



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Odbor pozemních komunikací a drah
Oddělení stavebního úřadu



MHMPXPRTJ8KX

Váš dopis zn./ze dne:

- / **10. 7. 2026**

Č. j.:

MHMP 737664/2026

Sp. zn.:

S-MHMP 714766/2026

Vyřizuje/tel.:

Ing. arch. Veronika Tegérová

236 003 099

Počet listů/příloh: **7 / 0**

Datum:

22. 7. 2026

Vyrozumění o zahájení řízení o povolení záměru

Dne 15. 7. 2026 podal stavebník společnosti Technická správa komunikací hlavního města Prahy a. s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7, IČO 03447286, která je zastoupena společností Atelier PROMIKA s.r.o., Na Pankráci 1618/30, 140 00 Praha 4, IČO 26080273 (dále jen „stavebník“), u odboru pozemních komunikací a drah Magistrátu hlavního města Prahy žádost o povolení záměru

Ohrada, rekonstrukce křižovatky, Praha 3, č. akce 1000328, (dále jen „stavba“)

v rozsahu objektů:

SO 100	Komunikace a zpevněné plochy
SO 110	Světelné signalizační zařízení
SO 130	Odvodnění pozemních komunikací
SO 190	Definitivní dopravní značení
SO 201	Statické posouzení trakčních stožárů
SO 401	Veřejné osvětlení a napájení zastávkových přístřešků
SO 660	Rekonstrukce tramvajové tratě
SO 662	Tramvajové trolejové vedení
SO 663	Trakční kabelové vedení
SO 664	Elektrické ovládání výhybek
SO 800	Krajinářské úpravy

Záměr má být uskutečněn na pozemcích parcelní číslo 2145, 4397, 4398, 2157/2, 2157/4, 2166/1, 2168/1, 2168/36, 2168/37, 2170/13, 2170/17, 2170/19, 2170/28, 2170/3, 2183/101, 2183/142, 2183/143, 2183/157, 2183/158, 2183/37, 4369/1, 4400/2v katastrálním území Žižkov, Praha 3. Druh všech pozemků je ostatní plocha.

Vlastníky pozemků parcelní číslo 417, 419, 2115, 2116, 2136, 2141, 2142, 2143, 2157/6, 2157/7, 2168/33, 2168/34, 2168/35, 2170/1, 2170/20, 2170/28, 2171, 2183/19, 2183/31, 2183/35, 2183/70, 2183/139, 2183/140, 2184/2, 2184/3, 2185/1, 2185/2, 1011/1, 4045, 4050, 4051, 4059, 4061/1, 4062/1, 4067, 4068, 4069, 4076, 4077, 4078 v katastrálním území Žižkov, Praha 3, považuje stavební úřad, ve smyslu ustanovení § 182 písm. d) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, za osoby, jejichž vlastnické nebo jiné věcné právo k sousedním stavbám nebo sousedním pozemkům může být rozhodnutím o povolení záměru přímo dotčeno.

č. j. MHMP 737664/2026

Povolení záměru z hlediska zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v platném znění (dále jen „stavební zákon“), nepodléhají stavební objekty:

- SO 190 Definitivní dopravní značení
- SO 800 Krajinářské úpravy

Dnem podání žádosti bylo zahájeno řízení o povolení záměru.

Popis stavby:

Předmětem stavby je návrh rekonstrukce křižovatky ulic Jana Želivského, Pod Krejčárkem a Hartigova, označovaná jako Ohrada. Součástí rekonstrukce bude kompletní výměna kolejové konstrukce tramvajové trati vč. křižovatkových kolejových konstrukcí a zastávky Ohrada. V rozsahu stavby budou obnoveny konstrukce vozovky a chodníkových ploch. Součástí rekonstrukce bude i obnova světelně signalizačního zařízení celé křižovatky, návrh rekonstrukce systému VO a dílčí doplnění zeleně.

SO 100 Komunikace a zpevněné plochy

Tato část řeší rekonstrukci Hartigovy ulice. Ve směru od východu respektuje stávající uliční uspořádání tzn. tramvajové těleso s šířkou cca 11,7 m, po obou stranách je jeden jízdní pruh s šířkou min 4 m, kdy je do této hodnoty započítán i ochranný pruh pro cyklisty s šířkou 1,5 m. Poloha obruby mezi vozovkou a chodníkovými plochami bude v maximální možné míře zachována. Šířka chodníků je v této části v rozmezí cca 5 – 5,5 m.

Ve východní části Hartigovy ulice budou zachovány všechny stávající samostatné sjezdy, pouze budou předlážděny a vybaveny prvky pro nevidomé.

Dále bude rozšířen ochranný pruh pro cyklisty ve směru na Jarov. V opačném směru bude navázáno na stávající ochranný pruh, který v křižovatce s ulicí Na Ohradě přejde v pruh vyhrazený, který pokračuje do křižovatky Ohrada. Z hlediska pěších bude zachováno napojení tramvajových zastávek pomocí přechodů pro chodce a místy pro přecházení.

V ulici Na Ohradě bude nově zřízeno stání pro jeden autobus MHD s délkou 18 m. Stání bude dlouhé 23,2 m.

