

1. Identifikační údaje objektu

a) Stavba:

PŘECHOD PLEVNO, Č.KRUMLOV

Název:

Zakázkové číslo: ZESA spol. s r.o.15/07

Místo: Český Krumlov

Kat. území: Přísečná-Domoradice [623083]

Druh stavby: oprava

b) Objednatel: Město Český Krumlov
náměstí Svornosti 1
Český Krumlov
381 01

c) Zhotovitel PD: ZESA spol. s r.o.
L.B. Schneidera 414/2
370 01 České Budějovice
IČ: 48202592
Autorizovaný inženýr : Ing.Radek Lukeš , č.autorizace 0101537
– obor stavby dopravní
kontaktní adresa: L.B.Schneidera 414/2, 370 01 České Budějovice

d) Druh dokumentace: Studie (ST)

2. Zdůvodnění studie

Předkládaná studie řeší možnosti úpravy průsečné křižovatky sil. I/39 s ul. Urbinskou a ul. U Trojice a okolí této křižovatky v Č.Krumlově.

Primárním cílem studie bylo posoudit možnost zvýšení bezpečnosti pohybu chodců v křižovatce ve vazbě na přechod pro chodce, který se nachází na sil.I/39 v křižovatce výše uvedených komunikací. Doporučení k úpravě křižovatky pak v některých předkládaných variantách zohledňují celkovou úpravu křižovatky. Dle sdělení objednatele dokumentace byly důvodem zadání studie dvě dopravní nehody na přechodu pro chodce s těžkými osobními následky pro chodce, obě nehody se staly v prosinci 2015.

3. Zájmové území

Zájmové území se nachází v Č.Krumlově-místní část Plevno, u sídliště Mír. Konkrétně se jedná o křižovatku sil. I/39 a ul. Urbinská a U Trojice. Zájmovým územím je také širší okolí křižovatky, neboť pro některé varianty byl připraven komplexní návrh úpravy křižovatky.

Zájmové území se nachází na pozemcích ČR-ŘSD nebo Města Č.Krumlov.

4. Výchozí údaje

4.1 Podklady

- geodetické zaměření zájmového území bylo provedeno Jitkou Postlovou-geodetické práce, Č.Budějovice v dubnu 2016. Měření bylo provedeno v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Balt po vyrovnání.
- podklady k nehodovosti dané lokality-Geografický informační systém Jednotná dopravní vektorová mapa (www.jvdm.cz), data duben 2016.
- kapacitní posouzení křižovatky dle TP 188, duben 2016, zpracovatel Ing. Ondřej Zenkl-Zenkl CB, Č.Budějovice. Součástí kapacitního posouzení směrový průzkum křižovatky.
- celostátní sčítání dopravy CSD 2010

4.2 Návrhové parametry

- šířka jízdního pruhu sil. I/39 v přímé navržena 3,25m, vodící proužek š. 0,25m
- šířka odbočovacího pruhu vlevo na sil. I/39 2,75m
- šířka jízdních pruhů ostatních komunikací dle obalových křivek vozidel v návaznosti na stávající stav
- šířka zálivu autobusové zastávky 3,0m. Délka zálivu pro stání jednoho autobusu délky 12m nebo dvou autobusů délky 12m+1m
- šířka chodníků pro chodce 2,0-2,5m
- šířka ochranného dělicího ostrůvku v místě přechodu pro chodce 2,5m

5. Charakteristika území

Zájmové území se nachází v zastavitelném území.

Všechny větve průsečné křižovatky sil. I/39 a ul Urbinské a ul. U Trojice se nachází ve výrazném podélném sklonu- u sil. I/39 je to cca 5%, u ul. Urbinské 8% a u ul. U Trojice pak 12%. Sil. I/39 je ve směru od centra Č.Krumlov lemována volným terénem-skálním masivem nebo zatravněnou plochou, dále od křižovatky směrem na Č.Budějovice je tato komunikace vedena mezi zástavbou a poté opět volným terénem. Za křižovatkou ve směru na Č.Budějovice je po pravé straně zpevněná nerozdělená plocha šířky 4-5m, využívaná k dočasnému odstavení vozidel, zejména pro přilehlou restauraci. Po levé straně je v bezprostřední blízkosti křižovatky zpevněná plocha jako záliv autobusové zastávky.

