

**Studie k prověření trasy  
komunikací I. a II. třídy  
na území Středočeského kraje**

**Zkapacitnění silnice I/12  
v úseku Úvaly - Český Brod  
I.etapa**

prosinec 2008

## **Objednatel:**

### **Středočeský kraj**

Zborovská 11  
150 21 Praha 5

## **Zpracovatel:**

### **Ing. Josef Smíšek**

Zázvorkova 1999/22  
155 00 Praha 5

Ing. Josef **Smíšek** (autorizace ČKAIT č. 0007570)

Ing. arch. Milan **Körner**, CSc. (autorizace ČKA č. 00 025)

Josef Smíšek ml.

## **Obsah:**

### Textová část

1. Úvod
2. Širší vztahy
3. Současný stav a rozbor dopravních vazeb
4. Stav v územně plánovací dokumentaci
5. Návrh řešení v kontextu územních plánů
6. Dopravně technické řešení
7. Vlivy na ÚSES a přírodní hodnoty území
8. Výsledky projednání a doporučení dalšího postupu

### Grafické přílohy

1. Situace - návrh trasy 1 : 10 000
2. Zákres trasy do ortofoto 1 : 10 000
3. Koordinační výkres širších vztahů 1 : 100 000

## 1. Úvod

Silnice Praha – Kolín je v celé své historii významnou součástí silniční sítě. V roce 1774 bylo dokončeno silniční spojení Praha – Vídeň vedené v trase přes Kolín, Jihlavu a Znojmo. Bylo první z 25 hlavních (císařských) silnic na území Čech. Před dokončením dálnice D1 byla silnice I/12 součástí hlavního evropského tahu E15 Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť.

V současné době je její hlavní význam ve spojení Prahy s nejdůležitějším středočeským regionem Kolín – Kutná Hora. Silnice I/12 je tedy dopravní osou významných koridorů osídlení (rozvojových os) a to Praha – Kolín – Pardubice – Olomouc a Praha – Kolín – Jihlava – Brno.

V úseku Praha – Úvaly resp. Praha – Český Brod silnice přenáší poměrně silné vazby v rámci Pražského metropolitního regionu. Z tohoto důvodu je v úseku SOKP (Běchovice) – Úvaly (včetně obchvatu) navrhována v kapacitním profilu, tedy v úseku kde trasa silnice prochází souvisle zastavěným územím Běchovic a Újezda nad Lesy na území hl. m. Prahy a následně zastavěným územím města Úval. V následném úseku trasa neprochází větším sídlem a v podstatě splňuje parametry silnice I. třídy. V ÚP VÚC Pražského regionu a Středního Polabí jsou navrhovány v celém úseku mimoúrovňové křižovatky a s tím související úpravy navazující silniční sítě nižší kategorie. Podle „Kategorizace silnic I. a II. třídy v ČR“ (ŘSD ČR) se však uvažuje s cílovou kategorií ve čtyřpruhové uspořádání v silniční kategorii. Pro úsek SOKP – Úvaly je zpracována DÚR, územní rozhodnutí zatím nebylo vydáno. Úsek Úvaly – Český Brod je výhledově sledován pro zkapacitnění. Tato studie tak předchází dokumentaci, kterou již delší dobu připravuje ŘSD ČR. Pro kapacitní trasu v úseku Úvaly – Český Brod není současné vedení v některých případech využitelné.

## 2. Širší vztahy

Silnice I/12 je v prostoru Středočeského kraje významnou trasou vedenou v radiálním směru na Prahu. Tato umožňuje dopravní vazby mezi Prahou a prostorem Kolína, do kterého směřují dopravní vazby i od Pardubic (silnice I/2) a Čáslavy (silnice I/38).

Severně silnice I/12 vede ve vzdálenosti cca 7 km dálnice D11 Praha – Hradec Králové, jižně pak ve vzdálenosti cca 9 km silnice I/2 Praha – Kutná Hora, která by se měla vrátit k původnímu významu II/333. Silnice II/333 neumožňuje v úseku Praha (SOKP) – Mukařov vedení nové trasy, stávající trasa prochází téměř souvislou zástavbou. Regionální význam silnice II/333 v podstatě končí v Kostelci n. Č. Lesy.

