

DOPRAVNÍ VAZBY

Stávající dopravní osnovu města ovládají dvě silné průjezdné osy – žel. trať Praha - Kolín a sil. I/12. Obě trasy se prosadily v morfologii terénu suverénními koridory.

V krajině je patrná pavoučí síť komunikací III. třídy směřující vždy do centra obce a jako prsty se roztahující do krajiny k dalšímu sídlu.

Specifickou pozici města Úvaly při východní katastrální hranici hl. m. Prahy doprovází charakteristická linie železniční tratě Praha – Kolín, radiální osa silnice I/12 Praha - Kolín, příčně položená ramena (jižní a severní) sil. II/101 – aglomerační okruh (Říčany – Úvaly – Jirny, tj. propojení mezi sil. I/2 Praha – Kutná Hora, sil. I/12 a dálnicí D11 Praha – Hradec Králové, resp. se sil. II/611 Praha - Poděbrady).

Příčně je položena osnova historických silnic (II. a III. třídy), která byla a je nositelem rozvoje zástavby města Úvaly.

Historickým omylem byla ovšem výstavba silnice I/12 způsobem přetínajícím město Úvaly o rozdělujícím je na část „jižní“ a „severní“. Tato skutečnost bude v budoucnosti kompenzována chystanou přeložkou (viz níže).

K trase silnice I/12 se zástavba přiblížila pouze díky snížení nivelety silnice v zářezu. Koridor trasy dosud je (a zřejmě zůstane) prakticky izolován v zeleni.



Stávající stav žel. stanice Úvaly (nádražní koridor v délce přesahující 1 000 m) představuje náročnou konfrontaci funkční dopravní plochy s městem. Rozvojové předpoklady o perspektivně významné pozici železniční stanice v dopravní soustavě města a přilehlého mikroregionu stojí kontrastně vedle skutečnosti silně limitovaných místních podmínek.

Rozvoj je podmíněn podmínkou vytvoření odpovídajících předpokladů v území. V oboru strategických požadavků rozvoje dopravní soustavy má problematika velmi výrazný vliv a přispívá výrazně k integraci a provozní vyváženosti celé soustavy (mimo jiné i sítě sledovaných cyklistických tras).

Problematiku nelze posuzovat zjednodušeně pouze v oboru drážních ploch. Závaznou podmínkou je uspokojení funkčních vazeb a zázemí železnice, vyřešení přestupných a provozních vazeb všech subsystémů návazné dopravy (vč. kapacitního parkoviště a dále rovněž řešení urbanistických souvislostí vůči stávající zástavbě i k potenciálně rozvojovým plochám města.

Závažnou chybou bylo, že město Úvaly, v průběhu přípravy investiční akce „rekonstrukce železničního koridoru nepožadovalo začlenit do této investiční akce řešení parkování v oblasti nádraží – a zpracování kompletní studie EIA.



Úvalské nádraží před rekonstrukcí.

Situace v silniční dopravě v městě i v jeho bezprostředním okolí je v současné době ovlivňována následujícími faktory:

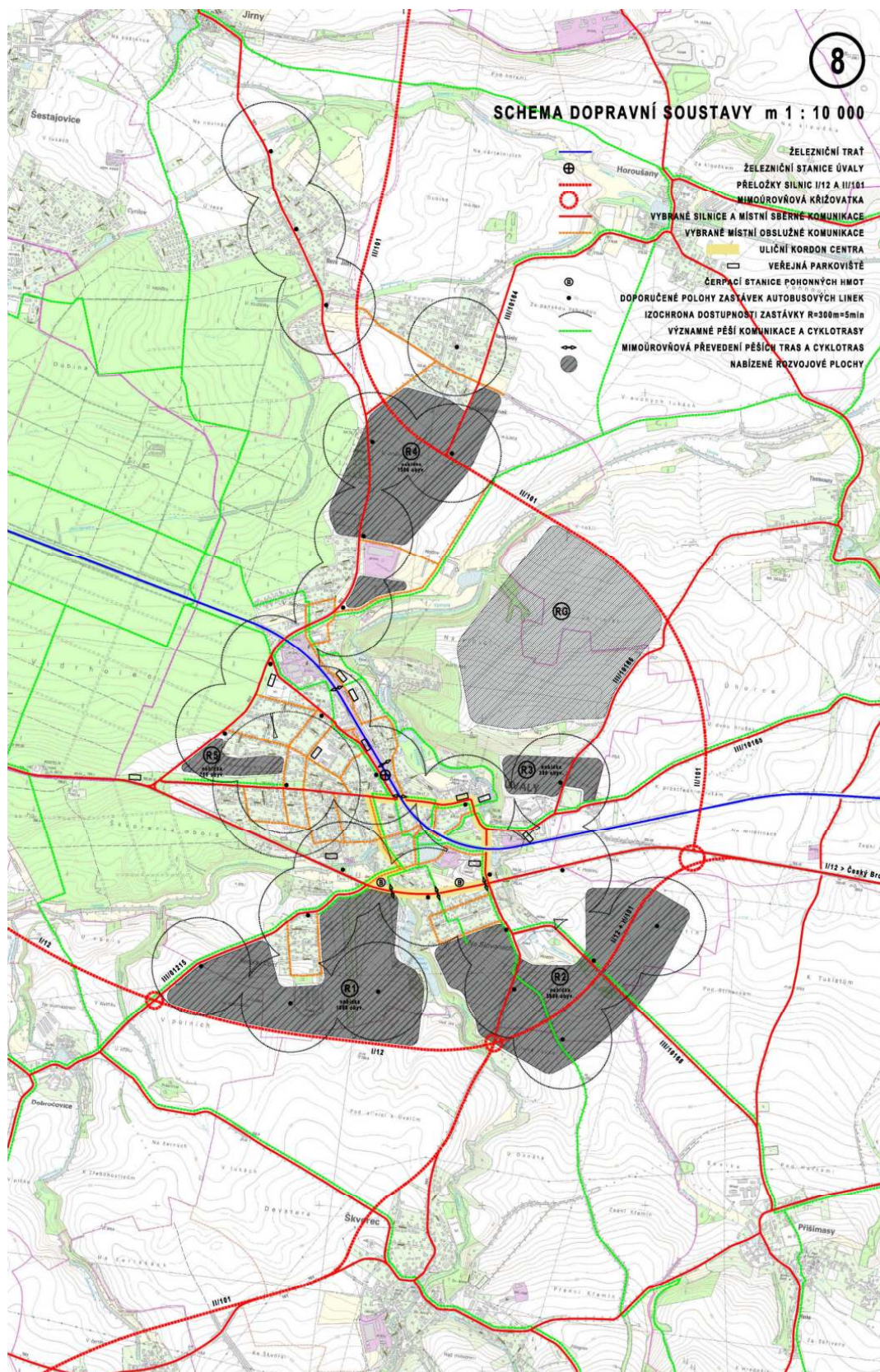
- ◆ Obecně – zvyšující se intenzitou dopravy. Je třeba doplnit, že se tato intenzita bude zvyšovat i v případě nulového přírůstku počtu obyvatel Úval, zátěží bude i přírůstek obyvatel okolních obcí z nichž občané jezdí za prací do Prahy, což město Úvaly nemůže ovlivnit. Při zvýšení počtu na dvojnásobek se předpokládá zvýšení počtu dojíždějících až na čtyřnásobek.
- ◆ Určitou kompenzací zvyšujícímu se počtu dojíždějících občanů však bude zvyšování služeb a osob přímo podnikajících nebo zaměstnaných na území Úval, které bude indukováno právě zvýšením počtu obyvatel města. Nelze však přesně určit, jaký podíl obyvatel bude setrvávat na území města, neboť to závisí na mnoha faktorech (viz níže).
- ◆ Dojížděním značné části obyvatelstva okresu Praha východ a okresu Kolín za prací do Hlavního města Prahy. Pohyb vozidel uvnitř oblasti (mezi jednotlivými městy okresu Praha východ a Kolín) není vzhledem k dopravní zátěži podstatný.
- ◆ Omezenou propustností silnice I/12, zejména v období dopravních špiček, i když k hlavnímu vzniku omezení (ke vzniku kolon) dochází až v oblasti Újezda nad Lesy a Běchovic.
- ◆ Zvyšováním kamionové dopravy, zejména po zavedení výběru poplatků systémem firmy Kapsch. Dochází k neúměrné zátěži silnice I/12 i silnice II/101, ke zvýšenému riziku dopravních nehod a k hlukové zátěži – v Úvalech zejména částí Horoušanky a V Setých.
- ◆ Zvýšením dopravní zátěže v souvislosti s výstavbou logistických areálů podél „staré poděbradské“.
- ◆ Špatným stavem veškerých silnic, který se zhoršuje vlivem sílící kamionové dopravy.
- ◆ Nárůstem počtu osobních automobilů v městech a obcích napojených na silnici I/12, který souvisí se zvyšujícím se počtem obyvatel osidlujících východní část pražské periferie, okres Praha-východ a okres Kolín.
- ◆ Rozdělení Úval drážním koridorem na východní a západní část – s omezenou možností komunikace, prakticky se jedná pouze o přemostění v oblasti V Setých, podjezd v ulici Na Spojce, železniční přejezd v Husově ulici a komplikovaný vnitřní obchvat směrem k areálu bývalého cukrovaru.