Nebylo zjišťováno vedení inž. sítí v zájmovém území.

Předmětný přechod pro chodce není osvětlen speciálním svítidlem pro přechody pro chodce, ale pouze lampou uličního osvětlení umístěnou u přechodu. Sil. I/39 je ve směru od Č.Budějovic k přechodu osvětlena lampami uličního osvětlení, dále od přechodu směrem k centru Č.Krumlov je sil. I/39 osvětlena uličními lampami, které se nacházejí na hraně skalního zářezu nad komunikací, tedy ve výšce cca 10m nad komunikací.

6. Základní charakteristika

Jedná se o křižovátku s předností v jízdě určenou dopravním značením-na hlavní komunikaci sil. I/39 DZ P2-Hlavní komunikace, na komunikaci ul. Urbinská DZ P4-Dej přednost v jízdě, na komunikaci ul. U Trojice DZ P6-stůj, dej přednost v jízdě. Dopravní proudy křižovatky jsou usměrněny pouze vodorovným dopravním značením. Ve směru od centra Č.Krumlov je na sil. I/39 těsně před připojením vedlejších komunikací vyznačen přes tři jízdní pruhy předmětný nedělený přechod pro chodce délky cca 9,7m.. Jedná se o dva průběžné jízdní pruhy a levý odbočovací pruh do ul. Urbinské. Tento odbočovací pruh za přechodem pro chodce nepokračuje, je zde již pouze proti levému odbočovacímu pruhu vyznačená plocha šikmými rovnoběžnými čarami V13, umožňující připojení vlevo z ul. Urbinské a také z ul. U Trojice a odbočení ze sil. I/39 do ul. U Trojice. Další přechod pro chodce v blízkosti křižovatky se nachází v ul. Urbinské, odsazený

cca 13m od křižovatky. Jedná se opět o nedělený přechod pro chodce přes dva jízdní pruhy, délka přechodu cca 11m.

Z geografického informačního systému Jednotná dopravní vektorová mapa (viz. příloha č.1) byly lokalizovány dopravní nehody v křižovatce. Z nehodových dat lze vyvodit (zejména co týká DN s účastí chodců):

1/ v období mezi roky 2007-2015 došlo v křižovatce celkem ke 14-ti dopravním nehodám. Při těchto DN byly 2 osoby těžce zraněny (obě nehody se staly v prosinci 2015) a 6 osob bylo zraněno lehce.

2/ v roce 2015 došlo v křižovatce celkem ke třem dopravním nehodám. U dvou dopravních nehod došlo pokaždé k jednomu těžkému zranění a u jedné dopravní nehody došlo k lehkému zranění. Křižovatku lze z tohoto pohledu hodnotit jako nehodovou lokalitu (dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod, CDV, 2001).

3/ v roce 2015 došlo ke dvěma dopravním nehodám na přechodu pro chodce, pokaždé s těžkými osobními následky.

4/ v období mezi roky 2007-2015 došlo v křižovatce celkem k 5-ti DN, při kterých došlo ke srážce s chodcem. Ke třem nehodám došlo v noci, k jedné ve dne za ztížených podmínek (sněžení). U čtyřech dopravních nehod byl v době nehody povrch komunikace buď mokrý, nebo se sněhem a náledím.

V březnu 2016 byl firmou Ing. Ondřej Zenkl-Zenkl CB proveden v křižovatce směrový průzkum pro zhodnocení minimální nutné délky odbočovacího pruhu vlevo (ve směru centrum ČK-ČB) do ul. Urbinské. Využito bylo též celostátní sčítání dopravy CSD 2010. Z těchto dat bylo provedeno Kapacitní posouzení neřízené průsečné křižovatky. Minimální délka levého odbočovacího pruhu byla stanovena na 30m. Po konzultaci s Ing. Zenklem, se zohledněním složení vozidel využívajících odbočovací pruh, byl zpracovatelem studie uvažován ve variantě č.1 odbočovací pruh délky 20m z toho důvodu, aby délka trasy pro pěší k odsunutému přechodu pro chodce byla co nejmenší.