Silnice I/12 bude po realizaci úseku Běchovice – Úvaly a obchvatu Kolína (I/38) schopna umožnit rychlé spojení i do prostoru Kutná Hora – Čáslav.

I když v úseku Český Brod – Kolín s výjimkou Plaňan (1,5 tis. obyv.) neleží větší obce umožňuje osídlení v širším koridoru, kde leží tyto města a obce: Kouřim (1,8 tis. obyv.), Radim – Chotutice (1,5 tis. obyv.), Cerhenice (1,5 tis. obyv.) a Velim (2,0 tis. obyv.) má trasa silnice ve východním směru budoucí pokračování na Pardubice (náhrada současné I/2). Po peážích na jihozápadním obchvatu Kolína s trasou I/38 by měla pokračovat kolem Starého Kolína (1,6 tis. obyv.), Záboří n. L. (0,8 tis. obyv.) a Kojic (0,4 tis. obyv.), kde v pokračování využívá současnou silnici II/322 Chvaletice – Přelouč.

### 3. Současný stav a rozbor dopravních vazeb

Silnice I/12 je vedena v úseku od Úval po Kolín ve velmi příznivých směrových i sklonových parametrech a v podstatě i mimo zastavěné území. Nejvíce problematický úsek od Úval po Prahu je veden téměř v celé délce zastavěným územím, což výrazně snižuje kvalitu radiálních vazeb na Prahu. Z tohoto důvodu je v širších souvislostech využívána souběžná trasa dálnice D11.

Dopravní zatížení silnic je patrné z výsledků celostátního sčítání.

Silnice	Stanoviště	Úsek	I <sub>2000</sub>	I <sub>2005</sub>
I/12	1-0890	Úvaly mezi připojením a odpojením silnice II/101	12107	11776
	1-0899	Úvaly – Český Brod (II/113)	9170	9275
	1-0900	Český Brod – II/108	10600	9300
	1-0910	Přistoupim II/108 – II/334	10066	9300
	1-0920	II/334 – Plaňany II/329	9277	8603
	1-0930	Plaňany II/329 – Kolín I/38	11062	9784

