

V. ZÁKLADNÍ PARAMETRY VÝHLEDOVÉ SILNIČNÍ SÍTĚ KRAJE

V.1. NÁVRH HIERARCHIE STÁVAJÍCÍ A VÝHLEDOVÉ SILNIČNÍ SÍTĚ KRAJE

V dokumentu bylo potřebné stanovit **hierarchii silniční sítě**, přičemž stávající rozdělení do silnic I., II. a III.třídy není pro tento účel dostačující. Příkladem je níže uvedené srovnání klasifikace silniční sítě České a Polské republiky. Proto byl zpracován návrh umožňující podrobnější specifikaci silniční sítě, který je v relaci s návazným územím Polské republiky a umožňuje zpracování podrobnější charakteristiky významu silniční sítě kraje. **Navržená hierarchie je pouze interním podkladem objednatele pro hodnocení významu sítě silnic II. a III.třídy a v podstatě nahrazuje zrušenou metodiku tahů D, H, Z, které nebyla dosud nahrazena novou metodikou. Tento návrh nepoírá platné zatřídění silniční sítě (tahy D, R, II.,II.,a III.třídy). Byla navržena pouze pro přesnější specifikaci dopravního významu a je dokladována pouze v grafických přílohách B.10. a B.11.. V celém dokumentu je jinak důsledně zachováno stávající zatřídění silniční sítě v členění na dálnice, rychlostní komunikace a silnice I, II. a III.třídy.**

POROVNÁNÍ ZATŘÍDĚNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ ČR A PR					
Česká republika			Polská republika		
kód	název	majetek	kód	název	majetek
D	dálnice	stát	A	Autostrada (dálnice)	stát
R/SM)	významné silnice I.třídy - rychlostní komunikace, komunikace pro motorová vozidla	stát	S	Ekspresowe drogi (rychlostní komunikace)	stát
I.	ostatní silnice I.třídy	stát	GP	Głowne drogi ruchu przyspieszowego (hlavní „zrychlené“ komunikace)	wojvodství
		stát	G	Głowne drogi (hlavní komunikace)	wojvodství
II.	silnice II.třídy	kraj	Z	Drogi zbiorcze (sběrné komunikace)	wojvodství
III.	silnice III.třídy	kraj	L	Drogi lokalne (lokální komunikace)	wojvodství
			D	Drogi dojazdowe (přístupové komunikace)	wojvodství

NÁVRH HIERARCHIE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ KRAJE			
Název	Členění	Charakteristika komunikací	Dopravní význam
tahy evropského významu	E1 – tahy páteřní sítě TINA (tahy evropských multimodálních koridorů)	Dálnice	Komunikace evropského významu s významem pro zajištění republikových, krajských i lokálních vazeb
	E2 – tahy doplňkové sítě TINA	Rychlostní komunikace, komunikace pro motorová vozidla	
tahy republikového významu	R1 – tahy republikového významu	Rychlostní komunikace, komunikace pro motorová vozidla, významné silnice I.třídy	Komunikace celostátního významu s vazbou do sousedních států a krajů
	R2 – tahy nadregionálního významu	Ostatní silnice I.třídy a event. vybrané významné sil.II.třídy	
tahy krajského významu	K1 – hlavní tahy regionálního (krajského) významu	Významné silnice II.třídy	Komunikace zajišťující napojení významných oblastí na nadřazenou síť
	K2 – doplňkové tahy regionálního významu	Ostatní silnice II.třídy a vybrané významné sil.III.třídy	
tahy lokálního významu	L1 – hlavní tahy lokálního významu	Významné silnice III.třídy (a málo významné silnice II.třídy s významem silnic III.třídy)	Komunikace zajišťující dopravní obsluhu území a jeho napojení na nadřazenou komunikační síť
	L2 – doplňkové tahy lokálního významu	Ostatní silnice III.třídy	

Poznámka.: Charakteristika komunikace uvádí typické zastoupení komunikace, které by však mělo odpovídat skutečnému významu komunikace silnic I, II a II.tříd, což stávající zatřídění ne vždy splňuje.

