



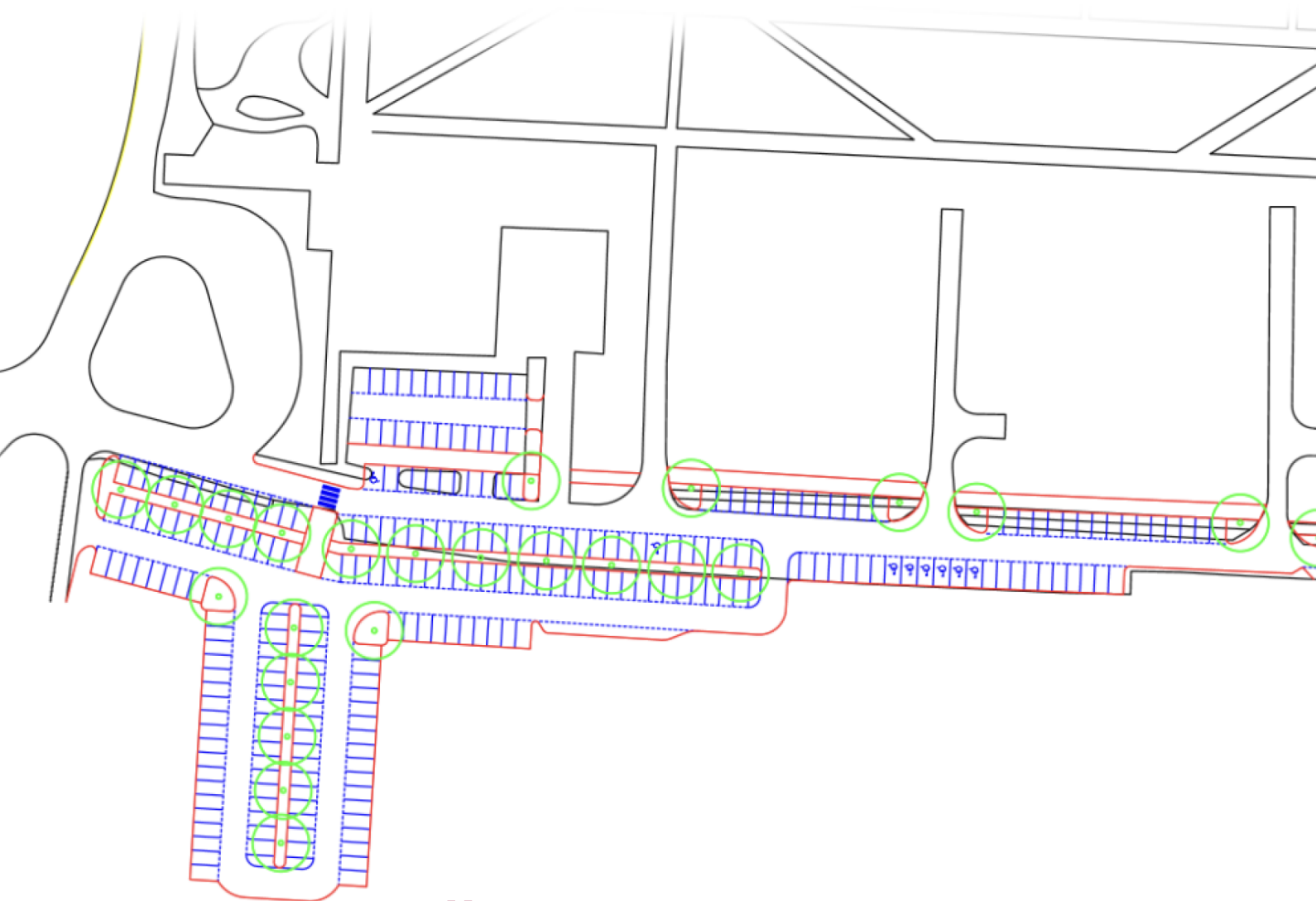
**FAKULTA
DOPRAVNÍ
ČVUT V PRAZE**

PRACOVIŠTĚ DĚČÍN

Pohraniční 1288/1, 405 01 Děčín
<https://cvutdecin.cz/>

Sídlíště Skalka, Ústí nad Labem

Návrhová fáze



červenec 2022

Odpovědný řešitel:

Ing. Martin Scháno

Objednatel:

Statutární město Ústí nad Labem
Velká Hradební 2336/8
401 00 Ústí nad Labem



Identifikační údaje

NÁZEV AKCE:

Sídlíště Skalka, Ústí nad Labem - Návrhová fáze

OBJEDNATEL:

Statutární město Ústí nad Labem
Velká Hradební 2336/8
401 00 Ústí nad Labem

IČO: 00081531

Zastoupený

ve věcech smluvních:

ve věcech technických:

Mgr. Tomáš Kočí

Mgr. Tomáš Kočí

ZHOTOVITEL:

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní
Pracoviště Děčín
Pohraniční 1288/1, 405 01 Děčín

IČO: 68407700

DIČ: CZ68407700

Zastoupený: vedoucím pracoviště, Ing. Ondřejem Smíškem

Odpovědný řešitel: Ing. Martin Scháno

Řešitelský tým: Ing. Martin Scháno

Ing. Jiří Zeisek

E-mail: schano@fd.cvut.cz



Obsah:

Zdůvodnění studie	4
Stanovení zájmové oblasti	4
Výchozí údaje pro návrh variant	4
Charakteristika území	6
Popis variant	7
Varianta A - Nízkonákladové řešení	7
Směrové řešení	7
Stavební úpravy	7
Dopravní značení	8
Varianta B - Optimální řešení	10
Směrové řešení	10
Stavební úpravy	10
Dopravní značení	12
Závěr a doporučení	14



1. Zdůvodnění studie

Studie je vypracována za účelem zkvalitnění dopravní obsluhy, zvýšení kapacity parkovacích ploch a zajištění bezpečného pohybu chodců ve sledované oblasti.

Současný stav oblasti se jeví jako nadále neudržitelný. Dopravní problémy identifikované v rámci této studie ovlivňují život v oblasti od základní dopravní obsluhy až po ohrožení zdraví a života obyvatel. Úpravy lokality se jeví tedy jako zcela nezbytné s nutností realizace v co možná nejkratší době.

2. Stanovení zájmové oblasti

Zájmová oblast zahrnuje celé sídliště Skalka. Sídliště tvoří zejména panelové domy, které doplňují stavby zajišťující obsluhu daných panelových domů, budovy občanské vybavenosti, parkovací plochy a park, který je umístěn v centru lokality.

Oblast začíná v severní části křižovatkou mezi silnicí III/26032 a ulicí Peškova, pokračuje celým sídlištěm Skalka a končí opětovným napojením ulice Peškova na silnici III/26032 stykovou křižovatkou u točny MHD. Součástí řešeného území je tedy v kompletním rozsahu ulice Peškova a ulice Picassova, která je napojena na ulici Peškova v severní části.

3. Výchozí údaje pro návrh variant

Jedná se zejména o úpravu ulice Peškova, která prochází celým sídlištěm a úpravu ulice Picassova. V obou případech se jedná o místní komunikaci s proměnlivou šířkou. Součástí návrhu jsou i přilehlá parkoviště.

Návrh řešení byl vypracován ve dvou variantách, přičemž nízkonákladová varianta byla limitována plochou nynější komunikace a optimální varianta svým rozsahem úprav zasahuje i do okolních parcel. Jediným kritériem při zásazích do okolních parcel bylo vlastnické právo, kdy bylo na požadavek investora zasahováno pouze do parcel v jeho vlastnictví.

Studie vychází z dopravně inženýrského průzkumu, který byl v oblasti proveden. Jednalo se zejména o průzkum dopravy v klidu společně se směrovým průzkumem.



