

Vinohradská

koncepční studie



IPR
PRAHA °

600/
ZPRACOVÁNÍ KOMENTÁŘŮ VEŘEJNOSTI

Vinohradská
koncepční studie

—
2015

—
Zpracování komentářů veřejnosti

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

PŘIPOMÍNKY VEŘEJNOSTI **1**

KOMENTÁŘE PRACOVNÍ SKUPINY K JEDNOTLIVÝM PŘÍSPĚVKŮM **2**



1 /

Připomínky veřejnosti

Pořadové číslo	Úsek	Jméno	Příjmení	Typ příspěvku						Vyjádření k návrhu	Odpovědi	Odpovědi																				Samostatná odpověď				
				MHD	automobilová doprava	parkování	cyklistická doprava	pěší prostor	mobilita a vybavení			obecné	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19		20			
												6	4	6	41	16	4	23	10	2	28	5	2	5	4	2	8	2	5	6	11	19				
1	v celé délce	Jakub	Trůbenekr		X																												X			
2	v celé délce	Tomáš	Repák	X	X							X			X	X																				
3	v celé délce	Milan	Kovář		X										X	X																				
4	v celé délce	Milan	Kovář				X														X															
5	v celé délce	Miroslav	Rebicer				X														X															
6	v celé délce	Milan	Kovář		X											X																				
7	v celé délce	Jiří	Jiša			X		X										X							X											
8	v celé délce	Miroslav	Rebicer		X										X	X																				
9	v celé délce	Tomáš	Mikulka						X																	X										
10	v celé délce	Miroslav	Rebicer			X												X																		
11	v celé délce	Petr	Tomasek			X																														
12	v celé délce	Martin	Hobza			X												X																		
13	v celé délce	Milan	Kovář			X												X	X																	
14	v celé délce	Jiří	Jiša		X				X						X											X										
15	v celé délce	Kate	Zahorská						X																						X					
16	v celé délce	Jan	Drsek						X																							X	X			
17	v celé délce	David	Bradáč						X																							X	X			
18	v celé délce	Jan	Macek		X		X		X						X	X						X												X		
19	v celé délce	Pavel	Škabrouť				X	X		X									X							X										
20	v celé délce	Novák	Přemek		X	X	X		X						X			X				X												X		
21	v celé délce	Martin	Chudoba						X																								X			

2 /

Komentáře pracovní skupiny
k jednotlivým příspěvkům

JMÉNO: JAKUB TRÚBENEKR

KOMENTÁŘ:

Dobrý den, mám bohužel neblahý pocit, že v otázce Vinohradské ulice půjde především o vytlačování aut pryč z této důležité trasy (např. na úkol náměstí Míru či Seifertovy ulice) po vzoru např. Václavského náměstí. Coby obyvatel Prahy 3 s tímto nesouhlasím, protože Vinohradskou ulici využívám spolu se zmíněnými dalšími dvěma ulicemi coby spojnicí s Wilsonovou třídou bez nutnosti absolvovat kolonu před semaforem na Muzeu (které by tam ani nemusely být, jde o záměrný generátor kolon). Obyvatelé zmíněné Vinohradské mohou argumentovat, že jim tam jezdí auta. Nu ano, po Praze auta jezdí - lidi jezdí do práce, přepravují potraviny a jiné zboží, podnikání, baví se. A automobilová doprava v tomto hraje nezanedbatelnou roli. Ne každý totiž je ochotný využívat MHD - nechce čmukat cizí upocená podpaždí, povídat si s feťáky, chce přepravit věci, které by skrz MHD nešly či prostě chce jet skrz Prahu (obchvat stále není a možná ani nebude). Vinohradští toto trpí ze stejného důvodu co „koněváci“: protože je to třeba pro ně i pro ostatní, protože věděli, kam se stěhují (když jsem se stěhoval na Ohradu, byl jsem o přítomnosti auto, světe div se, informován). Naposled zmíním ještě jednu věc: v poslední době si spíše něco prosadí uřvaná menšina než spořádaná většina. Kolik lidí s Vašimi záměry souhlasí? 100, 200 nebo 50? A co zbytek? Pokud svým návrhům, pánové z IPR (nikdy jsem Vás neviděl a nikdy Vás nevolil), natolik věříte, zvolte ryze demokratické řešení (demokracie je i Vám vlastní, snad): referendum pro občany Praha 3 a Prahy 2 - ať se k těm Vaším nápadům vyjádří při nejbližší příležitosti.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Reakce na otázku k procesu tvorby studie

Návrh prochází několika koly projednávání s komisemi a výbory obou městských částí. Následně bude schvalován radami MČ Prahy 2 a 3 a Radou hl. m. Prahy. Návrh je tedy projednáván a schvalován volenými zástupci samosprávy.

JMÉNO: TOMÁŠ REPÁK

KOMENTÁŘ:

Nesúhlasím s jazdou automobilov po električkových kolajoch. Vinohradská trieda je hlavným dopravným ťahom a nie je možné obmedzovať kapacitu dopravy a ľudí v autách tým, že budú jazdiť po kolajoch a čakať zakaždým, keď električka stojí na zastávkach. Nehovoriac o bezpečnosti.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Jízda vozidel po kolejích

K pojiždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatně jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou.

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

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

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzduťi dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: MIROSLAV REBICER

KOMENTÁŘ:

Koncepce obsahuje místo zálivů pro MHD nové zastávkové mysy. Každý den jezdím MHD nedaleko přes zastávku Krymská, kde záliv nedávno také vystřídal mys. Od té doby se průjezd zpomalil, jak pro MHD (tram a bus), tak i pro auta, což negativně ovlivnilo ovzduší. Stejný výsledek bude i na Vinohradské, ještě s horším dopadem. Snížení počtu parkovacích míst bude mít za následek delšího hledání místa volného, pro řidiče. Tím nám paradoxně stoupne počet aut ve Vinohradské a okolí. Další dopad to bude mít na ovzduší. Jízda cyklistů po chodníku se neosvědčila. V Karlíně, který byl dělán dle stejného generelu, stoupl počet nehod cyklistů/chodců/automobilů. Stačí se podívat na statistiky.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Konceptní studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů konceptní studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. "RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy") a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou

nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015.

Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezují ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: TOMÁŠ MIKULKA

KOMENTÁŘ:

Dobrý den, studie jako celek se mi velmi líbí, pouze bych upřednostnil, kdyby v uvedeném úseku bylo více vegetace. S ohledem na šířku Vinohradské v tomto úseku asi nebude možné vysázet více vzrostlých stromů, ale přeje jen by bylo dobré tento úsek nějakým způsobem a pokud možno jednotně osadit - zakrslé stromky, keře, květinové záhonky či truhlíky? Byl bych rád, kdyby nejen mobiliář, ale všechny shodné prvky měly stejný vzhled na celé ulici. Těmito prvky mám na mysli nejen lavičky a odpadkové koše, ale i pouliční osvětlení, další sloupy a sloupky, zábradlí, příp. záhonky či květináče atd. Jsem přesvědčen o tom, že čím více prvků se podaří tímto způsobem sladit, tím lepší bude výsledný efekt pro celou ulici.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Vegetace

Koncepční studie navazuje na projekt obnovy stromořadí z roku 2007 od ateliéru A05, který HMP nyní postupně v etapách realizuje. Nad rámec tohoto postupně realizovaného projektu navrhujeme doplnění dalších 85 stromů v místech, kde to v současné době není možné vzhledem k prostorovému uspořádání ulice, nebo vlivem inženýrských sítí. Předpokladem doplnění stromořadí je tak v některých místech nutnost přeložek inženýrských sítí. Vysazení stromořadí ovlivňují prostorové podmínky ulice i samotného stromu a jeho kořenového systému, který potřebuje stejně velký prostor jako koruna. Konfliktními místy pro umístění stromu jsou inženýrské sítě, šířka ulice, či vzdálenost výsadby od fasády domu nebo od tramvajové tratě. V případě úseku Řipská - Baranova nelze stromořadí umístit z důvodu nedostatečné šířky uličního profilu (cca 20m) a kvůli často vystupujícím podlažím v 2. NP. V této části proto stromy umísťujeme jako solitérní do všech rozšířených zákoutí ulice, která jsou pro tento úsek ulice typická.

Mobiliář

Ulice bude vybavena novým mobiliářem, neboť přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace Vinohradské proto pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, která ale v této fázi přípravy neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění prvků. Základním principem je, aby standardní mobiliář Vinohradské v celé délce ulice měl jednotný vizuální styl. To znamená, že např. všechny koše umísťované v uličním prostoru budou totožné, případně ve dvou variantách jedné typové řady, a všechny prvky vůči sobě designově příbuzné (materiálově, barevně atd.). Musí být kladen důraz na kvalitní podobu prvků, jak z hlediska estetického a praktického, tak z hlediska snadné údržby a odolnosti. Užitelná vybavení jako např. odpadkové koše, nebo skříně dopravní infrastruktury na sebe nesmí upozorňovat křiklavým nebo atypickým designem, jejich kvalita spočívá v jednoduchosti a účelnosti. Konkrétní typy městského mobiliáře budou definovány v návaznosti na koncepční studii v rámci další přípravy rekonstrukce ulice Vinohradské.

Přístřešky na zastávkách

Mobiliář zastávek v podobě zastávkových přístřešků bude použit standardní, užívaný v celé Praze. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu.

Zábradlí

Většinu nevhodně umístěných zábradlí je nahrazeno především bezpečnějším uspořádáním uličního prostoru a pěších ploch. Např. doplněním přechodů na křižovatce na náměstí Jiřího z Poděbrad (Vinohradská – U vodárny) stávající zábradlí zcela postrádá účel a bude odstraněno. Stávající zábradlí, které je opodstatněným bezpečnostním prvkem, by mělo být nahrazeno jiným typem, barevností a materiálem sladěným se zbytkem mobiliáře, případně zcela odlišným prvkem plnícím více funkcí (sloupky, sedací lavice a podobně).

JMÉNO: MARTIN HOBZA

KOMENTÁŘ:

Celkově projekt negativně zasahuje automobilovou dopravu. Dochází k jednoznačnému zhoršení podmínek jak pro provoz (viz předchozí komentáře), tak pro parkování. Z hlediska automobilové dopravy je Vinohradská zásadní ulicí a myšlenku přetvořit tuto dopravní tepnu na městské korzo považuji za principiálně chybnou. Obávám se, že prostor, který má být dle návrhu získán na úkor automobilové dopravy, nebude využit efektivně ke spokojenosti místních obyvatel, obchodníků a občanů, kteří Vinohradskou využívají při svých cestách za povinnostmi i zábavou. Zúžené vjezdy do ulic ulice Balbínova, Anny Letenské, Blanická, Sázavská a dalších výrazně zpomalí odbočování vozidel a tím vytvoří zdržení automobilové dopravy na Vinohradské, ale i v přilehlých ulicích. V této souvislosti dojde též ke vzniku potenciálních kolizních míst tam, kde dnes nejsou problémy. Navrhované zastávkové mysy (Italská, Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad) významným způsobem negativně ovlivní plynulost automobilové dopravy. V celém uvedeném úseku nebude prakticky možno předjet tramvaj. Tramvaj stojící v zastávce bude blokovat automobily za ní (dnes je možné díky ostrůvkům tramvaj v těchto místech předjet). Absence řadicího pruhu do Boleslavské bude způsobovat tvorbu kolon. Dojde ke snížení propustnosti křižovatky. Návrh citelně redukuje počet parkovacích míst na Vinohradské, aniž by počítal s vytvořením jakékoli alternativy pro občany, kteří zde potřebují či chtějí zaparkovat. Rekonstrukce Vinohradské by naopak měla parkovací místa přidat.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava z chodníkových přejezdů

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navrženy cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava z chodníkových přejezdů

Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Nejedná se tak přímo o zpomalovací práh. Nebude docházet k výraznějšímu zpomalení odbočujících vozidel, než ke kterému dochází v současnosti nutností přizpůsobit rychlost jízdy samotnému odbočovacímu manévru. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. Nutnost překonání přejezdu nebude způsobovat větší emisní zatížení prostředí.

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

Jízda vozidel po kolejích

K pojiždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou. Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzdutím od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu, která je v tomto úseku v současnosti blokována právě kolonami vozidel. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice. V návrhu koncepční studie dochází nově k pojiždění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Eliminaci vozidel vjíždějících na tramvajový pás v prostoru stanice Vinohradská tržnice ve směru do centra bude nutné v dalším rozpracování zajistit řízením SSZ v předchozí křižovatce.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhoštská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvaj v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvaj a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvaj nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

Organizace parkování (parkovací zóny)

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

JMÉNO: KATE ZÁHORSKÁ

KOMENTÁŘ:

Prosím o z nere realizovaní dlažebních kostek na ulici Vinohradská. Po cestě, kde jsou dlažební kostky, je velmi nepohodlné jezdit na výrobcích s malými koly (kolobežky, brusle....) . A ještě později zatéká do okolních domů z ulice. Prosím o prodloužení termínu ukončení tohoto projektu.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Povrchy

Mozaiková dlažba jako materiál pro chodníky Vinohradské ulici je preferována všemi typy uživatelů, což vyplynulo z procesu participace veřejností. Je přijatelná rovněž pro vozíčkáře. Vzhledem k tomu, že se jedná o tradiční pražský materiál pro dláždění chodníků, je mozaika v souladu s požadavky památkové péče a adekvátní je také z hlediska náročnosti realizace a následné údržby (oproti např. finančně nákladnější velkoformátové dlažbě, která je ve studii navržena pouze v části s širokým chodníkem v úseku Blanická - Budečská). V případě použití mozaikové dlažby budou provedena opatření zamezující zatékání do domů.

JMÉNO: JAN DRSEK

KOMENTÁŘ:

Nechte Vinohradskou lidem. Po všech rekonstrukcích zpravidla obcházejí obchodníci, následně nespokojení nájemníci bytů a kanceláří. Lidé potřebují i pracovat a vydělávat. Všechny návrhy se ovšem zaměřují jen na užívání volného času.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

V současnosti je celková kvalita ulice ovlivněna velkou řadou deficitů, a to jak v základním uspořádání uličního prostoru, tak i v zanedbanosti detailů. Tramvajová trať bude vzhledem ke svému stáří v nadcházejících letech vyžadovat generální rekonstrukci. V rámci této akce se tak naskýtá jedinečná příležitost s předstihem přistoupit ke koncepční přípravě budoucí podoby celého prostoru. Rekonstrukce tramvajové trati je jedinečnou příležitostí jak zhodnotit existující kvalitu, odstranit nedostatky a zkvalitnit celý uliční prostor. Z tohoto důvodu hlavní město Praha přikročilo k vytvoření koncepční studie, kterou zpracovává Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Tato studie na samém začátku přípravy celkové rekonstrukce ulice definuje cíle a kvality, které budou v další projektové přípravě sledovány a rozvíjeny.

Prostorová velkorysost Vinohradské ulice představuje jednu z jejích nejvýznamnějších hodnot. Díky své šířce, strategické poloze i okolní urbanistické struktuře je Vinohradská synonymem pražské obchodně-dopravní třídy. Dokáže absorbovat tramvajový i automobilový provoz, zároveň poskytovat příhodné podmínky pro pěší a cyklisty a aktivní parter s širokou nabídkou obchodů a služeb. Vinohradská je ulice, k níž se okolní město fyzicky vztahuje, stejně jako se s ní identifikují místní obyvatelé.

JMÉNO: JAN MACEK

KOMENTÁŘ:

Prosím pochopte, že cyklistická doprava nemá v Praze budoucnost kromě rekreační funkce. Vzhledem ke kopcovitému terénu nelze v masovém měřítku využívat cyklistickou dopravu pro denní dojíždění do práce. Proto jsou plánované cyklistické pruhy na hlavní ulici zcela zbytečné. Zastávky řešené formou mysů budou mít za následek mnohem větší kolony aut než za současného stavu. Pokud omezíte automobilovou dopravu v jedné ulici, přesune se jinam. Pokud omezíte automobily v celém centru, tato oblast se vyliční, mnoho obchodů zkrachuje a z centra zbyde turistický skanzen. Navrhuji zachovat stávající stav a ušetřené peníze investovat do dokončení městského okruhu a obchvatu Prahy.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením pátešní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzduť dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava z „umrtvení“ ulice

Obavy z přílišného zklidnění a následného vyliďnění Vinohradské jsou plané a ničím neopodstatněné. V rámci koncepční studie nedochází k výraznému omezení pro průjezd individuální automobilové dopravy ani nedochází k výraznému snížení počtu parkovacích stání. Současně však dochází ke zlepšení podmínek pro pěší a k posílení pobytových kvalit ulice.

Pro většinu uživatelů je dnešní Vinohradská průchozí ulice, a nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současná nabídka služeb v parteru. Uživatelům chybí více občanské vybavenosti, více kaváren, případně kulturních institucí. Charakter Vinohradské je pro její uživatele dnes redukován na funkci dopravní tepny. Postupné zkvalitnění a oživení parteru, tak jak to známe z obdobných, nejen zahraničních příkladů, povede ke zlepšení celkového vnímání ulice a zkvalitnění života v ní. Dopravní obslužnost je na Vinohradské ulici plně zachována.

JMÉNO: PAVEL ŠKABROUT

KOMENTÁŘ:

Dobrý den, na Vinohradské ulici bydlím již více než 10 let. Musím konstatovat, že tuto dobu jsem nikdy nevyšiml vyššího počtu cyklistu a to zejména cestou nahoru. Občas jede nějaký cyklista/tka dolů, ale rozhodně ne v období od listopadu do března. Proto považuji zvláštní pruh pro cyklisty jako mrhání místem. Oproti tomu bych přivítal rozšíření parkovacích míst placeného stání. Dle mého názoru peníze na Vinohradskou vozí převážně lidé v autech a pěší, než cyklistika. Ač sám cyklista, neumím si sebe představit na kole v místě, kde je vynikající dostupnost MHD. Co se týká ušetřené místa zrušením cyklistických pruhu, velice bych přivítal zřízení centrálních podzemních odpadkových košů. Jednoznačně největší hluk totiž způsobují popeláři. Ostatní věci v návrhu rekonstrukce mi již připadají smysluplné.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z upřednostňování cyklodopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Mobiliář

Ulice bude vybavena novým mobiliářem, neboť přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace Vinohradské proto pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, která ale v této fázi přípravy neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění prvků.

JMÉNO: MARTIN CHUDOBA

KOMENTÁŘ:

Stávající stav naprosto vyhovuje

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

V současnosti je celková kvalita ulice ovlivněna velkou řadou deficitů, a to jak v základním uspořádání uličního prostoru, tak i v zanedbanosti detailů. Tramvajová trať bude vzhledem ke svému stáří v nadcházejících letech vyžadovat generální rekonstrukci. V rámci této akce se tak naskýtá jedinečná příležitost s předstihem přistoupit ke koncepční přípravě budoucí podoby celého prostoru. Rekonstrukce tramvajové trati je jedinečnou příležitostí jak zhodnotit existující kvalitu, odstranit nedostatky a zkvalitnit celý uliční prostor.

Z tohoto důvodu hlavní město Praha přikročilo k vytvoření koncepční studie, kterou zpracovává Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Tato studie na samém začátku přípravy celkové rekonstrukce ulice definuje cíle a kvality, které budou v další projektové přípravě sledovány a rozvíjeny.