Lze předpokládat, že se dopravní situace v samotném městě bude komplikovat v souvislosti se zvyšující se železniční dopravou a zvyšujícím se počtu osob používajících Úvaly jako „odstavné parkoviště“. Nutno podotknout, že se nebude jednat pouze o občany Úval, nýbrž všech výše uvedených obcí tohoto mikroregionu.

Jak bylo již konstatováno, po zavedení výběru mítného firmou Kapsch dochází bohužel k přetížení veškerých komunikací I. i II. třídy kamionovou dopravou, kaminony si „krátí“ cestu mezi dálnicemi D-1 a D-11. Dochází nejen k ničení povrchu silnic, které jsou již historicky zanedbané, nýbrž i k ohrožení zdraví obyvatel. Zejména se to týká zamoření výfukovými plyny, možností vzniku dopravních úrazů a poškození majetku občanů.

Nutno podotknout, že kamionovou dopravu nelze na výše uvedených silnicích zakázat, lze ji pouze usměrňovat.

Z tohoto důvodu byla uzavřena smlouva mezi obcemi Křenice, Sluštice, Zlatá, městysem Škvorec a městem Úvaly o společném postupu při omezování rizik vyplývajících z kamionové dopravy.



Zásadní změnu obrazu stavby sítě přinesou připravované obchvatů sil. I/12 a sil. II/101. Město uzavře kordon silnic, na kterém jsou zavěšeny komunikace s radiální orientací ke středu města.

Samotný obchvat, který přispěje k lepšímu spojení s Prahou i okresem Kolín bude pravděpodobně determinovat další výstavbu, a to ve všech obcích, kterých se bude týkat.

V současné chvíli se diskutuje o vhodnosti výstavby jižně od připravovaného obchvatu a existuje názorová neshoda nejen mezi občany, nýbrž i mezi odborníky. Verze 1.2 proto tuto otázku neřeší. V této souvislosti je však nutné poznamenat, že z jihu se k připravované přeložce zcela jistě začne rozšiřovat městys Škvorec.

Protesty občanů v oblasti Horoušánek směřují proti stylu vyústění obchvatu severním směrem; existuje oprávněná obava z „rozštěpení“ zástavby s oddělením Horoušánek od zbytku Úval a od rekreační zóny Klánovického lesa, obava ze zátěže hlukem a emisemi z výfukovými plyny.

Samotný SRP, který se zabývá problematikou katastrálního území Úvaly, není materiálem, který bude rozhodujícím pro územní řízení související s připravovaným obchvatem, varianty obchvatu jsou zpracovávány na vyšší úrovni. Zavazuje však vedení města k hájení oprávněných zájmů občanů obývajících uvedené lokality.

Nicméně: město Úvaly se zapojilo do aktivity vyvolané obcí Horoušany a stalo se součástí sdružení obcí, které se bude podílet na připomínkování průběhu trasy přeložky silnice II/101

Pro vnitřní integraci komunikační sítě má zásadní význam kordonová uliční linie: Pražská – Husova – Riegrova – Škvorecká – sil. I/12 – Dobročovická – U Výmoly – Žižkova, která vymezuje centrální zónu města:



Dominantní podíl cest směřovaný ku Praze (za prací a do škol) zajišťuje železniční doprava. Železniční koridor a železniční doprava jsou pro Úvaly zátěží, ale i významným faktorem zvyšujícím význam tohoto města. Modernizace drážního koridoru proto musí být provedena v návaznosti na potřeby města.

Železnice je navedena do města od východu přes viadukt a následně v délce rámcově 1,5 km město brutálně protíná; trať svým průběhem a prostorovou konfrontací s uliční sítí a zástavbou ovlivňuje uspořádání města.



Železniční viadukt postavený podle projektu pana Pernera: budoucí turistická atrakce ?

Na jedné straně stojí dnes zájem vytvořit železnici odpovídající zázemí a provozní návaznosti, na straně druhé jsou krajně limitované profily drážního koridoru s řadou konfliktů a provozních omezení.