Dne 27.4.2016 byl proveden průzkum využití stávajícího přechodu pro chodce a to v době 7.25-8.25hod. Využití přechodu pro chodce bylo následující:

-směr ul. Urbinská-ul. U Trojice: 3 chodci

-směr ul. U Trojice-ul. Urbinská: 1 chodec

-směr ul. Urbinská-podél. I/39 směr ul. Za Plevnem: 2 chodci po přechodu, 1 chodec mimo přechod

-směr podél sil. I/39 z ul. Za Plevnem-ul. Urbinská: 2 chodci

Celkem za 1 hodinu využilo přechod 9 chodců. Přechod v ul. Urbinské pak využilo cca 25 chodců při přístupu na autobusovou zastávku u křižovatky.

6.1 Zhodnocení bezpečnostních rizik přechodu pro chodce (a celého řešení křižovatky):

a/ přechod pro chodce překonává tři jízdní pruhy. Délka přechodu nevyhovující, cca 10m.

b/ v rámci průzkumu využití přechodu se často vyskytovala situace, kdy se vozidla pohybují v koloně vedené pomalým (nákladním) vozidlem. Tento jev je zřejmě dále umocněn dvěma okružními křižovatkami před tímto přechodem. Chodec na přechodu se snaží najít volnou mezeru pro přecházení, což může být při překonávání tří pruhů nebezpečné, viz. foto a v příloze CD video č.1 (v čase 0:45 s chodcem na přechodu, dále čas 02:00, 03:40, 04:20).



c/ přechod pro chodce se nachází ve značném podélném sklonu sil. I/39 (více jak 5%), zpomalení vozidel před přechodem pro chodce může být ztížené, zejména za zhoršených meteorologických podmínek. (video č.2, čas 0:30). Při tomto podélném sklonu komunikace můžou splývat při pohledu z přechodu směrem na Č.Budějovice (tedy „nahoru“ po komunikaci) světla uličního osvětlení a světla vozidel přijíždějících k přechodu. V tomto případě navíc může působit vliv nového povrchu sil. I/39, obnovený v roce 2015. Zejména za tmy a při mokrému povrchu, je pohled ze strany chodců značně ztížený. Osvětlení přechodu pro chodce je nevyhovující. Na přechodu pro chodce není instalované vlastní osvětlení přechodu, přechod z pohledu řidičů zaniká.

V bezprostřední blízkosti křižovatky je ze sil. I/39 ze směru Č.Budějovice záliv autobusové zastávky, který dále zhoršuje rozhledové poměry v křižovatce.

Nástupní plocha přechodu pro chodce ze strany ul. U Trojice je minimální, chodník těsně za silnicí přechází do podélného sklonu 12%. Při úpravě je možné tuto čekací plochu rozšířit, ale na úkor (beztak již značného) podélného sklonu chodníku v ul. U Trojice.

d/ při překonávání tří jízdních pruhů na přechodu pro chodce a v případě, že u přechodu stojí vozidlo čekající na uvolnění jízdního pruhu ze směru od Č.Budějovic k dokončení odbočení vlevo do ul. Urbinské, je z hlediska chodce na přechodu tato situace značně nepřehledná a nebezpečná. Dopravní značení v křižovatce nezakazuje odbočení vozidla vlevo ve směru Č.Budějovice-ul. U Trojice. V případě, že se sejdou tato dvě levá odbočení a chodce se rozhodne pro přecházení, nemá přehled o dění na komunikaci, stejně jako přijíždějící vozidla mají zakrytý výhled na přechod pro chodce, viz. foto.



6.2 Popis navrhovaných variant úprav přechodu pro chodce a křižovatky

6.2.1 Varianta č.1

U této varianty je přechod pro chodce na sil. I/39 odsunut o cca 11m směrem k centru Č.Krumlov a je zřízen dělicí ochranný ostrůvek v místě přechodu. Tímto odsunutím dojde k možnosti vložení samostatného levého odbočovacího pruhu do ul. Urbinská v délce 20m (viz. Kapacitní posouzení neřízené průsečné křižovatky-Ing. O.Zenkl). V situaci je vykreslen rozhled na přechodu pro chodce přes levý odbočovací pruh pro návrhovou rychlost 40km/h (stávající značení v křižovatce) a pro rychlost 50km/h. Pro rychlost 40km/h rozhled na přechodu vyhoví, pro rychlost 50km/h rozhled zasahuje do odbočovacího pruhu. Dodržování max. dovolené rychlosti 40km/h je ovšem sporné. Pro zamezení přecházení v místě stávajícího zrušeného přechodu pro chodce je navrženo doplnění chodníků zábradlím.