Prostorová velkorysost Vinohradské ulice představuje jednu z jejích nejvýznamnějších hodnot. Díky své šířce, strategické poloze i okolní urbanistické struktuře je Vinohradská synonymem pražské obchodně-dopravní třídy. Dokáže absorbovat tramvajový i automobilový provoz, zároveň poskytovat příhodné podmínky pro pěší a cyklisty a aktivní parter s širokou nabídkou obchodů a služeb. Vinohradská je ulice, k níž se okolní město fyzicky vztahuje, stejně jako se s ní identifikují místní obyvatelé.

JMÉNO: DAVID VOSTÁREK

KOMENTÁŘ:

Snižování počtu stání je vzhledem k jejich akutnímu nedostatku nesmyslné, zvláště když s provozem MHD v současnosti nejsou problémy. Cyklisté bojují především se stoupáním a nikoli s blízkostí tramvají. Zvyšování chodníků u vozovky naruší plynulost dopravy, zvýší emise a opotřebením automobilů a prostředků MHD. Zvětšování rozsahu zastávek tramvají vnese nepřehlednost do provozu, nutné změny směru a narušení plynulosti. Roli korza plní blízké Václavské náměstí - svojí délkou a sklonem je Vinohradská jako korzo nepoužitelná. Pořizování mobiliáře je mrháním veřejnými prostředky - lavičky zdarma poskytují reklamní společnosti, které navíc přispívají do obecního rozpočtu za pronájem plochy pod lavičkou. Zábradlí je bezpečnostní prvek - jak se jeho odstraněním může zvýšit bezpečnost?? Reálný význam posilování „vztahu ulice a parku“?? každý prvek plní svoji funkci i bez posilování vzájemného vztahu. celý projekt nese znaky cyklisticko-ekologického extremismu a omezování automobilové dopravy.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Obava z chodníkových přejezdů

Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Nejedná se tak přímo o zpomalovací práh. Nebude docházet k výraznějšímu zpomalení odbočujících vozidel, než ke kterému dochází v současnosti nutností přizpůsobit rychlost jízdy samotnému odbočovacímu manévru. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. Nutnost překonání přejezdu nebude způsobovat větší emisní zatížení prostředí. Opatření se netýká křižovatek s významnými ulicemi, které jsou řešeny vždy individuálně a zpravidla jsou světelně signalizované, což v současném legislativním prostředí užití chodníkových přejezdů na těchto křižovatkách znemožňuje. Přímou na Vinohradskou ulici žádné zpomalovací pásy vkládány nejsou.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s

principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Mobiliář

Ulice bude vybavena novým mobiliářem, neboť přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Drtivá většina uživatelů všech kategorií si během veřejných setkání stěžovala na nedostatek městského mobiliáře v podobě laviček. Mobiliář k sezení je důležitý zejména pro starší občany, nebo občany s omezením pohybu, kteří si během pohybu po ulici potřebují na chvíli odpočinout. Z obdobných důvodů část veřejnosti zdůrazňovala přínos laviček i pro rodiče s dětmi. Uživatelé se shodovali, že by lavičky měly být rozmístěny rovnoměrně podél Vinohradské ulice tak, aby umožňovaly krátkodobý oddech.

JMÉNO: JAN TRNKA

KOMENTÁŘ:

Nesouhlasím s upřednostňováním cyklistické dopravy - sezónní záležitost a vzhledem ke konfiguraci terénu Vinohradské i okolních ulic využitelné pro marginální část účastníku silniční dopravy - na úkor parkovacích míst pro rezidenty a na úkor automobilové dopravy

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z upřednostňování cyklodopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: PETR ČEČIL

KOMENTÁŘ:

Rušení parkovacích míst a jízdních pruhů je zbytečné.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: LUKÁŠ POHAN

KOMENTÁŘ:

Nechci mrtvou Vinohradskou ulici, nechci žádné cyklo ani zaclánějící zastávky MHD v cestě. Individuální automobilová doprava by měla být prioritou každého města! Plánovaná rekonstrukce udělá z ulice mrtvou odpornou zónu ve stylu zrekonstruované ulice Moskevská ve Vršovicích. Zásadně proti tomuto návrhu protestuji.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: MIROSLAV MATUŠKA

KOMENTÁŘ:

Možná by pro cyklisty bylo vhodnější přehození koridoru pro cyklisty a zaparkovaných vozidel, aby byl koridor pro cyklisty mezi zaparkovanými auty (napravo od nich) a chodníkem. Tím by cyklisté nebyli ovlivněni motoprovozem nebo otevíranými dveřmi parkujících aut. Jako občasný cyklista bych raději viděl zlepšení cyklokoridorů a pruhů v paralelních a klidnějších ulicích než za každou cenu být nucen jezdit po rušné Vinohradské. Co takhle omezit auta v Mánesově a Slezské a lepší cykloinfrastrukturu realizovat tam? Určitě by to přilákalo i rekreačnější cyklisty. Na Vinohradské budou oproti tomu jezdit jen „profi“ cyklisté, kterých je přeci jen menší počet. A prázdnota cyklokoridorů na Vinohradské pak bude jen argument pro zastánce automobilové dopravy, že cyklokoridory používá jen minimum lidí a bylo by dobré je zrušit. Bydlím sice v Mánesově už 5 let, ale nemohu zde získat trv. bydliště. Parkování je pro návštěvy nemožné. Svě auto nechávám sice mimo MČ a přijedu domů MHD, ale ne všechny návštěvy nebo transport těžších věcí je možné řešit pomocí MHD. Nepřijde mi proto dobrý nápad snižovat místa na parkování pro auta argumentem, že lokalita je dobře obsloužena MHD.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Zklidněné cyklotrasy v paralelních ulicích

Vinohradská je hlavní, nejpřímější a nejrychlejší spojení z oblasti Vinohrad do centra. Vinohradská je koncipována jako páteřní cyklotrasa A24 (dle celoměstského systému cyklotras 2010, přijatého usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Cyklistická doprava by zde měla být zohledněna formou integračních opatření. Jízda zde bude realizována společně s dalšími druhy dopravy. Páteřní cyklotrasu by měla doplnit komfortnější chráněná trasa zejména pro ohroženější část uživatelů (tzv. rekreační cyklisty, pro jízdu s malými dětmi apod.) vedoucí od Izraelské ulice, předprostorem Olšanských hřbitovů podél Vinohradské, okolo obchodního centra Flora, dále ulicí Lucemburskou, přes náměstí Jiřího z Poděbrad a dále ulicí Mánesovou a Španělskou. (Tato chráněná trasa byla poptávána i během procesu participace). Ve směru do centra lze využít i ulici Slezskou. Požadavek na zajištění této zklidněné doplňkové cyklotrasy k páteřní A24 vedoucí po Vinohradské bude ve studii obsažen formou doporučení s odkazem na příslušné cyklogenerely městských částí.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáže kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Organizace parkování (parkovací zóny)

Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

JMÉNO: MAREK VANČURA

KOMENTÁŘ:

Vytvořit více parkovacích míst.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáže kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

JMÉNO: MAREK SETNIČKA

KOMENTÁŘ:

Vážení, už dneska je Vinohradská nevyhovující kapacitně individuální dopravě. Vaše návrhy to ještě zhorší, což je neakceptovatelné. Mám dvě malé děti a nemocnou maminku. Bez auta by veškeré fungování mojí rodiny bylo nemyslitelné. Musím mít možnost se dostatečně plynule pohybovat po městě autem a musím mít možnost zaparkovat v dochodné vzdálenosti od domova. Je nesmyslné dělat obrovské úpravy Vinohradské jen v zájmu cyklistů, kterých tudy projede 100 do roka a to jen ve čtyřech teplých měsících. Prosím zamyslete se pro koho a proč chcete nějaké úpravy vůbec dělat. Stejně tak majitelé zdejší obchodů potřebují zásobovat a nebudou zboží do krámu vozit na kole a potřebují zákazníky, mezi kterými jsou cyklisté také v drtivé menšině. Zamyslete se!!!

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvajů nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava z upřednostňování cyklodopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: MARTIN ZELENKA

KOMENTÁŘ:

Jako cyklista a zároveň motorista upřednostňuji širokou vozovku bez zbytečných zalomení vynucených ostrůvky, přechody atd. Je potřeba, aby vždy a všude - etně přechodů pro chodce byl dostatečný prostor pro míjení cyklistů s vozidly. Řidiči tak mohou v klidu nerušeně míjet cyklisty bez brzdění či dokonce zastavování a tím pádem jsou k cyklistům i ohleduplnější. Dále je potřeba aby z míst odkud pěší vstupuje do jízdního pruhu, byl co nejdelší přehled a mohl tedy svůj vstup korigovat dle situace na silnici - přeci nebudu zastavovat 1-2 auta, když za mini je volno... A prosím neinstalovat retardéry, vyvýšené prahy a další překážky do vozovky - pokud vás veze raněného sanitky, přejezd těchto překážek spolu se zbytečným brzděním a rozjížděním je bolestivý.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Tam, kde to je prostorově a organizačně možné, jsou pro cyklistickou dopravu vymezeny odpovídající pruhy, a to i podél ostrůvků a přechodů pro chodce. Výsledné řešení vychází z nutného kompromisu vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám, zejména v nejužší části mezi náměstím Jiřího z Poděbrad a Radhoštskou. Chodníky jsou rozšířené lokálně v místech přechodů a křižovatek s důrazem na komfort a bezpečnost pěšího provozu tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti chodců, zkrácení délky přecházení ulice a zlepšení viditelnosti i rozhledu chodců.

Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiállově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Nejedná se tak přímo o zpomalovací práh. Nebude docházet k výraznějšímu zpomalení odbočujících vozidel, než ke kterému dochází v současnosti nutností přizpůsobit rychlost jízdy samotnému odbočovacímu manévru. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. Nutnost překonání přejezdu nebude způsobovat větší emisní zatížení prostředí. Opatření se netýká křižovatek s významnými ulicemi, které jsou řešeny vždy individuálně a zpravidla jsou světelně signalizované, což v současném legislativním prostředí užití chodníkových přejezdů na těchto křižovatkách znemožňuje. Přímou na Vinohradskou ulici žádné zpomalovací pásy vkládány nejsou.

JMÉNO: STANISLAV NOVOTNÝ

KOMENTÁŘ:

Zásadně nesouhlasím s dalším omezením automobilové dopravy a parkování. Již v tuto chvíli je situace díky modrým zónám a jejich hraničním oblastem značně komplikovaná jak pro rezidenty, tak i pro návštěvníky dotčené oblasti (pomezí Žižkova, Vinohrad, částečně i Vršovic) a jak jednotlivá, tak i celková kapacita parkovacích míst je poddimenzovaná. Nesouhlasím s protežováním minoritní cyklo dopravy na úkor klíčové automobilové dopravy nejen z hlediska parkování, ale i po stránce způsobu využití komunikací. Cesta nevede přes „zklidňování“ a omezování; automobilová doprava zde neexistuje bezúčelně a jak rezidenti, tak tranzitní doprava, zde mají své neoddiskutovatelné místo.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Organizace parkování (parkovací zóny)

Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou

nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015.

Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navrženy cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: JIŘÍ NOVÁK

KOMENTÁŘ:

Při pročetí dokumentu Specifická část-souhrnný výstup je na první pohled patrná disproporce mezi zastoupením minority chodců a cyklistů a majoritních uživatelů-automobilistů a řidičů MHD. Při zpracování dotazníku se opět v otázce využívání veřejného prostoru ignorují potřeby největšího uživatele vozovky-a to je řidič automobilu! IPR Praha rozeslal obyvatelům Vinohradské a blízkého okolí 13.000 dotazníků, uspořádal několik plánovacích setkání, urbanistických procházek a cyklovýjžd'ku"-nevšiml jsem si, že by byla provedena jízda autem Vinohradské třídy-což ukazuje na jasnou diskriminaci na základě preference dopravního prostředku na úkor naprosté minority cyklistů. Žádám o zveřejnění tvrdých dat-kolik cyklistů denně projíždí Vinohradskou třídou? Kolik jich projíždí v zimním období? Opravňuje to ke konstrukci stavby v řádech milionů korun z kapes daňových poplatníků a obyvatel města? Umístění cyklostanů na chodníku-evidentně nerozumíte pojmu „chodník“. Citace zdroj: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Chodn%C3%ADk> „Chodník je část pozemní komunikace nebo samostatná pozemní komunikace, která slouží chodcům k přesunu po délce komunikace.“koniec citace. Věnujte prosím pozornost koncové části-slouží k přesunu po délce komunikace! Je tam někde něco o umístování cyklostanů. A jestliže cyklistům nevyhovuje pohyb po Vinohradské třídě-stačí, když sleze z kola a je z něj podle zákona rázem chodec s právem využívat chodníku. Problém vyřešen, ušetřeny miliony korun-stačí umístit jen Příkazovou dopravní značku C14a „Cyklisto, sesedni z kola“. Takže prosím o spravedlivé zastoupení dotazovaného vzorku obyvatelstva a z toho vyplývající výsledky dotazníkového výzkumu.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Otázka týkající se cyklo dopravy byla zahrnuta mimo jiné do dotazníku, který byl také k dispozici online a který byl tedy přístupný všem uživatelům Vinohradské. Řidiči automobilu byli zastoupeni také na sousedských setkáních. Studie nemá za cíl ignorovat potřeby řidičů automobilu. Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015.

Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů. Cyklostanjany se běžně umísťují na chodník mimo jeho průchozí část, zpravidla do pásu stromořadí. Alternativně lze nahradit parkovací stání pro auta několika stojany pro kola. V případě Vinohradské preferujeme umístování stanů do pásu stromořadí.

JMÉNO: PETR KLETENSKÝ

KOMENTÁŘ:

Nesouhlasím s preferencí MHD na úkor dopravy automobilové, nesouhlasím s rozšiřováním cyklostezek na úkor zmenšování počtu parkovacích stání a zužování pruhů pro automobily.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Preference MHD

Systémová preference veřejné dopravy je obecným záměrem města, který je deklarován mj. v Programovém prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018: „Rada hlavního města Prahy chce modernizovat, rozvíjet a provozovat dopravní infrastrukturu tak, aby podporovala dobré fungování hlavního města Prahy a jeho další rozvoj a aby byla šetrná k životnímu prostředí. Prioritou je podpora městské hromadné dopravy. Důraz bude kladen na její spolehlivost, efektivitu, bezpečnost, odpovídající technickou úroveň a snižování provozních nákladů.“ V rámci přípravy Koncepční studie ulice Vinohradské je tento obecný politický cíl návrhem plně reflektován. Dochází k výraznému zlepšení uživatelské atraktivity veřejné dopravy na ulici Vinohradská, a to jak z pohledu zajištění celkové bezbariérovosti a bezpečnosti, tak snahou o zlepšení plynulosti tramvajové dopravy, včetně zlepšení vazeb na další systémy MHD.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou

nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015.

Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdnic pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: JOSEF HAŠČÁK

KOMENTÁŘ:

Neomezovat automobilovou dopravu ani parkovací místa. Preference cyklistické dopravy není vzhledem k jejímu malému využívání žádoucí.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaté usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdnic pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: JAN PEŠTÁL

KOMENTÁŘ:

Současný návrh bohužel kopíruje jiné obdobné realizace a neřeší aktuální potřeby dopravy v oblasti. Jako dlouholetý zaměstnanec firem v okolí Vinohradské bych uvítal prodloužení tramvaje na Václavské náměstí, realizaci většího počtu parkovacích míst (parkovací dům)? A celkovou rekonstrukci ve smyslu povrchů, obrubníků a značení. Špuntové zastávky jsou zlo, a cyklisté, pokud budou dodržovat dopravní předpisy, mohou pohodlně sdílet vozovku s ostatními účastníky provozu bez toho, aby jim byla vyhrazena část vozovky.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Prodloužení tramvajové tratě z Vinohradské na Václavské náměstí se prověřuje, nyní je tento projekt ve fázi změny územního plánu. Tramvajovou trať na Vinohradské, která je z roku 1980, je nutné rekonstruovat z důvodu překročení životnosti. Oba projekty jsou navzájem koordinovány. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáže kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Samotná rekonstrukce ulice tedy nevyvolává potřebu nahrazovat parkovací kapacity formou parkovacího domu.

Koncepční studie přináší celkovou obnovu povrchů, úpravu křižovatek a značení. Dojde k celkovému zkvalitnění ulice, k posílení pobytových kvalit a ke zlepšení celkového vnímání ulice. Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhoštská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra.

Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu. Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijatý usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: PETR ŠVIMBERSKÝ

KOMENTÁŘ:

Prosím neměňte stávající řešení, na vinohradskou třídu kola nepatří. Cyklodopravu prosím vedte paralelními ulicemi.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Vinohradská je hlavní, nejpřímější a nejrychlejší spojení z oblasti Vinohrad do centra. Vinohradská je koncipována jako páteřní cyklotrasa A24 (dle celoměstského systému cyklotras 2010, přijatého usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Cyklistická doprava by zde měla být zohledněna formou integračních opatření. Jízda zde bude realizována společně s dalšími druhy dopravy. Páteřní cyklotrasu by měla doplnit komfortnější chráněná trasa zejména pro ohroženější část uživatelů (tzv. rekreační cyklisty, pro jízdu s malými dětmi apod.) vedoucí od Izraelské ulice, předprostorem Olšanských hřbitovů podél Vinohradské, okolo obchodního centra Flora, dále ulicí Lucemburskou, přes náměstí Jiřího z Poděbrad a dále ulicí Mánesovou a Španělskou. (Tato chráněná trasa byla poptávaná i během procesu participace). Ve směru do centra lze využít i ulici Slezskou. Požadavek na zajištění této zklidněné doplňkové cyklotrasy k páteřní A24 vedoucí po Vinohradské bude ve studii obsažen formou doporučení s odkazem na příslušné cyklogenerely městských částí.

JMÉNO: ŠÁRKA DVOŘÁKOVÁ

KOMENTÁŘ:

Není to připomínka, ale pochvala. Díky moc za tu studii, doufám, že realizace opravdu vyjde v tomto duchu. Jsem moc ráda, že se na Vinohradskou v mnohých místech vrátí přechody (Flora, Jiřího z Poděbrad). Prosím, jen myslíte na to, aby to nebyly přechody se světelnou signalizací, jaká je na Vinohradské (minimálně u Vinohradského pavilonu a Šumavské) nyní - tedy pokud chodec nezmáčkne tlačítko, zelená mu nenaskočí, ani když auta mají červenou. Vypadá to, že i jízda na kole bude pohodlnější, což vítám. Taky moc díky za zapojení veřejnosti, byla jsem na debatě před vytvořením studie a teď na urbanistické procházce spojené s debatou a oboje bylo skvělé. Jen tak dál!

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Děkujeme!

Nastavování světelné signalizace, kde chodci neskočí zelená, pokud nezmáčkne tlačítko, vnímáme jako problematické. Je to otázka nastavení světelné signalizačního zařízení a lze ho kdykoliv změnit. S rekonstrukcí ulice nebo dané křižovatky tedy přímo nesouvisí. Probíhá komunikace s TSK, aby k této praxi docházelo jen ve skutečně odůvodněných případech.