Tabulka 1: Seznam dotčených parcel

ČÍSLO PARCELY*	VLASTNÍK PARCELY	VÝMĚRA	ZPŮSOB VYUŽITÍ
697/100	Statutární město Ústí nad Labem	10280	ostatní komunikace
697/133	Statutární město Ústí nad Labem	343	manipulační plocha
697/132	Statutární město Ústí nad Labem	2152	zeleň
697/127	Statutární město Ústí nad Labem	1369	ostatní komunikace
697/126	Statutární město Ústí nad Labem	77	zeleň
697/121	Statutární město Ústí nad Labem	1373	zeleň
697/120	Statutární město Ústí nad Labem	652	zeleň
697/112	Statutární město Ústí nad Labem	1632	zeleň
697/197	Statutární město Ústí nad Labem	224	ostatní komunikace
697/184	Statutární město Ústí nad Labem	361	zeleň
697/90	Statutární město Ústí nad Labem	1111	ostatní komunikace
697/89	Statutární město Ústí nad Labem	50	zeleň
697/98	Statutární město Ústí nad Labem	1456	ostatní komunikace
697/198	Statutární město Ústí nad Labem	781	ostatní komunikace
697/88	Statutární město Ústí nad Labem	162	zeleň
697/87	Statutární město Ústí nad Labem	1284	ostatní komunikace
697/191	Statutární město Ústí nad Labem	17315	jiná plocha
697/185	Statutární město Ústí nad Labem	1711	manipulační plocha
756/2	Statutární město Ústí nad Labem	5057	jiná plocha
759/1	Statutární město Ústí nad Labem	156	jiná plocha
697/56	Statutární město Ústí nad Labem	635	ostatní komunikace
697/55	Statutární město Ústí nad Labem	435	manipulační plocha
1388/1	Statutární město Ústí nad Labem	5046	silnice
1388/4	Statutární město Ústí nad Labem	16	silnice
1434/1	Statutární město Ústí nad Labem	1133	ostatní komunikace
697/1	Statutární město Ústí nad Labem	10096	jiná plocha
693/2	Statutární město Ústí nad Labem	11	jiná plocha
697/118	Statutární město Ústí nad Labem	661	ostatní komunikace
1400	Statutární město Ústí nad Labem	1089	ostatní komunikace

*Elektronická verze dokumentu obsahuje v rámci čísel parcel odkazy na Veřejný dálkový přístup k datům registru územní identifikace, adres a nemovitostí ČÚZK.



4. Charakteristika území

Území sídliště klesá směrem od severní části k jižní v mírném spádu. Nejvýše položena severní část, na které se nachází několik panelových budov, je umístěna na uměle vytvořené terase, kterou bylo nutné v blízkosti místní komunikace zpevnit vybudováním opěrné zdi přes část lokality. Další průběh klesání terénu je již mírnější a nebyly tedy nutné významnější zemní práce.

Sídliště Skalka tvoří několik panelových domů, které jsou obsluhovány obousměrnou místní komunikací. Ta je vedena v ulici Peškova. Komunikace se napojuje za pomoci dvou úroňových křižovatek na silnici III/26032. Ke každému panelovému domu, který není přímo napojen na tuto komunikaci, jsou vedeny komunikace označené zákazem vjezdu. Tyto cesty jsou primárně určeny k pohybu vozidel IZS.

V místě sídliště se nachází několik parkovišť, která slouží primárně pro rezidenty sídliště, tato parkoviště jsou doplněna o kolmá a podélná parkovací místa, která však v současnosti z většiny nejsou vyznačena dopravním značením. V zájmové oblasti se v současnosti nachází přibližně 286 dopravním značením označených parkovacích míst a celkem přibližně 413 legálních parkovacích míst. Tato čísla vychází z provedeného dopravního průzkumu, jelikož většina nynějších parkovacích ploch není rozdělena na jednotlivá místa. Mimo to oblast není vybavena žádnými prvky zklidňujícími dopravu.

Oblast v současném stavu není vybavena místy určenými k překonání komunikace chodci, s čímž souvisí také absence prvků usnadňujících pohyb osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

Dále nejsou v částech sídliště náležitě upraveny plochy pro umístění odpadových kontejnerů, což ztěžuje především vývoz odpadu. Komunální služby se často potýkají s problémovou situací, kdy zaparkovaná vozidla buď částečně či úplně blokují přístup ke kontejnerům.

Největší problém sídliště Skalka je nedostatečný počet parkovacích míst, kdy jejich současný počet neodpovídá počtu rezidentů a jejich vozovému parku. Tento problém se přelévá i na navazující komunikaci III/26032, která je kvůli své poloze blízko sídlišti často využívána k odstavení vozidel, čímž je omezen provoz na ní. Problémy jsou i s odstavováním vozidel v křižovatkách, na zeleni a v místech s omezením vjezdu vozidel. Takto odstavená vozidla často brání průjezdu vozidel IZS.