Dopravní značení v křižovatce nově neumožňuje odbočení vlevo ve směru Č.Budějovice-ul. U Trojice a ul. U Trojice-centrum Č.Krumlov. Všechny znemožněné křižovatkové pohyby se dají provést v přílehlé okružní křižovatce U Trojice. Dále je dopravním značením znemožněno levé odbočení z ul. Urbinská směrem na Č.Budějovice. Dle místní znalosti tento

křižovatkový pohyb není již ve stávajícím stavu využíván kvůli značnému zatížení sil. I/39 a nepřehlednosti křižovatky. Tento směr lze nahradit v následujících křižovatkách směrem na Č.Budějovice.

Dále byla upravena křižovatka v ul. Urbinská a také na přechodu pro chodce v této komunikaci byl nově navržen ochranný dělicí ostrůvek na přechodu pro chodce. Autobusový záliv na sil. I/39 zůstává beze změny, je zde stání pro jedno vozidlo BUS, v případě požadavku na stání 2xBUS bude nutné zřídit opěrnou zídku.

6.2.2 Varianta č.2

Tato varianta se liší od varianty č.1 tím, že místo odsunutí přechodu a dělicího ostrůvku je v místě stávajícího přechodu navržen přechod na délku 7,0m mezi vysazenými chodníkovými plochami. Bude zrušen levý odbočovací pruh na sil. I/39 ve směru centrum Č.Krumlov-ul. Urbinská. V tomto případě budou muset být pravděpodobně provedeny další úpravy a regulace dopravy na komunikacích v přílehlém sídlišti Mír, viz. příloha č. B3a Situace-varianta č.2-úpravy přílehlých komunikací.

Řešení autobusové zastávky i úprava přechodu v ul. Urbinské zůstávají shodné s variantou č.1.

6.2.3 Varianta č.3

Tato varianta řeší jako náhradu za stávající přechod pro chodce lávku pro chodce přes sil. I/39. Je navržena lávka pro chodce z plochy nad křižovatkou na straně ul. Urbinská. Přes sil. I/39 je převedena v min. podjezdové výšce 5,0m, šířka lávky 2,5m. K ul. U Trojice je lávka svedena rampou se sklonem cca 8,2% a navazuje na stávající chodník (již nyní ve sklonu 12,5%). Podél silnice I/39 je v místě rampy navrženo zpevnění asfaltovým pruhem š. 0,5m za jízdním pruhem. Se stavbou rampy lávky bude muset být upraveno čelo propustku pod sil. I/39 a celé přílehlé území u ul. U Trojice. Rampa lávky bude zasahovat do rozhledu v křižovatce sil. I/39 a ul. U Trojice, která navíc v klesá ve sklonu cca 12%. Pro zamezení přecházení v místě stávajícího zrušeného přechodu pro chodce je navrženo doplnění chodníků zábradlím.

6.2.4 Varianta č.4

V této variantě je předmětný přechod přesunut mimo křižovatku ke křižovatce sil. I/39 a ul. Za Plevnem, konkrétně před provozovnu v přílehlém objektu. V situaci je navržen přechod přes dva jízdní pruhy délky 7,0m, zúžení sil. I/39 vysazenou chodníkovou plochou. Možná je i zřízení děleného ochranného ostrůvku, zde je nutné ověřit realizovatelnost z hlediska šířkových poměrů a pohybu vozidla v křižovatce, nutné je podrobné zaměření. Ochranu rozhledu na přechodu pro chodce zajišťuje stavba vysazené chodníkové plochy, která zasahuje do přílehlé zpevněné plochy před restaurací. Na druhé straně přechodu bude muset být zřízena opěrná zídka. Chodník je zde dále veden podél parkoviště s připojením na stávající chodník. Bude upraven vjezd do parkoviště jako chodníkový přejezd. Parkoviště bude upraveno na stání ve dvou kolmých řadách s délkou stání 4,5m s komunikací mezi stáními šířky 6,0m.