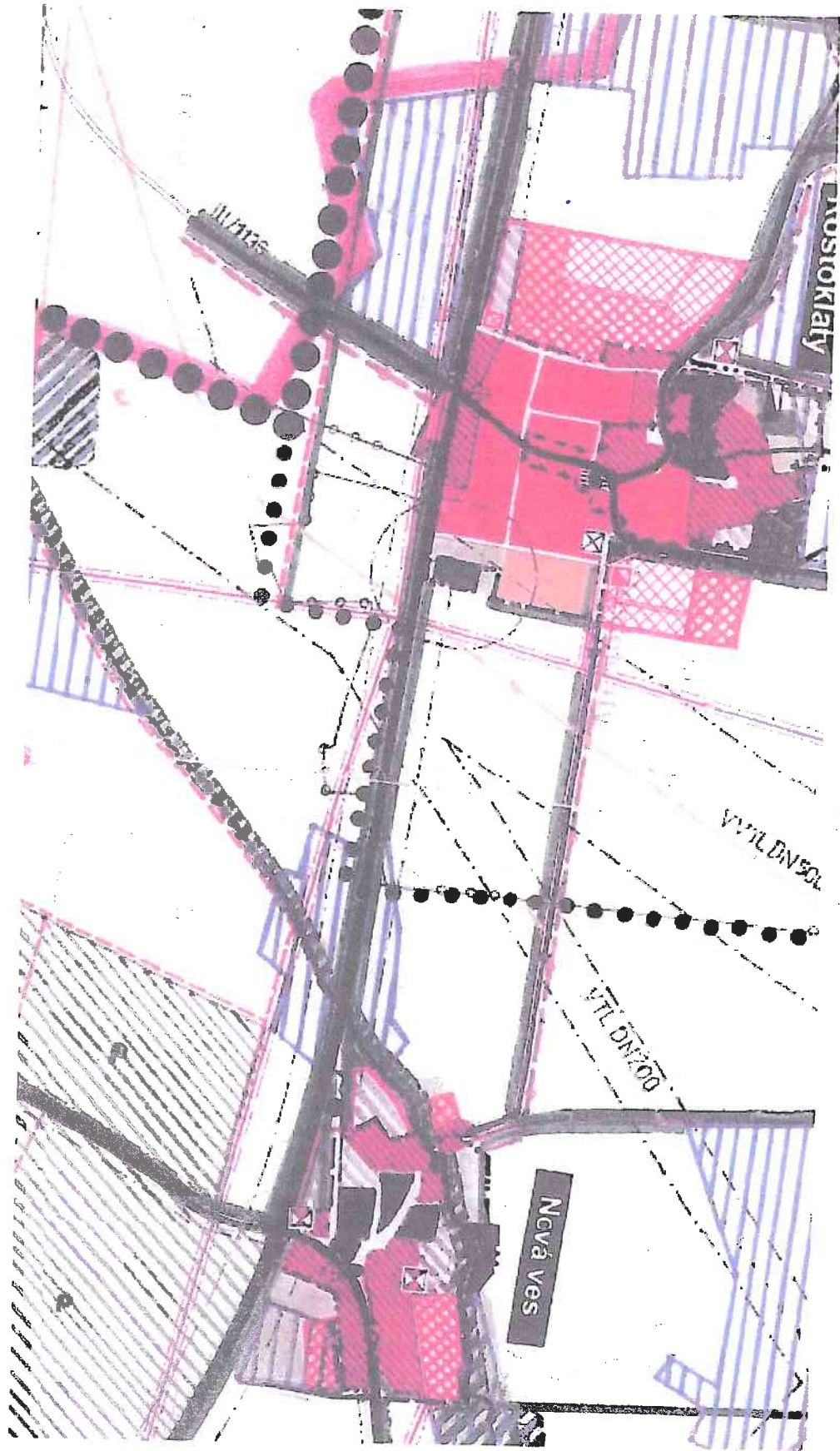
Z těchto údajů sice vyplývá, že dopravní zatížení za průměrný den roku je u silnice I/12 poměrně značné a v úseku od Úval po Kolín poměrně vyrovnané. Z porovnání obou sčítání vyplývá, že její současné dopravní zatížení výrazně ovlivňuje zcela neodpovídající vedení v úseku od Úval ku Praze. Propustnost tohoto úseku je tak nízká, že zapříčiňuje přesun dopravních zátěží do náhradních tras a to především do trasy dálnice D11. Realizace přeložení trasy do nového koridoru v úseku od Úval po napojení na silniční okruh Prahy a to ve čtyřpruhovém uspořádání bude mít výrazným vliv na opětovný přesun dopravních vazeb do koridoru silnice I/12. S tím tedy souvisí i zkapacitnění navazujícího úseku po Český Brod, který je v podstatě dalším největším sídlem při trase silnice a do jehož prostoru směřuje řada silnic II.třídy. Z nich nejvýznamnější je silnice II/330 umožňující dopravní vazby od Sadské a Nymburka včetně vazeb z dálnice D11.

