

Chybějící napojení na nově vybudované stezce v Hloubětíně

Připravil Vratislav Filler – redakce Prahou na kole

28.10.2009

(www.prahounakole.cz, mail redakce@prahounakole.cz a vrataf@centrum.cz)

Tento materiál slouží jako podnět pro vybudování chybějících návazností z cyklostezky mezi ulicí Na Břehu a Hořejším rybníkem, vybudované v roce 2009.

1. Stručný popis cyklostezky

Cyklostezka je dlouhá asi 3,5 km. Navazuje na stávající stezku A26 z Libně a vede od Freyovy ulice po Hořejší rybník v Hloubětíně. Investice byla přibližně 120 milionů Kč, z toho fondy EU přispěly asi 60 miliony Kč. Unikátem stavby je 212 metrů dlouhý zavěšený most. Další tři mosty jsou proti němu jen drobnými stavbami.

Vybudovaná stezka má přibližně tvar písmene „J“ a při své délce kolem 3,2 km spojuje místa vzdálená vzdušnou čarou asi 1,7 km. Stezka je v první části značena jako A26. V nejvýchodnějším bodě (patě oblouku) ze stezky odbočuje plánované pokračování A26 na Hloubětín a stezka přejímá číslo navazující tangenty A43.

Stezka prochází po tělese bývalé železniční vlečky a všechny křížené komunikace překračuje mimoúrovňově.



Obr. 1: Novostavba je zvýrazněna červeně. Možná napojení jsou zobrazena zeleně.

2. Komfortní stezka vyžaduje komfortní napojení

Vzhledem k tvaru stezky s protáhlým obloukem ve druhé polovině lze předpokládat, že dopravní cyklisté nebudou využívat stezku v celé své délce, ale budou se na ní napojovat na vhodných místech tak, aby svých cílů dosáhli nejkratším možným způsobem.

Cyklisté z Hloubětína (od stanice metra) například nepotřebují projíždět lesoparkem po trase 1, aby se dostali na konec stezky u Hořejšího rybníka, když mohou projet kolem vozovny Hloubětín a na stezku se napojit v jejím severním oblouku (bod 5 na mapce). Obdobně cyklisté jedoucí z Hloubětína do Hrdlořez mohou s výhodou využít jižního segmentu stezky (úsek A43), ale potřebují z ní sjet na úrovni ulice Poděbradské (body 6,7). Konečně, dopravní cyklista jedoucí z Vysocan do Kyjí může zvážit vynechání celého oblouku ve druhé polovině stezky a přetnout jej ulicí U Elektry (bod 4).

Všichni tito cyklisté potřebují napojit se na stezku někde v jejím průběhu a požadují tedy komfortní připojení stezky na stávající komunikační síť.

Cyklista je obecně schopen překonat i dosti náročný terén (nezpevněné cesty, schodiště). Nicméně v Hloubětíně, kterého se cyklostezka dotýká u přemostění Poděbradské ulice, přicházejí pro cyklisty v úvahu prakticky pouze asfaltové komunikace (vedlejší ulice a chodníky). Cyklista zde také nikde nemá potřebu vynášet s kolem schody. **Napojení na stezku, která umožňuje komfortní spojení až do centra Prahy, by mělo odpovídat běžným poměrům ve čtvrti, optimálně by pak mělo být stejně komfortní, jako je vybudovaná stezka.** Napojení na stezku v oblasti Hloubětína by tedy mělo být asfaltové (nebo jinak zpevněné) a bez nutnosti přenášet kolo – tedy bez schodiště.

3. Konstatovaný nedostatek v kvalitě napojení

Zveřejněná podoba projektu, první reakce na dokončovanou stavbu a osobní obhlídka téměř dokončené stezky ukázaly, že výše definovaný požadavek na komfort napojení stezky na přílehlé komunikace není splněn.

Závažným dokladem této skutečnosti jsou reakce čtenářů serveru Prahou na kole na informace o podobě stezky a chybějících napojeních:

Petr Kašík říká:

[Červenec 9th, 2009 v 11:01 e](#)

Ad Vysočany: Napojení od centra vypadá rozumně, roste tam most přes Ocelářskou nebo jak se jmenuje ta zkratka k Českomoravské. Ale SCHODY k Poděbradské? To mě taky děsí. Nedá se s tím ještě něco udělat? Vždyť je to akce za x milionů...

pekas říká:

[Srpen 12th, 2009 v 09:22 e](#)

(...) Křížení Poděbradské bez nájezdu je u akce za 120m nepochopitelné. Z obou stran ulice se už opravdu betonují schodiště. Při troše úsilí se ale bude dát vyšlapat (resp. vyjezdít) pěšinka po náspu k tramvajové trati směrem k vozovně. (...)

pekas říká:

[Říjen 20th, 2009 v 13:11 e](#)

(...) O schodech v Hloubětíně po obou stranách Poděbradské už ani nemluvě. Navrhuji si dát někdy o víkendu sraz s lopatama a pěkně si udělat pěšinku dolů na Poděbradskou a na druhém konci u Ocelářské dosypat tu díru.