JMÉNO: INKA DVOŘÁKOVÁ

KOMENTÁŘ:

Na jednom z panelů na nám. Jiřího z Poděbrad uvádíte, že veškerá automobilová doprava bude vedena po tramvajových kolejích (a že tím zachováte počet parkovacích míst na úseku Vinohradský pavilon-Flora). Mám zkušenost ze dvou míst (na Praze 10), kde takto byla automobilová doprava svedena na tramvajové koleje a mohu naprosto zodpovědně prohlásit, že to byla razantní změna k horšímu. Automobilová doprava je v Praze tak hustá (a stále vzrůstá), že blokuje tramvajovou dopravu a nejen to – je naprosto tristní poslouchat houkání sanitky, která takto uvízne v zácpě, když dříve měla možnost kolonu objet právě přes tramvajové koleje - ale když dopravu svedete právě na tramvajové koleje, tak možnost objet zácpu úplně zmizí. Proto Vás chci velmi poprosit – nepřevádějte nikde automobilovou dopravu na tramvajové koleje – ty parkovací místa za to nestojí... za lidské životy, ke kterým přijede sanitka pozdě kvůli dopravní zácpě.

Dovolte mi ještě jednu poznámku k parkovacím místům – automobilová doprava je individuální soukromá záležitost a nevidím žádný důvod, proč by individuální zájem měl převažovat nad zájmem veřejným. Ať automobilisté neparkují na veřejných komunikacích, ale ať parkují ve svých individuálních garážích/podzemních parkovacích stáních. Vinohradská třída je dobře dostupná veřejnou dopravou, proto by bylo na místě redukovat soukromou automobilovou dopravu, nikoli se snažit udržet její současný přebujelý stav, který město nadměrně zahlcuje.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Jízda vozidel po kolejích

K pojíždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou. Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzdutím od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu, která je v tomto úseku v současnosti blokována právě kolonami vozidel. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice. V návrhu koncepční studie dochází nově k pojíždění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Eliminaci vozidel vjíždějících na tramvajový pás v prostoru stanice Vinohradská tržnice ve směru do centra bude nutné v dalším rozpracování zajistit řízením SSZ v předchozí křižovatce.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Nedostatečné omezení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. V rámci studie proto nedochází k radikálnímu snížení počtu parkovacích míst. Parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno vůči současnému stavu ve velké míře zachován. Cílem studie je nalezení vyváženého kompromisu. Dochází tak pouze k přiměřenému snížení stávajícího počtu, které je důsledkem snahy o přeuspořádání uličního prostoru tak, aby umožnil optimální sdílení všemi druhy dopravy. Ve spodní části ulice na Praze 2 dochází k částečnému úbytku z důvodů preference veřejné dopravy. Případný budoucí úbytek parkovacích stání vyvolaný změnou dopravních návyků je možný a je relativně snadno realizovatelný.

JMÉNO: JAKUB KARLÍČEK

KOMENTÁŘ:

Celkově mám z návrhu dojem, že zcela pomíjí praktické aspekty života ve městě. Autoři zapomínají na to, že v okolí Vinohradské bydlí lidé, že zde pracují, provozují živnosti, žijí. Jako všechny obdobné návrhy se nám nějak vytrácí parkovací místa, místo aby se „plánovači“ zabývali myšlenkou, jak jich alespoň několik přidat. Na Vinohradech jsem vyrostl, strávil jsem tady nakonec 34 let života. Teď sem jezdím za rodiči, kteří jsou v důchodu a samozřejmě dochází k situacím, kdy je třeba přivázet nebo odvázet větší objemy nákladu, nebo zajistit transport k lékaři a podobně. Lze předpokládat, že takových případů bude přibývat. Už teď mám problém zaparkovat v dosahu jejich domu, a pokud se uskuteční navržené „sny“ o budoucnosti města, bude hůř. A to nemluvím o tom, jaké trápení mají a budou mít lidé, kteří v této oblasti podnikají, jezdí sem za obchodem a podobně. Je mi upřímně jedno, jestli někde vzniknou kilometry či desítky kilometrů cyklostezek a cyklopruhů, a kolik lidí po nich denně pojedou. Osobně mám názor, že se jedná a vždy bude jednat logicky spíše o minoritu, ale pokud to někomu pomůže, budiž. Zapomíná se ovšem na to, že ke komfortu života patří i možnost parkování; že dobrá obslužnost, spojená opět s parkováním, je podmínkou prosperity provozoven v daném území. Město, městská část nebo hlavní ulice není akvárium, ale místo, kde lidé potřebují normálně fungovat. Tento návrh mění rušnou tepnu v opačný extrém, dle mého názoru; z neuspokojivého stavu chceme dosáhnout jiného, stejně neuspokojivého. Je to zklidněné příliš a příliš klidný organismus se nápadně podobá organismu mrtvému.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava z „umrtvení“ ulice

Obavy z přílišného zklidnění a následného vylidnění Vinohradské jsou plané a ničím neopodstatněné. V rámci koncepční studie nedochází k výraznému omezení pro průjezd individuální automobilové dopravy ani nedochází k výraznému snížení počtu parkovacích stání. Současně však dochází ke zlepšení podmínek pro pěší a k posílení pobytových kvalit ulice. Pro většinu uživatelů je dnešní Vinohradská průchozí ulice, a nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současná nabídka služeb v parteru. Uživatelům chybí více občanské vybavenosti, více kaváren, případně kulturních institucí. Charakter Vinohradské je pro její uživatele dnes redukován na funkci dopravní tepny. Postupné zkvalitnění a oživení parteru, tak jak to známe z obdobných, nejen zahraničních příkladů, povede ke zlepšení celkového vnímání ulice a zkvalitnění života v ní. Dopravní obslužnost je na Vinohradské ulici plně zachována.

JMÉNO: LEONTÁNA CHVÁTALOVÁ

KOMENTÁŘ:

Podle současného návrhu to vypadá jako pokus úplně umrtvit Vinohradskou třídu a znemožnit obyvatelům pohodlně užívat okolí svého bydliště. Velké množství přechodů, takové množství vede jen k tomu, že lidé přecházejí úplně všude a tím je znemožněn pohyb aut i MHD. S auty se však zjevně vůbec nepočítá, přitom v současné době je na Vinohradské provoz. Opravdu se odborníci z IPR domnívají, že auta zmizí, případně že každý obyvatel nasedne na kolo a pošlape po Vinohradské. Parkování bude pravděpodobně také zrušeno, takže celá situace s parkováním se na Praze 2 ještě zhorší. Celá úprava Vinohradské ulice je zaměřena pouze na nepatrnou skupinku obyvatel, která si přeje jezdit na kole na úkor všech ostatních obyvatel.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava z „umrtvení“ ulice

Obavy z přílišného zklidnění a následného vylidnění Vinohradské jsou plané a ničím neopodstatněné. V rámci koncepční studie nedochází k výraznému omezení pro průjezd individuální automobilové dopravy ani nedochází k výraznému snížení počtu parkovacích stání. Současně však dochází ke zlepšení podmínek pro pěší a k posílení pobytových kvalit ulice. Pro většinu uživatelů je dnešní Vinohradská průchozí ulice, a nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současná nabídka služeb v parteru. Uživatelům chybí více občanské vybavenosti, více kaváren, případně kulturních institucí. Charakter Vinohradské je pro její uživatele dnes redukován na funkci dopravní tepny. Postupné zkvalitnění a oživení parteru, tak jak to známe z obdobných, nejen zahraničních příkladů, povede ke zlepšení celkového vnímání ulice a zkvalitnění života v ní. Dopravní obslužnost je na Vinohradské ulici plně zachována.

JMÉNO: DAVID VRTIŠKA

KOMENTÁŘ:

Dobrý den,

už se těším na rekonstrukci Vinohradské a přimlouvám se za to, aby byla opravdovým městským bulvárem, kde bude:

- co nejmenší prašnost a hluchost = co nejvíce omezen tranzit vozidel, co nejméně parkujících aut v ulicích
- co největší bezpečí pro děti a chodce = vyvýšené osvětlené přechody, parkování aut dál od přechodů, aby nebránily ve výhledu při přecházení
- co nejužší jízdní pruhy pro auta, aby je to opticky zpomalovalo
- nástupiště zastávek všude propojeny s chodníky, auta prostě počkají, lidé mají právo bezpečně nastoupit a vystoupit
- co nejvíce zeleně (nové stromy, květinové záhony apod.)
- co nejvíce přechodů, aby se dala ulice pohodlně přecházet
- oddělit automobilovou dopravu od tramvají nejen v krátkém úseku před magistrálou, MHD musí být nejrychlejší
- absolutní preference tramvají
- cyklopruh pro cyklisty směrem do kopce, pokud se místy nevejde, tak z kopce jen piktogram
- na každé zastávce v každém směru přístřešek
- mobiliář samozřejmě sjednocený

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. V rámci studie proto nedochází k radikálnímu snížení počtu parkovacích míst. Parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno vůči současnému stavu ve velké míře zachován. Cílem studie je nalezení vyváženého kompromisu. Dochází tak pouze k přiměřenému snížení stávajícího počtu, které je důsledkem snahy o přeuspořádání uličního prostoru tak, aby umožnil optimální sdílení všemi druhy dopravy. Ve spodní části ulice na Praze 2 dochází k částečnému úbytku z důvodů preference veřejné dopravy. Případný budoucí úbytek parkovacích stání vyvolaný změnou dopravních návyků je možný a je relativně snadno realizovatelný.

Chodníky jsou rozšířené v místech přechodů a křižovatek s důrazem na komfort a bezpečnost pěšího provozu tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti chodců, zkrácení délky přecházení ulice a zlepšení viditelnosti i rozhledu chodců. Vyvýšení přechodu přes tramvajovou trať není technicky možné. Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Nejedná se tak přímo o zpomalovací práh. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Koncepční studie navazuje na projekt obnovy stromořadí z roku 2007 od ateliéru AO5, který HMP nyní postupně v etapách realizuje. Nad rámec tohoto postupně realizovaného projektu navrhujeme doplnění dalších 85 stromů v místech, kde to v současné době není možné vzhledem k prostorovému uspořádání ulice, nebo vlivem inženýrských sítí. Předpokladem doplnění stromořadí je tak v některých místech nutnost přeložek inženýrských sítí. Vysazení stromořadí ovlivňují prostorové podmínky ulice i samotného stromu a jeho kořenového systému, který potřebuje stejně velký prostor jako koruna. Konfliktními místy pro umístění stromu jsou inženýrské sítě, šířka ulice, či vzdálenost výsadby od fasády domu nebo od tramvajové tratě. V případě úseku Řipská - Baranova nelze stromořadí umístit z důvodu nedostatečné šířky uličního profilu (cca 20m) a kvůli často vystupujícím podlažím v 2. NP. V této části proto stromy umísťujeme jako solitérní do všech rozšířených zákoutí ulice, která jsou pro tento úsek ulice typická. V další fázi projektu, na základě podnětů od veřejnosti i městských částí dojde k prověření možnosti realizace závěsných truhlíků s okrasnými květinami na sloupech veřejného osvětlení, které by celkově zpříjemňovaly atmosféru ulice. V místech, kde v současnosti příčné vazby citelně chybí, a kde šířka ulice umožňuje zřízení bezpečného přechodu pro chodce, jsou navrženy nové. Přechody jsou rovněž doplňovány v souvislosti s rekonstrukcí tramvajových zastávek a zlepšením přístupnosti ostrůvků.

K pojiždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou.

Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzdutím od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu, která je v tomto úseku v současnosti blokována právě kolonami vozidel. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice. V návrhu koncepční studie dochází nově k pojiždění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Systémová preference veřejné dopravy je obecným záměrem města, který je deklarován mj. v Programovém prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018: „Rada hlavního města Prahy chce modernizovat, rozvíjet a provozovat dopravní infrastrukturu tak, aby podporovala dobré fungování hlavního města Prahy a jeho další rozvoj a aby byla šetrná k životnímu prostředí. Prioritou je podpora městské hromadné dopravy. Důraz bude kladen na její spolehlivost, efektivitu, bezpečnost, odpovídající technickou úroveň a snižování provozních nákladů.“ V rámci přípravy Koncepční studie ulice Vinohradské je tento obecný politický cíl návrhem plně reflektován. Dochází k výraznému zlepšení uživatelské atraktivity veřejné dopravy na ulici Vinohradská, a to jak z pohledu zajištění celkové bezbariérovosti a bezpečnosti, tak snahou o zlepšení plynulosti tramvajové dopravy, včetně zlepšení vazeb na další systémy MHD. S cyklisty se v ulici počítá. Po Vinohradské vede páteřní cyklotrasa A24 (dle celoměstského systému cyklotras 2010, přijatého usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Tam, kde to je prostorově a organizačně možné, jsou pro cyklistickou dopravu vymezeny odpovídající pruhy. Výsledné řešení vychází z nutného kompromisu vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám. Oproti současnému stavu dochází k výraznému zlepšení podmínek pro jízdu na kole, zejména díky posunům tramvajové trati v rámci uličního profilu za účelem neoptimálnějšího rozdělení prostoru. V případě zastávkových mysů studie počítá se zřízením tzv. cyklovídeňských zastávek po vzoru zastávky Krymská ve Francouzské ulici. Řešení pohybu cyklistů v místech zastávkových mysů bude dále podrobněji rozpracováno.

Mobiliář

Mobiliář zastávek v podobě zastávkových přístřešků bude použit standardní, užívaný v celé Praze. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu. Přístřešky budou umístěny na všechny zastávky. Ulice bude vybavena novým mobiliářem, neboť přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace Vinohradské proto pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, která ale v této fázi přípravy neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění prvků. Základním principem je, aby standardní mobiliář Vinohradské v celé délce ulice měl jednotný vizuální styl. To znamená, že např. všechny koše umístované v uličním prostoru budou totožné, případně ve dvou variantách jedné typové řady, a všechny prvky vůči sobě designově příbuzné (materiálově, barevně atd.). Musí být kladen důraz na kvalitní podobu prvků, jak z hlediska estetického a praktického, tak z hlediska snadné údržby a odolnosti. Užitelní vybavení jako např. odpadkové koše, nebo skříně dopravní infrastruktury na sebe nesmí upozorňovat křiklavým nebo atypickým designem, jejich kvalita spočívá v jednoduchosti a účelnosti. Konkrétní typy městského mobiliáře budou definovány v návaznosti na koncepční studii v rámci další přípravy rekonstrukce ulice Vinohradské.

JMÉNO: MILAN KOVÁŘ**KOMENTÁŘ:**

Celý koncept je absolutně postavený na hlavu a zohledňuje pouze a výlučně aktivity nátlakových skupin. Důsledkem jeho realizace bude umrtvení Vinohradské třídy jako celku (dolní část Václavského náměstí je tomu názorným příkladem) a poškození rezidentů, používajících automobilovou dopravu. Navržený koncept je nepřepracovatelný, jedinou cestou je zadat jej znovu. Další zúžení průjezdného profilu a výstavba mysů je pro městskou třídu naprosto nesmyslné a povede k vytváření neprůjezdných profilů se stojícími vozy. Ty, v konečném důsledku, povedou i k eskalaci neprůjezdnosti do kolmých a následně i paralelních ulic (např. Slezské). Nesmyslné prioritizování cyklo dopravy přivede dříve nebo později ke zbytečným úmrtím cyklistů - zohledníme-li jejich nedisciplinovanost, vymáhání přednosti tam, kde přednost nemají či jízda v protisměru a po chodníku, lze podobnou událost očekávat v řádu dnů. Vynesením mysů k tramvajovým zastávkám se pro chodce setře vizuální rozdíl mezi chodníkem a vozovkou a zejména u starších občanů povede k falešnému pocitu bezpečí. Studie zcela opomíjí potřebu rozšíření parkovacích míst, a to jak pro rezidenty, tak pro návštěvníky. Situaci by velmi pomohlo absolutní zrušení parkovacích zón.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navrženy cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvaj v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvaj a tím k jejímu brždění.

Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvajů nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Organizace parkování (parkovací zóny)

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude pravděpodobně odpovídat současnému stavu. Není součástí této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

JMÉNO: Jiří JÍŠA

KOMENTÁŘ:

Vážený pracovníku placený z mých daní, navrhovaná rekonstrukce Vinohradské není tak v pořádku, jak si myslíte. Dneska není běžně kde zaparkovat a chodníky jsou dost široké. Minimální rozměr chodníku má být dle norem 1,5 metru a u toho bych zůstal. Např. při vyvýšeném ostrůvku zastávky tramvaje se auta začnou hromadit za tramvají na zastávce. Na skicách ale stále počítáte s malým zakrytím zastávky, což je pitomost, pokud je na zastávce 15 lidí a prší. Takže si přeji zakrytí zastávky 15-20 metrů dlouhý přístřešek, kde by rovnou ze zakrytí šlo přejít do tramvaje a ne aby se v dešti mačkalo 15 lidí na 3 metrech čtverečních. V místě od Muzea u Sadů Svatopluka Čecha je možné velmi levně vybudovat desítky parkovacích míst změnou z podélného na kolmé stání. Chodník je zde zbytečně moc široký, většina lidí jde buď podél baráků na druhé straně, protože nemá zájem, aby na něj buď z křoví vyskočil nějaký feták a nebo šlápl do výkalu a když tam bude chtít jít přes den, tak půjde radši o chodník vedle přes park. Stejně tak v Šumavské ulici hned vedle za první udělat kolmé stání po obou dvou stranách a za druhé je zde modrá zóna u školy, kde patrně asi nikdo nebydlí, že. V sobotu a neděli je totálně prázdná. Již několikrát jsem litoval, že tam nemohu zaparkovat. Jinak provedená rekonstrukce křižovatky u metra Želivského je zvěrstvo, jen se běžte zeptat dopravních odborníků.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

V rámci celé délky ulice nikde nedochází k situaci, kde by chodník byl rozšířen samoúčelně na úkor parkovacích míst. Šířka chodníků je do velké míry determinována přítomností stromořadí, které v koncepční studii zachováváme a rozvíjíme jako jednu z největších hodnot Vinohradské, která místu poskytuje charakter městského bulváru. Stejně tak je na většině míst zachována i stávající šířka chodníku, která je díky velkorysému urbanistickému založení ulice dostatečná pro možnost komfortního průchodu, ale také pro rozvoj pobytových kvalit ulice. Zužování stávající šířky chodníků za cenu omezení těchto kvalit a za cenu kácení vzrostlých stromů by prostorově nijak zásadně neovlivnilo šířku průjezdu pro automobilovou dopravu.

V rámci Koncepční studie jsou chodníky rozšiřovány pouze lokálně s důrazem na komfort a bezpečnost pěšího provozu, a to:

- v místě zastávkových mysů, tak, aby byl umožněn bezbariérový a komfortní nástup do tramvaje
- v místech přechodů a křižovatek tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti - zkrácení délky přecházení ulice a zlepšení viditelnosti i rozhledu

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu. Mobilizační zastávek v podobě zastávkových přístřešků bude použit standardní, užívaný v celé Praze. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu. Mobilizační zastávek v podobě zastávkových přístřešků bude použit standardní, užívaný v celé Praze. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu.

Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem. Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet.

Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

Bude prověřena možnost zřízení dalších šikmých stání v Šumavské ulici při jižním chodníku podél sadů Svatopluka Čecha.

