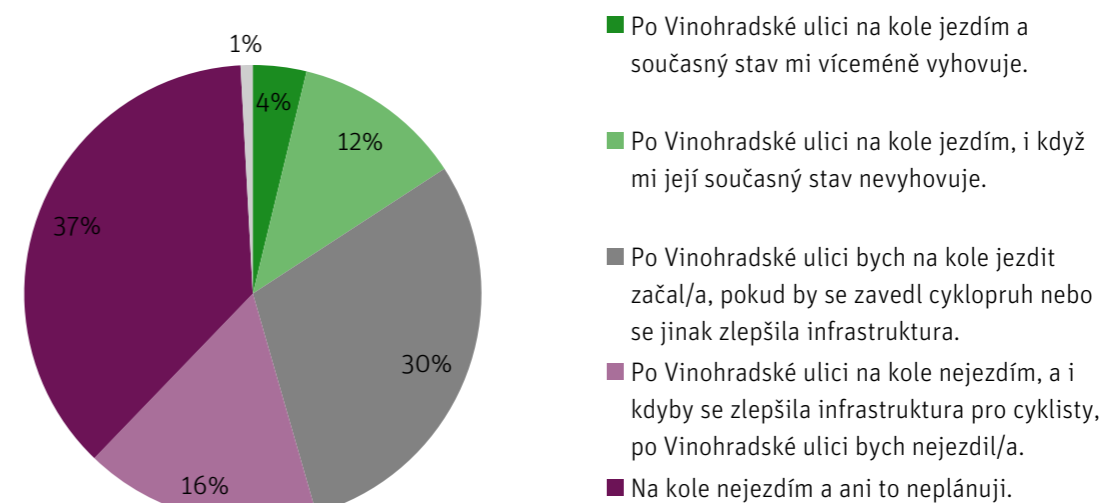
Z vyhodnocení odpovědí všech respondentů vyplynulo, že vylepšení cyklistické infrastruktury by bylo relevantní pouze pro relativně malé procento respondentů. Z vyhodnocení vyplynulo, že pouze 16% respondentů po Vinohradské v současnosti na kole jezdí, ale nejsou spokojeni se současným stavem ulice pro pohyb na kole nebo by jezdilo, pokud by se zlepšila infrastruktura → GRAF 21.

Graf 21: Jezdíte po Vinohradské ulici na kole?: všichni respondenti

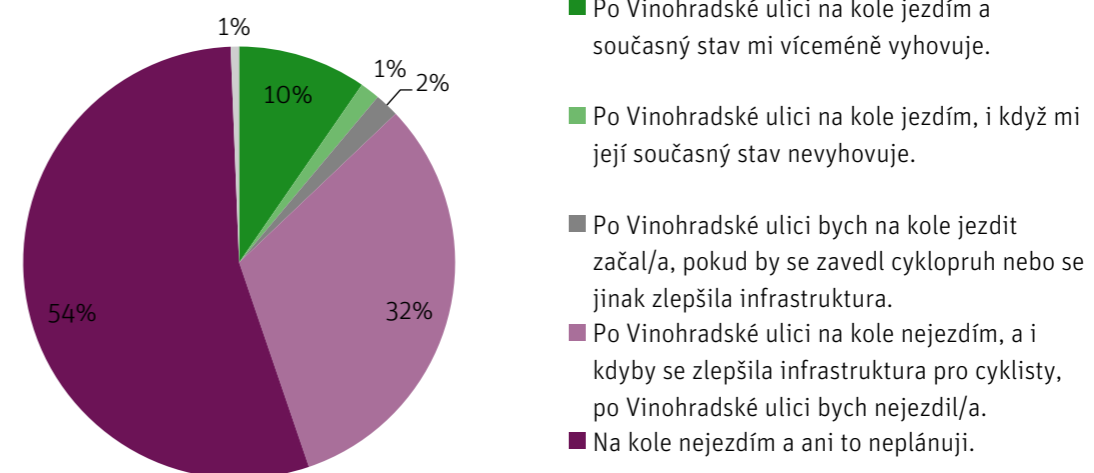


Ovšem z bližší analýzy vyplývá, že z respondentů, kteří odpovídali před zveřejněním odkazu, se tato tvrzení týkají 42% respondentů → GRAF 22.

Graf 22: Jezdíte po Vinohradské ulici na kole? - Odpovědi respondentů z období 03. 03. – 13.03.



Graf 23: Jezdíte po Vinohradské ulici na kole? - Odpovědi respondentů z období 14. 03. – 16.03.



Celkové procento uživatelů, pro které je otázka zlepšení infrastruktury relevantní, bylo tedy statistickým vychýlením zmenšeno. Celkový výsledek nelze tedy považovat za reprezentativní zájmu širokého spektra uživatelů.

I přes tuto statistickou nevyváženost však byla potřeba zlepšit Vinohradskou pro pohyb cyklistů určena z odpovědí všech respondentů jako jeden z nejdůležitějších podnětů pro vylepšení ulice. Z pohledu cyklistů, kteří se zúčastnili cyklovyjíždky, komunitních vycházek a mapování, je zlepšení průjezdnosti pro cyklisty Vinohradskou důležité, i když by některým cyklistům stačila kvalitní průjezdnost paralelními ulicemi, protože Vinohradská nabízí přímý spoj s centrem. Někteří uživatelé mají názor, že by se měl při hledání řešení pro cyklistickou dopravu vzít v potaz také cyklogenerel, který byl vypracovaný pro Prahu 3.

#### ZHODNOCENÍ SOUČASNÉ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Současnou cyklistickou infrastrukturu vnímají cyklisté, kteří se na kole po Vinohradské pohybují, jako nedostatečnou, což vyplynulo jak z dotazníkového šetření, tak z cyklovyjíždky a komunitního mapování a vycházek. Účastníci cyklovyjíždky popsali mnohé nedostatky současné cyklistické infrastruktury na Vinohradské.

Konkrétně například uvedli místa, kde cyklopruh, případně piktogram, cyklistům chybí. To se týká například úseku Čáslavská – Jičínská ve směru na Floru. V tomto úseku cyklistům přišlo piktogramové značení nedostatečné. Také v úseku mezi ul. Italskou a Španělskou ve směru k Národnímu Muzeu chybí cyklopruh nebo piktogram, i když by jejich zavedení současná šíře chodníku umožňovala. Piktogramový koridor chybí podle účastníků cyklovyjíždky také v úseku Boleslavská – Jičínská ve směru na Floru, a také nenavazuje za křižovatkou s Jičínskou ulicí ve směru na Jiřího z Poděbrad.

Nevhodnost existujícího cyklopruhu pro všechny typy cyklistů byla také identifikována jako další nedostatek cyklistické infrastruktury. Například cyklopruh, který se nachází v úseku od Jana Želivského po náměstí Jiřího z Lobkovic by množství cyklistů nevyužilo při jízdě s rodinou. Zejména ve směru na Floru je silnice coby dvouproudá zatížená intenzivním provozem. Cyklisté by tak v tomto úseku upřednostňovali oddělení od vozovky.

Z vybavení cyklistům chybí po celé délce ulice stojany pro kola.

#### ZHODNOCENÍ CELKOVÝCH PODMÍNEK PRO POHYB PO VINOHRADSKÉ NA KOLE

Kromě nedostatků cyklistické infrastruktury cyklisté zhodnotili také celkové podmínky pro pohyb po Vinohradské na kole. Konflikt s ostatními druhy dopravy vzhledem k dopravnímu uspořádání představuje klíčový problém na mnoha úsecích ulice. Cyklisté se tak cítí často ohroženi projíždějícími auty nebo tramvají, případně se obávají nenadálého otevření dveří zaparkovaných aut.

Cyklista má ve stoupání ve směru na Jiřího z Poděbrad podél zastávky Vinohradská tržnice málo místa mezi chodníkem a ostrůvkem zastávky. Některá auta se snaží cyklistu v tomto úzkém místě nebezpečně předjíždět.

Zúžená šířka vozovky mezi zaparkovanými auty a tramvajovou tratí je problémem například v úseku mezi ulicí U Kanálky a Slavíkova ve směru na Jiřího z Poděbrad. Cyklista může být projíždějící tramvají zatlačen mezi zaparkovaná auta. Stejně je tomu v úseku U Vodárny – Řípská ve směru na Floru, kde navíc cyklista stoupá a nemá dostatečnou rychlost. Problematické je v tomto úseku rovněž předjíždění aut cyklisty. Mezi zaparkovanými auty a tramvajovou tratí se v úseku Velehradská – nám. Jiřího z Poděbrad ve směru na Jiřího z Poděbrad prostor zužuje do té míry, až v jednom místě nutí cyklisty přejet kolej a jet uprostřed tramvajové tratě. Úsek je velmi nebezpečný i pro zkušené cyklisty a prakticky neprůjezdný pro děti, nebo nezkušené cyklisty. V úseku Milešovská-Kolínská není mezi tramvajovou tratí a zaparkovanými auty pro cyklisty prakticky žádné místo. Cyklisté tak musí jet po tramvajové trati, tam ale zpomalují auta i samotné tramvaje. Cyklisté zažili případy, kdy je tramvaje „vzvonili“ mezi zaparkovaná auta. Je to jeden z nejkritičtějších úseků cyklistické dopravy z celé ulice.

Přítomnost parkování je pro cyklisty problematické také v úsecích, kde vozovka není zúžená. Několik parkovacích míst na nepřehledném místě brání v úseku Libická – Boleslavská ve směru na Floru v průjezdu podél hrany chodníku. Parkování v druhé řadě na vozovce v úseku Boleslavská – Jičínská ve směru k Floře také zhoršuje komfort cyklistů.

Pro nevidomé je důležité takové oddělení provozu cyklistů a chodců, aby nevidomí byli jasně upozorněni na přítomnost cyklistické dopravy a nemohli do její trasy náhodně vstoupit. Čím jasnější oddělení cyklistů od pěších, tím pro pohyb nevidomých lépe.

Nekomfortní a nebezpečné přejíždění z Vinohradské do bočních ulic bylo identifikováno jako další problém při pohybu po Vinohradské na kole. Ve směru od Národního Muzea je v úseku Legerova – Balbínova v současném uspořádání znemožněno odbočení vlevo do Španělské ulice. Tato ulice je však díky malému provozu cyklisty využívaná jako relativně bezpečné a komfortní spojení mezi Prahou 1 a Prahou 3. Ve směru na Jiřího z Poděbrad nemají cyklisté možnost odbočit doleva do ulice Slavíkova ani jinak úrovnově s kolem přejít na druhou stranu ulice. Cyklisté nemohou také z ulice Slavíkovy pokračovat rovně před Vinohradskou do ulice U Vodárny. Prostupnost čtvrti pro cyklistickou dopravu zhoršuje stejně tak absence návaznosti pro cyklisty z Vinohradské do obou jednosměrných ulic u křížení Vinohradské a Radhošské/ Libické. V křížení

Vinohradská – Boleslavská ve směru na Floru by bylo podle cyklistů vhodné v pravém odbočovacím pruhu umožnit povolený směr pro jízdu cyklistů rovně (E12c), aby cyklista nemusel do levého pruhu. Velmi nebezpečné je také odbočení z Vinohradské vlevo do ulice Jana Želivského.

Problematika špatné návaznosti pro cyklisty se týká také napojení na širší okolí. Chybí například bezpečné cyklistické propojení s Václavským náměstím a odbočení doprava i doleva na Legerovu ulici. Nekomfortní a nebezpečné je také napojení cyklistické dopravy z ul. Jana Želivského do Vinohradské. Kvůli častým kolonám cyklisté raději přejíždějí před křížením na chodník. Cyklistům chybí také bezpečné a komfortní propojení Vinohradské s ulicí Izraelskou, která je cyklisty hojně využívána.

Někteří cyklisté také poznamenali, že malá intenzita cyklovyjíždky způsobuje, že nejsou řidiči neresppektováni. Toto platí podle cyklistů pro celý úsek nám. Jiřího z Lobkovic – Jana Želivského.

Poklopy kanalizace představují další nebezpečí pro cyklisty, protože se do nich může zaklínit kolo. Přítomnost poklopů představuje problém například mezi chodníkem a ostrůvkem zastávky Vinohradská tržnice ve směru z centra. Typ povrchů je na některých místech pro cyklisty také problematický. Například na křižovatce Jičínské s Vinohradskou je křížení kolejí dlážděné kočíčimi hlavami, což není pro pohyb na kole komfortní.



# 2 / Specifická část



# Úvod

Specifická část této zprávy prezentuje hodnocení a potřeby uživatelů vztahující se k jednotlivým prvkům ulice nebo jejím částem. Skládá se z části textové a části mapové, které jsou provázány číselným indexem.

Jde o kvalitativní popis, který vystihuje subjektivní charakteristiku tak, jak je vnímána určitým typem uživatelů. Zpracovatelé měli za cíl shromáždit popis současného stavu různých uživatelů ulice, aniž by jejich hodnocení a potřeby dále hodnotili.

Zpracovatelé koncepční studie si jsou vědomi, že při návrhu nebude možné vyhovět všem potřebám a nebude možné reagovat na všechna negativní hodnocení současného stavu ulice už i z toho důvodu, že jsou některá z nich ve vzájemném protikladu.

Přesto je zachycení potřeb uživatelů tohoto významného veřejného prostranství nezbytným předpokladem pro kvalitní návrh nové podoby ulice, která bude v co největší možné míře reflektovat potřeby jednotlivých skupin uživatelů.