Tahy zařazené do skupiny E1, E2 a R1 tvoří tzv. „**páteřní komunikační síť kraje**“. Páteřní síť kraje tvoří spolu se silnicemi II. a III.třídy zařazené do sítě R2 – tahy nadregionálního významu, K1 – hlavní tahy regionálního (krajského) významu a K2 – doplňkové tahy regionálního významu **základní komunikační síť kraje**.

Návrh hierarchie byl zpracován pro cílovou podobu komunikační sítě dle platné ÚPD a vychází z narhovaného rozdělení silnic do čtyř základních skupin – tahy evropského, republikového, krajského a lokálního významu. Cílem tohoto návrhu byla přesnější specifikace dopravního významu, použitá m.j. i pro návrh priorit.

V.2. KATEGORIZACE ŠÍŘKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ KRAJE

V.2.1. Návrh kategorizace silniční sítě ŘSD ČR z r.2000

Návrh šířkového uspořádání byl zpracován ŘSD ČR pro celé území republiky a byl schválen MD ČR. I když po jeho zpracování došlo k převedení silnic II. a III. třídy do správy

krajských úřadů, je požadováno z hlediska zachování kontinuity tento dokument respektovat a případné změny zejména na síti silnic I:třídy konzultovat s ŘSD ČR.

Níže uvedeným přehledem jsou komentovány možné ev. změny šířkového uspořádání, dokladované grafickou přílohou č.B.12. Nelze však vyloučit, že s přihlédnutím k místním podmínkám lze s ohledem např. na silný cyklistický provoz volit i vyšší kategorii šířkového uspořádání (např.pokud by nebyla sledována výstavba souběžné cyklistické stezky)

- úsek č.1, rychlostní komunikace R55 v úseku Olomouc – Přerov , změna kategorie komunikace z R22,5/100 na R 25,5/120 (100) (dle aktualizace ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic) – *konzultováno s ŘSD ČR*
- úsek č.2, rychlostní komunikace R35 v úseku Mohelnice – hranice kraje, změna kategorie komunikace z R22,5/100 na R 25,5/120 (100) (dle aktualizace ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic) – *konzultováno s ŘSD ČR*
- úsek č.3, komunikace I/44 v úseku Mohelnice – Velké Losiny, změna kategorie komunikace z S22,5/100-M na S24,5/100 (80) (dle aktualizace ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic) – *konzultováno s ŘSD ČR*
- úsek č.4, komunikace I/44 v úseku Jeseník - Písečná, změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S11,5/80 (předpoklad vybudování obchvatu) – *konzultováno s ŘSD ČR*
- úsek č.5, komunikace I/45 v úseku sil.I/46 - Bruntál, změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S11,5/80 – *konzultováno s ŘSD ČR*
- úsek č.6, silnice II/366 v úseku Kostelec - Konice, změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S7,5/70
- úsek č.7, silnice II/435 v úseku Tovačov - Kožušany, změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S7,5/70
- úsek č.8, silnice II/315, změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S7,5/70
- úsek č.9, silnice II/369 v úseku II/368 – I/11, změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S7,5/70
- úsek č.10, silnice II/436, event. změna kategorie komunikace z S9,5/70 na S7,5/70 až po vyhodnocení situace po dostavbě dálnice D1

Homogenizace parametrů je sice důležitou zásadou bezpečného uspořádání, která ale musí probíhat ve srovnatelných režimech. To znamená, že extravilánové úseky je třeba homogenizovat zvlášť a úseky v zastavěných oblastech měst a obcí také zvlášť, neboť se jedná o naprosto odlišné dopravní prostředí. Zatímco u nadřazených komunikací s velkým dopravním významem je třeba dlouhodobě hájit území a normové parametry skladebných prvků jsou oprávněné, u komunikací nižšího řádu, u sběrných komunikací, je třeba hledat vyvážené řešení mezi potřebami dopravy a ostatními městotvornými funkcemi. Návrh kategorizace šířkového uspořádání cílového stavu sítě musí zohledňovat dopravní význam komunikací, dané prostorové podmínky a závěry připravované aktualizace ČSN 73 6101 „Projektování silnic a dálnic“. Podle názoru zpracovatele lze např. polemizovat s požadavkem ČSN 73 6110, který v čl.15 uvádí: „U průtahů silnic a dálnic sídelními útvary musí být přinejmenším zachována jejich volná šířka jako ve volné krajině“. Jedná se o požadavek překonaný a nežádoucí. Současná dopravní politika EU jej dokonce označuje jako největší chybu minulých desetiletí.