Jiří Bernášek říká:

[Říjen 22nd, 2009 v 17:08 e](#)

Poděbradská-Hloubětín: Existuje pro horské kolo sjízdná trasa směr vozovna Hloubětín (...), ale zřejmě sloužila jen k nájezdu techniky a nevypadá to, že by tento „exit Hloubětín“ měl být nějak zkulturněn. (...)

Reakce jsou převzaty z komentářů k následujícím článkům:

<http://www.prahounakole.cz/2009/07/06/novinky-v-mape-jaro-2009>

<http://www.prahounakole.cz/2009/08/12/anketa-iv-zdarile-stezky-podel-dvou-potoku>

<http://www.prahounakole.cz/2009/10/14/zpravy-z-rijnove-cyklokomise/>

Materiál proto předkládá několik návrhů na zlepšení návazností na čerstvě vybudovanou stezku, které znásobí její dopravní význam a učiní jej přiměřený vydaným finančním prostředkům.

4. Návrhy pro realizaci napojení

1. Začátek stezky

Před výstavbou nové stezky byla cyklostezka ukončena v místě, kde Freyova ulice přemostňuje Rokytku. Po výstavbě je chodník vedoucí tímto směrem řešen již jen jako chodník pro pěší. Přitom Freyova ulice je jedinou tangentou v této oblasti a proto by měla být pro cyklisty (především ty příjíždějící od centra) legálně dosažitelná. Ve směru od Hloubětína by měla být obdobně dostupná ulice Na Břehu.

Navrhuji proto vyznačit jako stezku pro chodce a cyklisty chodník mezi ulicí Na Břehu a Freyovou vedoucí kolem paty nájezdu na lávku stezky (obr.2 vlevo i vpravo).

Předpokládaná úprava: Dopravní značení

Odhadované náklady: 10-100 000 Kč.



Obr. 2: Začátek stezky.

2. Ulice U Elektry

Ulice U Elektry je jednak hlavním dopravním napojením do oblasti nové bytové výstavby (ul. Modrého a další), jednak spojkou na ulici Poděbradskou a konečně zkratkou, přetínající „podkovu“ cyklostezky a s využitím chodníku podél železniční trati na Kolín zkracující vzdálenost k Hořejšímu rybníku (pro ty, kdo to potřebují) přibližně o 800 metrů.

Současné napojení je možné úrovnově po rozbahněném pozemku.



Obr. 3: Stávající podoba odbočení do ulice U Elektry

Proto navrhuji vybudovat z cyklostezky úrovně spojení směrem k ulici U Elektry, přednostně od větve vedoucí do centra (aby v převládajícím směru nedocházelo ke zbytečným zajižd'kám). Může být formou dočasného chodníku minimální šířky.

Předpokládaná úprava: Nouzový chodník, 50-100 m.

Odhadované náklady: 100 000 – 300 000 Kč

3. K vozovně Hloubětín

Za mostem přes Rokytku, v místě rozvětvení naspů bývalých vleček je naznačeno odbočení stezky (v trase plánované ckt. A43). Asi 200 hrubě upravené cesty zde cyklostezku odděluje od asfaltové komunikace navazující na ulici Na Obrátce.

Jedná se o ideální bod k odbočení do severní části Hloubětína a to z následujících důvodů:

- Cyklostezka se zde začíná stáčet na jih, pro oblast na sever od Poděbradské je jakýkoliv pozdější sjezd zajižd'kou.
- Dobrá dosažitelnost bytové zástavby v trojúhelníku ulic Kbelská – Poděbradská – Kolbenova (málo používaný chodník podél jižní zdi areálu vozovny Hloubětín) a následné pokračování směrem na Hutě a Satalice (ulice K Hutím)
- Toto řešení má (oproti všem následujícím) nejmenší ztracené spády, odbočující cesta zde totiž už neklesá do údolí Rokytky.
- K realizaci napojení oblasti je třeba upravit úsek, který je stejně plánovaný jako cyklostezka.