Výstupy ve specifické části pocházejí ze tří typů aktivit s uživateli ulice:

**Komunitní mapování** – sousedská setkání s občany nad mapou Vinohradské ulice a jejího okolí:

Praha 3 12. 3. 2015

Praha 2 19. 3. 2015


**Komunitní vycházky** – urbanistické procházky po Vinohradské ulici:


Praha 3 14. 3. 2015

Praha 2 21. 3. 2015

**Cyklovyjížďka** – projížďka po Vinohradské ulici s cyklisti, kteří ji frekventovaně využívají:

pro obě MČ 14. 3. 2015

Legenda:  označení pro současnou hodnotu nebo potenciál

 označení pro problematické místo, jev nebo bariéru



## 2.1 ÚSEK A: LEGEROVA – ANNY LETENSKÉ

2.1.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
A1	Celkově je Vinohradská v tomto úseku ceněna pro hodnotnou architekturu, pro své městské bloky, vizuální hodnotu štítů a věží. Z architektonického hlediska je v této části respondenty ceněna hlavně budova Českého rozhlasu (A1).	Vinohradská 10
A2	Blízkost k důležitým bodům a místům, jakými jsou Václavské náměstí nebo železniční stanice Praha hlavní nádraží, je další nespornou kvalitou Vinohradské. Hodnotu příkládají respondenti nejen blízkosti těchto ikonických budov, ale také průhledům na tyto budovy, (Národní muzeum nebo hlavní nádraží). Výhled na nádraží a vlaky z úseku nad tunelem (A2) je cenný pro rodiče s dětmi již po mnoho generací.	chodník nad tunelem v úseku Legerova – Španělská na severní části Vinohradské
A3	V tomto úseku Vinohradské ulice uživatelé oceňují také přítomnost stromořadí z důvodů zlepšení kvality životního prostředí a také pro vizuální kvalitu. Zvláště v úseku mezi Balbínovou a Italskou (A5) oceňují někteří uživatelé, že stromořadí tvoří opakující se prvek ve veřejném prostranství a zároveň tvoří bariéru od dopravy.	úsek mezi Balbínovou a Italskou na jižní straně Vinohradské

2.1.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
A3	Vinohradská je komfortní pro podélné přecházení po jedné straně ulice (až na současné řešení bezbariérovosti, která není na Vinohradské v současné době dobře zajištěna). Jedním z důvodů je dostatečná šířka chodníků, které umožňuje komfortní pohyb i pro rodiče s kočárky. Mezi úseky s dostatečnou šířkou chodníku byl jmenován zvláště úsek mezi Balbínovou a Italskou (Vinohradská 14–20). Dalším kladem zmíněným respondenty je krátká doba čekání na přechodech se světlenou signalizací při podélném pohybu Vinohradskou.	úsek mezi Balbínovou a Italskou na jižní straně Vinohradské
A4	Ohledně příčného přecházení Vinohradské ulice v úseku Legerova – Anny Letenské je chodci ceněn zvláště přechod před ulicí Italská ve směru z centra (A4), kde mají chodci dostatečný výhled z důvodu dostatečně vzdáleného parkování.	křížení ulic Italská a Vinohradská
A9, A10	Chybí přechody na všech ramenech křižovatek, chodci tedy nemůžou komfortně přejít na všech místech křižovatky. Na křižovatce s Balbínovou (A9) a Anny Letenské (A10) chybí přechod za křižovatkou (při chůzi ve směru od Národního muzea). Chodci musí projít přes přechod na druhé straně křižovatky, nebo přebíhají ulici mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	křižovatka s Balbínovou a Anny Letenské
A11	Přechod u tramvajové zastávky Italská ve směru k Národnímu muzeu (A11) je umístěn za křižovatkou s přechodem se světelnou signalizací. Auta se rozjedou na světelnou signalizaci, druhý přechod, který je umístěn za světelnou signalizací, nečekají a často nedávají chodcům, kteří přecházejí z tramvajového ostrůvku, přednost. V momentě, kdy přijíždí tramvaj, mají auta zelenou. Chodci se cítí na tomto přechodu ohroženi.	křižovatka s Balbínovou a Anny Letenské
A12	Přechody se světelnou signalizací přes Vinohradskou u Italské (A12) mají podle většiny uživatel dlouhý interval čekání na zelenou a příliš krátký interval zelené pro chodce. Zatímco dlouhé čekání zmenšuje komfort chodců při přecházení Vinohradské, krátký interval zelené představuje bezpečnostní riziko obzvláště pro starší občany a pro občany se sníženou pohyblivostí, pro které je interval zelené příliš krátký pro bezpečné přejítí vozovky.	přechody přes Vinohradskou u Italské
A13, A14	Tramvajová zastávka Italská ve směru od Národního muzea (A13) a k Národnímu muzeu (A14) není umístěna u křižovatky, a není tudíž v blízkosti přechodů. Zastávka nemá přechod pro příchod z obou stran Vinohradské. Chodci, kteří se chtějí dostat na tramvajový ostrůvek přes přechody, jsou nuceni přejít přes vzdálené přechody, případně přebíhají mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	tramvajová zastávka Italská v obou směrech
A15, A16	Přechody u ulice Balbínova (A15) a Anny Letenské (A16) nejsou pro chodce dostatečně bezpečné. Ve výhledu na přijíždějící auta brání chodcům auta, která jsou zaparkovaná příliš blízko přechodu. (Někteří uživatelé by uvítali umístění stojanů na kola v úseku vozovky před chodníkem, na místě zaparkovaných aut. Tím by se výhled chodců zlepšil.)	přechod u ulice Balbínova a Anny Letenské

B) ŠÍŘKA CHODNÍKU		
A17	Kolmé parkování, které se nachází před budovou VZP (Vinohradská 8), zužuje prostor pro pěší pohyb. Z druhé strany se nacházejí schody, které vedou k budově VZP. Schody zužují šířku chodníku. Pohyb v tomto úseku je tak obtížnější zvláště pro vozíčkáře a pro rodiče s dětmi.	úsek chodníku před budovou VZP (Vinohradská 8)
A18	Chodník, který vede od křižovatky s Legerovou na hlavní nádraží, je pro všechny chodce nebezpečný, jelikož je příliš úzký, a nesplňuje proto účel pěšího propojení na hlavní nádraží.	mimo řešené území – od rohu Vinohradské a Legerovy k hlavnímu nádraží
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
A19, A20 a A21	Na přechodech přes ulici Španělská (A19), Balbínova (A20) a Anny Letenské (A21) na severní straně Vinohradské nejsou všechny obrubníky úplně sníženy. Tento nedostatek omezuje pohyb po Vinohradské především pro vozíčkáře a rodiče s kočárky.	přechody na severní straně Vinohradské
A22	Před budovou Vinohradská 10 (A22) se na chodníku nachází malý schod, který není dobře vidět. Představuje nebezpečí především pro starší lidi a omezuje bezbariérovost toho úseku chodníku.	chodník před budovou Vinohradská 10
A23, A24	Budova VZP (Vinohradská 8) není dobře přístupná pro vozíčkáře. Schody, které k ní vedou, představují bariéru (A23). Rampa, která je umístěna podél budovy Vinohradské 6 (A24), není dobře použitelná pro vozíčkáře, protože je příliš příkrá. V těsné blízkosti rampy je nájezd, který je pro vozíčkáře vhodný. Je ovšem riziko, že před nájezdem bude parkovat automobil vzhledem k tomu, že se prostor před budovou využívá pro parkování.	přístup k budově VZP (Vinohradská 8)
A25	Bezbariérové parkování před budovou Vinohradská 10 je problematické. Příčné parkování, které se nachází napůl na chodníku, není vhodné pro vozíčkáře a pro rodiče s kočárky kvůli obrubníku.	bezbariérové parkovací stání před budovou VZP (Vinohradská 8)
<b>D) PĚŠÍ NAPOJEJNÍ NA OKOLÍ</b>		
A26	Pěší spojení s Národním muzeem je nevyhovující. Uživatelé musí pro průchod k Národnímu muzeu a k zastávce metra použít podchod, který není pro uživatele příjemný. Jde o hlavní vstup pro pěší na Václavské náměstí. Kvalita tohoto vstupu je velmi nízká. Neexistence úrovněného pěšího napojení k Národnímu muzeu je vnímána všemi uživateli jako zásadní problém.	mimo řešené území – úsek mezi Vinohradskou a Národním muzeem přes ulici Legerova
A27	Klíčovým problémem je také chybějící přechod na tramvajovou zastávku Muzeum (ve směru I. P. Pavlova). Jediný přístup pro chodce je přes koleje. Zastávka tedy rozhodně není bezbariérově přístupná a pro ostatní uživatele je při jejím přístupu ohrožena jejich bezpečnost.	tramvajová zastávka Muzeum ve směru I. P. Pavlova.
A28	Pro chodce je zásadním problémem také neexistence pěšího přístupu na hlavní nádraží.	mimo řešené území – spojení mezi Španělskou a hlavním nádražím
A	Opakovaně zazněl požadavek řešit Vinohradskou komplexně, s přílehlými uličkami, vstupy do parků a uzly, zejména její návaznost na Národní muzeum. Velký počet uživatelů a městská část Praha 2 se shodují, že bez řešení těchto bodů není možné dosáhnout celkového vylepšení Vinohradské.	celý úsek Legerova – Anny Letenské

2.1.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
A29	Některým uživatelům vadí, že prostor okolo budovy VZP (Vinohradská 8) nefunguje jako veřejný prostor, funguje jako parkoviště. Uživatelé by uvítali jiné využití veřejného prostoru, například schody by se mohly použít k sezení.	otevřený prostor přilehlý k budově VZP (Vinohradská 8)
A30	Výhled na nádraží a vlaky z plochy nad tunelem (11), který je cenný pro rodiče s dětmi již po mnoho generací, některým uživatelům přijde nevyužit.	chodník nad tunelem na severní části Vinohradské
A	Ve spodní části Vinohradské chybí uživatelům občanská vybavenost a typ aktivit v parteru nepodporuje noční život na Vinohradské.	celý úsek Legerova – Anny Letenské
A31	Uživatelé Vinohradské večer pociťují nebezpečí v úseku u budovy VZP. Prostor přijde uživatelům špinavý, tmavý a nepřehledný. Prostory také přitahují sociálně patologické jevy, zvláště drogově závislé osoby.	úsek u budovy VZP (Vinohradská 8)
A32	Lavičky s reklamním polepem umístěné na chodníku v úseku nad tunelem – na rohu s ulicí Španělská – se uživatelům nelíbí z estetického hlediska.	chodník nad tunelem, na rohu s ulicí Španělská
A36	Zábradlí umístěné v úseku nad tunelem se uživatelům z estetického hlediska nelíbí. Většina uživatelů by zábradlí odstranila.	chodník v úseku Španělská – Legerova
A	Na Vinohradské všichni uživatelé oceňují dostatek kontejnerů na tříděný odpad po celé její délce v Praze 2. Kritizován však je jejich vzhled a případný nepořádek v jejich okolí.	celý úsek Legerova – Anny Letenské

2.1.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
A33	Stromy v úseku Španělská – Balbínova se uživatelům z estetického hlediska nelíbí, jelikož nejsou dostatečně vzrostlé.	chodník v úseku Španělská – Balbínova
A34	Na chodníku před budovou VZP (Vinohradská 8) stromy chybí, jelikož je tomto úseku příčné parkování, které zužuje prostor chodníku.	chodník před budovou VZP (Vinohradská 8)
A	Uživatelům Vinohradské také z estetického důvodu chybí květiny, ať už zavěšené nebo zasazené v záhonech u stromů.	celý úsek Legerova – Anny Letenské

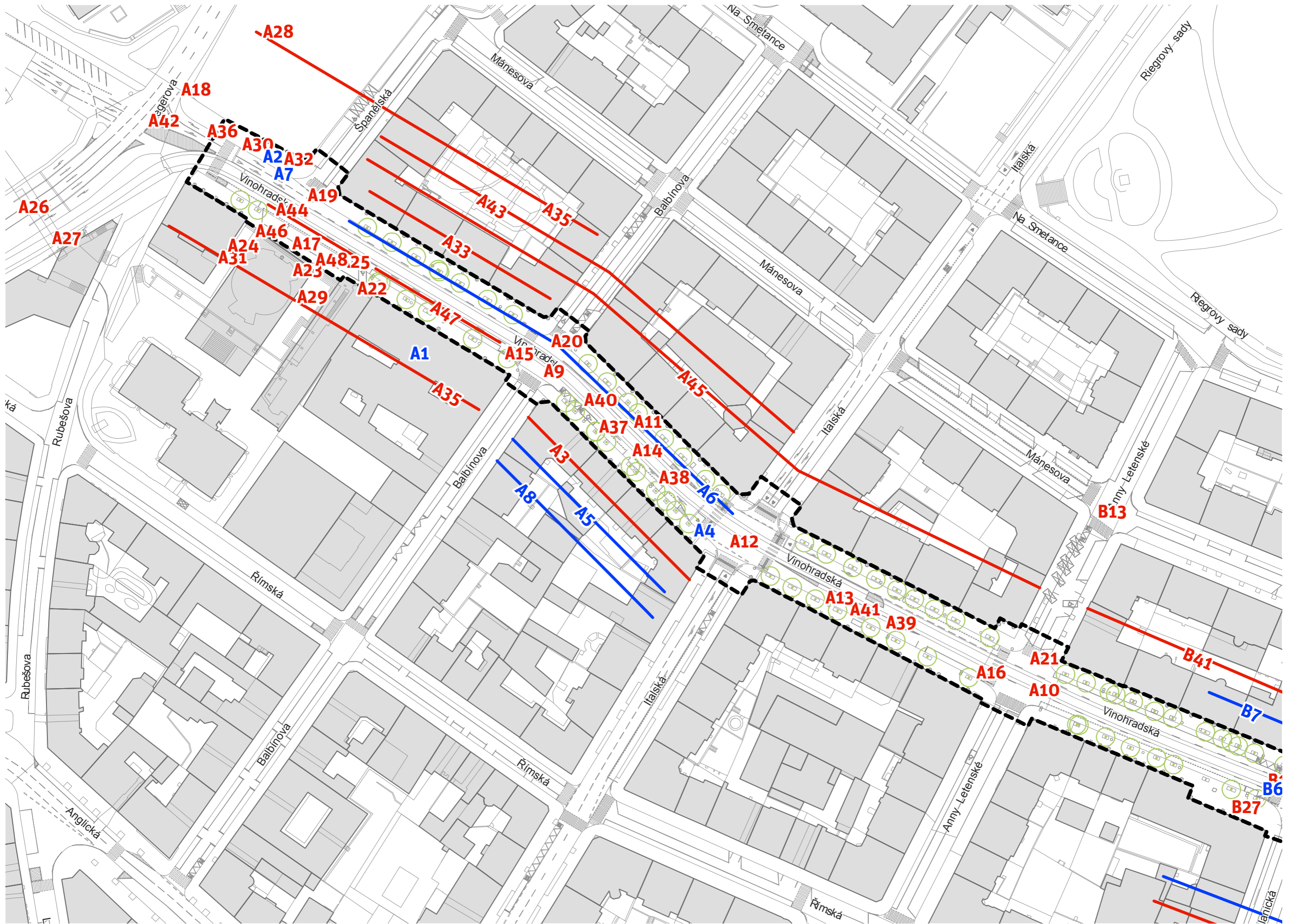
2.1.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
A35	Úsek Balbínova – Legerova přijde většině uživatelů v noci nedostatečně osvětlen. Slabší osvětlenost má negativní vliv na komfort uživatelů při pohybu po Vinohradské a na celkový pocit bezpečí.	úsek Balbínova – Legerova
A	Celkově oranžové světlo neakcentuje pobytový charakter, nedotváří pocit intimity. Žluté světlo působí na uživatele příjemněji.	celý úsek Legerova – Anny Letenské
A	Podle mnoha uživatelů současný design světel neodpovídá významu ulice. Změna designu osvětlení by měla pozitivní dopad na pobytovou kvalitu veřejného prostranství.	celý úsek Legerova – Anny Letenské
A	Osvětlení je umístěno vysoko a rezidentům, kteří bydlí ve výšce osvětlení, svítí do oken.	celý úsek Legerova – Anny Letenské