JMÉNO: PETR TOMÁŠEK

KOMENTÁŘ:

Nesouhlasím s tzv zklidňováním dopravy, se zužováním vozovky, se stavěním překážek do vozovky a tím i vytvářením nebezpečných situací. Parkování zdarma by se mělo rozšiřovat, je třeba výrazně více parkovacích míst.ZARMA, modré zony by se měly omezit.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Organizace parkování (parkovací zóny)

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude pravděpodobně odpovídat současnému stavu a není součástí této koncepční studie. Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

JMÉNO: DAVID BRADÁČ

KOMENTÁŘ:

Jestli chcete z Vinohradské udělat mrtvou ulici, tak jste na nejlepší cestě. Podívejte se na Václavské náměstí, jeho spodní část... Ano, na „Václaváku“ lidi nebydlí, ale na Vinohradské bohužel stále ještě bydlí. Ale pokud se tam nebudou mít jak dostat (a věřte tomu, že 100% lidí na kola nedostanete), uděláte z živé ulice další místo, kde je za trest bydlet... Smiřte se tím, že „páchat dobro“ je zbytečné. Člověk žije tak, jak se mu líbí. Ne tak, jak nějaký „dobromilec“ naplánuje.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z „umrtvení“ ulice

Obavy z přílišného zklidnění a následného vylidnění Vinohradské jsou plané a ničím neopodstatněné. V rámci koncepční studie nedochází k výraznému omezení pro průjezd individuální automobilové dopravy ani nedochází k výraznému snížení počtu parkovacích stání. Současně však dochází ke zlepšení podmínek pro pěší a k posílení pobytových kvalit ulice. Pro většinu uživatelů je dnešní Vinohradská průchozí ulice, a nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současná nabídka služeb v parteru. Uživatelům chybí více občanské vybavenosti, více kaváren, případně kulturních institucí. Charakter Vinohradské je pro její uživatele dnes redukován na funkci dopravní tepny. Postupné zkvalitnění a oživení parteru, tak jak to známe z obdobných, nejen zahraničních příkladů, povede ke zlepšení celkového vnímání ulice a zkvalitnění života v ní. Dopravní obslužnost je na Vinohradské ulici plně zachována.

JMÉNO: PŘEMEK NOVÁK

KOMENTÁŘ:

Jde o skrytou likvidaci individuální dopravy, úmyslnou tvorbu překážek v dopravě a hazard se zdravím chodců. Dochází k úbytku parkovacích míst. Cyklistům je vyčleněno příliš mnoho prostoru a to neodpovídá jejich zanedbatelnému 1% podílu na dopravním mixu. Nechceme mít z Vinohradské skanzen.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejprůměrnější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

JMÉNO: ŠTĚPÁN VACHOUŠEK

KOMENTÁŘ:

Považuji za zcela nepřipustný trend budování „zastávkových mysů“, které zásadním způsobem blokují plynulost dopravy jako celku. Pokud to jde, daleko lepším řešením je zastávkový ostrůvek.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzduť dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

JMÉNO: JAN HORÁČEK

KOMENTÁŘ:

Nechci preference cyklistické dopravy a MHD. Požaduji parkování a možnost jízdy aut bez omezení.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Pro to jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

JMÉNO: JAN ŠTĚPÁNEK

KOMENTÁŘ:

- MHD netřeba preferovat, nezřizovat vyhrazené pruhy

- cyklostezky nezřizovat, tam kde byly zřízeny po Praze málokdo je v centru využívá

- více parkovacích neregulovaných míst

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Preference MHD

Systémová preference veřejné dopravy je obecným záměrem města, který je deklarován mj. v Programovém prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018: „Rada hlavního města Prahy chce modernizovat, rozvíjet a provozovat dopravní infrastrukturu tak, aby podporovala dobré fungování hlavního města Prahy a jeho další rozvoj a aby byla šetrná k životnímu prostředí. Prioritou je podpora městské hromadné dopravy. Důraz bude kladen na její spolehlivost, efektivitu, bezpečnost, odpovídající technickou úroveň a snižování provozních nákladů.“ V rámci přípravy Koncepční studie ulice Vinohradské je tento obecný politický cíl návrhem plně reflektován. Dochází k výraznému zlepšení uživatelské atraktivity veřejné dopravy na ulici Vinohradská, a to jak z pohledu zajištění celkové bezbariérovosti a bezpečnosti, tak snahou o zlepšení plynulosti tramvajové dopravy, včetně zlepšení vazeb na další systémy MHD.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015.

Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Organizace parkování (parkovací zóny)

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude pravděpodobně odpovídat současnému stavu a není součástí této koncepční studie. Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

JMÉNO: Jiří MARX

KOMENTÁŘ:

Naprosto nepochopitelné umístění páteřní cyklostezky na společnou komunikaci s HMD a automobilovou dopravou - naprosté nepochopení k čemu má sloužit páteřní síť cyklostezek - stejně jako postavit na dálnici křižovatky a semaforey a myslet si, že se nebudou tvořit kolony. Také naprosto zbytečná preference HMD a chodců na úkor automobilové dopravy. Zničující a proti zdravému rozumu zatravňování tramvajových pásů, navazující nemožnost průjezdu složek záchranného integrovaného systému - přímé ohrožení života obyvatel. Jasná zpráva pro automobilovou dopravu - ač nejdůležitější pro celkový rozvoj města a kultury obyvatel, je neustále potlačována a ostrakizována.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Preference MHD

Systémová preference veřejné dopravy je obecným záměrem města, který je deklarován mj. v Programovém prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018: „Rada hlavního města Prahy chce modernizovat, rozvíjet a provozovat dopravní infrastrukturu tak, aby podporovala dobré fungování hlavního města Prahy a jeho další rozvoj a aby byla šetrná k životnímu prostředí. Prioritou je podpora městské hromadné dopravy. Důraz bude kladen na její spolehlivost, efektivitu, bezpečnost, odpovídající technickou úroveň a snižování provozních nákladů.“ V rámci přípravy Koncepční studie ulice Vinohradské je tento obecný politický cíl návrhem plně reflektován. Dochází k výraznému zlepšení uživatelské atraktivity veřejné dopravy na ulici Vinohradská, a to jak z pohledu zajištění celkové bezbariérovosti a bezpečnosti, tak snahou o zlepšení plynulosti tramvajové dopravy, včetně zlepšení vazeb na další systémy MHD.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015.

Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdnic pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava z „umrtvení“ ulice

Obavy z přílišného zklidnění a následného vylidnění Vinohradské jsou plané a ničím neopodstatněné. V rámci koncepční studie nedochází k výraznému omezení pro průjezd individuální automobilové dopravy ani nedochází k výraznému snížení počtu parkovacích stání. Současně však dochází ke zlepšení podmínek pro pěší a k posílení pobytových kvalit ulice. Pro většinu uživatelů je dnešní Vinohradská průchozí ulice, a nikoli cílové místo. Jedním z důvodů je nízká pobytová kvalita veřejného prostranství a současná nabídka služeb v parteru. Uživatelům chybí více občanské vybavenosti, více kaváren, případně kulturních institucí. Charakter Vinohradské je pro její uživatele dnes redukován na funkci dopravní

tepny. Postupné zkvalitnění a oživení parteru, tak jak to známe z obdobných, nejen zahraničních příkladů, povede ke zlepšení celkového vnímání ulice a zkvalitnění života v ní. Dopravní obslužnost je na Vinohradské ulici plně zachována.

JMÉNO: TOMÁŠ JANKŮJ

KOMENTÁŘ:

Vážení,

do 14.6. probíhala informační kampaň mající za cíl seznámit veřejnost s projektem rekonstrukce Vinohradské ulice a získat její zpětnou vazbu. Z tohoto titulu vám zpětnou vazbu posílám. Vynechám podstatnou část koncepce zabývající se odstraněním zábradlí, vysazením stromů a odstraněním „vizuálně závadné“ linie zaparkovaných aut. Zaměřím se na dvě opatření mající zjevně za cíl zpomalení IAD (aut). Těmi jsou zvýšení úrovně vozovky v místě křížení s vedlejší ulicí a sjednocení jízdních pruhů spolu s tramvajemi. Tato dvě opatření jsou spíše z kategorie politických, pro běžný nejsou vhodná, budou mít nechtěné „vedlejší účinky“ a povedou ke zhoršení kvality života na Vinohradech. Zkrátka něco, co by si většina (zejména informovaných) obyvatel Vinohrad rozhodně nepřála. Zvýšení úrovně vozovky za účelem vytvoření liniových přechodu pro chodce způsobí zvýšení hlučnosti a prašnosti projíždějících vozidel, prodloužení doby jejich průjezdu a zvýšení množství spalovacích zplodin vlivem opětovně akcelerace a decelerace vozidel. Toto zvýšení není vůbec zanedbatelné, podle výzkumu britské Laboratoře dopravního výzkumu dochází na silnicích s tímto typem umělých dopravních omezení ke zvýšení emisí oxidu uhelnatého o 82% a oxidu dusného o 37% a spotřeba aut se zvyšuje z 4,9 na 9,1 l/100km. Dalším problémem je zvýšení koncentrace prachových částic, zejména PM10, PM2,5 a PM1 opět souvisejících s nucené vyvolanou opakovanou akcelerací a decelerací velkého počtu vozidel. Prachové částice vznikají jednak z brzdového obložení zbytečně zpomalovaných aut a také otěrem pneumatik při překonávání umělých překážek a obsahují vysoké procento zinku, mědi zvýšené koncentrace mutagenních a karcinogenních polycyklických aromatických uhlovodíků, Benzo(a)pyren v otěrech brzd tvoří asi 0,7 mg/kg, v prachu z pneumatik asi 0,4 mg/kg, benzo(b)fluoranten 0,4 mg/kg a benzo(k)fluoranten asi 0,6 mg/kg. Řeknu vám, že raději bych jako obyvatel Vinohrad měl ty auta co nejrychleji a nejplynuleji pryč a ne vymýšlel způsoby, jak by nám toho tu mohli co nejvíce nechat. Vinohradská ulice je také koridorem využívaným pro převoz pacientů do přílehlé Vinohradské nemocnice. Například v případě velmi běžného infarktu je podle lékařů ideální doba reakce mezi 4-6 minutami, přičemž podle studie z amerického Portlandu přidá na jednu uměle vloženou překážku typu retardér 9,1 sekund. Nemluvě o zvýšeném opotřeбенí vozidel IZS a velkému zásahu do komfortu převážených pacientů. Kolik přidá skutečnost, že sanitka pojedje za tramvají nebo bude předjíždět umělé vytvořenou kolonu si vůbec netroufám odhadnout. Je s podivem, že stát na jedné straně vynakládá obrovské prostředky do ochrany zdraví obyvatelstva například v podobě omezování kouření v restauracích ale pacientům, kterým visí život na vlásku vkládají samosprávy s nemalými náklady do cesty hrboly. V prezentačních materiálech zveřejněna opatření, zejména zvýšení úrovně vozovky v místech křížení s vedlejšími ulicemi a zpomalení IAD formou sjednocení pruhů pro automobily a tramvaje povedou k snížení kvality života obyvatel v přílehlém okolí. Zvláště u opatření zvýšení vozovky je už na první pohled zřejmé, že proklamované benefity v cílové skupině chodců a vozičkářů nemohou nikdy vyvážit nevýhody vyplývající ze zvýšených emisí. Zejména, když je stejného cíle možné dosáhnout relativně levným snížením nájezdu chodníku. U tak velkého zásahu do dopravní infrastruktury by se veřejná správa měla opírat o tvrdá fakta. Očekával bych tedy, že se například dozvíme jak velkému počtu vozičkářů každý den takové omezení pomůže a očekávali bychom, že toto číslo bude významně vyšší než počet převážených pacientů do zmíněné nemocnice. Nic takového jsem však v žádném materiálu souvisejícím s rekonstrukci Vinohradské nenašel. Rekonstrukce Vinohradské ulice by dle mého názoru měla být rekonstrukcí a nikoliv politicko sociálním experimentem na lidech.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava z chodníkových přejezdů

Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru. Nejedná se tak přímo o zpomalovací práh. Nebude docházet k výraznějšímu zpomalení odbočujících vozidel, než ke kterému dochází v současnosti nutností přizpůsobit rychlost jízdy samotnému odbočovacímu manévru. Odbočující vozidlo i dnes musí při odbočení adekvátně snížit rychlost a dát přednost chodcům na přechodu. Nutnost překonání přejezdu nebude způsobovat větší emisní zatížení prostředí. Opatření se netýká křižovatek s významnými ulicemi, které jsou řešeny vždy individuálně a zpravidla jsou světelně signalizované, což v současném legislativním prostředí užití chodníkových přejezdů na těchto křižovatkách znemožňuje. Přímo na Vinohradskou ulici žádné zpomalovací pásy vkládány nejsou.

Jízda vozidel po kolejích

K pojíždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou.

Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzduťím od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu, která je v tomto úseku v současnosti blokována právě kolonami vozidel. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice. V návrhu koncepční studie dochází nově k pojíždění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Eliminaci vozidel vjíždějících na tramvajový pás v prostoru stanice Vinohradská tržnice ve směru do centra bude nutné v dalším rozpracování zajistit řízením SSZ v předchozí křižovatce.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: ALEŠ PEZL

KOMENTÁŘ:

Nesouhlasím se zužováním a omezováním prostoru pro osobní automobilovou dopravu na úkor nesmyslného rozšiřování chodníků a na úkor cyklistů. Tvorbu různých cyklostezek a cyklopruhů považuji za obzvláště odporné mrhání penězi z městského rozpočtu. Cyklistika je rekreační aktivita, podíl na městské dopravě je zanedbatelný. Navíc se jedná o sezonní aktivitu. Ať zkusí nějaký cykloaktivista, parazitující na grantech, nebo městském rozpočtu, vysvětlit prospěšnost cyklodopravy například mému osmdesátiletému otci, nebo matce malých dětí, každodenně přepravující děti do školky. Naprosto nechápu např. přesunutí zastávky Radhošská o zanedbatelný kousek směrem do centra. Jediné, čeho se dosáhne, je opět nesmyslné rozšíření chodníku a zablokování automobilů tramvají v zastávce. Nesouhlasím se změnou konceptu tramvajových ostrůvků. Nepřeji si ani omezování parkovacích míst vytvářením jakýchsi „zálivů“ v rozšířených chodnicích. Na Vinohradech jsem se narodil a celý svůj život žiji. Jsem chodec a řidič, ne cyklista. Jako chodci mi vyhovuje stávající šířka chodníků i počet přechodů. Přeji si stále tak krásnou městskou čtvrť otevřenou zejména osobní individuální dopravě a nezamořenou prázdnými cyklostezkami a cyklopruhy. Jako občan Prahy 3 si přeji, aby peníze určené na tento nesmyslný projekt byly využity účelověji a smysluplněji.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou. Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů.

Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. volené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

Poloha zastávek

Posun zastávky Radhošská o 90m, tj. o jeden blok blíž k náměstí Jiřího z Poděbrad vyrovnává vzdálenosti k zastávkám Jiřího z Poděbrad a Flora. Zastávka se díky tomu dostává do živější části ulice s aktivním parterem a obchody, kde se pohybuje více lidí. Nástup do tramvaje přímo z rozšířeného chodníku je pro cestující nejkomfortnější a nejbezpečnější a při čekání na tramvaj se mohou například zastavit v kavárně či obchodu.

Zdržení automobilového provozu v rozmezí 30-50s způsobené čekáním za tramvají v zastávce je následně vyvážené celkově plynulejší jízdou. Auta se nebudou hromadit před tramvají a brzdit ji. Vložený dělicí ostrůvek je zde z důvodu zkrácení délky přecházení tak, aby daný přechod nemusel být doplněn světelnou signalizací. Upozorňuje na místo, kde se ulice zužuje a kde dochází k nájezdu automobilové dopravy na koleje.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přistřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m.

Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejmýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Rozšiřování chodníků

V rámci Koncepční studie jsou chodníky rozšiřovány pouze lokálně s důrazem na komfort a bezpečnost pěšího provozu, a to:

- v místech zastávkových mysů, tak, aby byl umožněn bezbariérový a komfortní nástup do tramvaje
- v místech přechodů a křižovatek tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti - zkrácení délky přecházení ulice a zlepšení viditelnosti i rozhledu

V rámci celé délky ulice nikde nedochází k situaci, kde by chodník byl rozšířen samoúčelně na úkor parkovacích míst. Šířka chodníků je do velké míry determinována přítomností stromořadí, které v koncepční studii zachováváme a rozvíjíme jako jednu z největších hodnot Vinohradské, která místu poskytuje charakter městského bulváru. Stejně tak je na většině míst zachována i stávající šířka chodníku, která je díky velkorysému urbanistickému založení ulice dostatečná pro možnost komfortního průchodu, ale také pro rozvoj pobytových kvalit ulice. Zužování stávající šířky chodníků za cenu omezení těchto kvalit a za cenu kácení vzrostlých stromů by prostorově nijak zásadně neovlivnilo šířku průjezdu pro automobilovou dopravu.

JMÉNO: ŠTĚPÁN ŠÍPAL

KOMENTÁŘ:

Díky nesmyslnému rozšíření chodníků a zastávkových mysů bude v oblasti výrazně zhoršena průjezdnost pro tramvaje, automobily i cyklisty. Dnešní rozsah chodníků je naprosto dostatečný. Jedná se o hlavní ulici celého okolí, při jejímž neustálém „zklidňování“ dostáváte dopravu do okolních klidných ulic.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzduťi dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Rozšiřování chodníků

V rámci Koncepční studie jsou chodníky rozšiřovány pouze lokálně s důrazem na komfort a bezpečnost pěšiho provozu, a to:

- v místě zastávkových mysů, tak, aby byl umožněn bezbariérový a komfortní nástup do tramvaje
- v místech přechodů a křižovatek tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti - zkrácení délky přecházení ulice a zlepšení viditelnosti i rozhledu

V rámci celé délky ulice nikde nedochází k situaci, kde by chodník byl rozšířen samoučelně na úkor parkovacích míst. Šířka chodníků je do velké míry determinována přítomností stromořadí, které v koncepční studii zachováváme a rozvíjíme jako jednu z největších hodnot Vinohradské, která místu poskytuje charakter městského bulváru. Stejně tak je na většině míst zachována i stávající šířka chodníku, která je díky velkorysému urbanistickému založení ulice dostatečná pro možnost komfortního průchodu, ale také pro rozvoj pobytových kvalit ulice. Zužování stávající šířky chodníků za cenu omezení těchto kvalit a za cenu kácení vzrostlých stromů by prostorově nijak zásadně neovlivnilo šířku průjezdu pro automobilovou dopravu.