Autobusová zastávka je odsunuta směrem k Č.Budějovicím, je navržen záliv pro dva autobusy délky 12m. podél zálivu je navrženo nástupiště š. 2,5m a dále nový chodník ke stávajícímu chodníku.

V křižovatce sil. I/39 a ul. Urbinské je na sil. I/39 navržen dělicí ostrůvek a za ním levý odbočovací pruh do ul. Urbinské délky 30m. Usměrnění pohybu v křižovatce, přechodu v ul. Urbinské a úprava křižovatky v ul. Urbinské jako ve variantě č.1.

6.3 Předpokládané zábory pozemků

Stavba se bude nacházet na těchto pozemcích (liší se dle zvolené varianty):

<i>parc. č.</i>	<i>vlastník</i>	<i>pozn.</i>
1530/3	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha	
1525/1	Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha	
208/4	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
208/5	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
201/12	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
219/3	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
1525/4	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
219/119	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
219/36	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	
219/99	Město Český Krumlov, náměstí Svornosti 1, 38101 Český Krumlov	

7. Celkové posouzení

7.1 Varianta č.1-dělicí ostrůvek s přechodem pro chodce odsazeným od stávajícího přechodu o cca 11m

Výhody řešení:

- přechod pro chodce na sil. I/39 rozdělen dělicím ochranným ostrůvkem
- samostatný odbočovací pruh vlevo do ul. Urbinské (pouze délky 20m)
- zprehlednění křižovatky vyloučením některých křižovatkových pohybů a doplněním vodorovným dopravním značením-jasně vymezení křižovatkových pohybů
- přechod pro chodce v ul. Urbinské rozdělen dělicím ochranným ostrůvkem
- úprava křižovatky v ul. Urbinské-jasně vymezení křižovatkových pohybů

Nevýhody řešení:

- odsazení přechodu od přirozené spojnice chodníků po stranách komunikace-možnost nerespektování přechodu ze strany chodců a překonávání sil. I/39 mimo nový přechod. Z tohoto důvodu je na chodníku navrženo zábradlí.
- autobusová zastávka zůstává v bezprostřední blízkosti křižovatky
- minimální délka levého odbočovacího pruhu, kde navíc rozhled na přechodu přes tento odbočovací pruh vyhoví pouze při dodržování max. dovolené rychlosti v křižovatce-40km/h

7.2 Varianta č.2-přechod pro chodce na sil. I/39 ve stávajícím umístění, výrazné omezení křižovatkových pohybů

Výhody řešení:

- přechod ponechán v přirozené spojnici chodníků po stranách komunikace
- přechod šířky 7,0m pouze přes dva jízdní pruhy
- přechod pro chodce v ul. Urbinské rozdělen dělicím ochranným ostrůvkem
- úprava křižovatky v ul. Urbinské-jasně vymezení křižovatkových pohybů

Nevýhody řešení:

- řešení přechodu pro chodce na sil. I/39 zúžením vysazenými chodníkovými plochami méně bezpečné než ve variantě č.1-dělicí ochranný ostrůvek
- výrazné omezení křižovatkových pohybů vyvolá pravděpodobně potřebu úpravy dopravního režimu přilehlých komunikací v sídlišti Mír
- autobusová zastávka zůstává v bezprostřední blízkosti křižovatky

7.3 Varianta č.3-náhrada přechodu pro chodce lávkou pro chodce přes sil. I/39

Výhody řešení:

- úplná náhrada přechodu pro chodce mimoúrovňovým převedením chodců přes sil. I/39 pomocí lávky pro chodce

Nevýhody řešení:

- značné finanční náklady, odborný odhad cca 4 mil. Kč
- převedení chodců přes silnici I/39 odsazeno od přirozené spojnice chodníků po stranách komunikace-možnost nerespektování přechodu ze strany chodců a překonávání sil. I/39 mimo přechod. Z tohoto důvodu na chodníku navrženo zábradlí.
- rampa lávky v téměř maximálním dovoleném sklonu 8,2%. Komplikované napojení na stávající chodník v ul. U Trojice-nutno dále podrobně prověřit výškové řešení.