2.1.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
A	V úseku mezi Španělskou a Anny Letenské je ve špičce pohyb tramvají, které jedou ve směru do centra, částečně omezen auty, která v koloně jedou po kolejích, i když mají dostatek prostoru na vozovce a nejsou nucena kvůli nedostatku místa jet přes koleje.	úsek Španělská – Anny Letenské
<b>A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK</b>		
A37	Většina uživatelů, kteří na Vinohradské využívají městskou hromadnou dopravu, se shoduje, že zastávka tramvaje Italská ve směru do centra je příliš blízko zastávky Muzeum. Uživatelé tedy často použijí tramvajovou zastávku Muzeum místo zastávky Italská. Uživatelé by preferovali, kdyby byla posunuta o blok výše, k ulici Anny Letenské.	tramvajová zastávka Italská ve směru k Národnímu muzeu
A38, A39	Ostrůvky zastávky Italská jsou ve směru k Národnímu muzeu (A38) a od Národního muzea (A39) od sebe daleko. Vzdálené rozmístění je nejasné obzvláště pro občasně návštěvníky.	tramvajová zastávka Italská ve směru k Národnímu muzeu a od Národního muzea
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
A40, A41	Ostrůvky tramvajové zastávky Italská ve směru k Národnímu muzeu (A40) i na Jiřího z Poděbrad (A41) jsou příliš úzké. Čekání na ostrůvku je kvůli malé šířce nepříjemný zvláště pro rodiče s kočárky.	tramvajové zastávky Italská v obou směrech
A	Uživatelům MHD chybí na Vinohradské automaty na lístky.	
A	Uživatelům, kteří používají pro pohyb po Vinohradské veřejnou dopravu, na zastávkách chybí digitální infopanely, které informují o příjezdech tramvají.	

2.1.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
A45	V úseku mezi ul. Anny Letenské a Italská je ve špičce pohyb tramvají ve směru do centra často omezen kolonou aut. Zejména širší auta a dodávky jedou v úsecích, kde je na ulici podélné parkování v modré zóně, částečně po kolejích. Pohyb tramvaje je v tomto úseku tedy omezen a zpomalen, což uživatele, kteří pro pohyb z Vinohradské a na Vinohradskou využívají veřejnou dopravu, od jejího používání odrazuje. Mnozí jdou raději pěšky. Přitom krátkodobá parkovací místa v protisměru nejsou ve stejnou dobu vždy využita.	úsek Anny Letenské – Španělská ve směru k Národnímu muzeu
A46	Kolmé parkování před budovou VZP (Vinohradská 8) zužuje chodník. Pohyb v tomto úseku je tak obtížnější zvláště pro vozíčkáře a pro rodiče s dětmi.	Vinohradská 8
A47	Auta zaparkovaná před budovami Vinohradská 10 – 12 představují nebezpečí pro cyklisty, kteří jsou ohroženi případným otevřením dveří.	úsek Balbínova – Vinohradská jižní část
A48	Některým uživatelům vadí, že příčná parkovací stání před budovou VZP (Vinohradská 8), jsou v soukromém vlastnictví, i když se jedná o veřejné prostranství. Některým respondentům vadí tato privatizace veřejného prostoru.	Vinohradská 8

2.1.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
A6	Cyklistům vyhovuje, že zde není podélné parkování. Mohou tak jet u hrany chodníku. Oproti jiným místům na ulici nemusí udržovat odstup od parkujících aut v obavě, že někdo otevře dveře od auta.	úsek Italská – Španělská ve směru k Národnímu muzeu
A46	Dle některých cyklistů, kteří po Vinohradské ulici jezdí na kole, by se dostatečně široky chodník v severní straně Vinohradské mezi ulicemi Legerovou a Španělskou dal využít pro samostatný cyklopruh.	úsek Španělská – Legerova ve směru k Národnímu muzeu
A47	Cyklisté mají ve stoupání relativně dostatečný odstup mezi tramvají a parkujícími auty. Nemusí jet po kolejích a mohou jet v dostatečné vzdálenosti od zaparkovaných aut. Předjíždějící auta je míjejí zleva po kolejích.	úsek Balbínova – Italská ve směru od Národního muzea
A42	Chybí bezpečné cyklistické propojení s Václavským náměstím a odbočení doprava i doleva na Legerovu ulici.	křížení Vinohradská - Legerova
A43	Ve směru k Národnímu muzeu mezi ul. Italskou a Španělskou chybí cyklopruh nebo piktogram, i když by to současná šíře chodníku umožňovala.	Italská – Španělská ve směru k Národnímu muzeu
A44	Ve směru od Národního muzea je v současném uspořádání znemožněno odbočení vlevo do Španělské ulice. Tato ulice je však díky malému provozu využívána cyklisty jako relativně bezpečné a komfortní spojení mezi Prahou 1 a Prahou 3 (severní hrana Riegrových sadů, Rajská zahrada, Bořivojova, Kubelíkova).	úsek Legerova – Balbínova ve směru od Národního muzea
A	Cyklistům v celém úseku chybí stojany pro kola.	celý úsek Legerova – Anny Letenské







## 2.2 ÚSEK B: ANNY LETENSKÉ – TŘEBÍZSKÉHO

2.2.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
B1, B2, B3	Vinohradská je i v tomto úseku ceněna pro hodnotnou architekturu, pro své městské bloky, vizuální hodnotu štítů a věží. V úseku Anny Letenské – Třebízského jsou pro svoji architektonickou hodnotu respondenty zmiňovány zejména budovy Radiopaláce (Vinohradská 40) (B1), Maceškova paláce (Vinohradská 48) (B2) a Vinohradské tržnice (Vinohradská 50) (B3).	Vinohradská 40, 48 a 50
B4	Všemi typy uživatelů je ceněna blízkost parků, včetně Riegrových sadů a sadů Svatopluka Čecha. Kromě přítomnosti zeleně, kterou blízkost parků poskytuje, jsou ceněny také samotné průhledy z Vinohradské do Riegrových sadů po celé délce úseku a výhled na budovu sokolovny (B4) ulicí Budečská.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského
B	Široké chodníky v tomto úseku nabízejí podle uživatelů Vinohradské veřejný prostor pro využití tak, aby se z Vinohradské stalo cílové, nikoli pouze průchozí místo. Uživatelé by uvítali např. předzahrádky, obzvláště kdyby byla doprava regulována (na názoru se shodují jak uživatelé Vinohradské, tak majitelé kaváren) a kdyby se zlepšila pobytová kvalita veřejného prostranství.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského

2.2.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
B6	Ohledně příčného přecházení Vinohradské ulice v úseku Anny Letenské - Třebízského chodci oceňují zvláště přechod přes Vinohradskou na křižovatce s ulicí Blanická (B6), a to díky absenci signalizace. Chodci oceňují, že nejsou omezeni nutností počkat na signalizaci.	přechod přes Vinohradskou na křižovatce s ulicí Blanická
B12	Chybí přechody na východní části křížení s ul. Blanickou. Chodci musejí přejít nejprve podélně na západní stranu a posléze příčně, nebo přebíhají ulici mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	křižovatka s ulicí Blanická
B13, B14, B15	Doplnění přechodů na všechna ramena křižovatek je podle uživatelů nutné také na Mánesově ulici, na křižovatkách s ulicemi Anny Letenské (B13), Blanickou (B14) a Budečskou (B15).	úsek mimo řešené území – křižovatky Mánesova s A. Letenské, Blanickou a Budečskou
B16	Na přechodu na křižovatce s Blanickou mají chodci častou zkušenost s kolizí s auty.	křižovatka s Blanickou
B17	Přechody se světelnou signalizací přes Vinohradskou na křižovatce s Budečskou (B17) mají podle většiny chodců dlouhý interval čekání na zelenou a příliš krátký interval zelené pro chodce. Zatímco dlouhé čekání snižuje komfort chodců při přecházení Vinohradské, krátký interval zelené představuje bezpečnostní riziko obzvláště pro starší občany a pro občany se sníženou pohyblivostí, pro který je interval zelené příliš krátký pro bezpečné přejetí vozovky.	křižovatka s Budečskou
B18, B19	Tramvajová zastávka Vinohradská tržnice ve směru od Národního muzea (B18) a k Národnímu muzeu (B19) v obou směrech není umístěna u křižovatky, tedy v blízkosti přechodů. Zastávka nemá přechod pro příchod z obou stran Vinohradské. Chodci, kteří se chtějí dostat na tramvajový ostrůvek přes přechody, jsou nuceni přejít přes vzdálené přechody, případně přebíhají mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	ostrůvky tramvajové zastávky Vinohradská tržnice v obou směrech
<b>B) ŠÍŘKA CHODNÍKU</b>		
B20	Pro komfortnější pohyb by někteří uživatelé upřednostnili rozšíření chodníku před Vinohradskou tržnicí.	úsek před Vinohradskou tržnicí
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
B21	Tramvajová zastávka Vinohradská tržnice v obou směrech nemá bezbariérový přístup, což je nepřekonatelný problém pro vozíčkáře bez doprovodu, ale i komplikace pro rodiče s kočárky.	tramvajová zastávka Vinohradská tržnice v obou směrech

2.2.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
B5	V úseku Vinohradská 38 – Vinohradská 48 má díky své šířce chodník potenciál pro aktivity a umístění mobiliáře ve veřejném prostranství. Mezi podněty pro využití úseku patří kromě předzahrádek a laviček například záhon, stojan na kola, veřejná knihovnička, prvek pro děti, umění, nabíječka na telefon, wifi přístupový bod nebo informační tabule.	úsek Vinohradská 38 – Vinohradská 48
B22	Pro většinu uživatelů je Vinohradská průchozí ulice, nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je také nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současné aktivity v parteru. V úseku Vinohradská 38 – Vinohradská 48 (B22) má díky své šířce chodník potenciál pro aktivity a umístění mobiliáře ve veřejném prostranství. Mezi podněty pro využití úseku patří kromě předzahrádek a laviček například záhon, stojan na kola, veřejná knihovnička, prvek pro děti, umění, nabíječka na telefon, wifi přístupový bod nebo informační tabule.	chodník v úseku Vinohradská 38 – Vinohradská 48
B	Většina uživatelů se shoduje, že na Vinohradské je příliš mnoho designových obchodů a málo občanské vybavenosti a kaváren. To se týká především úseku Anny Letenské – Třebízského. Přítom podle uživatelů by přítomnost obchodů jiného typu a kaváren celý prostor oživila. Z pohledu provozovatelů rušnost a nízká kvalita veřejného prostranství zabraňuje přítomnosti kaváren a restaurací, zvláště umístění předzahrádek.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského
B23	Většinu uživatelů nevyhovuje současné využití Vinohradské tržnice, ve které jsou pouze designové obchody, do kterých člověk nepotřebuje chodit více než párkrát za rok. Uživatelům na Vinohradské schází původní funkce tržnice a jsou také nespokojeni s kvalitou a monopolem supermarketu Albert podél Vinohradské.	Vinohradská 50
B	V celém úseku Vinohradské v Praze 2 uživatelé poukazují na vysokou hlučnost způsobenou automobilovou dopravou. Hluk neustupuje ani večer a v nočních hodinách, kdy je sice menší provoz, ale řidiči jezdí rychleji.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského
B24	Místa k sezení uživatelům scházejí především v úseku před budovami Vinohradská 38 – Vinohradská 48, kde širší chodník nabízí potenciál k pobytu ve veřejném prostoru.	úsek mezi Vinohradská 38 – Vinohradská 48
B27	Uživatelé poukazují na fakt, že kolem kontejnerů na tříděný odpad umístěných před Vinohradskou 38 (B27) se často hromadí odpady, což výrazně zhoršuje kvalitu veřejného prostranství. Většina uživatelů by z estetického důvodu uvítala umístění kontejnerů do bočních ulic a případné umístění košů na třídění plastu na Vinohradské. Další variantou, na které se uživatelé shodli, je ponechání kontejnerů na Vinohradské a jejich zapuštění do země, pokud by byly kontejnery dobře řešeny. Současná řešení kontejnerů zapuštěných do země poskytuje příliš malý otvor pro rozměrnější odpady, které se špatně vkládají. Alternativním řešením je umístění kontejnerů v domech.	chodník před Vinohradskou 38
B28	Trafika umístěná před budovou Vinohradská 48 podle uživatelů blokuje prostor ve veřejném prostranství.	chodník před budovou Vinohradská 48
B29	Několika uživatelům také schází pouliční hodiny na nároží před budovou Vinohradská 48.	nároží před budovou Vinohradská 48
B	Po celé Vinohradské chybějí veřejné toalety, což představuje problém hlavně pro rodiče s dětmi a pro starší občany.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského
B	Mezi další prvky, které by uživatelé uvítali, patří pítko, která jsou praktická hlavně v letních měsících a která poskyt ve veřejném prostranství zpříjemňují.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského

2.2.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
B7	Na Vinohradské uživatelé oceňují také přítomnost stromořadí, které zlepšuje kvalitu životního prostředí a také pro jeho vizuální kvalitu. Zvláště vzrostlé stromy před budovou Vinohradská 41 (B7) jsou z estetického hlediska vnímány jako hodnotné.	úsek před budovou Vinohradská 41
B8	Před budovou Vinohradská 48 jsou stromy a sloupy v jedné ose, což uživatelé vnímají z estetického hlediska pozitivně. Někteří uživatelé by v tomto místě uvítali i druhou řadu stromů.	úsek před budovou Vinohradská 48
B25	Kvalita stromořadí není z pohledu uživatelů jednotná po celé délce Vinohradské. Podle mnoha uživatelů kvalita stromů po obou stranách ulice klesá v úseku od Blanické ulice směrem k náměstí Jiřího z Poděbrad, jelikož jsou zde stromy méně vzrostlé.	úsek Blanická - Třebízského
B26	V úseku před budovami Vinohradská 44 a 46 nejsou vysazeny stromy. Nenevazující rozmístění stromů v tomto úseku narušuje opakující se element ulice a narušuje tak z nich prožitek (serial vision).	úsek před budovami Vinohradská 44 a 46.

