

Čtyři možnosti pro stejné přemostění

Srovnání šířkového rozdělení. Všechny pásy stávajícího profilu mají stejné vodorovné měřítko.

0 STAV PODLE STUDIE 2019

Chodník 1,75 m	Auta + kola 4,25 m	Auta + kola 4,25 m	Chodník 1,75 m
-------------------	-----------------------	-----------------------	-------------------

V20 je piktoqramový koridor uvnitř vozovky; není vyhrazeným cyklopruhem.

A VYHRAZENÉ CYKLOPRUHY • ODDĚLENÍ ZNAČENÍM

Chodník 1,75 m	Kolo → 1,25 m	Auta → 3,00 m	← Auta 3,00 m	← Kolo 1,25 m	Chodník 1,75 m
-------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	-------------------

Minimální skladba 8,50 m podle TP 179. Bez rezervy; použitelnost na mostě není potvrzena.

C ODDĚLENÁ STEZKA • PRACOVNÍ PROSTOROVÝ ROZPOČET

Chodník 2,00 m	Kola obousměrně 3,00 m	Auta → 3,00 m	← Auta 3,00 m	? 1,00 m
-------------------	---------------------------	------------------	------------------	-------------

Oranžový 1 m je souhrn zbývajcí šířky. Jeho poloha neoznačuje umístění oddělení.

L SAMOSTATNÉ LÁVKY • DALŠÍ TRASA MIMO SILNIČNÍ PROFIL

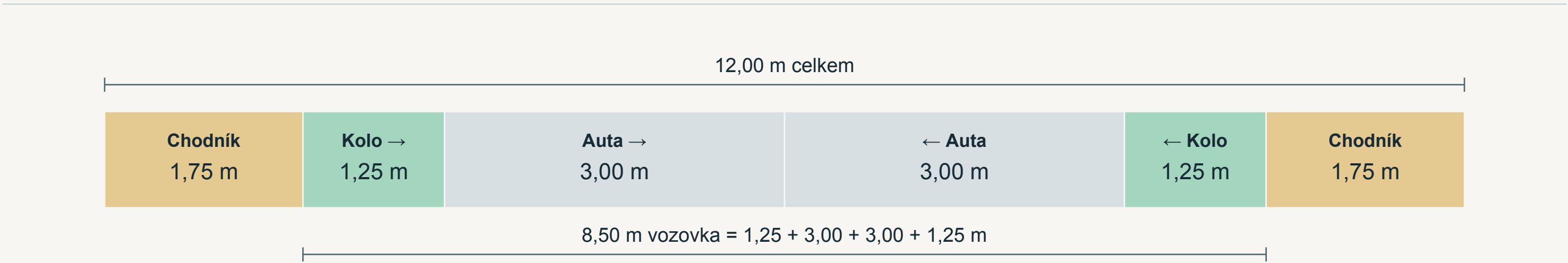
Chodník 1,75 m	Auta + kola 4,25 m	Auta + kola 4,25 m	Chodník 1,75 m
-------------------	-----------------------	-----------------------	-------------------

Stávající profil ponechán jako reference; nová pěší a cyklistická trasa viz situační list 4.

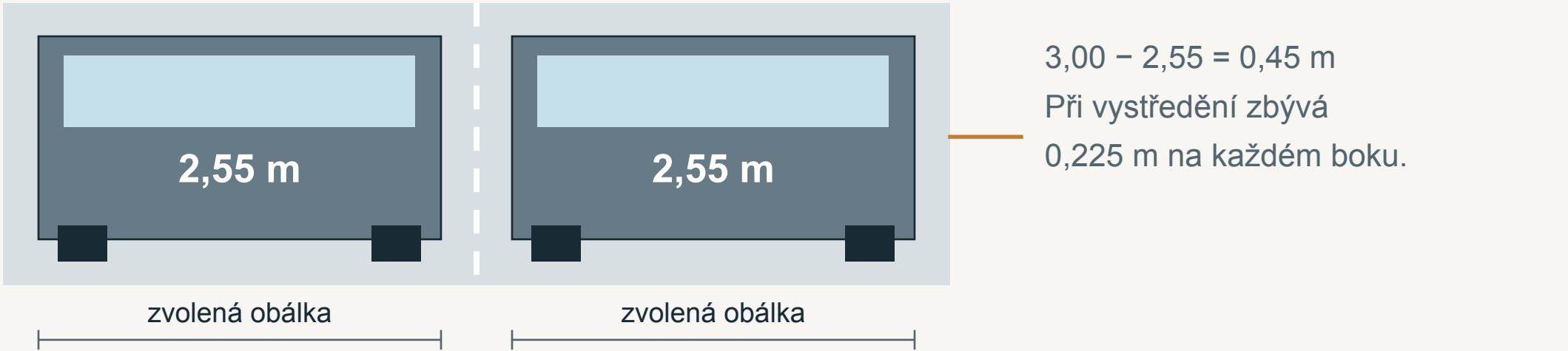
12,00 m = součet šířek ve studii; nejde o celkovou konstrukční šířku

Varianta A: kde vzniká prostor pro kola

Kótovaný pásový řez + ilustrace statické obálky vozidel. Výšky a konstrukce mostu nejsou zakresleny.