5. Popis variant

Varianty jsou zaměřeny na odstranění nedostatků a problému sídliště Skalka. Veškeré návrhy jsou v souladu s požadavky investora a současnými normami a předpisy.

5.1. Varianta A - Nízkonákladové řešení

Varianta A je základní variantou, ve které se pomocí nízkonákladových opatření odstraňují nedostatky sídliště. V této variantě je omezen počet stavebních prací na minimum, kdy je zejména využito svislého a vodorovného dopravního značení k úpravám sídliště. Jedinými výraznými stavebními pracemi jsou práce týkající se úprav ploch pro bezpečný pohyb chodců.

Varianta A zvyšuje počet parkovacích míst v sídlišti Skalka na 503 + 23 míst pro ZTP, tj. 526 parkovacích míst celkem.

Pozor! Varianta A zásadním způsobem zvyšuje počet dostupných legálních parkovacích míst, avšak v rámci limitů zadání této varianty nebylo možné pokrýt plnohodnotně poptávku po parkování.

Varianta se také zaměřuje na usnadnění přístupu pro vozidla integrovaného záchranného systému v místech, která jsou v současnosti špatně dostupná. Dále varianta řeší eliminování nelegálního parkování v křižovatkách a na místech před vchody do panelových domů.

5.1.1. Směrové řešení

Za pomoci svislého dopravního značení je navržena úprava, která současnou obousměrnou komunikaci, která prochází celým sídlištěm, mění na jednosměrnou komunikaci, kdy je vjezd do oblasti možný pouze z křižovatky v severní části sídliště. Výjezd bude umožněn v jižní části sídliště u točny vozidel MHD. Tato změna umožní zřízení většího počtu legálních parkovacích míst a zároveň zpřehlední a zklidní dopravu v celé lokalitě.

5.1.2. Stavební úpravy

Hlavní stavební úpravy této varianty se týkají zejména zřízení přechodů pro chodce a ploch pro chodce.

Nově zřízené přechody pro chodce jsou umístěny na místech se zvýšenou intenzitou pohybu pěších a jsou upraveny tak, aby sloužily k bezpečnému překonání komunikace. Šířky přechodů jsou navrženy jako konstantní, o šířce 3,0 m. Přechody jsou též zvýrazněny pomocí vysazené chodníkové plochy. Dále jsou přechody upraveny odpovídajícím vodorovným a svislým dopravním značením.



V jihovýchodní části sídliště jsou navrženy úpravy okraje parkoviště. Ve vjezdové a výjezdové části dojde k vybudování vyvýšených zpevněných ploch, které ohraničují plochu určenou k parkování a zároveň slouží k bezpečnému pohybu pěších. Součástí úprav je i prodloužení chodníku na opačné straně komunikace, čímž vzniká místo vhodné pro přecházení.

Poslední úpravou vyžadující významné stavební práce je úprava parkoviště a přilehlých míst na jihozápadě sídliště. Současné dva vjezdy na tuto parkovací plochu budou zrušeny a nahrazeny kolmými parkovacími stáními. Náhrada za zrušené vjezdy a výjezdy je navržena na přilehlé komunikaci, která v současnosti slouží pouze k zásobování blízkého obchodu. Toto řešení zvyšuje nejen parkovací kapacity sídliště, ale také přehlednost a bezpečnost provozu, díky nahrazení tří vjezdů/výjezdů pouze jedním vjezdem/výjezdem. Současně je v prostoru parkoviště navržen chodník, který propojuje jižní část sídliště se zastávkou MHD.

Veškeré stavební úpravy Varianty A jsou patrné z přílohy č.2.1 Situace – Varianta A.

Stavební úpravy Varianty A jsou invariantní a jsou součástí navazující varianty.

5.1.3. Dopravní značení

Současné dopravní značení na sídlišti se jeví jako nedostatečné a je nutná jeho úprava a doplnění. Pro sídliště je navrženo nové svislé a vodorovné dopravní značení v souladu s TP 65. Nově navržené dopravní značení se zaměřuje zejména na vyznačení ploch určených k parkování a na změnu na jednosměrný provoz.