JMÉNO: VÍT PILNÁČEK

KOMENTÁŘ:

Je absolutní nesmysl redukovat parkovací místa. Nesouhlasím s jakýmikoliv úpravami pro cyklisty. Měli byste se zamyslet nad tím, že cyklistů jsou max. desítky (když je hezké počasí), automobilů tisíce. Téměř každý, kdo na Vinohradech bydlí, má auto. Stále jenom zhoršujete podmínky pro individuální dopravu na úkor cyklistů. Děláte z města mrtvou zónu.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze snížení počtu parkovacích míst

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění. Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy. Zúžení chodníků a vytvoření šikmých stání by zpravidla znamenalo vykácet stromořadí, což je velmi vysoká daň za navýšení kapacity parkovacích stání. Kolmé nebo šikmé stání současně není vhodné pro takto významnou komunikaci s tramvajovým provozem.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijatý usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: MICHAL BABIČ

KOMENTÁŘ:

Připuštění vjezdu cyklistů na chodník, nebo vedení cyklopruhu paralelně s chodníkem bez fyzicko-technického oddělení chodců a jezdců na kole vnímám jako ohrožení bezpečnosti chodců. Chodec mimo individuálního pohybu často doprovází děti nebo tlačí kočárek. Vzhledem k zažívané bezohlednosti cyklistů v Praze a zároveň dlouhodobou zkušeností s městskou cyklistikou v německých městech si dovoluji tvrdit, že navrhovaná řešení představují ohrožení pro chodce, zejména pak pro ty, kteří mají zhoršenou schopnost pohybu a orientace a pro ty, kteří doprovázejí děti, přenášejí náklad apod. Z hlediska omezení parkovacích ploch mi přijde navrhované řešení nepřijatelné, protože pouze omezuje parkování a nenabízí alternativu. Vnímám to jako negativní zásah do dopravní obslužnosti jak rezidentů a jejich příbuzných, tak návštěvníků Vinohradské třídy.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů. Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáže kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

JMÉNO: MARTIN KOKEŠ

KOMENTÁŘ:

Studie předpokládá ponechání či dokonce výstavbu tzv. kočíčích hlav v kolejištích na křižovatkách ulic, což považuji z hlediska hlukové zátěže i bezpečnosti jednostopých motorových i nemotorových vozidel za zhoršených adhezních podmínek za nepřipustné.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Povrchy – tramvajová trať

Tramvajovou trať od Flory na Legerovu navrhujeme v asfaltu právě z důvodů komfortu užívání a minimalizace hluku. Dlažba je navržena v zastávkách v úseku Flora - Želivského, kde trať není pojížděná, ale je zde umožňuje průjezd pro vozidla IZS a údržby. Dále se dlažba nachází v prostoru výhybek, to se týká křižovatky Flora, smyčky před Olšanskými hřbitovy a křižovatky Želivského. Křižovatka Flora je nově zrekonstruovaná v r. 2012 a do výhybek se při rekonstrukci Vinohradské již zasahovat nebude. Křižovatka Želivského se nachází již mimo řešené území a upravovat se nebude. Na vjezdu a výjezdu ze smyčky Olšanské hřbitovy navrhujeme dlažbu v prostoru výhybek. Dlažební kostky jsou zde zejména z důvodu časté výměny kolejnic v ostrých obloucích. Zatímco nová přímá trať v asfaltu může vydržet 20-30 let, oblouk se většinou musí navařovat po dvou letech a někdy po 4-7 letech měnit. A vyndání kostek, odšroubování kolejnic a jejich výměna jsou pak rychlejší – v řádu několika dnů. Kostky jsou současně dost únosné na to, aby po nich mohla jezdit auta. Místo dlažebních kostek je možné použít betonový základ a dvě vrstvy asfaltu. Následné opravy to podstatně prodlužuje a prodražuje.

JMÉNO: PETR ŠIMON

KOMENTÁŘ:

Nesouhlasím s omezením a tzv. zklidněním automobilové dopravy v daném úseku.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: PETR PIŠOFT

KOMENTÁŘ:

Dobrý den, s návrhem rozhodně souhlasím, je to výborné řešení pro aktuální stav po všech stránkách. Těším se na realizaci a držím palce s dalším postupem.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Děkujeme za komentář.

JMÉNO: JAN KOUSAL

KOMENTÁŘ:

Nelíbí se mi neustálé šikanování a omezování automobilové dopravy ze strany úřadů. Lidé auta používají, protože jim to zřejmě přináší nějaký užitek, nikoliv pro potěchu (v drtivé většině případů). Vzhledem k tomu, jak je tato doprava rozšířená, bude tento užitek v životě těchto lidí chybět, těžko to nahradí pěšky, přepravní vzdálenosti bývají větší než jednotky km, popř. potřebují přepravit náklad. Tedy svedení tramvajové a automobilové dopravy do jednoho pruhu a čekání na zastávkách za tramvají je opravdu krok zpět, viz ulice Francouzská a Moskevská.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Jízda vozidel po kolejích

K pojíždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou. Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzduťím od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu, která je v tomto úseku v současnosti blokována právě kolonami vozidel. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice. V návrhu koncepční studie dochází nově k pojíždění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Eliminaci vozidel vjíždějících na tramvajový pás v prostoru stanice Vinohradská tržnice ve směru do centra bude nutné v dalším rozpracování zajistit řízením SSZ v předchozí křižovatce.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhoštská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvají v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvají a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejméně ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzduťí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

JMÉNO: DAVID KONÍČEK

KOMENTÁŘ:

1) Zdá se být pěkné dělat z jedné z hlavních pražských dopravních tepen městskou třídu v pařížském stylu, ale po předcích jsme zdědily poměrně úzké ulice, ne třídu v šíři Champ Elysees. I když zakážete na Vinohradské všechny auto, stejně to pařížský bulvár nebude. A ta doprava někudy stejně pojede. Je chybné omezovat prostor pro automobilovou dopravu oproti současnému stavu.

2) Ač se všechny materiály snaží vycházet z teze, že uživatelé ulice jsou pouze pěší a cyklisté, tak uživatelé jsou i lidé, kteří jedou v automobilech. Je jedno, zda-li osobních, dodávkových či nákladních. Návrh rekonstrukce se k těmto uživatelům staví zcela nepřátelsky. Omezení šíře ulice určené pro automobilovou dopravu jen zvýší zácpy, žádný ráj pro korzování, rozjímáná a stravování na chodníku z toho stejně nevznikne. Je chybné a na hranici ústavnosti některé občany pro jejich způsob dopravy diskriminovat.

3) Ať jako pěší, či jako (většinou) pomalu jedoucí v automobilu jsem si nikdy nevšimnul, že by chodníky na Vinohradské kapacitně chodcům nestačili. Šířkově nedostatečné chodníky jsou problém Starého města a Malé Strany, ne Vinohrad. Je naivní a chybné tak výrazně rozšiřovat chodníky...jejich využití bude v principu stejné jako dnes.

4) Jízda vozidel po kolejích s ohledem na časté fronty u semaforů jen zvýší blokování MHD. Je chybné spojovat pruh pro MHD (tedy tramvaje) s pruhem pro automobily. Povede to k větším problémům obou druhů dopravy.

5) Zatrvané koleje sice vypadají hezky, ale při obvyklém řešení ochrany šterkovou jámou jsou pak nepoužitelné pro vozy hasičů a sanitek. Což nevádí tam, kde jsou alespoň dva jízdní pruhy v každém směru a automobily mají kam těmto vozům uhnout. Uvedené řešení je chybné.

6) Ač studie tvrdí něco jiného, vizualizace vedou k jasné domněnce, že parkovacích míst ubude.

Celkově celý návrh odmítám jako chybný a jednostranně zaměřený jen na jeden typ uživatelů. Je natolik jednostranný, že lze mluvit o ideologickém, nikoliv věcném, přístupu jeho autorů a možná i zadavatelů.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

1)a 2) Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

K pojíždění kolejí automobilovou dopravou dochází z prostorových důvodů ve velké části ulice již dnes. Celková šířková dimenze dopravního profilu je definována stávajícími obrubami, jejichž poloha přímo reaguje na stromořadí, které se na Vinohradské vyskytuje. Do dimenze dopravního profilu ulice se pak při snaze o respektování polohy stromořadí a maximální zachování parkovacích míst samostatné jízdní pruhy pro motorová vozidla, oddělené od tramvaje, z prostorových důvodů nevejdou.

3) V rámci Koncepční studie jsou chodníky rozšiřovány pouze lokálně s důrazem na komfort a bezpečnost pěšího provozu, a to:

- v místě zastávkových mysů, tak, aby byl umožněn bezbariérový a komfortní nástup do tramvaje
- v místech přechodů a křižovatek tak, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti - zkrácení délky přecházení ulice a zlepšení viditelnosti i rozhledu

V rámci celé délky ulice nikde nedochází k situaci, kde by chodník byl rozšířen samoúčelně na úkor parkovacích míst. Šířka chodníků je do velké míry determinována přítomností stromořadí, které v koncepční studii zachováváme a rozvíjíme jako jednu z největších hodnot Vinohradské, která místu poskytuje charakter městského bulváru. Stejně tak je na většině míst zachována i stávající šířka chodníku, která je díky velkorysému urbanistickému založení ulice dostatečná pro možnost komfortního průchodu, ale také pro rozvoj pobytových kvalit ulice. Zužování stávající šířky chodníků za cenu omezení těchto kvalit a za cenu kácení vzrostlých stromů by prostorově nijak zásadně neovlivnilo šířku průjezdu pro automobilovou dopravu.

4) Jízda vozidel po tramvajových kolejích je v současnosti problematická pouze v úseku mezi ulicemi Šumavská a Legerova, kde se tvoří kolony aut vzduťím od křižovatky s ulicí Legerovou (nájezd na Severojižní magistrálu). Z tohoto důvodu je v tomto úseku navržen samostatný jízdní pruh oddělený od tramvajové trati, což je v souladu především s obecným záměrem HMP preferovat v uličních prostorech veřejnou dopravu,

kteřá je v tomto úseku v současnosti blokována právě kolonami vozidel. Samostatný jízdní pruh pro automobily je v tomto úseku řešen na úkor podélného stání při severní straně ulice. V návrhu koncepční studie dochází nově k pojiždění tramvajové tratě pouze v krátkém úseku podél náměstí Jiřího z Poděbrad ve směru do centra lokálně v místě zastávky Vinohradská tržnice. Eliminaci vozidel vjíždějících na tramvajový pás v prostoru stanice Vinohradská tržnice ve směru do centra bude nutné v dalším rozpracování zajistit řízením SSZ v předchozí křižovatce.

5) Tramvajová trať je ve většině úseku mezi Florou a Želivského zatravněná a nepojižditelná. Výjimku tvoří prostor zastávek a před křižovatkami, kde je trať dlážděná, aby byl umožněn průjezd pro vozidla IZS. V celé délce tohoto úseku je navržen cyklopruh, který rozšiřuje hlavní dopravní prostor. Díky tomu je šířka vozovky dostatečná, aby umožnila objetí případné kolony vozidly IZS. Velmi důležité jsou také zejména pro sanitky paralelní objížděné trasy.

6) Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvají nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude ve velké míře odpovídat současnému stavu, nicméně není předmětem této koncepční studie a bude řešeno v dalších fázích projektové přípravy.

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

JMÉNO: DAVID NOSEK

KOMENTÁŘ:

Dobrý den,

měl bych několik otázek:

1) Existuje nějaký kvalifikovaný odhad kolik by celá tahle legrace stála?

2) V celé studii je naprosto jasně vidět preference cykloopravy na úkor Automobilové, zmiňujete, že Vinohradskou projede cca 10 tis aut denně. kolik tou ulicí projede cyklistů? Kolik cyklistů projede v období, kdy se dá očekávat špatné počasí - zima, podzim, část jara?

3) Ve studii se píše o stejné kapacitě komunikace jako teď, jaké jsou pro to relevantní důkazy? Protože 90% opatření jasně ukazuje, že doprava se zpomalí a zahustí (další cyklopruhy, zvýšené přechody, oddělené pruhy pro auta atd.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

1) Tato studie na samém začátku přípravy celkové rekonstrukce ulice definuje, s pomocí aktivního zapojení veřejnosti, cíle a kvality, které budou v další projektové přípravě sledovány a rozvíjeny. Při plánovaných investičně objemných úpravách vyvolaných potřebami dílčí technické infrastruktury (tramvajové tratě), je nutné současně řešit celkovou revitalizaci ulice Vinohradská, přehodnotit její prostorové a dopravní uspořádání. Tím město dosáhne, aby realizované zásahy skutečně odpovídaly významu ulice, reagovaly na současné potřeby obyvatel města a naplnily jeho strategické cíle v přístupu k veřejným prostranstvím. Důslednou koordinací se nepochybně dosáhne i vyšší efektivity a účelnosti vynaložených finančních prostředků. Velká část investice (cca dvě třetiny) souvisí s nutnou rekonstrukcí tramvajové tratě a zastávek. Tramvajová trať je z roku 1980 a její technický stav výměnu kolejí vyžaduje. Výměna dalších navazujících povrchů, zejména chodníků je vzhledem k jejich technickému stavu také nutná. Orientační rozpočet bude teprve vytvořen na základě této koncepční studie. Zkoordinování jednotlivých investic lze využít synergického efektu a dosáhnout lepšího zhodnocení užitých finančních prostředků.

2) Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpříjemější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cykloopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

3) Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: ADAM SYSEL

KOMENTÁŘ:

Vadí mi situace, kdy tramvajové zastávky vytvoří v době nástupu a výstupu cestujících na vozovce „špunt“. Dopravní proud musí být zachován naprosto plynulý, tak aby se vozidla kontinuálně posouvala vpřed, ne že budou nucena každých pár set metrů na 3 minuty zastavit a zbytečně koncentrovat výfukové plyny. Flora - zcela bezpodmínečně musí být zachovány dva pruhy pro vozidla ve směru do centra (průběžný+odbočovací směr Hotel Olšanka). Kdo zdejší situaci zná tak ví, že oba pruhy jsou plně využity a to dlouhodobě. Nově navrhovaný přechod vítám, neb zde citelně chybí. Všechny úvahy o rekonstrukci Vinohradské musí přirozeně brát v úvahu všechny relevantní strany (účastníci provozu a chodce) s důrazem na jejich četnost, tudíž význam. Klíčoví jsou chodci, stejně jako tramvajová doprava. Stejně důležitá je ale i doprava automobilová - s akcentem na zlepšení možností parkování - především krátkodobého, určeného pro zásobování, služby řemeslníků, ale především pro zákazníky zdejších provozoven služeb a obchodů. Zákazník, který nemá možnost zaparkovat je zkrátka nucen být zákazníkem jinde. To Vinohradské jistě neprosívá, protože občanská vybavenost nespočívá pouze v hojné existenci barů a restaurací, ale i potravin, petshopů, výdejen zásilkových obchodů, elektra a podobně.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhošská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvaj v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvaj a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Křižovatka Flora do centra je místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit. Zde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou. Předpokládané řešení je zachování přechodu i při navrácení odbočovacího jízdního pruhu, který je v současné verzi návrhu odstraněn. Navrácením odbočovacího pruhu však dojde k zúžení průchodu na severním ostrůvku mezi vstupem do metra a zábradlím (na cca 1,2 m).

Organizace parkování (parkovací zóny)

Rozdělení stání na návštěvnická a rezidentní bude pravděpodobně odpovídat současnému stavu a není součástí této koncepční studie. Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu (viz odpověď “7/ Obava ze snížení počtu parkovacích míst”). Parkovací zóny jsou předmětem organizace provozu a v čase jsou proměnlivější než stavební uspořádání. Hlavní město Praha připravuje systém parkovacích zón pro celé město, který je nyní ve fázi přípravy pilotních projektů, po roce 2017 se bude řešit i Praha 2 a 3. Konkrétní řešení uspořádání typu parkovacích stání na Vinohradské tedy bude primárně podléhat tomuto projektu.

Obava z upřednostňování cyklodopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické

dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijatý usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklodopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: AUTO*MAT (MAREK BĚLOR, VRATISLAV FILLER)**KOMENTÁŘ:**

Komentář v úplné podobě včetně doprovodných ilustrací – formát PDF

(http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/participace/vinohradska_komentar_k_projektu_automat.pdf)

Doprovodné ilustrace – formát ZIP

(http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/participace/vinohradska_komentar_k_projektu_automat_prilohy.zip)

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:1) Optimalizace polohy zastávek

V současné době jsou vzdálenosti mezi zastávkami Italská – Vinohradská tržnice – Jiřího z Poděbrad – Radhošská 275m, 500m a 610m v jednom směru a 525m, 515m, 450m v opačném směru. Díky úpravám polohy zastávek budou vzdálenosti vyrovnanější. V navrženém stavu tedy bude 275m, 500m a 515m v jednom směru a 380m, 570m, 460m. Poloha zastávek musí vycházet nejen ze vzdáleností mezi jednotlivými stanicemi, ale i z širších návazností a technických možností umístění zastávky. Uvedenou variantu s přidáním zastávky u sadů Sv. Čecha mezi Vinohradskou tržnicí a Jiřího z Poděbrad jsme prověřovali. Vychází i z připomínek, které jsme dostali od MČ Praha 2. Nicméně varianta má celou řadu nevýhod, výsledná vzdálenost mezi zastávkami je naopak příliš krátká, způsobí celkové prodloužení jízdní doby spojů a došlo by ke zrušení dalších cca 15 parkovacích stání v oblasti sadů Svatopluka Čecha. V této otázce proběhnou další jednání mezi MČ P2 a DPP za účasti IPR.

2) Nesignalizované přechody přes Vinohradskou

Jednoznačná priorita koncepční studie je zlepšování podmínek pro chodce. V místech, kde v současnosti příčné vazby citelně chybí, a kde šířka ulice umožňuje zřízení bezpečného přechodu pro chodce, jsou navrženy nové. Přílišná délka většiny stávajících přechodů přes Vinohradskou neodpovídá stávající legislativě. V návrhu je délka všech přechodů snížena, a to zejména uplatněním rozšířených chodníkových ploch v nárožích. Prostorové parametry Vinohradské dané jak šířkou ulice, tak vedením tramvajové trati, však na většině míst znemožňují vložit dělicí ostrůvek a zkrátit tak přechody. Zřízení dalších signalizovaných křižovatek v této lokalitě je zcela nevhodné. Uvedené přechody u ulic Balbínova, Anny Letenské a Blanická jsou stávající, jedná se tedy o rekonstrukci. Považujeme z hlediska pěšího provozu bezpečnější, aby zde poptávané přechody byly zachovány i přesto, že neodpovídají normové délce. Alternativa je zrušení přechodu, což by vedlo chodce k přebíhání vozovky a způsobovalo nebezpečné situace. Delší přechod je lepší, než aby zde nebyla žádná možnost přejít z jedné strany ulice na druhou. Koncepční studie tak navrhuje řešení vycházející z ČSN 736110/Z1 (10.1.3.3), která připouští rozšíření přechodu v křižovatce až na 10m. Pokud je v hlavním dopravním prostoru navržen jízdní pruh pro cyklisty, prodlužuje se přechod pro chodce o šířku pruhů pro cyklisty.

3) Kolísavá kvalita řešení pro cyklistickou dopravu

V koncepční studii s průjezdem cyklistů po Vinohradské počítáme. Kde to je z prostorových důvodů možné, je zajištěn dostatečný odstup, aby mohlo docházet k vzájemnému míjení jízdních kol a tramvají. Zejména ve stoupání je takové opatření silně žádoucí z důvodu pomalé jízdy na kole. Současně je třeba mít na paměti, že výsledek je nutným kompromisem mezi potřebami různých uživatelů a zejména by nemělo docházet k úpravám pro cyklisty, které budou na úkor chodců nebo veřejné dopravy (viz Manuál veřejných prostranství, kapitola C, str. 59). V koncepční studii dojde k dalším konkrétním zlepšením z hlediska pohybu cyklistů, které jsou rozepsány v dalších bodech.