Navrhuji proto v nové stavbě trasy A43 přednostně upravit 200 metrů naspu bývalé vlečky od trasy A26 po bývalý přejezd komunikace vycházející z ulice Na Obrátce.

Předpokádaná úprava: Nová cyklostezka 200m

Odhadované náklady: 0,5 - 1 Mkč.

Jako doplňková opatření v této lokalitě navrhuji:

- a) Povolit jízdu cyklistů po chodníku podél jižní zdi vozovny Hloubětín
- b) Vybudování přejezdu pro cyklisty přes ulici Kbelskou (vedle stávajícího přechodu na úrovni Mochovské)
- c) Zobousměrnění ulice Mochovské pro cyklisty do úrovně ulice Pod Turnovskou tratí (při současném podélném stání a intenzitách je průjezd cyklistů bezpečný), případně dále.

Realizací těchto bodů by vzniklo kvalitní a relativně velmi přímé spojení vybudované cyklostezky jak se stanicí metra Hloubětín, tak s celou oblastí mezi ulicemi Poděbradská, Kbelská a Kolbenova, s možným pokračováním směrem na Hutě a Satalice. Vedení trasy ukazuje mapka na obr. 4 – severní průjezd.

d) Napojení pěšiny podél pravého břehu Rokytky ve směru po proudu potoka (vysekání křoví, pěšina, schody). Současná pěšina je právě v místě cyklostezky přerušena obtížně průchozím tunelem. Připojením na stezku by se tato pěšina stala atraktivní vycházkovou variantou.



Obr.4: Ortofoto oblasti kolem zatáčky nové stezky. Zákres ukazuje možné průjezdy do Hloubětína: Od severu 1) přes bývalou severní větev vlečky k Mochovské ulici, 2) jižní chodník Poděbradské dosažitelný od schodiště i z Nademlejské a 3) stejně dostupný průjezd po lávce přes Rokytku a podchod ulice Průmyslové.

4. K Poděbradské ulici

Stezka se stáčí na jih a překračuje Poděbradskou ulici (obr. 5).



Obr. 5: Hloubětín jako na dlani. Ale jak se tam dostat?

Zde se nachází oficiální odbočení trasy A26 ze stezky. Bohužel pouze po vysokém a strmém schodišti (obr. 6). Toto spojení je pro dopravní i rekreační cyklisty naprosto nevhodné. Pro dopravního cyklistu je překonávání dlouhého schodiště spojeno s velkou časovou ztrátou, rekreační cyklisté pak mohou mít potíže s natěžko naloženými koly, dětskými vozíky apod.

Stezka v tomto místě překračuje Poděbradskou ulici, Rokytku a ulici K Náhonu po asi deset metrů vysokém náspu, technické řešení bezbariérových sjezdů se tedy zdá být poněkud náročné. Při důkladnější obhlídce terénu se ale ukazuje řada možností, které zde umístěné schodiště mohou doplnit různě náročnými opatřeními pro různé dopravní směry.



Obr. 6: Oficiální pokračování trasy A26 vede tudy.

4a. Severní sjezd k Poděbradské

Obhlídka terénu ukázala, že násep bývalé vlečky se směrem na sever od mostu přes Poděbradskou ulici velmi rychle snižuje. Podél náspu zde vede asfaltová komunikace do areálu cementárny, přičemž na úrovni vjezdu do cementárny (asi po 150 metrech) je násep vysoký už jen asi 3-4 metry. Sjízdňá rampa umístěná zde by byla výrazně levnější, než její realizace do vysokého náspu těsně u Poděbradské.

Dopravně by měla tato rampa význam především v případě, že by se nerealizoval ani sjezd (3) k vozovně, ani řešení 4b.

Předpokládaná úprava: Sjízdňá rampa z náspu, 3-4 výškové metry.

Odhadované náklady: 0,2 – 0,5 Mkč.(?)

4b. Lokalita u schodiště

Vzhledem k trasování předpokládám, že budoucí vedení trasy A26 na Hloubětín půjde v místě lávky přes Rokytku a podchodu Průmyslové ulice jižně od křižovatky s Průmyslovou (obr. 4, nejjíždňější průjezd). Z toho vyplývá potřeba řešit tuto lokalitu ve výhledu jinak než schodištěm. Je mi jasné, že případný rondel nebo rampa vedená po vysokém náspu a překonávající 6-7 metrů převýšení bude značně nákladná a lze o ní uvažovat až v souvislosti s výstavbou pokračování trasy A26.