V návrhu je zahrnuto i zřízení celkem 3 vyhrazených parkovacích stání pro vozidla IZS v severní části sídliště. Ve stejné části jsou vyznačeny plochy pro umístění kontejnerů s odpadem, které tak budou snadno dostupné jak pro rezidenty, tak i pro odvoz.

Poloha nově navrženého dopravního značení je patrná z přílohy č. 2.1 Sídliště Skalka, ÚnL - Návrhová fáze - Nízkonákladová varianta.



Tabulka 2: Seznam použitého svislého dopravního značení

OZN	NÁZEV	POČ. KUS	POZNÁMKY
IP 25a	Zóna s dopravním omezením	1	Doplněno: Zákaz stání mimo vyhrazené plochy
IP 25b	Konec zóny s dopravním omezením	1	
B 13	Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez	2	3 t
E 13	Text	2	Mimo dopravní obsluhy
E 7a	Směrová šipka	2	
IP 4b	Jednosměrný provoz	6	
IP 11a	Parkoviště	2	Doplněno: Směrová šipka
C 2b	Příkázaný směr jízdy vpravo	13	
C 2c	Příkázaný směr jízdy vlevo	6	
IP 10a	Slepá pozemní komunikace	1	
A 22	Jiné nebezpečí	1	
E 13	Text	1	Komunikace se v zimních měsících neudržuje
B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel	14	
B 28	Zákaz zastavení	4	
IP 12	Vyhrazené parkoviště	21	Doplněno: pro držitele ZTP
IP 12	Vyhrazené parkoviště	3	
E 13	Text	3	Jen pro IZS
IP 6	Přechod pro chodce	3	1-EG
C 7a	Stezka pro chodce	1	
B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	6	



Tabulka 3: Seznam použitého vodorovného dopravního značení

OZN	NÁZEV	POZNÁMKY
V 2b	Podélná čára přerušovaná	
V 7	Přechod pro chodce	
V 10b	Stání kolmé	
V 10d	Parkovací pruh	
V 10f	Vyhrazené parkoviště pro držitele ZTP	
V 10e	Vyhrazené parkoviště	Doplněno: IZS
V 12c	Zákaz zastavení	
V 13a	Šikmé rovnoběžné čáry	

5.2. Varianta B - Optimální řešení

Varianta B zásadním způsobem zvyšuje počet parkovacích míst v prostoru sídliště, a to pomocí rozšíření stávajících parkovacích ploch a vybudováním nových. Tyto nově vzniklé parkovací plochy jsou navrženy tak, aby byl zvýšen počet míst na celém území sídliště, a nikoliv pouze v jedné jeho části. Varianta také klade důraz na zvýšení bezpečnosti pěších a usnadnění přístupu pěších k parkovacím plochám. Tato varianta zahrnuje značné množství stavebních prací. Varianta částečně přebírá řešení z Varianty A a plně přebírá její stavební práce.

Varianta B zvyšuje počet parkovacích míst v sídlišti Skalka na 796 a 23 míst pro ZTP, tj. 819 parkovacích míst celkem. Toto je ve vztahu ke stávající poptávce po přibližně 668 parkovacích místech neúměrné navýšení. V nynějším stavu tedy není nutná realizace všech nově navržených parkovacích ploch. Návrh tohoto množství parkovacích ploch má ilustrovat potenciál řešené lokality a sloužit jako variantní řešení v případě nemožnosti realizovat některé plochy z důvodů touto studijí nepokrytých nebo v případě budoucího nárůstu poptávky po parkování v řešené lokalitě.

5.2.1. Směrové řešení

Směrové řešení Varianty B je totožné jako u Varianty A. V obou variantách je nynější obousměrná komunikace pomocí dopravního značení navržena jako jednosměrná.

5.2.2. Stavební úpravy

Stavební práce se týkají především vybudování parkovacích ploch a zřízení nových zpevněných ploch pro pěší.