4) Křižovatka za Muzeem

V současnosti TSK plánuje rekonstrukci světelné signalizačního zařízení křižovatky Vinohradská – Legerova, včetně vytvoření úrovněového přechodu přes Legerovu s předpokládaným termínem realizace v roce 2016. Záměr TSK bude ze strany IPR souběžně koordinován s projektem rekonstrukce Vinohradské ulice tak, aby byly vzájemně kompatibilní a bylo dosaženo výrazného zlepšení pěší dostupnosti mezi Vinohrady a Václavským náměstím. Tento záměr může zpětně ovlivnit detailní podobu projednávané studie ul. Vinohradské. Řešení přechodu a cyklopřejezdu bude součástí projektu TSK.

5) Nesignalizovaný přechod na křižovatce u Španělské

Z prostorových důvodů není možné.

6) Cyklopruh mezi Legerovou a Balbínovou

Pro plnohodnotný cyklopruh v tomto bloku není dostatek místa. Posun TT a tím vytvoření cyklopruhu není možné z důvodu návaznosti na ověřovací studii předpokládaného prodloužení TT mezi budovami národního muzea na Václavské náměstí. Tato sledovaná varianta pro optimální zajištění provozu tramvajové dopravy definuje širší osové vzdálenosti mezi kolejemi, které ve výsledku neumožňují uplatnění cyklopruhu v tomto úseku. Domníváme se, že piktogramový koridor umožňuje přiměřenou jízdu na kole v tomto úseku.

7) a 8) Blok mezi Balbínovou a Italskou

Přesun zastávky ZC do polohy vstřičné k zastávce v opačném směru jsme prověřovali a z prostorových důvodů (šířka profilu a poloha vjezdů) není možná. Z hlediska provozu tramvajové dopravy je současně navržené řešení z dopravního pohledu výhodné. Parkování mezi stromy není příliš vhodné, spon stromů je zde velmi krátký a automobil se sem nevejde, docházelo by k poškozování kmenu stromů, najíždění na rabátka, zhutňování zeminy ve výsadbové jámě. V blocích, kde není navrženo podélné parkování, tak bude vytipováno principiálně vždy jen několik stání pro zásobování v místech, kde jsou stromy dál od sebe. Zajištění plnohodnotného cyklopruhu v tomto úseku je možné na úkor podélného parkování. Tato varianta bude dále projednávána.

9) Cyklopruh mezi Anny Letenské a Blanickou

Ano, cyklopruh zde bude zachován.

10) Zastávka Italská ZC řešená jako cyklovídeňská

Zastávku v koncepční studii navrhujeme jako „cyklovídeňskou“ – tedy zastávkový mys s možností poježdění pouze cyklisty, tak aby nedošlo k přerušení stoupacího pruhu a nutnosti vjíždět mezi tramvajové koleje a rychle jedoucí auta. S řešením nesouhlasí zástupci organizací zastupující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

11) Zastávka Vinohradská tržnice DC řešená jako vídeňská

Zřizování vídeňských zastávek, tj. taková, kde cestující nastupují do tramvaje přes zvýšenou vozovku, je pro cestující výrazně méně komfortní a nedomníváme se, že by její primární užití na odpovídalo charakteru Vinohradské ulice. „Cyklovídeňská“ zastávky jsou použity striktně tam, kde by jiné řešení znamenalo výrazné omezení cyklistického pohybu, což není tento případ. S užíváním vídeňských zastávek principiálně nesouhlasí zástupci organizací zastupující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Prověříme jiné řešení, než užití dopravního stínu před zastávkou, kde by mohlo docházet k nelegálnímu parkování.

12) Posun zastávky Vinohradská tržnice

Posunutí zastávky ZC není možné kvůli poloze vjezdu do domu č. p. 46.

13) Jízda na kole po chodníku podél sadů Sv. Čecha

Bude prověřeno umožnění jízdy do kopce po chodníku podél sadů Svatopluka Čecha řešené formou sdružené stezky pro chodce a cyklisty, která by doplnila alternativu k jízdě méně komfortním piktogramovým koridorem v hlavním dopravním prostoru.

14a) posun zastávky Jiřího z Poděbrad na střed náměstí

Současné rozmístění zastávek na náměstí Jiřího z Poděbrad je problematické. Během veřejných setkání se k této otázce vyjadřovalo mnoho občanů. Zastávka z centra je dnes umístěná před křižovatkou, která představuje výraznou bariéru v území, protože zde zcela chybí úrovněové přechody. To znamená, že ze zastávky není možný bezpečný a bezbariérový přístup na náměstí. Obě zastávky jsou také vůči sobě velmi vzdálené.

Veřejnost již v první fázi participace přinášela “své” řešení, a to umístit obě zastávky na střed náměstí. Chápeme, že zejména v symbolické rovině je umístění zastávky přímo na náměstí významné, ale po zvážení všech aspektů byla navržena varianta přesunutí zastávky ke křižovatce s ulicí U vodárny/Slavíkova.

Varianta zastávek „u křižovatky“ má oproti variantě „na náměstí“ řadu výhod:

- Z hlediska řízení dopravy je tato varianta výhodná, světelná signalizace v křižovatce detekuje příjezdící tramvaj, pustí vozidla v přímém směru jedoucí před tramvají a během stání tramvaje ve stanici mohou projíždět vozidla v příčném směru.
- Zastávky se nachází přímo u vstupů do vestibulu metra
- Zastávky se nachází v těžišti mezi parkem a náměstím, dochází tak k propojení náměstí Jiřího z Poděbrad a sadů Sv. Čecha.

- Vzdálenosti mezi nově navrženými zastávkami Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad a Radhošská jsou v tomto řešení rovnoměrné. V jednom směru je to 500m a 515m, v druhém směru pak 570m a 460m.
- Na křižovatce jsou doplněny chybějící přechody, které zajistí pohodlný přístup na náměstí a eliminují tak současný stav, kdy zastávka ve směru z centra není úrovně a bezbariérově přístupná z prostoru náměstí.
 - Zastávka v této poloze dokáže lépe obsloužit rezidenční bloky severně od Vinohradské mezi náměstí Jiřího z Poděbrad a Riegrovými sady.
 - Dílčí nevýhodou umístění zastávky je prodloužení délky vazby na uvažovaný výtah ze stanice metra Jiřího z Poděbrad, který je v současném stavu přípravy ze strany DP situovaný v oblasti jižně od věže kostela Nejsvětějšího Srdce Páně.

Naopak variantu „na náměstí“ oslabují především tyto nevýhody:

- Zastávka Vinohradská tržnice je v tomto případě již velmi vzdálená (655m).
- Zastávka může být umístěna až ve vzdálenosti jednoho bloku od světelně signalizované křižovatky se silným levým odbočením z ulice Slavíkovy. Provoz na křižovatce by pak byl, oproti variantě zastávek před křižovatkou, obtížně regulovatelný. Bylo by třeba zajistit, aby vozidla stojící za tramvají v zastávce neblokovala průjezd křižovatkou.
 - Výrazně by se zhoršila vazba zastávky na vstupy do metra.

14) a 15) Jiřího z Poděbrad - posun zastávky a kolejí

Posun kolejí je problematický především v napojení na jasně definované umístění kolejí na vstupních bodech na náměstí Jiřího z Poděbrad, tzn. na křižovatkách se Slavíkovou a Řípskou. V těchto místech by bylo na velmi krátkém úseku nutné zajistit výrazné podélné vybočení tramvaje severním směrem, což neodpovídá požadavku na plynulé vedení tramvajové tratě z důvodu průjezdových rychlostí a celkového opotřebování infrastruktury. Posun kolejí severním směrem bude ověřen, nicméně je velmi pravděpodobné, že z důvodu průběhu oblouků v obou zmiňovaných křižovatkách by nebylo možné požadovaný cyklopruh uplatnit nepřerušovaně jak v křižovatkách, tak v celé délce stoupání podél náměstí Jiřího z Poděbrad.

16) Křižovatka s ulicí U Vodárny

Na křižovatce budou doplněny přejezdy pro cyklisty.

17) Cykloobousměrka U Vodárny

Z prostorových důvodů není možné zřízení cykloobousměrky v ulici U Vodárny. Spojení na Slezskou a Korunní navrhujeme řešit v přidruženém prostoru a přes sady Sv. Čecha v návaznosti na cykloprejezd přes Vinohradskou.

18) Profil podél náměstí Jiřího z Poděbrad

Viz. bod 15)

19) Profil mezi Řípskou a Radhošskou

Výrazné vychýlení tramvajové tratě z podélné osy ulice je nevhodné z důvodu zvyšování hlukové zátěže před objekty na té straně ulice, ke které je TT prisunována. Současně není žádoucí zužování chodníků v místě, které se vyznačuje vysokou aktivitou parteru a výrazným pěším pohybem.

20) Zastávka Radhošská

Z důvodu neuplatnění cyklopruhu ve směru z centra není zastávku z prostorových důvodů možné řešit jako cyklovídeňskou.

21) Cyklopruh v úseku Radhošská – Jičínská

V úseku Radhošská – Sudoměřská je piktogramový koridor v pořádku, v tomto místě je možná objízdná trasa Přemyslovskou nebo Lucemburskou ulicí. V posledním bloku před Florou mezi Sudoměřskou a Jičínskou by měl být regulérní cyklistický pruh, i v případě jízdy po chráněné trase je toto jediná spojnice do předprostoru Olšanských hřbitovů. Doplnění cyklopruhu prověříme. Koleje jsou na křižovatce s Jičínskou nově rekonstruované v roce 2012 a není možné s nimi hýbat (21a). Stromy jsou vysazené v jedné řadě společně se stávajícími stromy, s osou stromořadí hýbat také není možné (21b).

22) Křižovatka s Jičínskou

Úpravy řadicích pruhů budou prověřeny.

23) Vjezdy na parkoviště před Olšanskými hřbitovy

Úprava parkoviště by měla být součástí navazující studie celkového řešení předprostoru Olšanských hřbitovů (řešené ideálně formou architektonické soutěže). V koncepční studii je proto v tomto úseku severní hrana Vinohradské ulice řešena v minimálních úpravách stávajícího uspořádání tak, aby úpravy prostoru před Olšanskými hřbitovy nebyly v dalších krocích výrazně determinovány úpravou samotné hrany ulice. Proto v návrhu není zvýšená vozovka u stávajících vjezdů uplatněna.

24) Přesmyk z Vinohradské do Izraelské

Bude doplněno.

25) a 26) Doprovodná opatření v navazující uliční síti

Doprovodná opatření budou uvedena v rovině doporučení pro MČ P2 a MČ P3.

JMÉNO: JAKUB HÁČEK

KOMENTÁŘ:

Nesouhlasím v celém rozsahu návrhu na rekonstrukci. Zejména v omezování individuální osobní dopravy. Nesouhlasím s výstavbou cyklistických cest (po kterých téměř žádní cyklisté stejně nejezdí, ve srovnání s automobilovou dopravou) na úkor silnic pro automobily.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava z upřednostňování cyklo dopravy

Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů. Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijaty usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cyklo dopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: RADOVAN BEŤÁK

KOMENTÁŘ:

Můj komentář se týká návrhu tramvajové zastávky vinohradská tržnice (směr do centra) a jeho závažný negativní dopad na cyklistickou dopravu: Nástup do tramvaje má probíhat z rozšířeného chodníku. Z mapky lze dovodit, že veškerá doprava se tomuto chodníku vyhýbá. V ranních hodinách zde velmi často stává kolona automobilů, která se z nynějšího pruhu přesune na tramvajové koleje. To jednak zdrží příjezd tramvaje do zastávky (čímž se smaže minimálně část úspory dosažené o kus dále segregací jízdního pruhu. Zejména to však znamená znemožnění průjezdu cyklistů! Rovně nemohou pro bariéru v podobě chodníku, vlevo jsou zcela blokováni auty stojícími v koloně. Otrlí cyklisté kolonu dříve mohli alespoň objet po tramvajových kolejkách, teď to nepůjde ani tam, nezbude než se zastavit a několik minut počkat, než se kolona rozjede, případně slézt z kola a zastávku obejít po chodníku. I pokud tam nebude kolona aut, jedná se o velmi nebezpečné kolizní místo: křížení tramvajových kolejí a zároveň křížení jízdní dráhy autům, která již nemají kam uhnout. Možným řešením by byla zastávka vídeňského typu, nebo alespoň umožnění průjezdu cyklistů přes zastávkový mys (jako na návrhu tram. zast. Italská z centra).

Očekával jsem od této studie, že přinese zlepšení v tomto nejužším a proto značně problémovém úseku Vinohradské. Bohužel konzervujete nevyhovující stav, kdy těchto 300 m je přes značně omezené šířkové poměry z obou stran využíváno jako parkoviště. Veškerá doprava se tísni na tramvajových kolejkách. Naštěstí se zde netvoří často kolony, takže auta a tramvaje zde spolu mohou sdílet jeden pruh. Problémem je tento úsek pro cyklisty, pro které zde již místo není; průjezd je nepohodlný, stresující a nebezpečný. Zprava kolejí nyní po celém úseku jet nelze, uprostřed kolejí cyklisté brzdí tramvaje či auta. Řešením by bylo zrušení parkování na jedné straně ulice, aby cyklisté měli více prostoru, alespoň ve stoupání, kde se očekává větší rozdíl rychlostí. Krátkodobé parkování pro nerezidenty (oranžová zóna) lze nalézt v okolních ulicích zavedením režimu smíšených zón (oranžová/modrá).

Přesunutí zastávek Radhoštská blíže centru chápu, nejsem si ale jist, zda nepřinese více komplikací než užitku: Z široké části ulice se stěhuje o pouhých 70 metrů níže, kde zhoršuje již tak špatnou situaci. Tramvaj se po dobu stání v zastávce stane blokem pro ostatní dopravu (v obou směrech), cyklistům přibude další nebezpečné konfliktní místo: přejezd ze strany mezi koleje a zase zpět, opět do proudu aut a tramvaj.

Studie neřeší nevyhovující stav chodníku u parkovišť před olšanskými hřbitovy. Na relativně úzký chodník bylo nedávno nevhodně doplněno stromořadí, které brání průchodu: polovinu chodníku zabírají stromy, druhou elektrické sloupy. Kličkování mezi výše jmenovanými překážkami není zrovna příjemné, zvláště pokud člověk vlastní kočárek pro dvojčata. Pokud ne přesunutí stromů o kus dále (mezi parkující auta), alespoň posunutí sloupů do jedné řady se stromy by pomohlo usnadnit průchod. Dále chybí nájezdy na tento chodník.

Děkuji za možnost vyjádření k připravovaným návrhům. Na prezentovaném návrhu zejména oceňuji opětovné zařazení přechodů na křižovatky Vinohradská-Slavíkova/U Vodárny a na Floře a rozšíření prostoru a značení pro cyklisty, zejména v západní části ulice. Studie rozhodně naplňuje svoje vytyčené cíle, mezi něž patří zvýšení kvality veřejného prostoru s důrazem na komfort a bezpečnost chodců. Bohužel se však domnívám, že komfortu chodců a cestujících MHD bylo na několika místech dosaženo na cenu výrazného zhoršení bezpečnosti cyklistů, kteří se kvůli rozšířeným chodníkům dostanou do nebezpečí. Až k problémovému místu je vždy pohodlně dovede cyklopruh či piktokoridor, dále však musejí náhle vybočit ze svého směru a vjet pod kola autům či tramvaj, navíc u toho křížit tramvajové koleje. Oproti současnému stavu je to na mnoha místech jasné zhoršení. Doposud se cyklisté s auty na Vinohradské jen objížděli, nyní se budou křížit! Jezdím po Praze na kole již mnoho let a tyto problémová místa budu s obtížemi zvládat i já, natož pak sváteční cyklista či dokonce dítě! Prosím důkladně prověřte jiné možnosti, zejména variantu mysů s pohybem cyklistů. Tento však musí být dostatečně označen, aby s pohybem cyklistů počítali i chodci.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Oproti současnému stavu dochází k výraznému zlepšení podmínek pro jízdu na kole, zejména díky posunům tramvajové trati v rámci uličního profilu za účelem neoptimálnějšího rozdělení prostoru.

V případě zastávkových mysů ve směru z centra a tedy do kopce studie počítá se zřízením tzv. cyklovídeňských zastávek po vzoru zastávky Krymská ve Francouzské ulici. V případě zastávek ve směru do centra, při jízdě z kopce, užití cyklovídeňské zastávky vhodné není, cyklista jede vysokou rychlostí a mohl by ohrožovat chodce čekající na zastávce. Právě díky vyšší rychlosti není tak problematická jízda cyklisty s ostatními auty za sebou podél zastávky. Světelná signalizace na křižovatce s Budečskou bude regulovat délku vzdutí dopravní kolony, aby auta stojící v prostoru zastávky neblokovaly příjezd tramvaje. Řešení pohybu cyklistů v místech zastávkových mysů bude dále podrobněji rozpracováno.

· nejužší část ulice v úseku nám. Jiřího z Poděbrad – Radhoštská

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

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

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

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

Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. V rámci studie proto nedochází k radikálnímu snížení počtu parkovacích míst. Parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno vůči současnému stavu ve velké míře zachován. Cílem studie je nalezení vyváženého kompromisu. Dochází tak pouze k přiměřenému snížení stávajícího počtu, které je důsledkem snahy o přeuspořádání uličního prostoru tak, aby umožnil optimální sdílení všemi druhy dopravy. Ve spodní části ulice na Praze 2 dochází k částečnému úbytku z důvodů preference veřejné dopravy. Případný budoucí úbytek parkovacích stání vyvolaný změnou dopravních návyků je možný a je relativně snadno realizovatelný.

Posun zastávky Radhošská o 90m, tj. o jeden blok blíže k náměstí Jiřího z Poděbrad vyrovnává vzdálenosti k zastávkám Jiřího z Poděbrad a Flora. Zastávka se díky tomu dostává do živější části ulice s aktivním parterem a obchody, kde se pohybuje více lidí.

Nástup do tramvaje přímo z rozšířeného chodníku je pro cestující nejkomfortnější a nejbezpečnější a při čekání na tramvaj se mohou například zastavit v kavárně či obchodu. Zdržení automobilového provozu v rozmezí 30-50s způsobené čekáním za tramvaj v zastávce je následně vyvážené celkově plynulejší jízdou. Auta se nebudou hromadit před tramvají a brzdit ji. Vložený dělicí ostrůvek je zde z důvodu zkrácení délky přecházení tak, aby daný přechod nemusel být doplněn světelnou signalizací. Upozorňuje na místo, kde se ulice zužuje a kde dochází k nájezdu automobilové dopravy na koleje.

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Konceptní studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání.

Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Chodník podél parkovišť rozšiřujeme severním směrem na úkor nevyužívaných travnatých ploch a dílčím způsobem, při zachování parkovací kapacity, na úkor stávajících parkovacích ploch. Cílem je zajistit v celé délce úseku před Olšanskými hřbitovy chodník v šířce 4,5 m, který i při stávajícím umístění technických prvků a stromořadí poskytne dostatečný prostor pro bezpečný pěší pohyb.