2.2.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
B	Podle mnoha uživatelů neodpovídá současný design světel významu ulice a nerespektuje její kulturně-historické a estetické hodnoty.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského
B	Celkově oranžové světlo neakcentuje pobytový charakter, nedotváří pocit intimity. Žluté světlo působí na uživatele příjemněji.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského
B	Osvětlení je umístěno vysoko a rezidentům, kteří bydlí ve střední úrovni, pouliční osvětlení svítí do obytných místností.	celý úsek Anny Letenské - Třebízského

2.2.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK</b>		
B30, B31	Ostrůvky zastávky Vinohradská tržnice jsou ve směru k Národnímu muzeu (B30) a od Národního muzea (B31) od sebe daleko. Vzdálené rozmístění je nejasné obzvláště pro občasně návštěvníky.	zastávka Vinohradská tržnice v obou směrech
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
B32, B33	Umístění přístřešku na chodníku odděleně od zastávky Vinohradská tržnice ve směru od Národního muzea (B32) a ve směru k Národnímu muzeu (B33) je problematické zvláště pro starší a imobilní občany, kteří z nich nestihnou dojít k tramvaji.	zastávka Vinohradská tržnice v obou směrech
B34	U zastávky Vinohradská tržnice ve směru k Národnímu muzeu (B34) je přechod, který vede od přístřešku k zastávce, umístěn za přechodem se světelnou signalizací (křížení s ul. Třebízského). Tento přechod není bezpečný, protože v momentě, kdy přijíždí tramvaj, mají auta zelenou a přechod vzdálený 50 m za světelnou křižovatkou, nečekají.	zastávka Vinohradská tržnice ve směru k Národnímu muzeu
B35, B36	Uživatelům, kteří používají pro pohyb z Vinohradské a na Vinohradskou veřejnou dopravu, na tramvajové zastávce Vinohradská tržnice v obou směrech (B35 a B36) chybí digitální infopanely, které informují o příjezdech tramvají. Stejně tak uživatelům chybí na Vinohradské automaty na lístky.	zastávka Vinohradská tržnice v obou směrech

2.2.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
B39	Na nároží za křižovatkou s ulicí Blanická ve směru od Národního muzea je řidič automobilu v konfliktu s tramvají kvůli přítomnosti parkujících aut.	křižovatka s ulicí Blanická
B40	Při jízdě směrem do centra je složité odbočení vlevo do ulice U Tržnice. Za zastávkou tramvaje Vinohradská tržnice směrem k Národnímu muzeu se do ulice U Tržnice může odbočovat až v místě, kde je úhel odbočení ostrý. Pro řidiče by bylo nevhodné, kdyby se zastávka posunula směrem do centra a odbočení do ulice U Tržnice by v tu chvíli bylo zcela nemožné.	křížení Vinohradské a ulice U Tržnice
B41	V úseku mezi Anny Letenské a Blanická je ve špičce pohyb tramvají, které jedou ve směru do centra, omezen kolonou aut. Auta jedou v úsecích s podélným parkováním po kolejkách. Pohyb tramvaje je v tomto úseku tedy omezen a zpomalen, což uživatele, kteří pro pohyb z Vinohradské a na Vinohradskou využívají veřejnou dopravu, od jejího používání odrazuje.	úsek Anny Letenské - Blanická ve směru k Národnímu muzeu
B42	V okolí tržnice je podle rezidentů nedostatek parkovacích míst pro rezidenty i návštěvníky.	úsek Budečská - U Tržnice

2.2.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
B9	Cyklisti chválí dostatek prostoru mezi zaparkovanými auty a kolejovou tratí pro bezpečné stoupání na kole. Auta mohou cyklistu předjet po tramvajové trati.	úsek Blanická - Sázavská ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
B10	Dostatečně široký chodník, který by umožnil vytvoření cyklopruhu pro bezpečné stoupání. Případně je prostor pro jiné řešení zároveň s novou úpravou zastávky tramvaje, které umožní cyklistům bezpečné stoupání.	úsek Blanická - Sázavská ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
B11	Při odbočení vlevo z Vinohradské do Budečské ulice má cyklista dostatek prostoru, aby jej míjela auta projíždějící rovně.	úsek Blanická - Sázavská ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
B37	Ve stoupání má cyklista málo místa mezi chodníkem a ostrůvkem zastávky Vinohradská tržnice. Někteří auta se snaží cyklistu v tomto úzkém místě nebezpečně předjíždět.	úsek Blanická - Sázavská ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
B38	Ve stejném místě se vyskytují poklopy kanalizace, které jsou nebezpečné pro cyklisty - může v nich uvíznout kolo.	úsek Blanická - Sázavská ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad







## 2.3 ÚSEK C: TŘEBÍZSKÉHO/ŠUMAVSKÁ – U VODÁRNY

2.3.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
C1	V úseku Třebízského/Šumavská – U Vodárny je z architektonického hlediska respondenty nejvíce ceněn kostel Nejsvětějšího Srdce Páně (C1), a to zejména průhledy na tuto dominantu ze zmiňovaného úseku.	kostel Nejsvětějšího Srdce Páně, náměstí Jiřího z Poděbrad
C2, C3	Všemi typy uživatelů je ceněna blízkost sadů Svatopluka Čecha (C2) a náměstí Jiřího z Poděbrad (C3), které nabízejí dostatek zeleně a příjemný výhled pro rezidenty. Uživatelé také oceňují, že sady a náměstí prosvětlují prostor Vinohradské. Náměstí Jiřího z Poděbrad také nabízí frekventovanou občanskou vybavenost a místo pro setkávání. Někteří uživatelé na náměstí Jiřího z Poděbrad vnímají pozitivně soužití různých sociálních skupin. Uživatelé také oceňují výhled na architekturu Vinohradské ulice, který náměstí Jiřího z Poděbrad poskytuje.	sady Svatopluka Čecha a náměstí Jiřího z Poděbrad
C4	Ceněné je také dětské hřiště vybudované v blízkosti sadů Svatopluka Čecha.	úsek mimo řešené území – sady Svatopluka Čecha

2.3.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
C5	Pro chodce je problematický přechod k Čechovým sadům v blízkosti ulice U Kanálky. Chodci mají často zkušenost, že řidiči v úseku jedou rychle, jelikož je rovný. Vysoká rychlost aut pak chodce při přecházení ohrožuje.	přechod z Vinohradské k Čechovým sadům umístěný v blízkosti ulice U Kanálky
C6	Uživatelům chybí přechod v návaznosti na schody u sadů Svatopluka Čecha. Chodec je veden po schodech ze sadů, ale už nepokračuje návaznost na protější stranu Vinohradské. Absence přechodu je jedním z příznaků nedostatečného propojení Čechových sadů a Vinohradské ulice.	úsek vozovky v návaznosti na schody v sadech Svatopluka Čecha, nacházející se mezi ulicemi Třebízského a U Kanálky
C7	Na křižovatce ulic Slavíkova a U Vodárny přiléhající k rohu náměstí Jiřího z Poděbrad chybí úroňový přechod na všech ramenech křižovatky. Podchody, které jsou pro přechod křižovatky určeny, nejsou přívětivé pro vozíčkáře, rodiče s dětmi ani pro starší občany. Přecházení silnice mimo přechod představuje bezpečnostní riziko jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu. Jde o kritické místo, na jehož neudržitém stavu se shodnou všechny kategorie uživatelů.	křižovatka se Slavíkovou a U Vodárny
<b>B) ŠÍŘKA CHODNÍKU</b>		
	žádné vyjádření	
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
	žádné vyjádření	
<b>D) PĚŠÍ NAPOJENÍ NA OKOLÍ</b>		
C11	Podle většiny uživatelů nejsou sady Svatopluka Čecha dobře propojené s Vinohradskou. Propojení s Vinohradskou je důležité zvláště pokud se zlepší kvalita veřejného prostranství a pokud bude na druhé straně ulice v úseku více občanské vybavenosti.	úsek sadů Svatopluka Čecha
C12	Uživatelé by uvítali větší množství přechodů na náměstí Jiřího z Poděbrad. Přístup na náměstí je z Prahy 2 omezen i z Mánesovy ulice. Mánesova směřuje na náměstí přímo, ale není možné z ní na náměstí přímo přejít, protože v místě napojení není přechod.	úsek mimo řešené území – návaznost Mánesovy na náměstí Jiřího z Poděbrad

2.3.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
C13	Procházení kolem sadů Svatopluka Čecha po obou stranách ulice není ve večerních hodinách pro většinu uživatelů všech demografických kategorií příjemné vzhledem k absenci aktivit v parteru a nepřítomnosti lidí na ulici. Keře podél Vinohradské také snižují pocit bezpečí. Pocit nebezpečí není způsoben jen nedostatečným osvětlením.	úsek mezi Třebízského a U Vodárny
C14	Pro všechny uživatele sady Svatopluka Čecha nejsou přehledné. Uživatelé mají ve večerních hodinách v sadech pocit nebezpečí, zvláště v zadní části parku, která přitahuje sociálně patologické jevy.	úsek mimo řešené území – sady Svatopluka Čecha
C15	Mobiliář k sezení uživatelům schází například před knihovnou na Vinohradech (Vinohradská 69).	chodník před budovou Vinohradská 69
C	Většina uživatelů by z estetického důvodu uvítala umístění kontejnerů do bočních ulic a případné umístění košů na třídění plastu na Vinohradské. Další variantou, na které se uživatelé shodli, je ponechání kontejnerů na Vinohradské a jejich zapuštění pod zem, pokud by byly kontejnery dobře řešeny. Současné řešení zapuštěných kontejnerů poskytuje příliš malý otvor pro vložení odpadů.	celý úsek C
C	Po celé Vinohradské chybí veřejné toalety, což představuje problém hlavně pro rodiče s kočárky a pro starší občany.	celý úsek C
C	Mezi další prvky, které by uživatelé uvítali, patří pítka, která jsou praktická hlavně v letních měsících a která pobyt ve veřejném prostranství zpříjemňují.	celý úsek C
C	V úseku naproti sadům Svatopluka Čecha respondenti poukazují na jiný charakter ulice. Mnoho domů nemá aktivní parter a od rohu náměstí Jiřího z Poděbrad se v tomto úseku vytrácí charakter ulice jako nákupního bulváru.	celý úsek C ve směru do centra

2.3.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
C27	Kvalita stromořadí není z pohledu uživatelů jednotná po celé délce Vinohradské. Podle mnoha uživatelů kvalita stromů po obou stranách ulice klesá v úseku od Blanické ulice směrem k náměstí Jiřího z Poděbrad, stromy jsou zde méně vzrostlé.	celý úsek C

2.3.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
C	Osvětlení je umístěno vysoko a rezidentům, kteří bydlí ve výšce osvětlení, svítí do oken.	celý úsek C

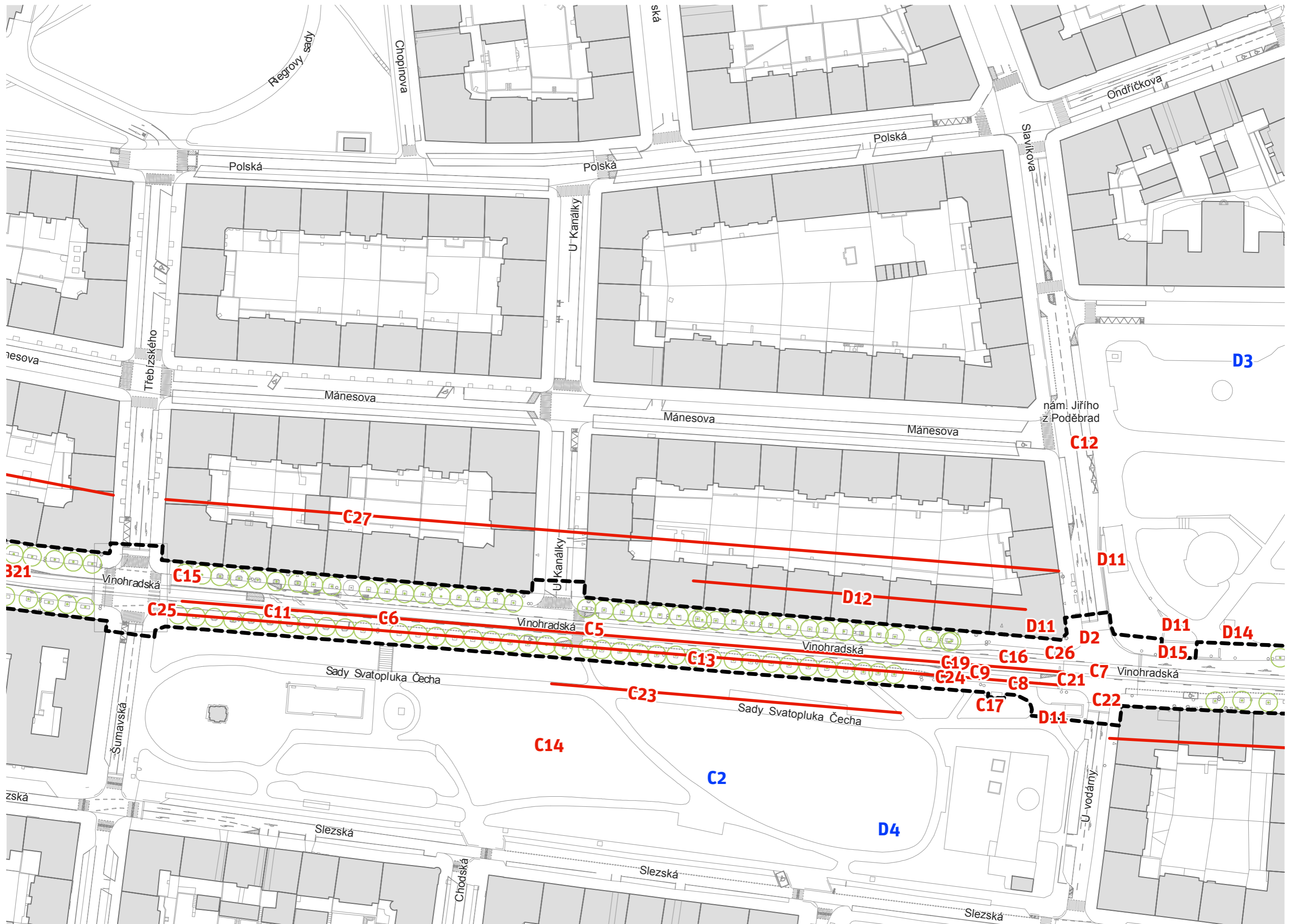
2.3.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK</b>		
C16	Tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad ve směru od Národního muzea by podle mnoha uživatelů měla být za křižovatkou – jako hlavní důvod bylo uvedeno chybné úroňové přecházení křižovatky. V současné době není dobře přístupná pro uživatele náměstí, které je hlavní cílové místo v okolí zastávky. Její umístění za křižovatkou není čitelné pro občasně návštěvníky náměstí.	tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad ve směru na Floru
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
C8	U tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru na Floru je přechod umístěn jen 15 m před křižovatkou se světelnou signalizací. Tento přechod není bezpečný, protože když přijíždí tramvaj, auta mají zelenou a na přechodu umístěném před světelnou signalizací nečekají.	tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru na Floru