### 4. Návrh řešení v kontextu územních plánů

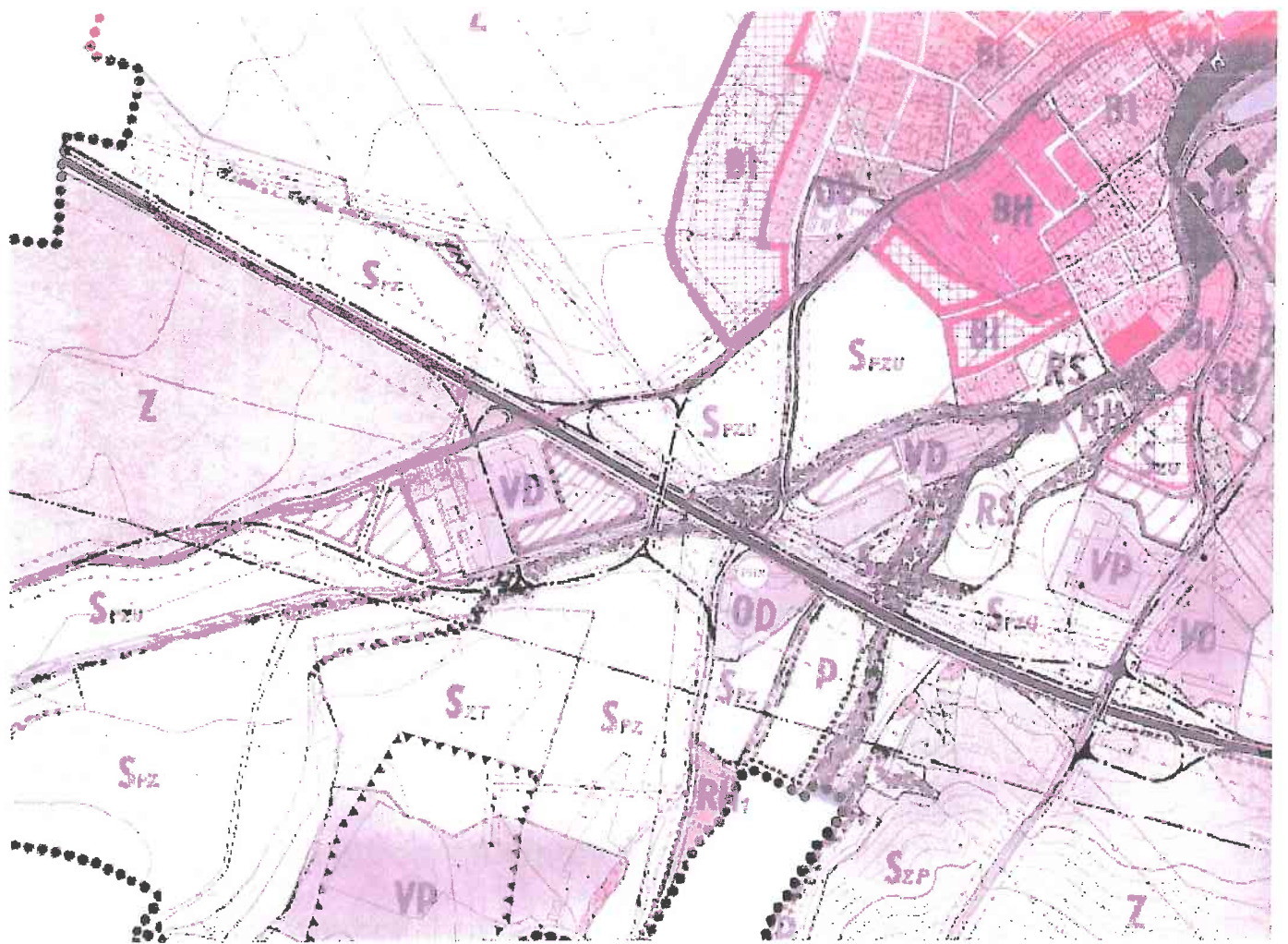
Navrhované řešení se v celém úseku nedotýká rozvojových ploch obcí a na území Českého Brodu plně využívá řešení dle územního plánu. Z hlediska širších dopravních vazeb nebylo zatím se zkapacitněním trasy silnice I/12 zatím uvažováno a tato byla ponechávána v současném šířkovém uspořádání a tedy v současné trase (viz. Návrh ÚP VÚC Pražského regionu).

### 5. Dopravně technické řešení

Návrh úprav silnice I/12 souvisejících s rozšířením jejího šířkového uspořádání na čtyřpruhovou kategorii navazuje na navrhované řešení v prostoru Úval, kde v místě napojení její překládané trasy na stávající trasu je navrhována mimoúrovňová křižovatka s aglomeračním okruhem (silnice II/101). Od této křižovatky až po prostor Roztoklat je plně využíváno přímého vedení stávající trasy s tím, že rozšíření bude realizováno po severní