V.2.2. Variace šířkového uspořádání

Výše uvedený návrh kategorizace šířkového uspořádání definuje základní požadavek na uspořádání extravilánového profilu silniční sítě. Bylo by ale nereálné předpokládat, že na silniční síti lze dosáhnout v brzké době těchto parametrů. Následující tabulkou jsou definovány dle TP 131 minimální parametry, které by stávající komunikace do doby rekonstrukce měla splňovat nebo mohou být též interpretovány jako redukované parametry v případě, že není reálné nebo z celospolečenského hlediska přijatelné provést takové zásahy, aby bylo možné dosáhnout požadované kategorie.

TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi definují kritéria pro vyhodnocení lokalit a úseků. Toto hodnocení zařazuje hodnocené prvky do 5 kvalitativních skupin, z nichž skupiny IVa a IVb lze charakterizovat jako závadové s rozdílnou mírou závažnosti:

- I. Doporučené - parametry nadnormové, doporučené, na dolní hranici normy a výjimečně přípustné normou ve zdůvodněných extrémních podmínkách
- II. Přípustné – parametry nenormové, přípustné do doby celkové přestavby

- III. Zaručené – zaručené parametry, pod které se stav komunikace může dostat pouze krátkodobě
- IVa. Výjimečné, dočasné – nepřípustné závady, které musí být ihned odstraněny nebo řádně vyznačeny na omezenou dobu
- IVb. Neprodlené odstranění – havarijní stavy, vyžadující neprodlené odstranění závad

ŠÍRKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ – ŠÍŘKA JÍZDNÍHO PRUHU (M)					
Hodnocení parametrů	Požadovaný kategoriální typ silnice				
	S 6,5	S 7,5	MS 9,0	S11,5	MS 14
I. doporučené	více jak 3,0	více jak 3,5	více jak 3,25	více jak 3,5	více jak 3,25
II. přípustné	2,99 – 2,80	3,50 – 3,25	3,25 – 3,00	3,50 – 3,25	3,25 – 3,00
III. zaručené	2,79 – 2,60	3,20 – 3,00	2,95 – 2,75	3,20 – 3,00	2,95 – 2,75
IVa. výjimečné, dočasné	2,59 – 2,50	2,95 – 2,75	2,70 – 2,50	2,95 – 2,75	2,70 – 2,50
IVb. neprodlené odstranění	méně jak 2,50	méně jak 2,75	méně jak 2,50	méně jak 2,75	méně jak 2,50

Z výše uvedeného vyplývá požadavek dodržet na silnicích s požadovanou kategorií S 6,5 nebo S 7,5, což je typická šířková kategorie extravilanová kategorie silnic II a III.třídy, šířku jízdního pruhu minimálně 2,75m. Doporučené šířky jízdních pruhů definují i TP132 „Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích“ a TP 145 „Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi“, které shodně uvádí jako nejmenší šířku jízdního pruhu pro sběrnou komunikaci funkční třídy B1 a B2 výjimečně 3,0m a doporučenou hodnotu 3,25m a 3,5m. V tabulce uvedené hodnoty dle TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi podle názoru zpracovatele nabízí realističtější pohled na stávající silniční síť zejména v extravilánu, kde někde nejsou normové parametry splněny.

Obsahem následující tabulky je přehled šířek vozovek a jejich využití pro míjení sestavy různých účastníků silničního provozu.