Zejména se jedná o rozdělení města na „západní“ a „východní“ část se značným vzájemným komunikačním omezením, které je v centrálních částech města omezeno pouze na exponovanou úrovněnou křižovatku se závorami v centru města a na podjezd v ulici Na Spojce.

Východní část města je navíc rozdělena na část „severní“ a „jižní“, přičemž jediným legálním propojením těchto částí pro chodce je frekventovaná silnice II/101. Nelegálně je chodci používána „rampa“ spojující ulici Purkyňovou a Pod tratí – a

bohužel také samotné kolejiště. Při zvyšující se frekvenci železniční dopravy a rychlosti projíždějících vlaků se jedná o oblast s vysokým stupněm rizika úrazů.

Teoreticky možné propojení ulicí Sovovou bylo v minulosti znemožněno nelogicky povolenou výstavbou.

Možností, kterou bude třeba posoudit je propojení Mánesovy ulice s ulicí Nad Koupadlem.

V souvislosti s připravovanou rekonstrukcí drážního koridoru bude nutné prosadit propojení ulice Purkyňovy a Pod tratí chodníkem pro pěší a umožnit tak bezpečný průchod k nádraží pro občany obývající oblast v Setých, oblast Hodova a Hájovny.

Rekonstrukce drážního koridoru by měla přinést i prodloužení podchodu pod nádražím do ulice Pod tratí, což umožní vstup na nádraží občanům obývajícím většinu „východní“ oblasti města.

Prostorové limity si vynutí potřebu změnit a lokálně upravit vzájemně prostorové vztahy drážních ploch s přilehlými plochami. To platí v plném rozsahu drážní terasy rozsáhlé železniční stanice Úvaly, která je nejvýznamnější plošnou figurou v těžištním prostoru města a má zřejmě ambici soustředit k sobě nejen provozní a přestupní vazby a účelové zázemí stanice, ale i plochy veřejných služeb, městského vybavení a obchodu.

Řešení této problematiky – i pro měst přínosné využití jiných ploch přilehlých k drážnímu koridoru bude však narážet na majetkoprávní vztahy. Základním úkolem však bude „ukotvit“ nádražní koridor k městu, tedy formulovat potřebné plochy pro železnici a její zázemí, pro návazné dopravy (vč. parkovišť) a plochy pro rozvojovou zástavbu.



Železniční koridor v Úvalech a přilehlé často opuštěné průmyslové areály

Souhrn a vývody:

1. Příznivě založená silniční (komunikační) osnova města Úval je dobrým základem pro další rozvoj; město má ambice sehrát roli centra mikroregionu a může využít hodnotově a přírodně kvalitní území pro krátkodobou rekreace nejen vlastních obyvatel, ale i pro hlavní město Prahu.
2. Je třeba dotvořit svoji dopravní soustavu a zajistit bezpečné, kapacitní a operativní veřejné dopravní služby, které obohatí úroveň životního stylu uživatelů. Jedině tak bude zajištěna spolupráce urbanistických funkcí a současně také iniciační efekt pro další rozvoj vnitroměstského života a popularity města.
3. Doporučuje se zajistit provozní posouzení všech aktuálních provozních závad a ohrožení bezpečnosti ve městě a vytvořit plán provozně-organizačních úprav k jejich nápravě.
4. Všechny sledované úpravy dopravního systému je potřebné provádět v souladu se zlepšováním kvality životního prostředí.
5. V plánu postupu úprav je nutno preferovat významnější komunikace a veřejné plochy.
6. Je potřebné vytypovat lokality s nebezpečným nebo riskantním pohyb pěších v rámci silničních průtahů a řešit problematiku přechodů úrovnových i mimoúrovňových (úseky Pražská, Jiráskova, Jirenská, Jeronýmova atd.).
7. V přidruženém dopravním prostoru silničních průtahů a sběrných místních komunikací je třeba ověřit a prosazovat možnosti úpravy parkovacích poloh a pásů.
8. Nutné je zajistit zpracování rozvojové urbanisticko-dopravní studie drážního staničního koridoru ve vazbě na přípravu modernizace žel. st. Úvaly.
9. Studie musí komplexně promítnout požadavky provozu a zázemí žel. st. Úvaly a dále všech navazujících doprav s požadavky na přestupy a všechny prostorové a provozní návaznosti rozvoje města podle strategických předpokladů v rámci bezprostředně přilehlých ploch. V rovině dopravní problematiky, tzn. formulovat příslušné trasy a návaznosti a zajistit stabilizaci dispozičního řešení ul. úseku a prostoru Jiráskova a rozvojových ploch u nákladového obvodu ČD,
10. Potřebné je zajistit zpracování plánů organizace dopravy v hlavních obytných formacích pro potřeby stabilizace oboru zklidněných komunikací a ve vazbě na přípravu obytných ulic a obytných zón.
11. Doporučuje se zajistit zpracování dopravně-urbanistické studie uličního kordonu centra (Pražská – Husova – Riegrova – Škvorecká – Dobročovická – U Výmoly – Žižkova) a tímto vymezené zóny města.
12. Potřebné je ověřit rámcově možnosti rozvoje koncepce řešení autobusové hromadné dopravy; tématická rozvaha by měla vyhodnotit dosažitelnou provozní úroveň stávající soustavy autobusové dopravy jednak podle charakteru jízd a cest (cesty do školy, nabízené služby pro návštěvníky Úval a okolí, relace Úvaly – Rohožník) a dále podle úrovně dostupnosti zastávek. K uvedenému zpracovat studii aktuálního doplnění a realizace dalších vhodných zastávek ve městě.
13. Zavést účinná opatření regulující kamionovou dopravu na spojnici dálnic D5 a D1, to znamená zejména:
 - a. dále rozvíjet spolupráci s obcemi postiženými stejným problémem,