Ve finále lze uvažovat o následujících řešeních:

a) Rondel se spirálou – extrémně drahé (a málo praktické)

b) 2m. Široká rampa vedená po svahu na vnitřní straně oblouku, začínající asi 70 m od mostu a ústící pod schodištěm. Cenu zemních prací nedovedou odhadnout.

c) Viadukt ústící do mostu mezi ulicemi Průmyslovou a Rokytkou, klesající přímo do podjezdu pod Průmyslovou. Elegantní a řešící současně i lávku přes Rokytku. Ale opět nemístně drahé.

Proto v současné situaci navrhuji pouze osazení schodiště lištami pro kočárky a jízdní kola.

Předpokládaná úprava: Osazení schodiště lištami pro kočárky a jízdní kola.

Odhadované náklady: ~20 000 Kč.

5. Ulice Nademlejnská – přes parkoviště

Stejně jako na sever od mostu přes Poděbradskou, i na jihu se vysoký násep poznenáhlu snižuje,

aby se po nějakých 150 metrech dostal jen asi metr nad úroveň nedaleké ulice Nademlejské. Mezi ulicí a náběhem je betonová plocha parkoviště (bezpochyby soukromý pozemek), která nicméně není oplocena a je veřejně přístupná. Plochu parkoviště a stezku odděluje asi metrová terénní vlna. Ta je nicméně na jednom místě už teď vyšlapána do podoby sjízdné pěšinky (obr. 7).



Obr. 7: Vyšlapaná pěšinka z cyklostezky na parkoviště u ulice Nademlejské

Použití této pěšiny znamená oproti schodišti zajížděku přibližně 300 metrů (obr. 4, nejjednodušší varianta) a je tak pro dopravní cyklisty obdobně obtěžující, jako snášení tří segmentů schodišť. Jistou výhodou je, že alespoň dává volbu těm cyklistům, kteří z nějakého důvodu nechtějí nebo nemohou schodiště použít. **Sjezd v tomto místě je cyklisty přijíždějící od centra a pokračující do Hloubětína s výhradou použitelný.**

Navrhují proto vybudování prozatímního úrovněového sjezdu z cyklostezky na parkoviště při ulici Nademlejské, ve vzdálenosti přibližně 150 m. jižně od jižního konce mostu přes ulici Poděbradskou. Tento sjezd by fungoval do doby, než by bylo realizováno některé z důkladnějších opatření.

Předpokládaná úprava: Sjezd ze stezky na parkoviště u ulice Nademlejské

Odhadované náklady: ~5000 Kč. (a dohoda s majitelem pozemku)

Vzhledem k tomu, že se v tomto případě jedná o velmi malý objem práce, si dovoluji upozornit, že tento sjezd je velmi snadné připravit také brigádnicky. Pokud nebude možné realizovat v dohledné době alespoň některé z navrhovaných napojení v segmentu oblouku stezky (body 3-5), pak mám v úmyslu iniciovat brigádnickou úpravu tohoto místa (prokopání svahu a položení několika betonových dlaždic).

6. Ulice Nademlejská – bývalý přejezd

O dalších 200 metrů dál se k cyklostezce stáčí samotná ulice Nademlejská. V místě bývalého vlečkového přejezdu je ovšem přehrazena závorou. Chybí zde také přibližně 50 metrů asfaltu.

Pro cyklisty přijíždějící od severu nemá už toto napojení na Nademlejskou ulici valný význam (zajížděka vzhledem ke schodišti přesahuje 600 metrů). Napojení má smysl jen pro cyklisty přijíždějící od Hrdlořez, využívajících část stezky a pokračujících do dolní části Hloubětína.

Napojení tedy považuji za potřebné jenom, nebude-li realizována spojka přes parkoviště (5), která nabízí obdobný komfort.

Předpokládaná úprava: Odstranění závor, 50 m chodníku

Odhadované náklady: 100 000 – 200 000 Kč

5. Závěr

Kvalitní napojení nově vybudované cyklostezky na stávající komunikační síť je základem praktické využitelnosti stezky pro dopravní cyklistiku. **Dokud nebude stezka z Vysočan k Hořejšímu rybníku připojena na všechny ulice, které protíná, nebude její dopravní význam odpovídat finanční částce 120 milionů Kč vynaložené na její výstavbu.**

Zde navržené úpravy jsou pouhým námětem, který si neklade za cíl zkoumat jejich technickou či právní realizovatelnost. Chtějí ale naznačit směr, kterým se ubírá uvažování dopravního cyklisty snažícího se překonat omezení nabídnuté stávajícím řešením cyklostezky Freyova – Hořejší Rybník.

Věřím, že podobným směrem se bude ubírat i uvažování těch, kteří mohou chybějící napojení na tuto novostavbu realizovat.