V rámci další projektové přípravy dojde odstranění překážek, které brání v průchodu, nicméně stávající stromořadí by v tomto místě mělo zůstat zachované. V rámci úprav předprostoru hřbitovů, které by mělo být předmětem samostatného podrobného řešení, by mělo dojít i k řešení podoby a uspořádání parkovacích ploch a tím k celkovému zlepšení podmínek pro chodce i cyklisty v tomto prostoru.

JMÉNO: ZDENĚK PISKULE

KOMENTÁŘ:

Proč by se vůbec jedna z vytížených ulic měla stát bulvárem? Kam se asi přesune doprava? Nejspíše do ulic Slezsko, Seifertovy, Korunní nebo Ondříčkovy. Je to vůbec žádoucí?

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Konceptní studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

JMÉNO: MICHAL MATĚJKA

KOMENTÁŘ:

Dobrý den, nejprve bych chtěl poděkovat, že se někdo podobou této ulice komplexně zabývá. Nicméně k návrhu jednu připomínku mám - podle mého názoru některá navržená opatření sníží průjezdnost této ulice pro automobilovou dopravu. Vinohradská je jednou z hlavních spojnic východní části Prahy s centrem a domnívám se proto, že na komunikaci tohoto typu není rozumné vytvářet umělé bariéry typu zastávkové mysy nebo zastávky přiléhající k rozšířenému chodníku, které znamenají, že když je tramvaj v zastávce, doprava se zastaví. Taková opatření se dle mého názoru hodí na komunikace s podstatně nižšími intenzitami provozu, než je Vinohradská. Z výše uvedeného se zdá, že zadáním při přípravě tohoto projektu muselo být snížení propustnosti této komunikace pro automobilovou dopravu, s čímž principiálně nelze souhlasit, protože spojnici východu s centrem Prahy město potřebuje a alternativní komunikace (Anglická, Seifertova, či Husitská) rovněž bojují ve špičkách s nedostatkem kapacity. Jinými slovy, doprava někudy vést musí a realizaci navrhovaných opatření dojde pouze k přelítí další dopravy na souběžné komunikace rezidenčního charakteru, což je samozřejmě hrubě nežádoucí a rovněž nespravedlivé vůči tamějším obyvatelům, kteří si, na rozdíl od obyvatelů Vinohradské, bydlení na rušné třídě nevybrali.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou.

Obava ze zastávkových mysů

Zastávkové mysy jsou užité ve spodní části ulice, kde šířka uličního profilu neumožňuje plnohodnotné zřízení tramvajových ostrůvků - týká se zastávek Radhoštská, Jiřího z Poděbrad, Vinohradská tržnice a Italská ve směru z centra. Stávající nástupní ostrůvky v této části jsou příliš úzké, nevyhoví současné legislativě a normám, které vyžadují u nově navrhovaných tramvajových ostrůvků šířku alespoň 2,5m. Přístřešek lze umístit na ostrůvek široký alespoň 3,5m. Od veřejnosti zaznívaly časté stížnosti na nevyhovující podobu současných zastávek, na jejich bezpečnost a komfort užívání. Rozšíření ostrůvku by znamenalo posun vozovky na úkor šířky chodníku a odstranění stávajícího stromořadí, což považujeme za nepřijatelné. Zdržení automobilového provozu způsobené čekáním za tramvaj v zastávce (cca 30-50s v každé zastávce) je srovnatelné s čekáním na signalizované křižovatce a je vyvážené celkově plynulejší jízdou. Nebude docházet k hromadění vozidel před tramvaj a tím k jejímu brždění. Celkovou kapacitu pro průjezd individuální automobilové dopravy tedy zastávkové mysy neovlivní. Kapacitu průjezdu pro automobilovou dopravu momentálně nejvýrazněji ovlivňuje výjezd na Magistrálu a vzdutí dopravy ve spodní části ulice od Vinohradské tržnice na Legerovu.

JMÉNO: HELENA JANŮ

KOMENTÁŘ:

Návrh přerušovat řady parkovacích míst „ostrůvky“ mne nepřipadá nutné, jednak v žádné části ulice není „nekonečně“ dlouhé, jednak tím, že se přeruší řada, ubude více jak jedno místo, obtížněji se parkuje a hlavně si chodci budou tyto ostrůvky vysvětlovat jako místa pro přecházení, tudíž dle mne nebezpečné, zásobování bude ostrůvek využívat pro nájezd... Prostřední nový přechod u Sadů Svatopluka Čecha bude výhodný pro maximálně obyvatele 3 domů naproti přechodu, ostatní přecházející mají logickou návaznost stávajícími přechody. Nepřipadá mne potřebné dělat další přechod pro pár obyvatel. Preferovala bych bezpečnostní úpravy stávajících přechodů

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

V ulici navrhujeme podélná stání do parkovacích zálivů, které jsou v křižovatkách vymezené vytaženou chodníkovou plochou a materiálově jsou odlišené od povrchu vozovky užitím dlažby, pocitově se tak rozšiřuje chodníková plocha. Zálivy jsou přerušovány přechody, vjezdy a zastávkovými mysy. Dochází tak k rytmizaci a zpřehlednění ulice. Další „ostrůvky“ vkládány nejsou.

Oproti současnému stavu dochází k celkovému úbytku 11 stání, což je vzhledem k délce ulice zcela zanedbatelný počet. Vinohradská je obchodní třída, na kterou zejména krátkodobé parkování patří. Nachází se zde vysoký počet obchodů a služeb v parteru, pro které je vhodné zajistit přiměřený počet návštěvnických stání a míst pro zásobování. Naopak pro střednědobé a dlouhodobé rezidentní stání příliš vhodná není. Odstavit vozidlo na několik dnů lze i v méně lukrativní lokalitě, například v některé z bočních ulic. Všude, kde je to možné, je navrženo oboustranné podélné parkování. Celkově je na Vinohradské mezi Legerovou a Želivského navrženo 535 parkovacích míst. Ve spodní části Vinohradské (mezi Legerovou a Budečskou) navrhujeme 70 parkovacích stání, dochází k úbytku 22 stání (+17 nočních stání) z důvodu preference veřejné dopravy tak, aby provoz tramvajů nebyl negativně ovlivňován dopravními kolonami stojícími na kolejích. V blízkých ulicích Polská a Španělská jsou dnes často volná parkovací místa v modré zóně, která tento úbytek dokáží kompenzovat. Ve zbylém úseku ulice, tj. mezi Budečskou ulicí a křižovatkou Želivského, stání v maximální míře zachováváme a často dochází, vzhledem k prostorovým úpravám ulice, k jejich dalšímu doplnění.

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

Přechod u sadů Svatopluka Čecha byl často poptáván při komunitním mapování a vycházkách s veřejností, stejně jako jeho uplatnění bylo jedním z požadavků MČ Praha 2. Přechod umožňuje další přístup do parku v logické vazbě na komponovaný vstup koncipovaný pomocí terénního schodiště. Vytvoření tohoto přechodu nijak nevyklučuje bezpečnostní úpravy u ostatních přechodů. Vytažením chodníkových ploch se délka nesignalizovaných přechodů zkracuje a zlepšuje se výhled na přecházejícího chodce. V širších částech ulice do vozovky vkládáme ostrůvek, který zkrátí délku přecházení (např. Radhoštská nebo Sudoměřská).

JMÉNO: JAN KOP

KOMENTÁŘ:

Vymezenou oblast znám velmi dobře od r. 1984. Jde o značně frekventovanou oblast z hlediska aut a chodců. Nejlepším obdobím bylo na krátký čas zavedení nových přechodů pro chodce, než byly zrušeny (např. Sudoměřská/Vinohradská) z hlediska bezpečnosti chodců kvůli tram. Silniční doprava se významně zpomalila z hlediska rychlosti (!!!), ale zůstala plynulá (zde jezdím firemním autem), auta snadněji vyjžděla z postranních ulic a značně se snížilo přecházení mimo přechody. Proto vítám řadu nových přechodů (vynikající), ale stále je to nedostatečné. Naprosto nezbytný je druhý přechod u Orlické, před zastávkou tram do centra, jinak zde každý bude přecházet (utíkat) k tram. Velmi důležitý je zachovat druhý (nyní současný) přechod na Radhoštské, protože všude v okolí jsou obchody a pro dtto. Dále mám výhrady k ostrůvku mezi tram pro chodce na přechodu Radhoštská/Vinohradská. Přijde mi docela nebezpečný, bude hojně využívaný plus kočárky. Nabízím řešení, kolej do centra vést souběžně s druhou kolejí. Jednak vznikne větší prostor na zastávku do centra (roh Vin./Radh.) a chodník může končit až před kolejí. Auta z Radhoštské budou vpravo odbočovat již na tram pás. Odpadne zbytečný ostrůvek mezi tram. Současně s posunutím koleje do centra ke koleji z centra, vznikne volný prostor pro ostrůvek pro chodce vlevo při výjezdu z Radhoštské. Zde prosím vyřešit plynulost automobilové dopravy směr do centra. Časté zácpy velmi zpomalují tramvaje kvůli autům na kolejích.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

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

Druhý přechod přes Vinohradskou u křižovatky s Orlickou se před zastávku tramvaje z centra nevejde a poloha zastávky je limitovaná polohou vjezdu do domu č.p. 108. Možnost doplnění druhého přechodu přes Radhoštskou prověříme, přechod by musel být doplněn o ostrůvek, který umožní rozfázování přecházení. Užité ostrůvek na druhé straně křižovatky s Radhoštskou je široký 2,5m, s dětským kočárkem se na něj vejdete. Vámi uvedenou variantu bez ostrůvku jsme již prověřovali, technicky možná je, prostorově však zvolená varianta funguje lépe. Ostrůvek je v místě, kde se mění šířková regulace ulice, dochází k výrazné změně profilu, ze souběžné jízdy v oddělených pruzích se všichni účastníci provozu sjedou do jednoho jízdního pruhu. Ostrůvek tedy značí změnu a zklidňuje provoz.

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

JMÉNO: MARTIN PŘIKRYL

KOMENTÁŘ:

Navrhuje se zvýšení přechodů přes vedlejší ulice do úrovně chodníku. Podle plánu se ale toto netýká křižovatky s Budečskou ulicí. Proč? Ještě bych to pochopil na jižní straně (vjezd do Vinohradské směrem od Slezské), kde jde o dopravně důležitý spoj. Ale nechápu to na severní straně, kde jde o výjezd z Vinohradské do rezidenční zóny kolem Mánesovy ulice a kde je tedy zpomalení vjíždějících aut více než žádoucí. Zároveň by zpomalení aut omezilo množství dopravních nehod, ke kterým pravidelně dochází hned na následující křižovatce Budečská/Mánesova.

Berte toto prosím jako podnět k jinak výbornému návrhu. Rád bych vyjádřil svou plnou podporu a doufám, že bude realizován v plném rozsahu a nedojde k jeho redukci pod tlakem automobilové loby. Sami zde bydlíme, autem jezdíme a parkujeme. A přesto podporujeme omezení automobilové dopravy v této oblasti a preferenci pěší, veřejné a cyklistické a dopravy.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Děkujeme za vyjádřenou podporu. Vedlejší ulice jsou napojené přes chodníkové přejezdy, s rozšířením chodníkových ploch a s vozovkou zvýšenou do úrovně chodníku mírnou rampou. Jde o opatření, které prostorově, materiálově a pocitově zajišťuje kontinuitu pěšího prostoru.

Opatření se netýká křižovatek s významnými ulicemi, které jsou řešeny vždy individuálně a zpravidla jsou světelně signalizované. Vámi zmiňovaná křižovatka Vinohradské s Budečskou ulicí je také světelně signalizovaná, současné legislativní prostředí užití chodníkových přejezdů na těchto křižovatkách znemožňuje.

JMÉNO: ZDENĚK MIHALCO**KOMENTÁŘ:**

- chápu, že zastávka tram na Jiřího z Poděbrad je logicky nově umístěna přímo u vstupu do metra pro např. snadnější přestup na metro. Otázkou ale je, kolik lidí tram využívá k přestupu, protože tram 11 kopíruje metro, lidé se po 11 přesunují spíš na kratší vzdálenost a moc na metro nepřestupují (čistě subjektivní dojem po pár pozorováních). Pro uživatele náměstí by tedy bylo podle mě příjemnější mít zastávku přímo na náměstí, nikoliv za náměstím.

- bylo by úžasné, kdyby se Vinohradská něčím vymykala a získala osobnost a jedinečnost. Například originálními architektonickými návrhy zastávek mhd (každá jiná) apod.

- bude snižená rychlost aut, když tam bude cyklostezka? ...netuším teda, jak plynulost provozu ovlivňuje snížení rychlosti na 30 Km/h... ale jízda cyklistů by při současném provozu a rychlosti aut na vinohradské nebyla podle mě moc bezpečná ani příjemná

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:Poloha zastávek

Současné rozmístění zastávek na náměstí Jiřího z Poděbrad je problematické. Během veřejných setkání se k této otázce vyjadřovalo mnoho občanů. Zastávka z centra je dnes umístěná před křižovatkou, která představuje výraznou bariéru v území, protože zde zcela chybí úrovněvé přechody. To znamená, že ze zastávky není možný bezpečný a bezbariérový přístup na náměstí. Obě zastávky jsou také vůči sobě velmi vzdálené.

Veřejnost již v první fázi participace přinášela “své” řešení, a to umístit obě zastávky na střed náměstí. Chápeme, že zejména v symbolické rovině je umístění zastávky přímo na náměstí významné, ale po zvážení všech aspektů byla navržena varianta přesunutí zastávky ke křižovatce s ulicí U vodárny/Slavíkova.

Varianta zastávek „u křižovatky“ má oproti variantě „na náměstí“ řadu výhod:

• Z hlediska řízení dopravy je tato varianta výhodná, světelná signalizace v křižovatce detekuje přijíždějící tramvaj, pustí vozidla v přímém směru jedoucí před tramvají a během stání tramvaje ve stanici mohou projíždět vozidla v příčném směru.

• Zastávky se nachází přímo u vstupů do vestibulu metra

• Zastávky se nachází v těžišti mezi parkem a náměstím, dochází tak k propojení náměstí Jiřího z Poděbrad a sadů Sv. Čecha.

• Vzdálenosti mezi nově navrženými zastávkami Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad a Radhoštská jsou v tomto řešení rovnoměrné. V jednom směru je to 500m a 515m,v druhém směru pak 570m a 460m.

• Na křižovatce jsou doplněny chybějící přechody, které zajistí pohodlný přístup na náměstí a eliminují tak současný stav, kdy zastávka ve směru z centra není úrovněvě a bezbariérově přístupná z prostoru náměstí.

• Zastávka v této polozeB dokáže lépe obsloužit rezidenční bloky severně od Vinohradské mezi náměstí Jiřího z Poděbrad a Riegrovými sady.

• Dílčí nevýhodou umístění zastávky je prodloužení délky vazby na uvažovaný výtah ze stanice metra Jiřího z Poděbrad, který je v současném stavu přípravy ze strany DP situovaný v oblasti jižně od věže kostela Nejsvětějšího Srdce Páně.

Naopak variantu „na náměstí“ oslabují především tyto nevýhody:

• Zastávka Vinohradská tržnice je v tomto případě již velmi vzdálená (655m).

• Zastávka může být umístěna až ve vzdálenosti jednoho bloku od světelně signalizované křižovatky se silným levým odbočením z ulice Slavíkovy. Provoz na křižovatce by pak byl, oproti variantě zastávek před křižovatkou, obtížně regulovatelný. Bylo by třeba zajistit, aby vozidla stojící za tramvají v zastávce neblokovala průjezd křižovatkou.

• Výrazně by se zhoršila vazba zastávky na vstupy do metra.

Mobiliář

Ulice bude vybavena novým mobiliářem, neboť přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace Vinohradské proto pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, která ale v této fázi přípravy neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění prvků. Základním principem je, aby standardní mobiliář Vinohradské v celé délce ulice měl jednotný vizuální styl. To znamená, že např. všechny koše umísřované v uličním prostoru budou totožné, případně ve dvou variantách jedné typové řady, a

všechny prvky vůči sobě designově příbuzné (materiálově, barevně atd.). Musí být kladen důraz na kvalitní podobu prvků, jak z hlediska estetického a praktického, tak z hlediska snadné údržby a odolnosti. Užitíární vybavení jako např. odpadkové koše, nebo skříně dopravní infrastruktury na sebe nesmí upozorňovat křiklavým nebo atypickým designem, jejich kvalita spočívá v jednoduchosti a účelnosti. Konkrétní typy městského mobiliáře budou definovány v návaznosti na koncepční studii v rámci další přípravy rekonstrukce ulice Vinohradské. Mobiliář zastávek v podobě zastávkových přístřešků bude použit standardní, užívaný v celé Praze. Detailní umístění přístřešků bude předmětem dalších fází přípravy projektu.

Nedostatečné zohlednění cyklodopravy

S cyklisty se v ulici počítá. Po Vinohradské vede páteřní cyklotrasa A24 (dle celoměstského systému cyklotras 2010, přijatého usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Tam, kde to je prostorově a organizačně možné, jsou pro cyklistickou dopravu vymezeny odpovídající pruhy. Výsledné řešení vychází z nutného kompromisu vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám. Oproti současnému stavu dochází k výraznému zlepšení podmínek pro jízdu na kole, zejména díky posunům tramvajové trati v rámci uličního profilu za účelem nejoptimálnějšího rozdělení prostoru. V případě zastávkových mysů studie počítá se zřízením tzv. cyklovídeňských zastávek po vzoru zastávky Krymská ve Francouzské ulici. Řešení pohybu cyklistů v místech zastávkových mysů bude dále podrobněji rozpracováno v dalších fázích projektové přípravy.

• Legerova - Balbínova

V úseku Legerova – Balbínova je navrženo značení cyklopiktogramy. Regulérní cyklopruh v odpovídajících rozměrech se zde vzhledem k prostorovým parametrům ulice nevejde, nicméně dostatečný prostor pro cyklisty je zajištěn.

• nejužší část ulice v úseku nám. Jiřího z Poděbrad – Radhoštská

V tomto úseku je ulice nejužší a současně nejživější s množstvím obchodů. Parkování je zde výhradně návštěvnické krátkodobé. Pro uplatnění cyklopruhu ve stoupání by bylo nutné vyparkovat celou jednu stranu ulice (cca 50 stání), což je, vzhledem k požadavkům Městské části Prahy 3 a dalších aktérů, prakticky neprojednatelný požadavek, který je současně v rozporu se závěry z první fáze participace s veřejností.V úzké části dnes koleje nevedou rovnoběžně s hranou chodníků a uliční čarou. Ve směru z centra se tramvaj přibližuje k parkujícím autům, odstup mezi kolejí a parkujícími auty kolísá mezi cca 1,2m až 0,65m. V nejužším místě tak dnes často neprojede ani tramvaj podél zaparkovaných aut. Pro cyklisty je v návrhu zajištěn alespoň metrový odstup mezi tramvají a parkujícím autem, to znamená 1,53m ke kolejí a řešení tak umožňuje přiměřeně jízdu na kole mimo dveřní zónu parkujících automobilů. Díky tomu není nutné přejíždět doprostřed mezi koleje a při zpomalení/zastavení je možné pustit tramvaj před sebe. Výrazně se takélepší povrch vozovky, kdy bude vozovka včetně trati provedena v asfaltu. Dnes je tramvajová trať z betonových BKV panelů a hrana panel-asfalt je rozbitá, což způsobuje problémy při jízdě na kole. Poměrně jednoduše lze také úzké hrdlo objet paralelní Lucemburskou, která nabízí větší komfort daný nižší intenzitou dopravy.