Úpravy začínají již na vjezdu do sídliště, kdy jsou zde nově navržena kolmá parkovací stání přímo sousedící se stávajícím parkovištěm. I toto parkoviště projde rozsáhlou úpravou. Stávající vjezd na toto parkoviště bude nadále z ulice Peškova, ale bude posunuto směrem do sídliště a výjezd bude možný pouze na silnici III/26032. Zároveň bude rozšířena zpevněná plocha parkoviště. Tyto úpravy mají za následek zvýšenou kapacitu tohoto parkoviště.

Za vjezdem na výše zmíněné parkoviště následuje nově navržený přechod pro chodce. Ten má konstantní šířku 3 m, nachází se na zpomalovacím pásu a je doplněn o vysazenou chodníkovou plochu.

V severní části sídliště je navržena nová parkovací plocha, která vychází ze současného přístupu pro vozidla IZS. Nově vzniklá plocha je situována do svahu směrem k severu. Tato nově vzniklá plocha razantně zvyšuje počet parkovacích míst v severní části řešené lokality. Při návrhu byl kladen důraz na propustnost nově vzniklého parkoviště, a to z důvodu bezpečného a plynulého průjezdu vozů IZS.

Součástí návrhu je i zrušení stávajícího schodiště v severovýchodní části sídliště. Zrušení je navrženo především pro zajištění bezpečnosti chodců prostřednictvím omezení pravděpodobnosti přecházení v místě s nevyhovujícími rozhledovými poměry. Z důvodu zlepšení dostupnosti panelových domů v severovýchodní části sídliště je navrženo schodiště nové, a to na východ od rušeného, přesněji na konci současného kolmého parkování. Tato parkovací plocha bude tak z obou stran napojena na domy nad ní.

Východní parkoviště je upraveno pouze ve vjezdové a výjezdové části. Jsou zde navrženy nové vyvýšené obruby, které mají za úkol zmenšit plochu křižovatky a zajistit zřetelnější vedení vozidla, ať již při vjezdu, či výjezdu vozidla.

Dále, tj. ve východní části sídliště, je navrženo nové šikmé parkování. Ke zřízení těchto stání je nutné odstranit stávající zeleň a nahradit jí zpevněnou plochou. Takovéto rozšíření zpevněné plochy je nutné k zachování dostatečného průjezdného profilu na jednosměrné komunikaci.

Na opačné straně komunikace jsou též navržena nová parkovací stání menšího rozsahu než předchozí stání. Jedná se o kolmá parkovací stání. Opět je nutné odstranit část zeleně a nahradit ji novou zpevněnou plochou.

V jihovýchodní části sídliště přebírá přechod pro chodce vysazenou chodníkovou plochu z Varianty A a je nově navržen na zpomalovacím pásu.

Následující parkoviště jižně od mateřské školky přebírá stavební úpravy z Varianty A.

V navazujícím úseku na výše zmíněné parkoviště již však dochází k úpravám, kdy je současný pás zeleně na sever od probíhající ulice Peškovy nahrazen zpevněnou plochou, která nově bude plnit funkci podélného parkovacího pásu. Z důvodu prostorové limitace komunikace musel být v některých částech mírně posunut chodník.



Největší stavební úpravy se týkají oblasti v okolí točny MHD na konci jednosměrné místní komunikace. V oblasti je navržena rozsáhlá parkovací plocha, která razantně zvyšuje parkovací kapacitu sídliště Skalka. Tato parkovací plocha rozšiřuje současnou zpevněnou plochou směrem na jih. Parkoviště kopíruje svahové poměry v lokalitě, tak aby bylo omezeno množství nutných zemních prací. Vjezd na navržené parkoviště je umístěn v ulici Na Skalce, která je v řešené části výrazně rozšířena pro umožnění vyšší intenzity provozu. Toto řešení má za následek snížení intenzity provozu v sídlišti. Výjezd z tohoto parkoviště je situován do ulice Peškova. Na nové parkoviště navazují další kolmá parkovací stání přístupná z ulice Peškova.

Úprava protilehlého parkoviště v blízkosti obchodu se smíšeným zbožím je totožná jako ve Variantě A.

Veškeré stavební úpravy Varianty A jsou patrné z přílohy č. 2.2 Sídlíště Skalka, ÚnL - Návrhová fáze - Optimální varianta.