7.4 Varianta č.4-přesun přechodu pro chodce mimo křižovatku

Výhody řešení:

- přesunutí přechodu pro chodce mimo křižovatku sil. I/39 a ul. Urbinská
- přesunutí zálivu autobusové zastávky mimo křižovatku sil. I/39 a ul. Urbinská
- samostatný odbočovací pruh vlevo do ul. Urbinské
- zpřehlednění křižovatky vyloučením některých křižovatkových pohybů a doplněním vodorovným dopravním značením-jasně vymezení křižovatkových pohybů
- přechod pro chodce v ul. Urbinské rozdělen dělicím ochranným ostrůvkem
- úprava křižovatky v ul. Urbinské-jasně vymezení křižovatkových pohybů

Nevýhody řešení:

- nutno zřídit opěrnou zídku při stavbě chodníku u přechodu pro chodce
- přes fakt, že stávající přechod není výrazně zatížen pohybem chodců, po jeho zrušení může docházet ze strany chodců, kteří jsou zvyklí tuto trasu využívat, k překonávání sil. I/39 mimo nový přechod pro chodce, který je odsunutý zcela mimo stávající trasu. Tento jev se dá do určité míry zmírnit osazením zábradlí nebo zrušení přístupu k rušenému přechodu v dostatečné délce (např. zatravnění stáv. chodníku).
- zrušení stávající zpevněné plochy využívané k odstavování vozidel před restaurací může vyvolat nesouhlas majitelů/návštěvníků restaurace.
- neusměrněný pohyb chodců z ul. U Trojice k nástupní ploše přechodu

8. Závěr a doporučení

Po provedeném průzkumu využití přechodu pro chodce, když bylo v předpokládané ranní dopravní špičce zjištěno 9 chodců využívající přechod, je počet nehod s chodci a jejich závažnost v nepoměru k využití přechodu pro chodce.

Z tohoto důvodu doporučuje zpracovatel studie realizovat úpravu tohoto přechodu. Rok 2015, kdy se staly dvě dopravní nehody s účastí chodců, byl v porovnání s ostatními roky, kdy byla sledována nehodovost v zájmovém území, specifický. Nelze ovšem vyloučit opakování této situace. Dopravní nehody se staly v nočních hodinách při mokré vozovce, což může také souviset s obnovou krytu vozovky sil. I/39. Přechod pro chodce je nedostatečně osvětlen. Jestliže se nepodaří v dohledné

době dospět k rekonstrukci přechodu, doporučuje zpracovatel studie realizovat tato opatření: doplnit osvětlení přechodu speciálním svítidlem pro přechody pro chodce a realizovat úpravy značení přechodu (svislé retroreflexní dopravní značení a doplnění vodorovného značení s přihlédnutím k umístění přechodu v blízkosti křižovatky). Dále je nutné zvážit doplnění veřejného osvětlení sil. I/39 v úseku od této křižovatky k okružní křižovatce U Trojice.

Nejméně výhodnou shledává zpracovatel studie variantu č.3-lávku přes sil. I/39 kvůli její finanční a technické náročnosti. Varianta č.2 může vyvolat potřebu úpravy okolních komunikací. S tím může být spojena nespokojenost obyvatel a delší hledání ideálních tras.

Na téměř stejné úrovni se jeví varianta č.1 a varianta č.4. U varianty č.1 budou zachovány stávající trasy pěších, jakkoli zřejmě nejsou hojně využívány. Při realizaci varianty č.4 bude spolu s přechodem pro chodce vyřešena i problematika autobusové zastávky. Realizací této varianty dojde ke komplexnímu vyřešení jak otázky pohybu pěších, tak i automobilové dopravy v křižovatce a také autobusové dopravy, ovšem neřeší přístup chodců z ul. U Trojice k novému přechodu. I s přihlédnutím k negativům této varianty (viz. výše) projektant doporučuje realizovat variantu č.4 před variantou č.1. Předtím ale doporučuje provést podrobný průzkum využití přechodu pro chodce včetně posouzení náhradních tras a projednání s občany přilehlých nemovitostí.

Vypracoval: Kaška, duben 2016