Detail dvou automobilových pruhů • stejné vodorovné měřítko jako nahoře



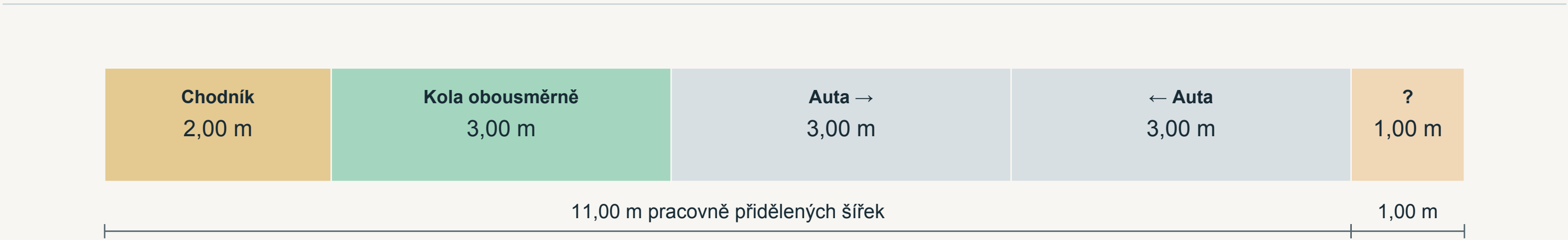
Obálka 2,55 m je ilustrační předpoklad, nikoli ověřený rozměr místního autobusu včetně zrcátek.
Výkres nezahrnuje vybočení v oblouku, pohyb při jízdě, zrcátka ani potřebné bezpečnostní odstupy.
Cyklopruh 1,25 m není čistá jízdní stopa: čáry a odstupy se musí vyřešit podle přesného detailu TP 179.

ROZHODUJÍCÍ OVĚŘENÍ

Míjení autobusů a nákladních vozidel bez pravidelného zásahu do vyhrazených cyklopruhů.

Varianta C: kolik zbývá na oddělení

Pracovní rozpočet šířky. Toto není stavební příčný řez a neurčuje rozmístění obrub či svodidel.



Rozpočet 1,00 m musí pokrýt vše nezahrnuté do ostatních šířek: oddělení druhů dopravy, boční odstupy a konstrukční detaily. Potřebná šířka ani její rozdělení zatím nejsou ověřeny.

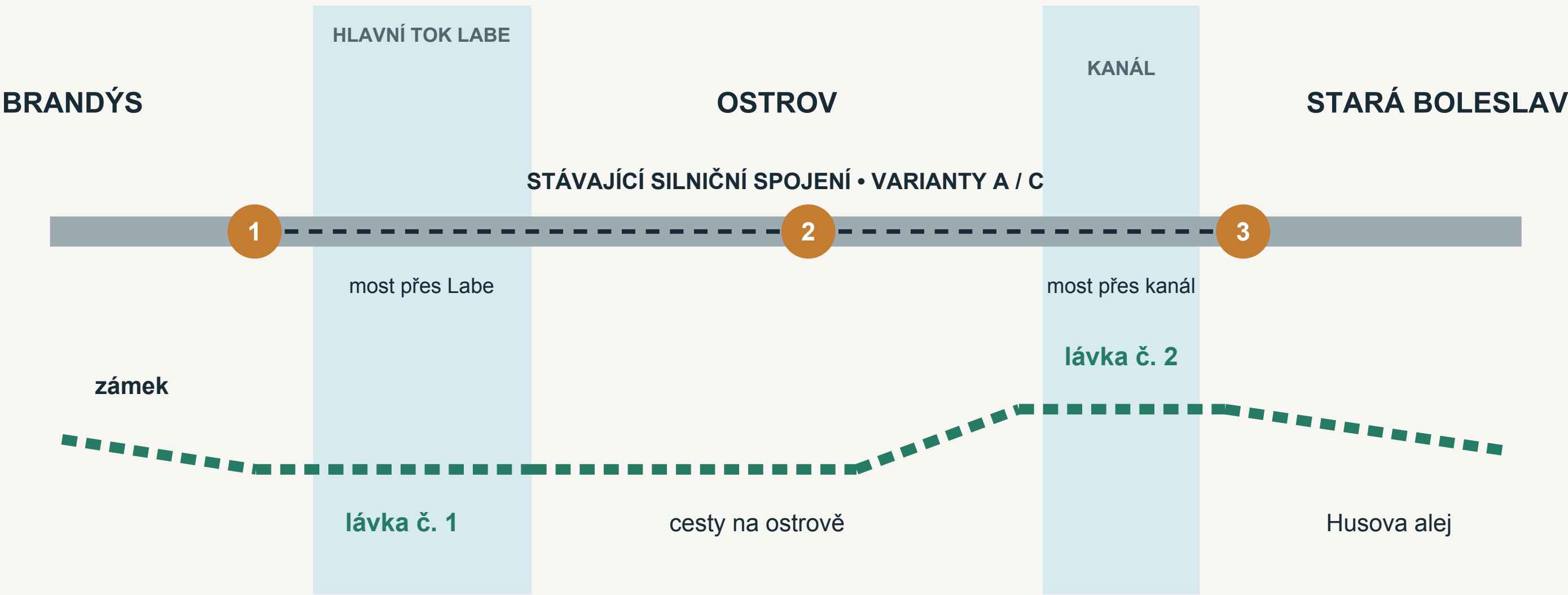
Citlivost na celkové dodatečné prostorové nároky