5.2.3. Dopravní značení

Ve variantě jsou navrženy rozsáhlejší úpravy dopravního značení, které vycházejí z vyššího počtu stavebních prací. Tak jako ve Variantě A se i tato varianta zaměřuje především na vyznačení ploch určených k parkování a na změnu na jednosměrný provoz.

Dopravní značení týkající se stání IZS a prostoru pro popelnice je navrženo ve stejném rozsahu jako ve Variantě A s výjimkou severní části ul. Peškova, ze které byly plochy pro popelnice z větší části odstraněny.

Nové svislé a vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 65. Poloha nově navrženého dopravního značení je patrná z přílohy č. 2.2 Sídlíště Skalka, ÚnL - Návrhová fáze - Optimální varianta.

Tabulka 4: Seznam použitého vodorovného dopravního značení

OZN	NÁZEV	POZNÁMKY
V 2b	Podélná čára přerušovaná	
V 7	Přechod pro chodce	
V 10b	Stání kolmé	
V 10c	Stání šikmé	
V 10d	Parkovací pruh	
V 10f	Vyhrazené parkoviště pro držitele ZTP	
V 10e	Vyhrazené parkoviště	Doplněno: IZS
V 12c	Zákaz zastavení	
V 17	Trojúhelníky	
V 13a	Šikmé rovnoběžné čáry	



Tabulka 5: Seznam použitého svislého dopravního značení

OZN	NÁZEV	POČ. KUS	POZNÁMKY
IP 25a	Zóna s dopravním omezením	2	Doplněno: Zákaz stání mimo vyhrazené plochy
IP 25b	Konec zóny s dopravním omezením	2	
B 13	Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez	2	3 t
E 13	Text	2	Mimo dopravní obsluhy
E 7a	Směrová šipka	2	
IP 4b	Jednosměrný provoz	10	
IP 11a	Parkoviště	3	Doplněno: Směrová šipka
C 2a	Přikázaný směr jízdy přímo	1	
C 2b	Přikázaný směr jízdy vpravo	15	
C 2c	Přikázaný směr jízdy vlevo	6	
IP 10a	Slepá pozemní komunikace	1	
A 22	Jiné nebezpečí	1	
E 13	Text	1	Komunikace se v zimních měsících neudrží
B 1	Zákaz vjezdu všech vozidel	15	
E 13	Text	1	Mimo MHD
B 28	Zákaz zastavení	1	
IP 12	Vyhrazené parkoviště	20	Doplněno: pro držitele ZTP
IP 12	Vyhrazené parkoviště	3	
E 13	Text	3	Jen pro IZS
IP 6	Přechod pro chodce	5	1-EG
C 7a	Stezka pro chodce	1	
B 2	Zákaz vjezdu všech vozidel	13	



6. Závěr a doporučení

Studie se zaměřuje na odstranění nedostatků a problémů sídliště Skalka. Mezi největší problémy patří nedostatek parkovacích míst pro rezidenty. Na tento nedostatek navazují další problémy v lokalitě.

Varianta A je zaměřena na nízkonákladová opatření, která je možno realizovat v krátkém časovém úseku. Obsahuje malý objem stavebních prací a zaměřuje se především na úpravu dopravního značení. Varianta neumožňuje adekvátní řešení veškerých problémů.

Varianta B je zaměřena na odstranění veškerých problémů, které se v současnosti v sídlišti nachází. Díky značným stavebním pracím a úpravám dopravního značení se podařilo v této variantě významným způsobem navýšit počet parkovacích míst, díky čemuž je nejen uspokojena nynější poptávka, ale také vytvořena rezerva kapacity přibližně ve výši 20 % nyní parkujících vozidel. Nově navržené plochy jsou dle požadavků investora limitovány pouze na pozemcích v jeho vlastnictví.

Dle návrhu jednotlivých variant a požadavků investora je k realizaci doporučena Varianta B. Splňuje veškeré požadavky investora. Varianta takřka zdvojnásobuje počet parkovacích míst v sídlišti. Zvyšuje bezpečnost a plynulost dopravy v sídlišti, a to jak pro vozidla, tak i pro chodce. Varianta umožňuje etapizaci výstavby, kdy při realizaci hlavní sady opatření je možné další opatření zhotovit až v delším časovém horizontu.