PŘEHLED ŠÍŘEK VOZOVEK PRO BEZPEČNÉ MÍJENÍ VOZIDEL A CYKLISTŮ			
Kategorie	Šířka zpevněné části v m	Možnosti míjení	Vyhovuje rychlosti míjení
S 11,5	10,5	SO+A+A+SO	návrhovou rychlostí
S 10,5	9,5	C+A+A+C	návrhovou rychlostí

S 9,5	8,5	C+A+A+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		C+A+O+C	návrhovou rychlostí
S 7,5	7,0	A+A+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+L+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		A+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O+C	návrhovou rychlostí
S 7,5*	6,0	O+O+C	rychlostí pod 50 km/hod
		A+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
S 6,5	5,5	A+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+N	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
nekategoriální	4,75	O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+L	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	4,35	L+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	4,00	O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	3,25	O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod

Zdroj: TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi, City Plan s.r.o., 2000

Poznámka: Pro míjení se zastavením jednoho z vozidel lze šířku snížit o 0,25m.

Značky: A-autobus, O – osobní automobil, N – nákladní automobil, C – cyklista, L – lehké užitkové vozidlo, SO – stojící osobní automobil

V.2.3. Závěr

Na základě výše uvedeného je doporučeno při návrhu kategorizace silniční sítě vycházet ze zásad, uvedených v následující tabulce, kde jsou navrženy nejen šířkové kategorie pro jednotlivé třídy, ale je zde uvedeno i rozpětí intenzit dopravy pro požadovanou úroveň kvality provozu.

NÁVRH KATEGORIZACE SILNIČNÍ SÍTĚ			
SILNIČNÍ KOMUNIKACE	NÁVRHOVÁ KATEGORIE	INTENZITA VE VOZ/24H PRO POŽADOVANÝ STUPEŇ KVALITY	INTENZITA VE VOZ/24H PRO VYŠŠÍ STUPEŇ KVALITY
Dálnice	D 33,5	12 000 - 32 000 (stupeň C)	32 000 - 39 000
	D 27,5	8 000 - 22 500 (stupeň C)	22 600 - 29 000
Rychlostní silnice a ostatní silnice I. třídy	R 33,5	12 000 - 32 000 (stupeň C)	32 000 - 39 000
	R 27,5	8 000 - 22 500 (stupeň C)	22 600 - 29 000
	R 25,5	7 000 - 22 000 (stupeň C)	22 000 - 27 000
	S 24,5	8 000 - 18 000 (stupeň C)	18 000 - 23 000

	S 20,75	16 500 - 26 000 (stupeň C)	26 000 - 29 000
	S 11,5	5 000 - 8 500 (stupeň C)	8 500 - 13 000
	S 9,5	4 000 - 6 000 (stupeň C)	6000 - 11 500
Silnice II. třídy	S 9,5	4 000 - 9 000 (stupeň D)	9 000 - 14 000
	S 7,5	3 000 - 7 000 (stupeň D)	7 000 - 11 000
Silnice III. třídy	S 7,5	3 000 - 8 000 (stupeň E)	8 000 - 13 000
	S 6,5	0 – 1000 (stupeň E)	
	S 4,0	0 – 500 (stupeň E)	

Pro výše uvedené intenzity je předpokládán podíl těžké dopravy 15%, pro dálnice a rychlostní komunikace se předpokládá stupeň C vytížení 0,75, u čtyřpruhových silnic I. třídy stupeň 0,65. U dvoupruhových silnic I. třídy se předpokládá hustota dopravy 20 voz/km. U silnic II. třídy je stupeň D definován hustotou dopravy 30 voz/km, u silnic III. třídy je při stupni E předpokládána hustota 40 voz/km.

Údaje intenzit pro kategorii S 6,5 a S 4,0 jsou při návrhu nových (nikoliv při rekonstrukci stávajících) komunikací považovány za limitní. Podle názoru zpracovatele je možno považovat šířkovou kategorii S6,5/60,50 za plnohodnotný profil pro doplňkovou síť silnic III. třídy.

V.3. PROGNÓZA VÝHLEDOVÉHO NÁRŮSTU DOPRAVNÍHO VÝKONU AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Růst intenzity automobilové dopravy ovlivňuje řada faktorů, zejména dělba přepravní práce mezi automobilovou dopravou a ostatními druhy doprav, stupeň automobilizace a proběh vozidel. Zkušenosti ze zemí s rozvinutou tržní ekonomikou dokazují závislost intenzit automobilového provozu na vytvořeném národním důchodu, tedy závislost na ekonomickém rozvoji.