Výřez ÚPO Roztoklaty



**Výřez ÚPO Český Brod**

straně. V prostoru Roztoklat je současné vedení silnice limitováno stávající zástavbou a tak je v rámci zkapacitnění této silnice nezbytné její přeložení do nového koridoru. Přeložka je navržena v jižní poloze od obce s tím, že stávající trasy je opětně využívána až jihovýchodně od Nové Vsi II. Dále je tedy plně využíváno stávající přímé trasy s rozšířením severně od stávající trasy až po mimoúrovňovou křižovátku se silnicí II/113. V tomto prostoru je plně převzato dopravní řešení dle územního plánu města, které řeší problematiku vedení a napojení silnic II/113 a III/1133 jedinou mimoúrovňovou křižovátkou. V souvislosti s přestavbou silnice na čtyřpruhové uspořádání bylo nutné řešit problematiku situování nezbytných křižovatek a propojení navazující silniční sítě. Od mimoúrovňové křižovátky u Úval současná trasa silnice I/12 kříží silnici III/10163. Tato by vzhledem k nedostatečné vzdálenosti nebyla připojena na silnici I/12 a její křížení by bylo řešeno nadjezdem. V prostoru Roztoklat a Nové Vsi II je současná trasa odkloněna do nového koridoru což umožňuje vytvoření mimoúrovňové křižovátky jižně od Roztoklat v místě křížení se silnicí III/1136. Tato by tak byla jedinou mimoúrovňovou křižovátkou mezi Úvahami a Českým Brodem. Současná trasa silnice I/12 v úseku mezi Roztoklaty a Novou Vsí II by zůstala zachována s tím, že v této trase by byla vedena silnice II/1131 od Českého Brodu a to až po křižovátku se silnicí III/1136. Ostatní úseky původní trasy silnice I/12 by byly rekultivovány. Silnice III/1134 z Nové Vsi II je v návrhu uvažována k vyřazení se silniční sítě s tím, že její vedení by bylo zcela přerušeno novou trasou silnice I/12. Variantně je sice možné uvažovat o řešení křížení s trasou silnice I/12 nadjezdem, ale vzhledem k dopravnímu významu tohoto propojení toto řešení není ekonomicky odůvodnitelné.

#### Výpočet směrového vedení trasy přeložky silnice I/12

staničení v km	výpočet směrových oblouků			
ZÚ= 0,00000	d= 910,00	R= 1500,00	α= 16,5°	
ZO1= 0,69251	T= 217,49	O= 431,97		
KO1= 1,12448				
ZO2= 1,48406	d= 965,00	R= 1500,00	α= 29°	
KO2= 2,24328	T= 387,93	O= 759,22		
ZO3= 2,76180	d= 1400,00	R= 1750,00	α= 31,5°	
KO3= 3,72392	T= 493,55	O= 962,11		
KÚ= 4,83037	d= 1600,00			

## 6. Vlivy na ÚSES a přírodní hodnoty území

V předmětném úseku trasa silnice nezasahuje do prvků ÚSES.

## 7. Výsledky projednání a doporučení dalšího postupu

Studie prokázala, že zkapacitnění silnice I/12 v úseku od Úval po Český Brod je vcelku bezproblémové s maximálním využitím stávající trasy a s přeložkou jižně od Roztoklat. Navrhované řešení nijak neomezuje rozvojové možnosti obcí a navíc výrazným způsobem odlehčí dopravnímu zatížení stávajících i rozvojových ploch. Z těchto důvodů je vhodné následně zapracování do územních plánů obcí (Roztoklaty) a do ZÚR. Z hlediska širších dopravních vazeb je však nutné upozornit na to, že zkvalitnění trasy silnice I/12 a to

zejména v úseku od Úval po silniční okruh Prahy bude mít výrazný dopad na směřování dopravních vazeb. Za předpokladu, že tímto dojde ke zvýšení dopravního zatížení silnice bude pravděpodobně nutné se zabývat možnostmi rozšíření či zkapacitnění celého úseku silnice I/12 až po křižovatku se silnicí I/38 u Kolína. V tomto úseku je problematické vedení zejména v prostoru Přistoupimi a řešení navazující silniční sítě, tedy počtu zapojovacích bodů.

Výsledky projednání budou součástí II.etapy.

V Praze 12.2008

ing. Josef Smíšek