2.3.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
<b>C9, C10</b>	Tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad ve směru na Floru (C9) a k Národnímu Muzeu (C10) nemá bezbariérový přístup, což ztěžuje její přístup pro vozíčkáře ale i pro rodiče s kočárky.	tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad v obou směrech
<b>C17, C18</b>	Umístění přístřešku odděleně od tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru na Floru (C17) a ve směru k Národnímu muzeu (C18) je problematické zvláště pro starší občany, důvodem je jejich vzdálenost od tramvaje. V případě deště proto neplní svoji funkci, nechrání před klimatickými podmínkami.	tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad v obou směrech
<b>C19, C20</b>	Uživatelům, kteří používají pro pohyb z Vinohradské a na Vinohradskou veřejnou dopravu na zastávkách chybí digitální infopanely, které informují o příjezdech tramvají. Stejně tak uživatelům chybí na Vinohradské automaty na lístky.	tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad v obou směrech

2.3.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
<b>C25, C26</b>	Na nároží se sady Svatopluka Čecha ve směru na Floru (C25) a k Národnímu muzeu – na nároží se Slavíkovou (C26) je řidič automobilu v konfliktu s tramvají kvůli parkujícím autům.	nároží se Šumavskou ve směru od Národního muzea (C16) a se Slavíkovou ve směru k Národnímu muzeu (C17).

2.2.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>C21</b>	Cyklisti nemají možnost odbočit doleva do ulice Slavíkova ani jinak úrovně s kolem přejít na druhou stranu ulice.	úsek U Kanálky – Slavíkova ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
<b>C22</b>	Cyklisté nemohou ze Slavíkovy ulice pokračovat rovně přes Vinohradskou do ulice U Vodárny.	úsek U Kanálky – Slavíkova ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
<b>C23</b>	Velmi kritické místo pro cyklisty, šířka vozovky mezi zaparkovanými auty a tramvajovou tratí se zužuje. Cyklisté mohou být projíždějící tramvají zatlačeni mezi zaparkovaná auta.	úsek U Kanálky – Slavíkova ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad
<b>C24</b>	Podél ostrůvku zastávky Jiřího z Poděbrad je pro cyklisty a auta vozovka úzká. Nebezpečná situace nastává, zejména pokud se auto snaží pomalu stoupajícího cyklistu v tomto úseku předjet.	úsek U Kanálky – Slavíkova ve směru na náměstí Jiřího z Poděbrad









## 2.4 ÚSEK D: U VODÁRNY – ŘIPSKÁ (NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z PODĚBRAD)

2.4.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
D1	Vinohradská je i v tomto úseku ceněna pro hodnotnou architekturu, pro své městské bloky, vizuální hodnotu štítů a věží. V úseku Anny Letenské – Třebízského jsou pro svoji architektonickou hodnotu respondenty zmiňovány zejména budovy Radiopaláce (Vinohradská 40) (B1), Maceškova paláce (Vinohradská 48) (B2) a Vinohradské tržnice (Vinohradská 50) (B3).	náměstí Jiřího z Poděbrad
D3, D4	Blízkost náměstí Jiřího z Poděbrad (D3) také nabízí uživatelům frekventovanou občanskou vybavenost, kulturní akce a slouží jako místo pro setkávání, místo, kde lidé rádi tráví svůj čas stejně jako v sadech Svatopluka Čecha (D4).	náměstí Jiřího z Poděbrad a sady Svatopluka Čecha
D5	Z pohledů některých uživatelů je potenciálem i možnost vybudování parkovacích míst pod náměstím Jiřího z Poděbrad. Tak by se na Vinohradské mohl snížit počet parkovacích míst a mohly tak vytvořit lepší podmínky pro pěší a cyklisty.	náměstí Jiřího z Poděbrad

2.4.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
D	Pro větší čistotu povrchů by bylo zapotřebí chodníků krotit, což se v současné době neděje.	celý úsek D
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
D6	Chybí přechod na všech ramenech křižovatky s náměstím Jiřího z Poděbrad. Chodci tedy nemůžou přejít ve všech místech křižovatky, ale musí buď projít přes přechod na druhé straně křižovatky, nebo přebíhají ulici mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	křižovatka s náměstím Jiřího z Poděbrad
D7	Přechod vedoucí k tramvajové zastávce Jiřího z Poděbrad ve směru do centra je pro chodce nebezpečný. Auta mají v tomto úseku vysokou rychlost a přechod pro ně není dostatečně viditelný. Na náměstí Jiřího z Poděbrad se nachází základní škola a přechod je často využíván dětmi, které nejsou zpoza označnicku dobře vidět.	přechod od tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru do centra
D8	V blízkosti přechodu na úrovni Nitranské ul. zaparkovaná auta brání chodcům ve výhledu. Chodci jsou pro větší rozhled nuceni vyjít do vozovky a nejsou pro řidiče dobře viditelní.	přechod u Nitranské ul.
<b>B) ŠÍŘKA CHODNÍKU</b>		
	žádné vyjádření	
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
D	Nevidomí mají problém najít zastávku a přechody, protože nejsou instalovány naváděcí pásy.	celý úsek D
D9	Křoví zasahující do chodníku podél náměstí Jiřího z Poděbrad překází nevidomým v chůzi. Tuto bariéru nelze pomocí slepecké hole včas zaznamenat.	úsek podél náměstí Jiřího z Poděbrad
D10	Tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad nemá bezbariérový přístup, což znemožňuje její využití vozíčkářem bez doprovodu a omezuje přístup pro rodiče s kočárky.	tramvajová zastávka Jiřího z Poděbrad
D11	Bezbariérový přístup nemá ani stanice metra Jiřího z Poděbrad, což znemožňuje využití vozíčkáři a omezuje přístup pro rodiče s kočárky.	stanice metra Jiřího z Poděbrad
D2	Podle většiny uživatelů přítomnost zábradlí u stanice metra nepřidává pocit bezpečí pro chodce, naopak zvyšuje nebezpečí, jelikož nenuť řidiče sledovat chodce. Většina uživatelů se shoduje, že lepší je takové oddělení různých módů dopravy, které nutí všechny uživatele sledovat ostatní a brát jejich přítomnost ve veřejném prostranství v potaz. Na tom se shodují i rodiče dětí, podle kterých je lepší děti naučit dávat na dopravu pozor. Uživatelé by proto zábradlí odstranili. Zábradlí jsou také negativně hodnocena uživateli z estetických důvodů.	křižovatka s ulicí Slavíkovou a U Vodárny

2.4.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
	žádné vyjádření	

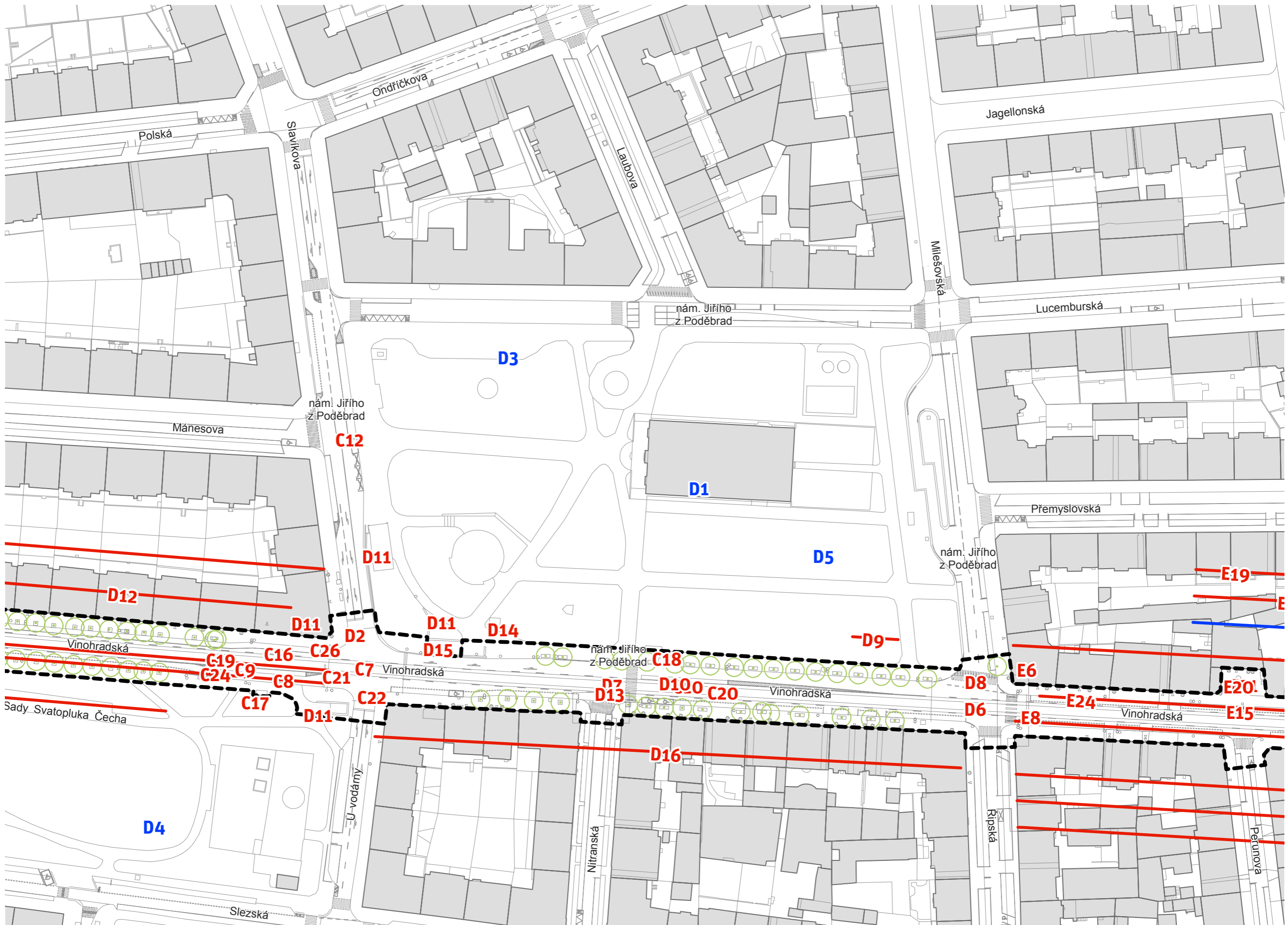
2.4.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
D	Odpadkové koše nejsou podle uživatelů koncepčně rozmístěny, jelikož nejsou po Vinohradské v pravidelných odstupech. Zelené koše rovněž dle respondentů nevyhovují svým designem. Design by měl být reprezentativnější.	celý úsek D
D	Uživatelé by uvítali přítomnost košů na třídění odpadu.	celý úsek D
D	Rezidenti by uvítali více kontejnerů na tříděný odpad. Kontejnery na tříděný odpad by uživatelé neumístili na Vinohradskou, ale raději do bočních ulic. Jedním z důvodů, kromě estetické stránky, je také skutečnost, že auta při vyvážení blokují vozovku.	celý úsek D
D	Mobiliář by měl být designově sladěný a odpovídat charakteru Vinohradské, ale zároveň nenáročný na údržbu.	celý úsek D
D	Uživatelé by také uvítali průběžně rozmístěná pítka, která jsou praktická hlavně v letních měsících a která pobyt ve veřejném prostranství zpříjemňují.	celý úsek D
D	Na Vinohradské je podle uživatelů také problém vizuálního smogu způsobený přítomností reklamy na veřejném prostranství a jejím designem. Uživatelům vadí zejména reklama zasahující kolmo do chodníku, ale také nesjednocený design reklam. Možností, která by byla přijatelná, je poskytnutí plakátovacích sloupů pro reklamu.	celý úsek D
D14	Ukazatelé na náměstí Jiřího z Poděbrad umístěné u vstupu do metra neodpovídají svou podobou charakteru místa a jeho estetické hodnotě.	roh Slavíkovy a Vinohradské
D	Mezi mobiliář, který by uživatelé uvítali, patří informační tabulky o historii lokality a lokálních zajímavostech, hodiny a stojany na kola zejména v zákoutích a u obchodů. Mobiliář je dle uživatelů důležité sdružovat k sobě, aby nevytvářel bariéry v pohybu.	celý úsek D

