

Návrh úseků na síti komunikací dálničního typu vhodných pro zvýšení rychlosti na 160 km/h

Dálnice D1

- km 0-21 (Spořilov-Mirošovice) – nevhodný úsek – dálnice sice v šestipruhovém uspořádání, nicméně s nejvyššími intenzitami dopravy v republice, úvahy o zvýšení rychlosti pouze po instalaci telematických systémů za dobrého počasí a nízké intenzity dopravy
- km 21-230 (Mirošovice-Vyškov) – nevhodný úsek – dálnice s příliš vysokými intenzitami a zhruba ve 2/3 délky s nevyhovujícím povrchem. Úvahy o zvýšení rychlosti budou možné v km 21-182 (Mirošovice-Kývalka) po rozšíření na šestipruhové uspořádání a v km 201-230 (Brno/Slatina-Vyškov) po opravě povrchu. Úsek v prostoru Brna km 182-201 (Kývalka-Brno/Slatina) ač v šestipruhovém uspořádání nebude vhodný díky vysokým intenzitám, úvahy o zvýšení rychlosti pouze po instalaci telematických systémů za dobrého počasí a nízké intenzity dopravy
- **km 230-247 (Vyškov-Mořice) – vhodný úsek**
- **km 254-261 (Kojetín-Kroměříž/východ) – vhodný úsek**
- **km 297-312 (Lipník n.B.-Bělotín) – vhodný úsek**
- **km 342-371 (Bílovec-Bohumín) – vhodný úsek** – výjimku by měl tvořit prostor Ostravy (km 353-365), kde je vysoký počet MÚK a předpokládá se velká intenzita dopravy
- výhledové stavby – všechny další stavby v rámci dálnice D1 lze označit jako za vhodné úseky
- vyhodnocení – celistvost úseků se zvýšenou rychlostí by na dálnici D1 tvořila část za Brnem (km 230, resp. od km 201 po rekonstrukci) po polskou hranici (km 377) s výjimkou prostoru Ostravy a případně dalších rizikových míst (tunel Klimkovice atd.)

Dálnice D2

- km 0-3 (Brno-Chrlice) – nevhodný úsek – dálnice s vysokou intenzitou dopravy v blízkosti velkoměsta
- **km 3-61 (Chrlice-hranice) – vhodný úsek**
- vyhodnocení – celistvost úseků se zvýšenou rychlostí by na dálnici D2 tvořila část za Brnem (km 3) po slovenskou hranici (km 61)

Dálnice D3

- dálnice D3 by měla být posouzena až v době, kdy se prodlouží její délka ze současných 15ti km

Dálnice D5

- km 0-18 (Praha-Beroun/centrum) – nevhodný úsek – dálnice s vysokou intenzitou dopravy v blízkosti velkoměsta
- **km 18-151 (Beroun/centrum-hranice) – vhodný úsek**

- vyhodnocení – celistvost úseků se zvýšenou rychlostí by na dálnici D5 tvořila část za Berounem (km 18) po německou hranici (km 151) s výjimkou rizikových míst (tunel Valík atd.)

Dálnice D8

- **km 0-48** (Praha-Lovosice/západ) – **vhodný úsek**
- km 65-92 (Řehlovice-hranice) a výhledové km 48-65 (Lovosice/západ-Řehlovice) – nevhodné úseky – dálnice v horském terénu – zvýšení rychlosti mimo riziková místa a tunely pouze po instalaci telematických systémů a za dobrého počasí
- vyhodnocení – celistvost úseků se zvýšenou rychlostí by na dálnici D8 tvořila část od Prahy (km 0, výhledově od Pražského okruhu) po Lovosice (km 48)

Dálnice D11

- km 0-18 (Praha-Bříství) – nevhodný úsek do doby generální rekonstrukce povrchu
- **km 18-84** (Bříství-Sedlice) – **vhodný úsek**
- výhledové stavby – všechny další stavby lze označit jako za vhodné úseky s výjimkou horských úseků u Trutnova
- vyhodnocení – v současnosti by se jednalo o celý úsek od km 18 (resp. od km 0 po rekonstrukci) až po Hradec Králové, výhledově dále až po horskou část u Trutnova

Rychlostní silnice R1 – Pražský okruh

- nevhodné úseky z důvodů vysokých intenzit dopravy a vysokého počtu MÚK
- u určitých vhodných úseků (v šestipruhovém uspořádání či více vzdálené od města) lze uvažovat o zvýšení rychlosti pouze po instalaci telematických systémů za dobrého počasí a nízké intenzity dopravy

Rychlostní silnice s šířkou 24,5 m a méně

- nevhodné úseky z bezpečnostních důvodů
- jedná se o většinu rychlostních silnic (R4, R10, R46 atd.)

Rychlostní silnice s šířkou 25,5 m

- vhodné úseky – jedná se o plánované rychlostní silnice (R35, R49 atd.), kde již navíc budou pravděpodobně nainstalovány telematické systémy

Rychlostní silnice s šířkou 26,5 m a více

- **vhodné úseky** – rychlostní silnice s dálniční šířkou
- R52 Rajhrad – Pohořelice, R35 MÚK s R46 – MÚK s D1 (Olomouc-Lipník n.B.), R56 (Ostrava-Frýdek/Místek)