



# **Chodníky v ulici Chodovická**

SO 101 Chodník

**PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO  
SPOLEČNÉ POVOLENÍ a PROVÁDĚNÍ  
STAVBY**

## **D.1. Technická zpráva**

PRAHA  
11/2022

## Obsah

a) Identifikační údaje objektu .....	3
b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....	3
c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci .....	5
d) Vztah pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	5
e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů .....	5
f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace .....	6
g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku .....	6
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu .....	6
i) Vazba na případné technologické vybavení .....	6
j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....	6
k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	6

### a) Identifikační údaje objektu

Název stavby:	Chodníky v ulici Chodovická
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro společné povolení a provádění stavby
Stavební objekt:	SO 101 Chodník
Místo stavby:	Praha 20 Horní Počernice
Katastrální území	Horní Počernice
Kraj:	Hlavní město Praha
Objednatel:	Městská část Praha 20, Jívanská 647/10 193 00 Praha 9 IČ: 64939511 DIČ: CZ64939511
Zhotovitel:	NDCon s. r.o. Zlatnická 10/1582 110 00 Praha 1 IČ: 64939511 DIČ: CZ64939511
Odpovědný projektant:	Ing. Jan Gallia, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ČKAIT 0014337

### b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

SO 101 řeší rekonstrukci stávajících chodníků a výstavbu nového chodníku v Chodovické ulici v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Třebešovská a Běluňská. Chodník je v řešeném úseku po obou stranách, novostavba je po východní straně mezi ulicemi Běchorská a Běluňská. Součástí stavby je i výměna silničních obrubníků v celé délce řešeného úseku.

Směrové a výškové poměry rekonstruované komunikace vychází ze stávajícího stavu a jsou zřejmé z příloh C.3. Koordinační situační výkres, D.2. Podélný profil.

Stavební objekt je rozdělen do 4 dílčích částí, které lze případně realizovat i samostatně.

#### SO 101.1

Objekt řeší rekonstrukci úseku po západní straně Chodovické mezi Třebechovskou a Běchorskou. Začátek úpravy je u křižovatky s ulicí Třebešovská, kde se řešený chodník napojuje na již zrekonstruovaný chodník v jižním nároží křižovatky. Chodník je navržen v šířce 1,5 m, travnatý pás mezi chodníkem a vozovkou má šířku cca 1,1 m. V úseku se nachází 5 sjezdů na přilehlé pozemky. Na konci u křižovatky s Běchorskou jsou navržena místa pro přecházení přes obě ulice.

### SO 101.2

Objekt řeší rekonstrukci úseku po východní straně Chodovické mezi Třebešovskou a Běchorskou. Začátek úpravy je u křižovatky s ulicí Třebešovská, kde se řešený chodník napojuje na již zrekonstruovaný chodník v jižním nároží křižovatky. Chodník je navržen v šířce 1,5 m, travnatý pás mezi chodníkem a vozovkou má šířku cca 1 m. V úseku se nachází 3 sjezdy na přilehlé pozemky a sjezd na plochu za panelovým domem. Před tímto panelovým domem je navržena rekonstrukce místa pro 3 kontejnery. Na konci u křižovatky s Běchorskou jsou navržena místa pro přecházení přes obě ulice.

### SO 101.3

Objekt řeší rekonstrukci úseku po západní straně Chodovické mezi Běchorskou a Běluňskou. Začátek úpravy je u křižovatky s ulicí Běchorská, kde je navázáno na stávající stav a přeřešeno nároží. Je zachováno stávající uspořádání, tj. v úseku před panelovým domem č.p. 1790 a 1791 je chodník od vozovky oddělen travnatým pásem šířky 1,8 m. Tento pás cca v polovině úseku mizí a dále vede chodník podél opěrné zdi prostoru před restaurací. Chodník je navržen v šířce 1,5 m. Ukončen je nárožím u Běluňské ulice. Před křižovatkou je přes Chodovickou navrženo místo pro přecházení místo stávajícího přechodu pro chodce.

### SO 101.4

Objekt řeší novostavbu úseku po východní straně Chodovické mezi Běchorskou a Běluňskou. Začátek úpravy je u křižovatky s ulicí Běchorská, dále pokračuje přimknutý k vozovce v Chodovické. Ukončen je za nárožím s Běluňskou. Chodník je navržen v šířce 1,5 m. Stávající asfaltová plocha, která v současnosti slouží jako parkoviště, bude od chodníku oddělena travnatým pásem šířky 1,5 m, který bude ze strany parkoviště lemován silničními obrubníky.

Povrch chodníku je řešen jako zpevněný s jednostranným příčným sklonem 2,00 % s krytem z betonové dlažby šedé barvy tl. 60 mm, resp. 80 mm ve vjezdech. Skladba zpevněných ploch je uvedena v kapitole e) a ve vzorovém příčném řezu. Na straně k travnatému pásu bude chodník lemován zapuštěnými betonovými parkovými obrubníky 80/250. V místech, kde chodník nepřiléhá k podezdívkám plotů, bude lemován rovněž betonovými parkovými obrubníky 80/250. Ty budou převýšené o 6 cm jako vodící linie. Vozovka bude lemována silničními obrubníky 150/250, resp. 150/150 v místech pro přecházení a ve sjezdech.