2.4.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
D	Současný design světel podle mnoha uživatelů neodpovídá významu ulice. Je zastaralý a nebere v úvahu kulturní a historickou hodnotu této významné pražské tepny.	celý úsek D
D	Osvětlení je umístěno vysoko a rezidentům, kteří bydlí ve výšce osvětlení (4. patro), svítí do oken.	celý úsek D
D	Většinu uživatelů přijde úsek přesvětlený.	celý úsek D
D13	Na přechodu bez světelné signalizace nejsou chodci v noci pro řidiče dobře viditelní, protože přechod není osvětlen.	přechod od tramvajové zastávky Jiřího z Poděbrad ve směru do centra
D	Pro uživatele je důležité sjednotit typ osvětlení a upřednostnit teplý odstín světla.	celý úsek D

2.4.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK</b>		
	žádné vyjádření	
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
D15	U výstupů z metra Jiřího z Poděbrad by někteří uživatelé uvítali zrušení mohutného zastřešení, které brání výhledu na náměstí z druhé strany ulice a tvoří zbytečnou bariéru.	výstupy z metra Jiřího z Poděbrad umístěné na náměstí

2.4.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
<b>D</b>	Uživatelé včetně častých návštěvníků se shodují, že souvislé parkování pro nerezidenty podél Vinohradské v tomto úseku poškozuje její vzhled a funkci, a to na úkor pobytu pěších na ulici. Parkování v takovém rozsahu pro návštěvníky není nezbytné, protože úsek je dobře přístupný MHD. Podle velké části uživatelů by parkování pro nerezidenty na Vinohradské mělo být omezeno na bezbariérová parkovací místa a místa pro zásobování. V současné době zásobovací auta staví často na chodnících a poškozuje je. Nezpevněné povrchy pražské mozaiky se touto nadměrnou zátěží ničí.	celý úsek D ve směru k Floře

2.4.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>D</b>	Někteří uživatelé se domnívají, že by se měl při hledání řešení pro cyklistickou dopravu vzít v potaz vypracovaný cyklogenerel Prahy 3 a řešení mělo hledat v rámci celé oblasti.	celý úsek Slavíkova – Milešovská
<b>D16</b>	Vozovka je úzká a podélně parkující auta nutí cyklisty jet v blízkosti tramvajové tratě navíc v úseku stoupání, kde cyklista nemá dostatečnou rychlost. Jedoucí tramvaj může cyklistu vtlačit mezi parkující auta. Problematické je rovněž předjíždění aut cyklisty.	úsek U Vodárny – Řipská ve směru na Floru





## 2.5 ÚSEK E: ŘIPSKÁ – BARANOVA/BOLESLAVSKÁ

2.5.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
E	Důležitou hodnotou tohoto úseku je jeho charakter nákupní třídy s velkým množstvím aktivit v parteru a průchodností po obou stranách.	celý úsek E
E1	Dle mnoha uživatelů by charakter bulváru mohlo dále podpořit zlepšení podoby a funkce veřejného prostranství v lokálních ustoupeních zástavby v úseku Vinohradská 125–127, Vinohradská 117–121, před budovou Vinohradská 115 a Vinohradská 109. Tato prostranství, díky kterým má ulice členitý profil, představuje jeden z největších potenciálů pro vylepšení pobytové kvality.	úsek Řipská – Radhoštská

2.5.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
E2	Některým starším občanům vyhovuje přechod u ulice Radhoštská, protože je rozdělen kolejem a nejsou tak po celou dobu přecházení přímo na vozovce.	úsek Řipská – Radhoštská
E3, E4, E5	Chybí přechody na všech ramenech křižovatky s Velehradskou (E3), Orlickou (E4) a Radhoštskou (E5). Chodci tedy nemohou přejít ve všech místech křižovatky. Chodci musí projít přes přechod na druhé straně křižovatky, nebo přebíhají ulici mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	úsek Velehradská – Radhoštská
E6, E7	Přechod východně od náměstí Jiřího z Poděbrad (E6) a přechod u ul. Velehradské (E7) je podle chodců příliš dlouhý (cca 11 m). Zejména starší a imobilní chodci se zde necítí bezpečně, jelikož jsou nuceni se zdržovat na vozovce po dlouhou dobu.	přechod přes Velehradskou a přechod u náměstí Jiřího z Poděbrad
E8, E9, E10	V blízkosti přechodů u náměstí Jiřího z Poděbrad (E8), Orlické (E9) a Radhoštské (E10) parkují auta, což brání chodcům ve výhledu. Chodci jsou pro větší rozhled nuceni vyjít do vozovky, zároveň ale nejsou pro řidiče dobře viditelní.	podél celého úseku E
E11	Přechod přes ul. Baranovou má příliš krátký interval zelené, což představuje bezpečnostní riziko obzvláště pro starší občany a pro občany se sníženou pohyblivostí, pro které je interval zelené příliš krátký pro bezpečné přejití vozovky.	křížení s ul. Baranovou
<b>B) ŠÍŘKA CHODNÍKU</b>		
E12	V úseku Radhoštská – Baranova přijde většině uživatelů chodník zbytečně úzký. V tomto úseku by podle uživatelů, kteří pro pohyb po Vinohradské nevyužívají auto, mohl být místo druhého pruhu na vozovce rozšířen chodník, kde by mohly být umístěny předzahrádky nebo jiné aktivity.	úsek Radhoštská – Baranova
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
E	Nevidomí mají problém najít zastávku a přechody kvůli absenci naváděcích pásů.	celý úsek D
<b>D) PĚŠÍ NAPOJENÍ NA OKOLÍ</b>		
E15	Prostranství u severní hrany Vinohradské na úrovni Perunovy ul. je od svého okolí odděleno bariérou zaparkovaných aut. Absence přechodu neumožňuje přístup z druhé strany ulice.	prostranství u domu Vinohradská 109

2.5.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
E13	Uživatelům přijde Vinohradská málo využita pro předzahrádky. Uvítali by je především v prostranstvích lokálních ustoupení zástavby, tj. před budovami Vinohradská 125–127, Vinohradská 117–121, před budovou Vinohradská 115 a Vinohradská 109. Toto využití by ovšem nemělo potlačit funkci veřejného prostoru, mělo by ponechat dostatečnou šířku chodníků k pohodlnému průchodu.	úsek Řipská – Radhoštská
E14	Předzahrádka před Vinohradská 104 neponechává dostatečný prostor pro komfortní pohyb pěších zvláště pro pohyb rodičů s kočárky. Předzahrádka by neměla být tak robustní, měla by být otevřenější do ulice. Požadavky na předzahrádky se ovšem liší pro vozíčkáře a nevidomé. Vozíčkáři potřebují bezbariérový přístup, a proto jsou uzavřené a vyvýšené předzahrádky nevhodné. Naproti tomu pro nevidomé uživatele je pro pohyb po chodníku snazší, když jsou předzahrádky v prostoru jasně vymezeny.	chodník před budovou Vinohradská 104
E16	Početné lavičky umístěné kolem trávníků nejsou příliš využívány. Uživatelům nevyhovují ani svým umístěním čelem k úzkému chodníku, ani svojí kvalitou. Naopak tvoří bariéru v přístupu k této zeleni, která nemá větší využití.	úsek Velehradská – Orlická
E	Odpadkové koše nejsou podle uživatelů koncepčně rozmístěny např. v pravidelných odstupech. Zelené koše také nevyhovují svým designem. Design by měl být reprezentativnější.	celý úsek E
E19	Na prostranství v lokálních ustoupeních zástavby v úseku Milešovská – Radhoštská, tj. Vinohradská 125–127, Vinohradská 117–121, před budovou Vinohradská 115 a Vinohradská 109 by uživatelé uvítali pítka, případně další vodní prvky jako například kašnu. Tyto prvky by prostor oživily a zpříjemnily jeho pobytovou kvalitu.	úsek Řipská – Radhoštská
E	Podle vyjádření většiny uživatelů vytváří přemíra sloupů a mobiliáře na obou stranách ulice vizuální smog a zužují chodník.	celý úsek E
E20	V ustoupení zástavby uživatelům překáží reklamní sloup, který zabírá místo v již tak malém prostoru.	úsek Řipská – Velehradská

2.5.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
E	Někteří uživatelé vnímají nekompletní stromořadí jako problém a ocenili by jeho doplnění.	celý úsek E
E17	Uživatelům například chybí stromy na severní straně Vinohradské v úseku Milešovská – Velehradská.	úsek Řipská – Velehradská

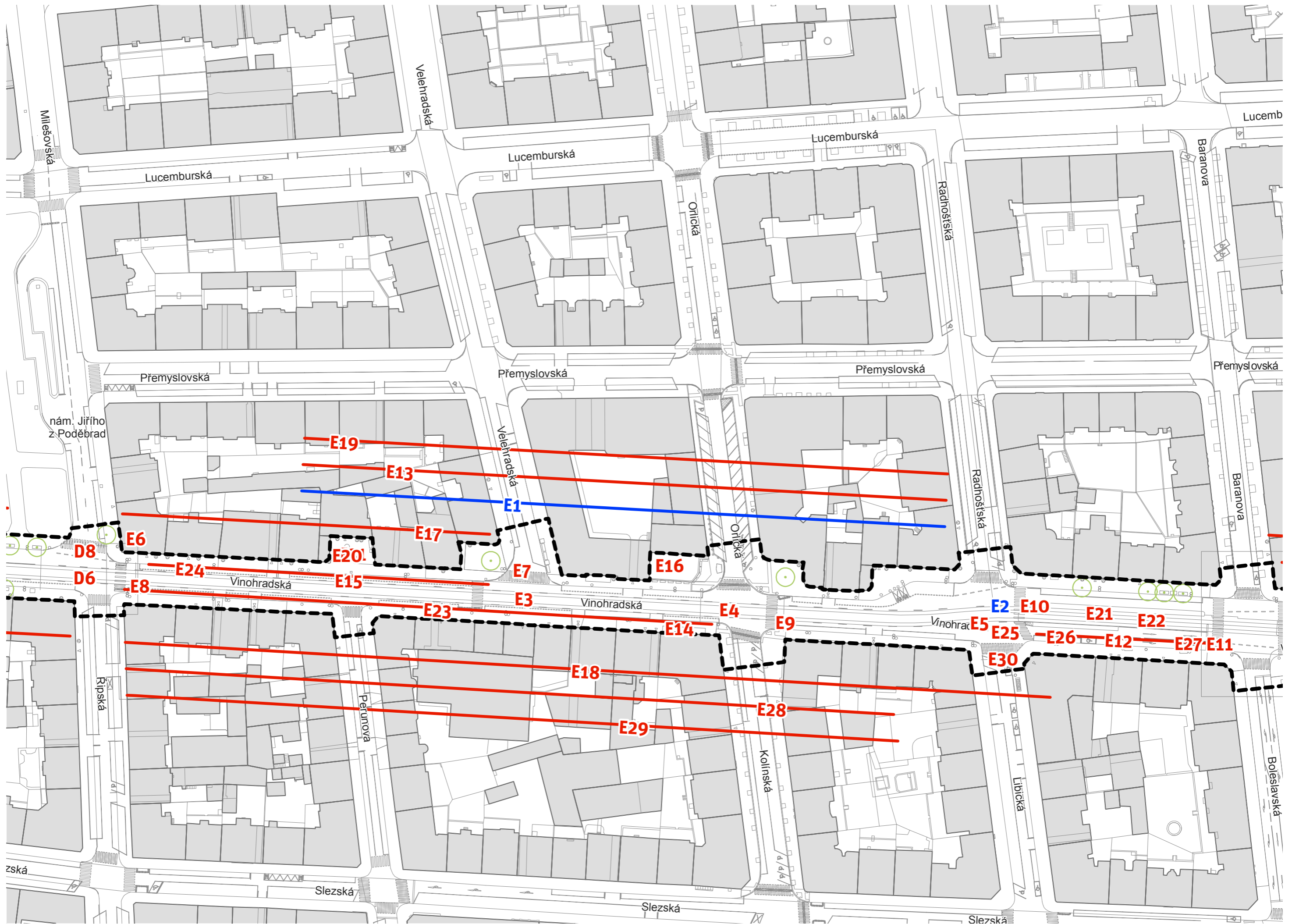
2.5.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
E	Podle mnoha uživatelů současný design světel v tomto úseku neodpovídá významu ulice. Je zastaralý a nebere v úvahu kulturní a historickou hodnotu této významné pražské tepny.	celý úsek E
E	Osvětlení je umístěno vysoko a rezidentům, kteří bydlí ve výšce osvětlení (4. patro), svítí do oken.	celý úsek E
E	Většině uživatelů přijde úsek přesvětlený.	celý úsek E
E18	Na přechodech úseku Milešovská – Radhoštská se v noci chodci necítí bezpečně, jelikož nejsou dostatečně osvětleny.	úsek Řipská – Velehradská

2.5.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK</b>		
E21	Některým uživatelům vadí umístění zastávky Radhoštská, která jim přijde příliš blízko zastávce Flora a příliš daleko od zastávky Jiřího z Poděbrad.	tramvajová zastávka Radhoštská
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
E22	Ostrůvek zastávky Radhoštská je příliš úzký. Čekání na ostrůvku je nepříjemné zvláště pro rodiče s kočárky.	tramvajová zastávka Radhoštská



2.5.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
E28	V úseku Řipská – Vinohradská 106 je jízda pro řidiče nepříjemná pro příliš parkujících aut, úsek je nepřehledný a chodci nejsou dostatečně viditelní. Dle některých uživatelů by situaci vylepšilo zklidnění dopravy například vytvořením zóny 30.	úsek Řipská – Vinohradská 106
E29	Parkující auta v úseku Řipská – Vinohradská 106 často blokují tramvaj. Omezení počtu parkujících aut by v tomto úseku pohybu tramvají prospělo.	úsek Řipská – Vinohradská 106
E30	Zaparkovaná auta ztěžují řidičům výjezd na Vinohradskou z Kolínské, kde řidiči brání v rozhledu na křižovatce.	křižovatka s Kolínskou
E31	Veřejné prostranství, které je tvořeno lokálním ustoupením zástavby, nemůže být využito naplno kvůli parkujícím autům.	úsek Řipská – Velehradská