JMÉNO: JAN A MARTA SVĚTLÍKOVI

KOMENTÁŘ:

Dobry den, byli jsme se dnes na nám. Jiřího z Poděbrad seznámit s novým plánováním Vinohradské. Bydlíme v Nitranské ulici a využíváme hodně jízdu tramvaji i metra. Máme následující připomínku k tramvajové zastávce Jiřího z Poděbrad. Moc bychom doporučovali přemístit zastávku ve směru od centra ke Flore k ulici Nitranská , aby se hned mohlo přejít ulici a byt na náměstí. Mnoho cestujících směřuje jednak do parku, ale i 4 x v týdnu na farmářské trhy, navštěvují kostel (bohoslužby) a zúčastňují se mnohých aktivit a poradu na náměstí. Bohužel ze stávající zastávky musí jít buď spodem (pres schody) nebo nebezpečně přecházet frekventovanou Vinohradskou... Proč by nemohly byt zastávky tramvaje Jiřího z Poděbrad v obou směrech u ulice Nitranská? Je to střed náměstí a bylo by to všestranné velmi účelné! Vzhledem k bezednosti by bylo potřeba přechod u Nitranské opatřit semaforey. Přechod pro chodce je velmi nebezpečný, mnoho aut jede zde velmi rychle a přednost chodců na přechodu nerespektují. Prosíme, uvažte naše praktické rady ze zkušenosti - bydlíme zde 20 let...

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Poloha zastávek

Současné rozmístění zastávek na náměstí Jiřího z Poděbrad je problematické. Během veřejných setkání se k této otázce vyjadřovalo mnoho občanů. Zastávka z centra je dnes umístěná před křižovatkou, která představuje výraznou bariéru v území, protože zde zcela chybí úrovně přechody. To znamená, že ze zastávky není možný bezpečný a bezbariérový přístup na náměstí. Obě zastávky jsou také vůči sobě velmi vzdálené.

Veřejnost již v první fázi participace přinášela “své” řešení, a to umístit obě zastávky na střed náměstí. Chápeme, že zejména v symbolické rovině je umístění zastávky přímo na náměstí významné, ale po zvážení všech aspektů byla navržena varianta přesunutí zastávky ke křižovatce s ulicí U vodárny/Slavíkova.

Varianta zastávek „u křižovatky“ má oproti variantě „na náměstí“ řadu výhod:

- Z hlediska řízení dopravy je tato varianta výhodná, světelná signalizace v křižovatce detekuje přijíždějící tramvaj, pustí vozidla v přímém směru jedoucí před tramvaji a během stání tramvaje ve stanici mohou projíždět vozidla v příčném směru.
- Zastávky se nachází přímo u vstupů do vestibulu metra
- Zastávky se nachází v těžišti mezi parkem a náměstím, dochází tak k propojení náměstí Jiřího z Poděbrad a sadů Sv. Čecha.
- Vzdálenosti mezi nově navrženými zastávkami Vinohradská tržnice, Jiřího z Poděbrad a Radhošťská jsou v tomto řešení rovnoměrné. V jednom směru je to 500m a 515m,v druhém směru pak 570m a 460m.
- Na křižovatce jsou doplněny chybějící přechody, které zajistí pohodlný přístup na náměstí a eliminují tak současný stav, kdy zastávka ve směru z centra není úrovně a bezbariérově přístupná z prostoru náměstí.
- Zastávka v této polozeB dokáže lépe obsloužit rezidenční bloky severně od Vinohradské mezi náměstí Jiřího z Poděbrad a Riegrovými sady.
- Dílčí nevýhodou umístění zastávky je prodloužení délky vazby na uvažovaný výtah ze stanice metra Jiřího z Poděbrad, který je v současném stavu přípravy ze strany DP situovaný v oblasti jižně od věže kostela Nejsvětějšího Srdce Páně.

Naopak variantu „na náměstí“ oslabují především tyto nevýhody:

- Zastávka Vinohradská tržnice je v tomto případě již velmi vzdálená (655m).
- Zastávka může být umístěna až ve vzdálenosti jednoho bloku od světelně signalizované křižovatky se silným levým odbočením z ulice Slavíkovy. Provoz na křižovatce by pak byl, oproti variantě zastávek před křižovatkou, obtížně regulovatelný. Bylo by třeba zajistit, aby vozidla stojící za tramvaji v zastávce neblokovala průjezd křižovatkou.
- Výrazně by se zhoršila vazba zastávky na vstupy do metra.

JMÉNO: JAROSLAVA RUTSCHOVÁ

KOMENTÁŘ:

Dobrý den,
mám vyhrazené invalidní stání před domem čp.1188/58 ulice Vinohradská. Povolené do 6/2017. Bude se změna týkat i tohoto místa?

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Koncepční studie navrhuje prostorové uspořádání ulice, parkovací stání jsou vymezena a jejich počet je pokud možno zachován v rozsahu současného stavu. Vymezení jednotlivých stání pro zásobování a vyhrazená stání pro ZTP budou předmětem dalších fází projektu. V současnosti je parkovacích míst pro vozíčkáře na Vinohradské nedostatek a jednotlivá stání nejsou vždy řešena vyhovujícím způsobem. V rámci úprav ulice proto budou doplněna vyhrazená bezbariérová parkovací stání pro ZTP. Předmětem řešení v navazujících fázích projektu bude stanovení konkrétního počtu nových vyhrazených stání a jejich rozmístění vzhledem k prostorovým nárokům. Máte-li vlastní vyhrazené stání před domem s platným povolením, bude zachováno. Děkujeme za upozornění na tuto skutečnost.

JMÉNO: HELENA GANICKÁ

KOMENTÁŘ:

Na křižovatce Jiřího z Poděbrad - Řípská dnes mohou auta z Vinohradské jedoucí v obou směrech odbočovat vlevo i vpravo a navíc auta vyjíždějící z Jiřího z Poděbrad mohou jet vpravo, vlevo i rovně. Vzniká tak velmi nepřehledná situace, a to především pro auta i cyklisty přejíždějící Vinohradskou z Jiřího z Poděbrad do Řípské (dnes téměř nemožné překonat). Nový přechod ve spodnější části křižovatky umožní cyklistům překonávat ji po přechodu, ale účinnější pro celkové zklidnění křižovatky by podle mě mohl být zákaz odbočování aut jedoucích po Vinohradské nahoru doleva

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Na křižovatce s Řípskou ulicí jsou navrženy vysazené chodníkové plochy na nárožích, dojde ke zkompaktnění křižovatky, což by mělo vést k jejímu zpřehlednění a usnadnění přecházení i přejíždění pro cyklisty. Rušení levého odbočení možné není, jedná se o jednu z mála možností, kde lze z Vinohradské při jízdě z centra odbočit doleva, další možnost je jen v Orlické a Sudoměřské a do ulice Jana Želivského. Umožnit řidičům odbočit z Vinohradské ještě před její nejužší částí je pozitivní.

JMÉNO: PETR HLOUŠEK

KOMENTÁŘ:

Se zájmem jsem četl o záměru významně upravit Vinohradskou jako městský bulvár. Úpravy se do značné místy dotknou i zastávek MHD, což je jistě dobře. Přimlouvám se, aby byl řešen i problém linek, které Vinohradskou křižují. Týká se to třeba linky 175 ve směru Sídliště Petrovice, která svou zastávkou ve stanici Flora blokuje pravý jízdní pruh a dochází jak ke zdržení automobilů v tomto pruhu, tak ke zpoždění autobusů. Ty totiž nemohou být vedeny pruhem po kolejích, protože odbočují vpravo a krátce po Vinohradské jedou, než z ní odbočí vlevo. Křižovatka Flora byla do značné míry již modernizována, ale tento závažný nedostatek zde stále trvá.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Křižovatka Flora byla nově zrekonstruovaná v roce 2012 a při rekonstrukci Vinohradské se do této části bude zasahovat jen minimálně - dojde k doplnění chybějícího přechodu s přístupem na zastávky tramvaje. V Praze je často uplatňovaný princip sdružování zastávky tramvaje a autobusu, zjednodušuje to přestupní vazby a přináší větší komfort cestujícím. Linku 175 ale není možné vést zastávkou tramvaje. V ulici Jičínské není dostatek prostoru pro autobusový záliv, proto bylo zvoleno řešení autobusové zastávky v jízdním pruhu. Přestupní vazby mezi tramvajemi, metrem a autobusem jsou již dnes dobré, dojde ke zlepšení přístupu na zastávku tramvaje díky doplněnému přechodu.

V rámci koncepční studie dojde k iniciování samostatného projektu, který by měl vyřešit přestupní vazbu z autobusu 135 z ulice Italské na tramvaje na Vinohradské ulici. To dnes není možné, proto je potřebné doplnění zastávky autobusu na křižovatce Italské a Vinohradské. Jedná se o jedno z mála spojení ze severu na jih přes Vinohrady. Další linka je až Vámi zmiňovaná 175 Jičínskou přes Floru.

JMÉNO: ZDENĚK NOVÝ

KOMENTÁŘ:

Na chodníku ve směru od křižovatky s ulicí Jana Želivského se nachází mnoho překážek pro chodce popř. kočárky - prodejní stánky, sloupy atd. Rád bych navrhl doplnění studie o výjezd aut z náměstí Jiřího z Lobkovic na Vinohradskou doleva, do směru na centrum. Nyní se musí takový řidič otáčet až v ulici Jana Želivského, která už je nyní velmi vytížená a vzhledem k nové výstavbě v ulici Olšanská a u Nákladového nádraží lze očekávat další zhoršení dopravní situace. Navrhuji proto upravit odpovídajícím způsobem výjezd z náměstí Jiřího z Lobkovic na Vinohradskou (doleva), případně umožnit autům otáčení v navazujícím úseku na Vinohradské ještě před křižovatkou s ulicí Jana Želivského. Neměl by to být problém, jde o přehledný úsek.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Chodník podél parkovišť rozšiřujeme severním směrem na úkor nevyužívaných travnatých ploch a dílčím způsobem, při zachování parkovací kapacity, na úkor stávajících parkovacích ploch. Cílem je zajistit v celé délce úseku před Olšanskými hřbitovy chodník v šířce 4,5 m, který i při stávajícím umístění technických prvků a stromořadí poskytne dostatečný prostor pro bezpečný pěší pohyb. V rámci další projektové přípravy dojde odstranění překážek, které brání v průchodu, nicméně stávající stromořadí by v tomto místě mělo zůstat zachované. V rámci úprav předprostoru hřbitovů, které by mělo být předmětem samostatného podrobného řešení, by mělo dojít i k řešení podoby a uspořádání parkovacích ploch a tím k celkovému zlepšení podmínek pro chodce i cyklisty v tomto prostoru.

Ulice bude vybavena novým mobiliářem, neboť přítomnost kvalitního mobiliáře velkou měrou podporuje různorodé aktivity, podmiňuje setrvání lidí v prostoru a utváří atraktivní ulici přívětivou ke všem kategoriím uživatelů. Koncepční studie je první fází procesu postupné rekonstrukce a kultivace Vinohradské proto pro veškerý mobiliář stanovuje základní principy a pravidla, která ale v této fázi přípravy neřeší konkrétní design ani přesné rozmístění prvků. Konkrétní typy městského mobiliáře budou definovány v návaznosti na koncepční studii v rámci další přípravy rekonstrukce ulice Vinohradské. Děkujeme za podnět, doplnění levého odbočení z náměstí Jiřího z Lobkovic na Vinohradskou prověříme.

JMÉNO: JAN KOČKA

KOMENTÁŘ:

Vážení, rád bych se zeptal, zda je zvažováno snížení počtu pruhů v úseku od křižovatky želivského ke Flóře. Jedná se o klíčovou dopravní tepnu a zmenšení její průjezdnosti bude znamenat jen nárůst kolon a zvýšení dopravní zátěže. Pevně doufám, že kvůli 10 cyklistům denně, kteří tam když je hezké počasí jezdí, nebude vytvářen samostatný stavebně oddělený cyklopruh, či podobné nesmysly. Myslete na to, že cyklooprava je NEEEXISTUJÍCÍ, když je déšť, sníh, mráz. Tedy minimálně polovinu roku. Uvědomte si prosím, že auta z Prahy nesmažete ve photoshopu a ona jen tak nezmezí

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Obava ze zhoršení průjezdnosti

Kapacitu ulice pro průjezd individuální automobilové dopravy, která je dána vstupními body, tedy světelně signalizovanými křižovatkami, studie nemění. Koncepční studie pouze nastavuje podmínky pro optimálnější sdílení prostoru ulice všemi druhy dopravy, tzn. chodci, cestujícími veřejnou dopravou, řidiči i cyklisty. Proto jsou v rámci studie odstraněna kolizní místa, která tomu v současnosti brání. Jediné místo, které je kapacitně sporné a je nutné jej dále řešit je křižovatka Flora do centra, kde by odebrání pravého odbočovacího pruhu dle výpočtů TSK způsobovalo kapacitní problémy. Zde je třeba najít takové technické řešení, které umožní vytvoření chybějícího přechodu a současně nezpůsobí kapacitní problémy v průjezdu křižovatkou. Jedním ze základních cílů koncepční studie je taková organizace uličního prostoru, která nastaví vyvážené podmínky pro jeho optimální sdílení tak, aby došlo k zohlednění všech druhů dopravy a k minimalizaci jejich vzájemných konfliktů.

Zohlednění pěší, veřejné, individuální motorové i bezmotorové (tj. cyklistické) dopravy by dnes mělo být standardním principem všech úprav uličních prostorů. Tento požadavek vychází z Programového prohlášení Rady hlavního města Prahy pro volební období 2014–2018 (VI. DOPRAVA - 26. “RHMP posílí podporu cyklistické dopravy tak, aby se stala plnohodnotným způsobem dopravy po hlavním městě Praze, která odlehčí jiným druhům dopravy”) a je v souladu s principy uvedenými v Manuálu tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy. Na Vinohradské je dlouhodobě počítáno s vedením páteřní cyklotrasy A24, dle celoměstského systému cyklotras 2010 (přijatý usnesením RHMP č. 1776 z roku 2010). Vinohradská je nejpřímější a nejlogičtější trasou nejen pro auta, ale právě i pro cyklisty. Nabízí nejmírnější stoupání a nejčitelnější spojení centra, Vinohrad a vzdálenějších lokalit ležících východním směrem. Navržené řešení je také v souladu s cyklogenerelem Prahy 2, který byl schválený Radou MČ P2 v červnu 2015. Zvolené řešení cykloopravy přímo ve vozovce formou cyklopruhu respektive piktogramového koridoru je prostorově i finančně nejméně náročný způsob, který je od roku 2010 v Praze systematicky uplatňován. Přítomnost cyklopruhů v ulici nijak neomezuje ani parkování, ani počet jízdních pruhů pro auta. Vzhledem k tomu, že jsou zde navržené cyklopruhy ve stoupání a piktogramy v klesání, pojedou cyklisté vedle aut a nikoliv mezi nimi. To zajišťuje vyšší komfort jízdy nejen pro cyklisty, ale i pro řidiče automobilů.

JMÉNO: LUCIA KVOCELOVÁ

KOMENTÁŘ:

Návrh neřeší výjezd aut z náměstí Jiřího z Lobkovic na Vinohradskou doleva směrem do centra. V současnosti je přikázaný směr jízdy doprava na křižovatku Jana Želivského a řidiči se musí otáčet až v ulici Jana Želivského nebo u hotelu Dorinth. Křižovatka je už nyní velmi vytížená a vzhledem k nové výstavbě v Olšanské ulici, budovy Krystal na Vinohradské lze očekávat další zahuštění a zhoršení dopravní situace.

Navrhuji upravit odpovídajícím způsobem výjezd z náměstí Jiřího z Lobkovic na Vinohradskou (doleva), případně umožnit autům otáčení v navazujícím úseku na Vinohradské ještě před křižovatkou s ulicí Jana Želivského. Neměl by to být problém, jde o přehledný úsek a podobně je řešen úsek mezi Florou a Lobkovickým náměstím.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Děkujeme za podnět, doplnění levého odbočení z náměstí Jiřího z Lobkovic na Vinohradskou prověříme.

JMÉNO: VÍT ZEMAN

KOMENTÁŘ:

Dobrý den,

jsem velmi spokojen s Vaším návrhem rekonstrukce Vinohradské třídy, avšak měl bych nějaké otázky a návrhy pro změnu. Při příjezdů na parkoviště (a u jejich odjezdů) u Olšanského hřbitova není v místě přechodů pro chodce vyvýšený chodník, tak to ani nevidím u vjezdu a výjezdu u benzínky, u vjezdu k východní bráně hřbitova a na přilehlé parkoviště u této brány - nejsou tato vyvýšení v návrhu vidět, i když tu mají být nebo tu opravdu nejsou? Pokud ne, tak bych se chtěl zeptat z jakého důvodu? (možná se mi to jen zdá, ale přijde mi, že nejde o příliš automobily frekventovaná místa). Dále co se týče zastávky Olšanské hřbitovy - zde mi přijde, že jde přesně o ta místa, kde by zastávka nemusela být na samostatném odděleném ostrůvku ale na zastávkovém mysu. Je skvělé, že se oba ostrůvky rozšířily, avšak hřbitovy a náměstí Jiřího z Lobkovic jsou významné veřejné prostory, které by myslím zasluhovaly být přímo napojeny na chodník právě zastávkovým mysem (pokud ne v obou směrech - např. z důvodu příliš frekventované automobilové dopravy - tak alespoň v jednom směru). Můj dojem je i třeba takový, že při vycházení ze hřbitovů si lidé budou zkracovat cestu a vezmou to přímo rovně na zastávku a nebudou si to „zbytečně“ prodlužovat oklikou přes přechody pro chodce. Pokud by nakonec ke vzniku mysu došlo, je jasné, že by bylo nutné domluvit se se správou hřbitovů o změně příjezdu aut k hlavní vstupní bráně (to by však myslím šlo udělat přes výše zmíněná parkoviště, která jsou u této brány). V případě otázek prosím pokud možno o odpověď na e-mail.

REKCE PRACOVNÍ SKUPINY:

Úprava parkoviště by měla být součástí navazující studie předprostoru Olšanských hřbitovů, která by území měla řešit komplexně, proto v současné verzi návrhu zvýšená vozovka u těchto vjezdů není fixována. V úseku mezi Želivského a Florou je tramvaj vedena na samostatném tramvajovém tělese, které je s výjimkou zastávek a křižovatek zatravněné. Vychází to z velkorysejších prostorových podmínek i z vyšších intenzit dopravy v tomto úseku. Převést všechna vozidla před zastávkou tramvaje na koleje a za zastávkou zase zpět by vytvářelo zbytečnou objíždku a komplikaci při jízdě po Vinohradské a neodpovídalo by to charakteru místa. Tramvajových ostrůvek je velmi komfortní, má šířku 3,7m, je zde umístěn přístřešek a další mobiliář. Na ostrůvek je navržen přístup z obou stran po přechodu pro chodce. Bude prověřeno další zvýšení komfortu přístupu na tramvajový ostrůvek.