- b. zpracovat projekt vzniku městské policie vybavené systémy měření rychlosti.
14. Zavázat vedení města k tomu, aby v průběhu příprav výstavby plánované přeložky silnic I/12 a II/101, konkrétně v průběhu územního řízení, hájilo oprávněné zájmy svých občanů v oblasti Horoušánky.
 15. Zpracovat studii propojení ulic Nad Koupadlem a Mánesova.
 16. Přehodnotit dopravní situaci a dopravní značení tak, aby odpovídalo současným a budoucím potřebám města – byly již zahájeny práce, a to v souvislosti s celkovou pasportizací komunikací v Úvalech.
 17. Přizpůsobit rekonstrukci drážního koridoru dopravním a komunikačním potřebám města, zejména zajistit:
 - a. propojení pro pěší ulic Purkyňova a Pod tratí,
 - b. protažení podchodu pod nádražím do ulice Pod Tratí.
 18. Vyřešit problematiku zásadních křižovatek tak, aby odpovídala bezpečnosti silničního provozu a chodců, jedná se zejména o křižovatku „Škvorecká“, „V Setých“.
 19. Zdokonalit soustavu bezpečných přechodů pro chodce, a to jak v oblasti silnice I/12, tak v oblasti silnice II/101.
 20. V rámci připravované transformace města v turisticky (a cykloturisticky) atraktivní oblast, vytvářet předpoklady pro rozvoj cykloturistiky, která je též jedním z faktorů, které přispějí ke zlepšení komunikačních možností ve městě.
 21. Provést přehodnocení systému hromadné dopravy, která je v současné době zajišťována společnostmi Ropid a Connex. Vzhledem ke zvyšujícímu se počtu obyvatel Úval a žáků navštěvující základní školu bude pravděpodobně potřebné zajistit v rámci hromadné dopravy zejména ranní svoz žáků na náměstí Arnošta z Pardubic. Nutno shromáždit soubor požadavků obyvatel města a mikroregionu na služby hromadné dopravy.
 22. zajistit oboustranně podél koridoru dotvoření komunikačních linií pro obslužnou automobilovou dopravu a pro pěší a cyklistický provoz tak, aby řešení odpovídalo celkové strategické představě o síti vnitroměstských tras.
 23. Ul. Jiráskova upravit jako městský bulvár.
 24. aktivovat nevyužívané přilehlé plochy na obou stranách koridoru pro městské vybavení, veřejné služby a obchod, tyto umístit v kontextu s primárními dopravními a provozními potřebami železnice a návazných doprav, umístit záchytné parkoviště P+R,
 25. vhodně lokalizovat veřejná parkoviště účelově pro přilehlé (dostupné) atraktivní cíle,
 26. realizovat dříve uvažované podchody a dále novou lávku orientovanou k aktivované ploše nákladního obvodu dráhy a k zastávce hromadné dopravy.
 27. Je pravděpodobné, že vhodným prostředkem pro optimalizaci dopravní situace v Úvalech by bylo vytvoření systému „auto – kolo – hromadná doprava“.