2.5.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
E23	Mezi tramvajovou tratí a zaparkovanými auty je velmi málo místa. Cyklisti tak musí jet po tramvajové trati, tam ale zpomalují auta i tramvaje. Cyklisti zažili případy, kdy je tramvaje „vzvonily“ mezi zaparkovaná auta. Jde o jeden z nejkritičtějších úseků cyklistické dopravy z celé ulice.	úsek Řipská – Kolínská
E24	Prostor pro cyklisty se zužuje mezi zaparkovanými auty a tramvajovou tratí, v jednom místě nutí cyklisty přejet kolej a jet uprostřed tramvajového tělesa, což je velmi nebezpečné i pro zkušené cyklisty. Pro děti nebo nezkušené cyklisty je úsek prakticky neprůjezdný.	úsek Velehradská – nám. Jiřího z Poděbrad ve směru do centra
E25	Absence návaznosti pro cyklisty z Vinohradské do obou jednosměrných ulic Radhoštské a Libické. Zhoršuje přístupnost čtvrti pro cyklistickou dopravu.	křížení Vinohradská a Radhoštská/ Libická
E26	Několik parkovacích míst na nepřehledném místě za křižovatkou s ul. Libickou brání v průjezdu cyklistů podél hrany chodníku.	úsek Libická – Boleslavská ve směru z centra
E27	Bylo by vhodné v pravém odbočovacím pruhu umožnit povolený směr pro jízdu cyklistů rovně (E12c), aby nemuseli do levého pruhu.	křížení Vinohradská – Boleslavská ve směru z centra







## 2.6 ÚSEK F: BARANOVA – NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z LOBKOVIC

2.6.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
F1	Nákupní centrum Flora je pro obyvatele úseku od nám. Jiřího z Poděbrad po ul. Jana Želivského důležitým uzlem, který slouží jako orientační bod i místo častých návštěv za nákupy či setkáváním.	křižovatka s Jičínskou
F2	Pro svoji architektonickou kvalitu je ceněn zejména rondokubistický dům u křižovatky s Jičínskou.	Vinohradská 130
F3	Mezi další vizuálně ceněné aspekty ulice patří zeď hřbitova naproti tramvajové zastávce Flora.	úsek Olšanských hřbitovů u tramvajové zastávky Flora
F4	Olšanské hřbitovy jsou podle uživatelů ceněny, protože poskytují dostatek zeleně. Mnoho uživatelů Olšanskými hřbitovy prochází pro rekreační účely. Podle některých uživatelů je úsek podél Olšanských hřbitovů z těchto důvodů vhodný i pro umístění cyklostezky.	úsek Chrudimská – nám. Jiřího z Lobkovic

2.6.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
F7	Ze zastávky tramvaje Flora v obou směrech nelze snadno přejít na chodník. Ze zastávky vede pouze jeden přechod umístěný na jejím konci, nebo musí uživatelé použít podchod. Do nedávné doby mnozí chodci přebíhali cestu uprostřed ostrůvku, kde byl otvor v zábradlí. Kvůli dlouhé bariéře chodci často zábradlí přelézají a přechází mimo přechod, což představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	tramvajová zastávka Flora v obou směrech
F8	Podle zkušenosti chodců v úseku od křižovatky s Jičínskou ve směru z centra auta jezdí často rychle a ohrožují tak chodce při přecházení.	úsek Jičínská – nám. Jiřího z Lobkovic
F9	Délka intervalu zelené na přechodu přes křižovatku s Jičínskou je pro chodce nedostatečná, což představuje bezpečnostní riziko obzvláště pro starší občany a pro občany se sníženou pohyblivostí.	křížení s Jičínskou
F10	Na křižovatce se Sudoměřskou chybí přechody. Chodci tak musí projít přes sousední křižovatky nebo přeběhnout ulicí mimo přechod. Druhá varianta představuje nebezpečí jak pro chodce, tak pro ostatní uživatele silničního provozu.	křížení se Sudoměřskou
F34	Přechody přes křižovatku s Jičínskou ul. vedou přes hrubou dlažbu tramvajového tělesa. Zejména starší občane se na nich necítí bezpečně, podobně i dámy na podpatcích.	křížení s Jičínskou
<b>B) ŠÍŘKA CHODNÍKU</b>		
F11	V úseku Radhošská – Baranova přijde většině uživatelů chodník zbytečně úzký. Podle uživatelů, kteří pro pohyb po Vinohradské nevyužívají auto, by mohl být místo druhého pruhu na vozovce rozšířen chodník, kde by mohly být umístěny předzahrádky nebo jiné aktivity.	severní strana ulice v úseku Baranova – Jičínská
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
F16	Přerušené chodníky v místě výjezdu z parkoviště Olšanských hřbitovů naproti ulice Písecká představují bariéru v pohybu chodců. Chodci jsou nuceni překonat při podélném procházení Vinohradské v tomto úseku dva obrubníky, což znemožňuje přístupnost vozíčkářům a znepříjemňuje pohyb rodičům s kočárky.	parkoviště u Olšanských hřbitovů naproti ulice Písecká
F17	Tramvajová zastávka Radhošská nemá bezbariérový přístup, což znemožňuje její přístup pro vozíčkáře a omezuje přístup pro rodiče s kočárky.	tramvajová zastávka Radhošská
F18	Stanice metra Flora není bezbariérová. Vozíčkáři ale mají přístup do vestibulu stanice přes zázemí obchodního centra Flora.	stanice metra Flora
<b>D) PĚŠÍ NAPOJENÍ NA OKOLÍ</b>		
	žádné vyjádření	

2.6.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
F5	Prostor podél Olšanských hřbitovů nabízí potenciál pro využití veřejného prostranství.	úsek Chrudimská – nám. Jiřího z Lobkovic
F6	Křižovatka s Jičínskou jako důležitý uzel a zejména prostor před nákupním centrem Flora nabízí potenciál pro širokou škálu aktivit pro využití veřejného prostoru.	křižovatka s Jičínskou
F12	Reklamní sloupy umístěné na chodníku před OC Flora chodník příliš blokují.	úsek před OC Flora
F14	Stánky, které jsou umístěny na rohu Olšanských hřbitovů, tvoří bariéru v prostoru, zvláště když se u nich tvoří fronta.	roh Olšanských hřbitovů u OC Flora
F15	Na severní straně Vinohradské ulice v úseku od ulice Písecká po nám. Jiřího z Lobkovic se nachází velké množství bariér na chodníku (sloupy, stromy, přístřešky zastávek, obchod s květinami na rohu s křižovatkou s ulicí Jana Želivského), což znesnadňuje pohyb ve dvou, s dětmi, nebo s kočárkem. Pro pohyb rodičů s kočárky je přítomnost těchto bariér velmi nevhodná.	severní strana Vinohradské ulice v úseku od ulice Písecká po nám. Jiřího z Lobkovic
F19	Trhy, které se konají před OC Flora, jsou otočené zády do ulice a poskytují pouze úzký průchod. Mnozí uživatelé by trhy přemístili na Jiřího z Poděbrad, kde podle nich prostor více vyhovuje.	veřejné prostranství před OC Flora
F20	Roh Olšanských hřbitovů není podle uživatelů vizuálně vyhovující, působí špinavě.	roh Olšanských hřbitovů ke vstupu do hřbitova u zastávky Flora
F21	Prostor (zelený pás) podél hřbitovů v úrovni vyústění ulic Hradecká a Písecká, nabízí dle uživatelů potenciál pro lepší využití. Podle některých by se zde mohly umístit vchody na hřbitov, lavičky, parkovací místa a stromy.	úsek podél Olšanských hřbitovů mezi ulicemi Hradecká – Písecká
F22	Uživatelům vadí, že OC Flora nenabízí využitý parter do Jičínské.	mimo řešené území: úsek Vinohradská – Přemyslovská
F23	Úsek Jičínská – nám. Jiřího z Lobkovic není cílovým místem a pro naprostou většinu uživatelů jde o hluché místo, kam nechodí, kde se nic neděje. Aktivity v parteru u jižní stany ulice nemají stejný charakter, který zajišťuje kombinace občanské vybavenosti a restaurací/kaváren jako v úseku Slavíkova – Jičínská. Severní strana pak je pro uživatele z velké části nefunkční. Menší hustota aktivit v parteru způsobuje, že uživatelé v tomto úseku preferují městskou hromadnou dopravu a ne pěší pohyb, protože nemají důvod využít veřejný prostor.	úsek Jičínská – nám. Jiřího z Lobkovic
F24	Mnozí uživatelé se ve večerních hodinách necítí před OC Flora bezpečně, protože se zde často vyskytují drogově závislí.	veřejný prostor před OC Flora
F	Odpadkové koše nejsou podle uživatelů koncepčně rozmístěny např. v pravidelných odstupech. Zelené koše také nevyhovují svým designem. Design košů by měl být reprezentativnější.	celý úsek F
F26	Na obou stranách úseku vytváří přemíra sloupů a mobiliáře vizuální smog.	úsek Baranova – Sudoměřská
F33	Parkování podél zdi Olšanských hřbitovů úsek hyzdí a znemožňuje využít potenciál, který prostor podél hřbitovů nabízí.	úsek podél Olšanských hřbitovů, Písecká – nám. Jiřího z Lobkovic

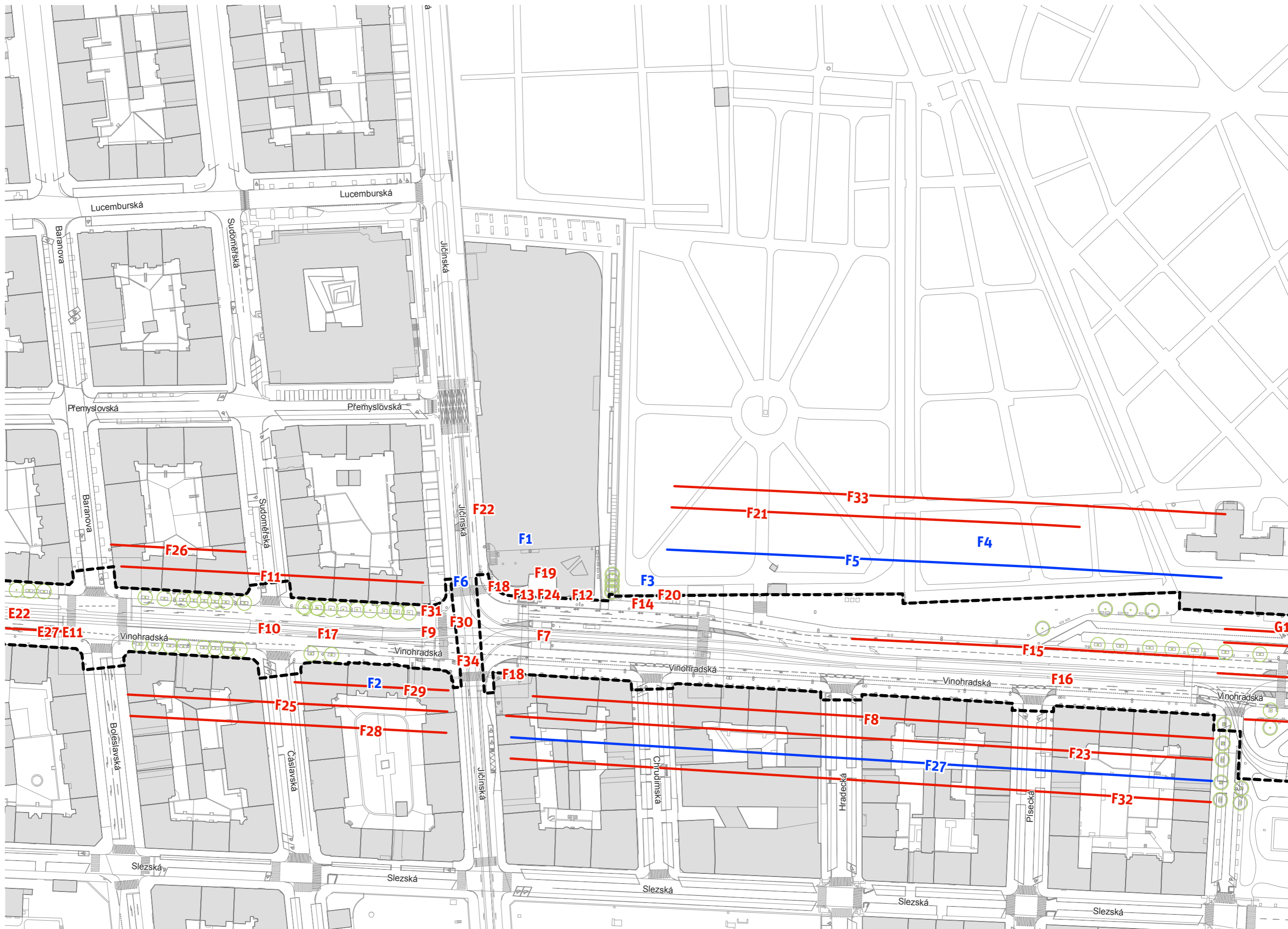
2.6.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
	žádné vyjádření	

2.6.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
<b>F25</b>	Většině uživatelů přijde úsek přesvětlený.	úsek Baranova - Jičínská

2.6.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>F13</b>	Výstup z metra umístěný mezi OC Flora a ulicí je po výstavbě OC využíván minimálně. Spíše vytváří bariéru v podélném pohybu po severní straně ulice.	výstup z metra Flora umístěný před OC Flora
A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK		
	žádné vyjádření	
B) PODOBA ZASTÁVEK		
	žádné vyjádření	

2.6.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
<b>F</b>	V úseku mezi Želivského a Florou není pro řidiče možné odbočit z Vinohradské doleva a jsou nuceni jet po Vinohradské delší úsek, než je nutné. Dopravní zátěž na Vinohradské se tak zvyšuje.	celý úsek F
<b>F</b>	Při jízdě podél Olšanských hřbitovů na křižovatku s Jana Želivského je ve špičce kolona aut.	celý úsek F