Z rozboru dosavadního vývoje automobilizace je zřejmé, že po prudkém období růstu dochází v posledních letech k jeho zmírnění. Je však třeba počítat s tím, že růstový trend bude pokračovat, byť s menší dynamikou. Lze předpokládat, že hodnoty stupně automobilizace (tj. počet obyvatel na 1 automobil) budou směřovat k úrovni 1: 2,5 až 1 : 2, přičemž současný stupeň automobilizace v Olomouckém kraji dosahuje cca 1 : 3,33. To představuje zvýšení počtu osobních automobilů o 33 až 66%.

Podle prognózy ŘSD ČR Praha lze předpokládat v období 2000 – 2015 průměrný **nárůst dopravního výkonu komunikační sítě** na dálnicích a rychlostních komunikacích 44 %, na silnicích I.třídy 40 %, na silnicích II.třídy 31 %, na silnicích III.třídy 25 %. Celkový nárůst je předpokládán cca 37 %, z toho u osobní dopravy 38 %, těžké dopravy 34 % a motocyklů pokles o 15 %. Tyto údaje jsou základními vstupními podklady pro modely dopravního zatížení zpracovávané ŘSD ČR.

Hodnoty uvedené v následující tabulce jsou průměrnými hodnotami pro komunikační síť České republiky.

RŮSTOVÉ KOEFICIENTY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY									
Rok		Dopravní výkon v mil.vozokm/rok				Výhledové koeficienty			
		těžká	osobní	moto	celkem	těžká	osobní	moto	celkem
2000	Dálnice a rychlostní komunikace	1822	7876	22	9720	1,00	1,00	1,00	1,00
	Silnice I.třídy	1881	9930	57	11868	1,00	1,00	1,00	1,00
	Silnice II.třídy	1818	9749	122	11690	1,00	1,00	1,00	1,00
	Silnice III.třídy	1101	5692	54	6846	1,00	1,00	1,00	1,00
	celkem	6622	33248	254	40124	1,00	1,00	1,00	1,00
2010	Dálnice a rychlostní komunikace	2376	10486	20	12881	1,30	1,33	0,91	1,32
	Silnice I.třídy	2408	12978	51	15437	1,28	1,31	0,89	1,30
	Silnice II.třídy	2236	12242	110	14589	1,23	1,25	0,90	1,25
	Silnice III.třídy	1293	6903	48	8244	1,17	1,21	0,88	1,20
	celkem	8313	42610	229	51151	1,25	1,28	0,90	1,27
2020	Dálnice a rychlostní komunikace	2666	12164	17	14847	1,46	1,54	0,77	1,53
	Silnice I.třídy	2655	14794	46	17495	1,41	1,49	0,81	1,47
	Silnice II.třídy	2369	13407	98	15875	1,30	1,38	0,80	1,36
	Silnice III.třídy	1301	7281	43	8626	1,18	1,28	0,80	1,26
	celkem	8991	47647	205	56842	1,36	1,43	0,81	1,42
2030	Dálnice a rychlostní komunikace	2779	13036	15	15830	1,53	1,66	0,68	1,63
	Silnice I.třídy	2722	15594	40	18357	1,45	1,57	0,70	1,55
	Silnice II.třídy	2334	13576	86	15996	1,28	1,39	0,70	1,37
	Silnice III.třídy	1212	7078	38	8328	1,10	1,24	0,70	1,22
	Celkem	9047	49284	180	58511	1,37	1,48	0,71	1,46

Zdroj: Materiály ŘSD Praha pro období 1995 – 2030, v této tabulce upraveny pro srovnávací rok 2000

Tyto předpoklady potvrzují nutnost podpory veřejné osobní dopravy, včetně dopravy cyklistické jako alternativy individuální automobilové dopravě. Je důležité, aby si veřejná

doprava udržela zejména cestující pro pravidelné cesty pracovního dne, kdy dochází ve špičkovém období k největším kongescím ve velkých městech.