Odvodnění je ponecháno stávající, tj. příčným sklonem do přilehlého travnatého pásu. U nově navrhovaného chodníku pak příčným sklonem od vozovky rovněž do přilehlé zeleně.

Pod chodníky se nachází elektrické kabely nízkého napětí (PRE, THMP). Kabely VO (THMP) budou v místech sjezdů uloženy do půlených chrániček DN 110 s přesahem 0,5 m na každou stranu. Konce chrániček budou zapěněny a chráničky následně obetonovány betonem C12/15.

Kabely PRE budou uloženy do půlených chrániček DN160.

Dále bude stavba zasahovat do ochranného pásma podzemního vodovodu a kanalizace. V úseku SO 101.4 se vodovod bude částečně nacházet pod chodníkem.

Stávající metalický sdělovací kabel spol. CETIN bude v úseku mezi ulicemi Třebešovská a Běchorská na západní straně přeložen stranově tak, aby v celé délce vedl pod povrchem chodníku. Na východní straně bude rovněž přeložen do chodníku. Nová trasa kabelu je vyznačena v příloze C.3. Ve vjezdech bude sdělovací kabel uložen do chrániček DN110. Dále budou ve vjezdech položeny rezervní chráničky rovněž DN110.

### c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci

Podkladem pro vypracování projektové dokumentace bylo zaměření skutečného stavu zájmového území (geodetické zaměření bylo použito pro vytvoření prostorového modelu zájmového území), prohlídka v terénu, požadavky investora a vyjádření správců inženýrských sítí.

### d) Vztah pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba obsahuje pouze jeden stavební objekt.

### e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

Návrh skladby vozovky byl proveden podle TP 170. Pro návrh bylo použito následujících vstupních údajů:

- Třída dopravního zatížení.....CH
- Návrhová úroveň porušení vozovky.....D 2
- Minimální modul přetvárnosti na zemní pláni..... $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$

#### 1 - Skladba chodníků (katalog. list D2-D-1, TDZ CH, PIII):

Betonová dlažba (bloček, šedá barva)	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože štěrkodř fr. 4-8	L	30 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodř fr. 0-63	ŠD <sub>B</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1
<u>Hutněná zemní pláň</u>			
Celkem		290 mm	

#### 2 - Skladba chodníků (katalog. list D2-D-1, TDZ CH, PIII) sjezdy:

Betonová dlažba (bloček, šedá barva)	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože štěrkodř fr. 4-8	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodř fr. 0-63	ŠD <sub>B</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1
<u>Hutněná zemní pláň</u>			
Celkem		320 mm	

#### 3 - Skladba vozovky v místě doasfaltování podél nových obrubníků (předpoklad, bude upraveno na základě zjištěné tloušťky asfaltových vrstev na místě):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO11	100 mm	ČSN EN 13108-1
Štěrkodř fr. 0-32	ŠD <sub>B</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
<u>Stávající konstrukce vozovky</u>			
Celkem		250 mm	

V rámci výstavby budou vybourány stávající povrchy a konstrukční vrstvy a budou provedeny odkopávky až do úrovně zemní pláň. Pláň bude vysvahována do předepsaného sklonu a následně zhutněna. Na zemní pláni musí být dosaženo minimálně hodnoty  $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$ .

**Před zahájením výkopových prací je nutné vytyčit všechny inženýrské sítě v prostoru stavby.** Při provádění zemních prací, je nutné dbát v jejich blízkosti zvýšené opatrnosti, řídit se pokyny obsaženými ve vyjádření jednotlivých správců a vlastníků sítí a při zjištění nedostatečné hloubky pro strojní provedení, provádět odkop ručně.

Spára mezi starým a novým asfaltem bude proříznuta a utěsněna asfaltovou zálivkou.

**f) Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace**

Odvodnění komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem do uličních vpustí. Zemní těleso se navrhuje podle ČSN 73 6133. Vhodnost zemin pro použití v zemním tělese a podloží vozovky stanovuje ČSN 72 1002.

**g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku**

Přechod pro chodce (VDZ č. V7a) před křižovatkou s Běluňskou bude zrušen a nahrazen místem pro přecházení (VDZ č. V7b). Jako místo pro přecházení budou řešeny všechny místa, kde chodec musí překonat vozovku.

**h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu**

Stavba nemá žádné zvláštní podmínky a požadavky.

**i) Vazba na případné technologické vybavení**

Stavba není vázána na technologická zařízení.

**j) Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Stavba neobsahuje konstrukce vyžadující statické posouzení.

**k) Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Komunikace je řešena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Místa kde je silniční obrubník snížen na méně, než 80 mm, jsou opatřena varovným pásem šířky 0,4 m. Nášlap obrubníků u míst pro přecházení je 2 cm. Místa pro přecházení jsou vybavena varovným a signálním pásem, které jsou navrženy v kontrastním barevném i hmatovém provedení vůči okolní ploše (červená reliéfní dlažba).