11,00 m + 0,50 m	= 11,50 m	zbývá 0,50 m
11,00 m + 1,00 m	= 12,00 m	přesně 12,00 m; bez rezervy
11,00 m + 1,50 m	= 12,50 m	chybí 0,50 m

Hodnoty 0,50 / 1,00 / 1,50 m jsou zvolené scénáře, nikoli normová minima.
Prověřit: přesun obrub, odvodnění, zatížení a kotvení; bezpečné napojení jednostranného chodníku.
Zrcadlové uspořádání stezky je další možnost. Volba strany závisí na návaznostech a přecházení.

Situace: řešit celou cestu mezi břehy

Topologické schéma podle studie 2019. Není mapa: polohy, délky, úhly a šířky nejsou v měřítku.



- 1 Brandýský přístup: souvislé napojení cyklistů, přechody a vazba na centrum i zámek.
- 2 Ostrov a přístupy: křižovatky, zastávky, boční napojení; neztratit oddělení mezi mostními objekty.
- 3 Boleslavský přístup: pokračování trasy a bezpečné přecházení při jednostranném řešení.

L = koncepce dvou samostatných lávek podle studie 2019. Schéma nepřebírá přesnou trasu ani aktuální stav stavby.
Úprava mostu a lávky nemají totožné návaznosti. Srovnat bezpečnost i délku a pohodlí celé cesty.

Co obrázky dokládají a co ještě chybí

Podklad k zadání variantní studie. Grafická přesnost nesmí být zaměněna za projektové ověření.

8,50 m

vozovka podle studie 2019

13 926

vozidel / den, přepis CSD 2025

709

těžkých vozidel / den, tentýž zdroj

Varianta	Co lze nyní porovnat	Rozhodující neověřený bod
0 Stávající stav	Nominální rozdělení profilu ze studie	Dnešní volné šířky a stav konstrukce
A Vyhrazené pruhy	Součet minimální skladby = 8,50 m	Průjezdnost, odstupy a soulad na mostě
C Oddělená stezka	11,00 m + dodatečné prostorové nároky	Zda 1,00 m stačí; stavební proveditelnost
L Samostatné lávky	Samostatná trasa a jiné návaznosti	Aktuální projekt, srovnatelné náklady

Podklady: re:architekti, Přemostění Labe, 2019, str. 14–15 (profil), 32–33 a 40–41 (lávky).
TP 179 (2017), obr. 11: zdroj minimální skladby varianty A; nejde o úplné ověření mostních předpisů.
doprava/data/podklady_rsd.json: profil 1-0521, staženo 1. 8. 2026, rok 2025 označen jako předběžný.
Právní a technické zdroje, jejich dostupnost a omezení: navazující rozbor v docs (odkaz v README).

Další krok: zaměření celého spojení + průjezdnost vozidel + mostní posouzení + sčítání pěších a kol.
Model dopravy poskytuje intenzity; neposuzuje geometrii, vlečné křivky ani fyzické oddělení.
Žádná z navržených variant zde nemá potvrzenou schvalitelnost, cenu ani konečnou realizovatelnost.