V.4. ZÁKLADNÍ PARAMETRY VÝKONNOSTI KOMUNIKACÍ

Pro rámcovou informaci byly pro jednotlivé charakteristické typy komunikací vypočítány dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 **přípustné intenzity automobilové dopravy**. Výpočty byly provedeny pro předpoklad zajištění požadované rychlosti, s předpokladem podílu těžké dopravy 30 % a zanedbáním vlivu velmi pomalých vozidel (traktory). U dvoupruhových extravilánových komunikací byla předpokládána možnost předjíždění na 80 % délky trasy a 500 voz/hod. v protisměru. U čtyřpruhových komunikací byl předpokládán vyrovnaný poměr obou jízdních směrů.

V mezikřižovatkovém úseku intravilánových komunikací bylo řízení světelným signalizačním zařízením zohledněno koeficientem 0,7 - podíl zelené fáze (ČSN udává hodnoty tohoto koeficientu v rozpětí 0,55 – 0,85). Celkové 24hodinové kapacity byly odvozeny pro předpoklad 10 % podílu špičkové hodiny z celodenního objemu.

VÝKONNOST KOMUNIKACÍ DLE ČSN 73 6101 A ČSN 73 6110				
Typ komunikace	Návrhová rychlost km/hod	Jízdní rychlost km/hod	Kapacita proudu voz/hod	Kapacita celkem voz/24hod
Dálnice, extravilán, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie D 26,5/120	120	80	2 200	44 000
Rychlostní komunikace, extravilán, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie R 22,5/100	100	70	2 300	46 000
Silnice, extravilán, čtyřpruhová směrově dělená s neomezeným přístupem, šířková kategorie S 22,5/80	80	70	1 650	33 000
Silnice, extravilán, dvoupruhová, šířková kategorie S 11,5/80	80	60	450	9 500
Silnice, extravilán, dvoupruhová, šířková kategorie S 7,5/70	70	60	250	7 500
Silnice, extravilán, dvoupruhová, šířková kategorie S 7,5/70	70	40	600	11 000
Místní rychlostní komunikace, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie MR 22,5/100	100	70	2 300	46 000
Místní čtyřpruhová sběrná komunikace, směrově nedělená MS 15,5/70, s řízením SSZ	70	50	1 600	32 000
Místní dvoupruhová sběrná komunikace, dvoupruhová MS 11,5/70, s řízením SSZ	70	50	560	9 500

Při zvyšující se intenzitě dopravy dochází ke snižování průměrné rychlosti a ke zvýšení reálně dosažitelných intenzit, byť na úkor jízdního komfortu a bezpečnosti provozu. Tomu odpovídají údaje zahraniční literatury i praktické zkušenosti z ČR o dosažených **nejvyšších mezních intenzitách**:

- příručka silniční kapacity, TRB 1985 (Highway capacity manual) pro extravilánovou dvoupruhovou komunikaci odvozuje při funkční úrovni E (jízda rychlostí 50 - 60 km/hod, prakticky vyloučené předjíždění) maximální intenzity až 28 000 voz/24 hod
- ze zkušeností vyplývá, že u dvoupruhových komunikací se i při intenzitách okolo 20 000 – 25 000 voz/24 hod. doprava pohybuje v souvislém dopravní toku, kdy sice dochází ke krátkodobému zastavení vlivem manévru odbočení či dávání přednosti pěším na přechodech, ale komunikace tyto intenzity dokáží ještě přenést. Je třeba ale vnímat, že tyto vysoké intenzity představují velký negativní dopad na životní prostředí a na bezpečnost dopravy.
- na čtyřpruhových komunikacích jsou dle praktických zkušeností dosahovány i při průjezdu světelně řízenými křižovatkami intenzity okolo 40 000 voz/24 hod.
- zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi (CDV Brno, 2001) uvádí pro vedení dvoupruhové komunikace v intravilánu zatížení 14 000 až 18 000 voz/24 hod., u čtyřpruhové komunikace 36 000 – 50 000 voz/24 hodinu.