2.5.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>F27</b>	Úsek s cyklopruhem při jízdě ve směru od křižovatky s Jičínskou je pro cyklisty bezpečný.	úsek Jičínská – nám. Jiřího z Lobkovic
<b>E28</b>	I když je v tomto úseku dostatečně široká vozovka, komfort cyklistů zhoršují auta parkující ve druhé řadě. Zároveň chybí piktogramový koridor.	úsek Boleslavská – Jičínská ve směru z centra
<b>E29</b>	Cyklisté by v úseku uvítali cyklopruh. Piktogramové značení jim přijde nedostatečné.	úsek Čáslavská – Jičínská ve směru z centra
<b>E30</b>	Cyklistům nevyhovuje dlažba (kočičí hlavy) v křížení kolejí.	křížení Jičínská – Vinohradská
<b>E31</b>	Piktogramový koridor nenavazuje za křižovatkou s Jičínskou ulicí.	křížení Jičínská – Vinohradská ve směru do centra
<b>F32</b>	V úseku Jičínská – náměstí Jiřího z Lobkovic na cyklopruhu často parkují auta v druhé řadě a blokují tak pohyb cyklistů.	úsek Jičínská – náměstí Jiřího z Lobkovic







## 2.7 ÚSEK G: NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z LOBKOVIC – JANA ŽELIVSKÉHO

2.7.1 HODNOTY MÍSTA		
INDEX	Co	KDE
G1	Téměř všemi uživateli je velmi ceněno náměstí Jiřího z Lobkovic, které je nejbližším parkem a klidným veřejným prostranstvím v okolí. Důraz, který na jeho význam kladou místní obyvatelé, se zdá být větší, než by procházející návštěvník Vinohradské ulice tušil. Prostranství je ve velké míře využíváno dětmi z přilehlé školy. I proto je zastavení provozu v jižní části náměstí kladně hodnoceno. Náměstí je rovněž jediným místem v okolí pro venčení psů.	náměstí Jiřího z Lobkovic
G2	Velký potenciál přisuzují místní obyvatelé úseku podél Olšanských hřbitovů, jehož prostranství se však v současné době zdá být nedostatečně využité a často i neprostopné.	úsek podél Olšanských hřbitovů
G3	Hlavní vstup na Olšanské hřbitovy je vnímán jako ikonický architektonický prvek.	hlavní vstup na Olšanské hřbitovy
G4	Hodnotným, ale z velké části nevyužitým potenciálem se mnoha uživatelům zdají být Olšanské hřbitovy. Jde o největší zelenou plochu čtvrti a mnoho uživatelů Olšanskými hřbitovy prochází pro rekreační účely. Jejich přístupnost a napojení na uliční síť se však zdá být nedostatečná.	Olšanské hřbitovy

2.7.2 PĚŠÍ POHYB		
INDEX	Co	KDE
<b>A) PŘECHÁZENÍ</b>		
G6	Podle některých uživatelů je světelná signalizace na přechodu na úrovni náměstí Jiřího z Lobkovic zbytečná. Přechod je sice často používaný dětmi, protože se v okolí nachází ZŠ, ale přítomnost signalizace nezaručuje bezpečnost. Dlouhá doba čekání na zelenou svádí chodce, aby přecházeli na červenou.	přechod z nám. Jiřího z Lobkovic k Olšanským hřbitovům
G7	Chodník po celé severní straně je v tomto úseku několikrát za sebou přerušován přístupovými komunikacemi na parkoviště a čerpací stanici. Pěší uživatelé ulice se cítí ohrožení projíždějícími auty. Musí v rychlém sledu za sebou dávat pozor na projíždějící auta, i když ulic jen podélně procházejí. Okrajový chodník se tak pocitově ocitá uprostřed vozovky.	severní strana Vinohradské v celém úseku G
G8	Přechod přes Vinohradskou na křižovatce s Jana Želivského má uprostřed vozovky ostrůvek, na kterém chodci čekají na zelenou, aby mohli projít přes druhou část vozovky. Při čekání na zelenou se chodec ocitne obklopen z jedné strany tramvají a z druhé auty. Úzký ostrůvek nepojme mnoho lidí. Situace je nepříjemná zvláště pro rodiče s kočárky, kteří musejí stát na ostrůvku bokem a necítí se chráněni před projíždějící dopravou.	přechod na křižovatce s Jana Želivského
G9	Přechod přes ul. Jana Želivského mezi stanicí metra a Olšanskými hřbitovy má stejný problém jako G8.	mimo řešené území: křížení Jana Želivského a Vinohradské
G10	Na křižovatce s ul. Jana Želivského je na přechodech interval zelené pro chodce nedostatečný. Krátká doba zelené představuje bezpečnostní riziko obzvláště pro starší občany a pro občany se sníženou pohyblivostí.	křížení s Jana Želivského
<b>B) ŠÍŘKA CHODNÍKU</b>		
G11	Šířka chodníku na severní straně Vinohradské ulice v úseku od nám. Jiřího z Lobkovic po Jana Želivského je velmi malá a nachází se na něm velké množství bariér (sloupy, přístřešky zastávek, obchod s květinami na rohu s křižovatkou s Jana Želivského). Tyto bariéry dle uživatelů výrazně snižují komfort pro pěší obzvláště pro rodiče s dětmi nebo s kočárkem.	severní strana Vinohradské ulice v úseku od nám. Jiřího z Lobkovic po Jana Želivského
<b>C) BEZBARIÉROVOST PĚŠÍHO POHYBU</b>		
G13	Několikrát za sebou přerušovaný chodník přístupovými komunikacemi na parkoviště a čerpací stanici a do Nové obřadní síně. Chodci jsou v tomto úseku nuceni překonávat při podélném procházení po Vinohradské nesklopené obruby, což znemožňuje přístupnost vozíčkářům a znepříjemňuje pohyb rodičům s kočárky a lidem se sníženou pohyblivostí.	severní hrana Vinohradské v celém úseku G

G14	Tramvajové zastávky Olšanské hřbitovy a Jana Želivského nemají bezbariérový přístup, což znemožňuje jejich přístup pro vozíčkáře a omezuje přístup pro rodiče s kočárky.	tramvajové zastávky Olšanské hřbitovy a Jana Želivského
G15	Stanice metra Želivského není bezbariérově přístupná.	stanice metra Želivského
G16	Parkoviště má pouze dvě místa pro invalidy. Tento počet je podle uživatelů nedostatečný.	Parkoviště před Olšanskými hřbitovy
G19	Naproti ul. Zásmucké u hřbitovů jsou na chodníku při vjezdu do čerpací stanice betonové květináče, které představují bariéru v pohybu.	vjezd do čerpací stanice v úrovni Zásmucké ul.

2.5.3 AKTIVITY VE VEŘEJNÉM PROSTORU (MOBILIÁŘ)		
INDEX	Co	KDE
G	Tento úsek není cílovým místem, aktivity v parteru nemají stejný charakter, který zajišťuje kombinace občanské vybavenosti a restaurací/kaváren jako v úseku Slavíkova – Jičínská. Menší hustota aktivit v parteru způsobuje, že uživatelé v tomto úseku preferují městskou hromadnou dopravu místo pěšího pohybu.	celý úsek G
G17	Zazněl ojedinělý požadavek na přemístění obratiště z náměstí Jiřího z Lobkovic, aby náměstí získalo více prostoru.	náměstí Jiřího z Lobkovic
G18	Někteří uživatelé ulice navrhovali, aby byl prostor před vchodem do Olšanských hřbitovů využit pro pořádání farmářských trhů, nebo jiných aktivit vhodných pro toto místo, aby se toto veřejné prostranství oživilo a stalo se cílovým nejen průchozím místem.	vchod do Olšanských hřbitovů
G19	Současné uspořádání benzínové stanice v tomto úseku není podle některých uživatelů vhodné. Prostor stanice nerespektuje strukturu ulice a je větší bariérou pro nemotorový pohyb po ulici, než by mohl být. Společně s navazujícími parkovišti výrazně mění charakter ulice, ve které jako by najednou člověk bez auta neměl co dělat.	úsek nám. Jiřího z Lobkovic – Zásmucká
G20	Chodník vedoucí těsně podél Olšanských hřbitovů není jasně označen a většina lidí o něm neví.	úsek čerpací stanice – Nová obřadní síň
G21	Prostor před vchodem do Nové obřadní síně je nevyužit včetně nefunkčního veřejného WC. Prostor má také špatnou průchodnost pro pěší od Jana Želivského.	prostor před vchodem do Nové obřadní síně
G22	Budovy hlavního vchodu do hřbitovů by mohly být využity pro umístění kavárny, restaurace atd. Výstavba nové výškové budovy sem přivede větší koncentraci zaměstnanců, tedy kupní sílu, která může nastartovat nové využití parteru v tomto úseku.	vchod do Olšanských hřbitovů
G23	Chodci, zvláště ženy, nemají ve večerních hodinách při přecházení podél náměstí Jiřího z Lobkovic pocit bezpečí. Náměstí je od ulice oddělené keři, což podporuje pocit nebezpečí.	úsek podél náměstí Jiřího z Lobkovic
G25	Průjezd tramvají točnou způsobuje hluk, který ruší zejména v nočních hodinách.	náměstí Jiřího z Lobkovic
G	Odpadkové koše nejsou v tomto úseku podle většiny uživatelů koncepčně rozmístěné např. v pravidelných odstupech. Zelené koše nevyhovují svým designem významu ulice.	celý úsek
G	Uživatelé by i v tomto úseku Vinohradské uvítali koše na tříděný odpad.	celý úsek
G29	Telefonní budky, které se nacházejí před vchodem do Olšanských hřbitovů, uživatelům přijdou jako zbytečná bariéra ve veřejném prostranství.	vchod do Olšanských hřbitovů



2.7.4 STROMY A VEGETAČNÍ PRVKY		
INDEX	Co	KDE
G26	Většinou uživatelů nevyhovuje přítomnost obratiště, které vytváří bariéru mezi ulicí a náměstím Jiřího z Lobkovic. Podle nich obratiště omezuje přístupnost parku, ale také zabírá prostor, o který by náměstí mohlo být rozšířeno.	úsek mimo řešené území – náměstí Jiřího z Lobkovic
G27	Uživatelům vadí, že je náměstí Jiřího z Lobkovic od Vinohradské ul. a vstupu na hřbitovy vizuálně odděleno hustým křovinovým porostem a souvislým zábradlím.	náměstí Jiřího z Lobkovic

2.7.5 OSVĚTLENÍ		
INDEX	Co	KDE
G28	Uživatelům chybí osvětlení u chodníku podél Olšanských hřbitovů.	úsek čerpací stanice – vchod do Nové obřadní síně
G	Podle mnoha uživatelů současný design světel neodpovídá významu ulice, je zastaralý a nebere v úvahu kulturní a historickou hodnotu této významné pražské tepny.	celý úsek G
G	Osvětlení je umístěno vysoko a rezidentům, kteří bydlí ve vyšších patrech, svítí do oken.	celý úsek G

2.7.6 VEŘEJNÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
<b>A) ROZMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVEK</b>		
G30	Tramvajová zastávka Jana Želivského je podle uživatelů příliš daleko od křižovatky, přestup na autobus a na metro je náročnější. Lidé, kteří místo neznají, mají dokonce problém v orientaci, návaznost zastávky na tramvaj není příliš jasná. Některým uživatelům vadí, že auta kolem tramvajového ostrůvku projíždějí příliš rychle, zejména ve směru do centra, kde jsou dva jízdní pruhy.	tramvajová zastávka Jana Želivského
G31	Tramvajová točna je podle mnoha uživatelů špatně umístěna, protože z ní není kam dojet.	náměstí Jiřího z Lobkovic
<b>B) PODOBA ZASTÁVEK</b>		
G32	Někteří uživatelé by uvítali, kdyby byla zastávka Olšanské hřbitovy v jedné rovině s vozovkou a bylo by tak vytvořeno spojení mezi náměstím Jiřího z Lobkovic a vchodem do Olšanských hřbitovů.	tramvajová zastávka Olšanské hřbitovy

2.7.7 MOTOROVÁ DOPRAVA A PARKOVÁNÍ		
INDEX	Co	KDE
G	V úseku mezi Želivského a Florou není pro řidiče možné odbočit z Vinohradské doleva a jsou nuceni jet po Vinohradské delší úsek, než je nutné. Dopravní zátěž na Vinohradské se tak zvyšuje.	celý úsek G
G	Při jízdě podél Olšanských hřbitovů na křižovatku s ul. Jana Želivského je ve špičce kolona aut.	celý úsek G
G37	Chodcům vadí parkování na chodníku před Poliklinikou Vinohrady. Chodník by mohl sloužit pouze pro pěší.	úsek před Poliklinikou Vinohrady
G38	Podzemní parkování u tramvajové zastávky Želivského není dostatečně využíváno, protože je příliš drahé.	podzemní parkování u tramvajové zastávky Želivského

2.7.8 CYKLISTICKÁ DOPRAVA		
INDEX	Co	KDE
G4	Úsek s cyklopruhem při jízdě ve směru z centra je pro zkušené cyklisty bezpečný.	úsek Jana Želivského – nám. Jiřího z Lobkovic
G5	Jde o dostatečně široký úsek, který by umožnil oddělit cyklopruh zvýšenou obrubou.	úsek Jana Želivského – nám. Jiřího z Lobkovic do centra
G	I když je v tomto úseku samostatný cyklopruh, dle vyjádření respondentů by tento úsek nevyužili při jízdě s rodinou nebo se slabšími cyklisty. Zejména ve směru do centra je dvouproudá silnice zatížena intenzivním provozem. Cyklisté by tak upřednostňovali oddělení od vozovky.	celý úsek G
G33	Odbočení vlevo do ul. Jana Želivského z Vinohradské je velmi nebezpečné.	křížení Vinohradská Jana Želivského
G34	Chybí bezpečné a komfortní propojení Vinohradské ulice s ulicí Izraelskou, která je cyklisty hojně využívána.	křížení Vinohradská – Jana Želivského
G35	Nekomfortní a nebezpečné je rovněž napojení cyklistické dopravy z ul. Jana Želivského do Vinohradské. Kvůli častým kolonám cyklisté raději přejíždějí před křížením na chodník.	křížení Vinohradská – Jana Želivského