Kapacita dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 uvedená v předchozí tabulce byla stanovena pro dopravně-provozní stav se stabilní funkcí. V následující tabulce jsou pro charakteristické typy komunikací uvedeny **variace výkonnosti - dle ČSN, dále pak maximální dosahované intenzity a nejvyšší intenzity doporučené** (návrh zpracovatele). Všechny tyto tři údaje představují ve své podstatě charakteristiku dopravy z pohledu tří provozních režimů – stav se stabilní „normovou“ funkcí, mezní stav se vzdutím a kongescemi a stav s dílčím omezením „normových“ požadavků na plynulost dopravy.

VARIACE VÝKONOSTI KOMUNIKACÍ			
Typ komunikace	Kapacita voz/24hod. dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110	Maximální mezní intenzity voz/24hod. dle průzkumů	Doporučená hodnota (pracovní návrh)
Dálnice, extravilán, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie D 26,5/120	44 000	70 000 - 87 000 (HCM)	55 000
Rychlostní komunikace, extravilán, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie R 22,5/100	46 000	70 000 - 87 000 (HCM)	60 000
Silnice, extravilán, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie S 22,5/80	33 000	73 400 (HCM)	50 000
Silnice, extravilán, dvoupruhová, šířková kategorie S 11,5/80	9 500	20 000 - 24 500 (HCM)	15 000
Silnice, extravilán, dvoupruhová, šířková kategorie S 7,5/80	7 500	nespecifikováno	11 000
Místní rychlostní komunikace, čtyřpruhová směrově dělená, šířková kategorie MR 22,5/100	46 000	85 000 - 94 000 (HCM)	65 000
Místní čtyřpruhová sběrná komunikace, směrově nedělená MS 15,5/70 s řízením SSZ	32 000	46 000 - 63 000 (HCM) 39 000 (Ostrava, Olomouc)	40 000
Místní dvoupruhová sběrná komunikace, dvoupruhová MS 9,0/70, s řízením SSZ	9 500	29 000 (Ostrava) 25 000(Opava) 32 000(HCM – pouze osobní automobily)	20 000

(HCM) – údaje převzaté z dokumentace Highway capacity manual - Příručka silniční kapacity, TRB 1985, přepočtené pro předpoklad vyrovnaných zátěží v obou směrech a 10% podílu špičkového zatížení na celodenní intenzitě za 24 hod.

Výše uvedené údaje jsou v relaci s údaji v TP 123 Zjišťování kapacity pozemních komunikací a návrhy na odstranění kongescí, kde jsou pro jednotlivé základní typy komunikací definovány tzv. **kritické intenzity** v duchu navrhovaného třírežimního posuzování provozních úrovní A – F – doprava se stabilní funkcí, doprava s nestabilní funkcí a přetížená situace se vzdutím a kongescemi.

Kritická intenzita Q_{krit} je vnímána jako intenzita na počátku výskytu kongescí, t.j. na začátku stavu hodnoceného provozní úrovní E..

- dálnice čtyřpruhový profil – $Q_{krit} = 24\ 000$ voz/24 hod na jeden jízdní směr

- rychlostní komunikace čtyřpruhová komunikace– $Q_{krit} = 24000$ voz/24hod na jeden jízdní směr
- směrově dělená čtyřpruhová komunikace – $Q_{krit} = 24\ 000$ voz/24 hod na jeden jízdní směr
- dvoupruhová komunikace, S 9,5 a méně
 - ⇒ $Q_{krit} = 8\ 500$ voz/24 hod, rovinný terén
 - ⇒ $Q_{krit} = 7\ 000$ voz/24 hod, rovinný terén
 - ⇒ $Q_{krit} = 5\ 600$ voz/24 hod, rovinný terén
- dvoupruhová komunikace, S 10,5 a více
 - ⇒ $Q_{krit} = 13\ 000$ voz/24 hod, rovinný terén
 - ⇒ $Q_{krit} = 10\ 500$ voz/24 hod, rovinný terén
 - ⇒ $Q_{krit} = 8\ 500$ voz/24 hod, rovinný terén

Výše uvedené údaje jsou určeny pro rámcové posouzení výkonnosti úseků silniční sítě. Pro podrobnější posouzení jsou potřebné přesnější podklady z dopravních průzkumů.