Ulice Na Ohradě bude propojena s ulicí Nad Ohradou. Jedná se o komunikaci obousměrnou jednopruhovou s šířkou vozovky 3,5 – 4 m, která bude propojovat obratiště na konci ulice Nad Ohradou a chodníkový přejezd v ulici Na Ohradě před bytovým domem č.p.1211/6.

Pro vyrovnání výškových rozdílů bude realizována úhlová opěrná zeď s výškou 0,5 m, nad niveletou komunikace, ostatní výškové rozdíly budou svahovány.

Další částí SO 100 je částečná úprava ulice Pod Krejčárkem. Šířkové uspořádání je definované stávající opěrnou zdí v západní části. Následují chodníkové plochy s šířkou cca 3 m, dále následují řadící pruhy do křižovatky Ohrada. Šířka těchto pruhů bude min. 3,35 m. Prostření pruhů bude mít šířku 4 m z důvodu umístění ochranného pruhu pro cyklisty. V opačném směru bude počet jízdních pruhů taktéž zachován.

Třetí dílčí částí stavebního objektu je západní část Hartigovy ulice. V této části dojde k úpravě severní hrany komunikace, úpravě stávající autobusové zastávky a s tím spojenou úpravou napojení parkoviště před budovou CPI. Stávající napojení budou zaslepena a nové napojení bude situováno do ulice Pražačka.

Autobusová zastávka bude mít délku nástupní hrany 31 m, šířka nástupiště bude 3,5 m, zastávka bude vybavena zastávkovým přístřeškem EVP A2 a odjezdovým panelem, který bude umístěn na stožáru VO. Na nástupiště budou navazovat chodníkové plochy, které budou na východě ukončeny prostranstvím před vstupem od objektu CPI a na západní straně budou ukončeny přechodem pro chodce přes ulici Pražačka. V této části budou doplněny signální a varovné pásy. Stávající dělicí ostrůvek bude odstraněn a nahrazen novým v odlišné pozici.

č. j. MHMP 737664/2026

Do řadících pruhů bude vložen vyhrazený pruh pro cyklisty ve směru přímo. Do přechodu bude na popisovaném rameni navržen dělicí ostrůvek s minimální šířkou 2,5 m.

Další částí SO 100 je jižní rameno křižovatky Ohrada, které je napojeno na ulici Jana Želivského. Uspořádání uličního profilu respektuje současný stav, tzn. vedle tramvajové trati vlevo jsou situovány tři řadící pruhy s šířkou pruhu 3 m. V opačném směru je šířka vozovky 6,47 m a navazují ve směru na jih na úsek před zastávkou Biskupcova.

Na tomto rameni bude stávající přechod pro chodce odsunut více do křižovatky a na jihovýchodním nároží je doplněn směrovací ostrůvek, který zajišťuje propojení přechodů pro chodce na tomto rameni.

Chodníky budou s nášlapem +8-15 cm, resp. +2 cm v místě přechodů pro chodce a samostatných sjezdů.

Obruby oddělující chodníky od ploch zeleně budou osazeny s nášlapem + 6 cm a budou sloužit jako vodící linie. Nástupní hrany autobusových zastávek budou mít nášlap +16 cm.

Základní příčný sklon vozovky bude střešovitý 2,0 %, základní příčný sklon chodníku bude 2,0 % směrem do vozovky.

SO 110 Světelné signalizační zařízení

Předmětem SO 110 je obnova technologie SSZ 3.321 Ohrada včetně obnovy tramvajové detekce na křižovatce ulic Hartigova – Jana Želivského – Pod Krejčárkem.

V rámci SO 110 bude řešen nový přívod mezi elektroměrovým pilířem s měřením (RE-ELP) a novým řadičem SSZ 3.321 a dále nový přívod pro SSZ 3.361 mezi novým řadičem Ř 3.321 a spojovací č.1, kde bude nový napájecí kabel pro SSZ 3.361 naspojován na stávající kabel, který je zakončený v řadiči Ř 3.361. Nové napájecí kabely budou typu CYKY-J.

Při úpravě křižovatky bude provedeno:

- demontáž stávajícího SSZ dotčeného SÚ rekonstrukce křižovatky dle dohodnutého rozsahu, demontáž stávajících inframajáků včetně jejich napájení, demontáž stávajících nefunkčních kabelů SSZ, které budou dle možnosti vytěženy,
- osazení nového mikroprocesorového řadiče, umístěného v plastové skříni na podstavci, osazení nové KS v plastové skříni na podstavci včetně základu, osazení nových stožárů SSZ, instalace nových LED návěstidel (vozidlová, cyklistická, chodecká a sdružená návěstidla chodecká/cyklistická), osazení zvukových návěstidel na stožáru SSZ č.1, č.3 a č.5, (pohyb nevidomých pouze po severním přechodu křižovatky, ve směru PA-PA' a PH-PH', přes ulici Pod Krejčárkem), osazení přijímačů akustické signalizace nevidomých PN1 a PN4, (přijímače PN2 a PN3 jsou v PD navrženy, ale nebudou osazeny) instalace chodeckých tlačítek, chodeckých tlačítek s rozpínacím kontaktem a sdružených tlačítek chodeckých/cyklistických, skříňky RŘ na samostatném sloupku, instalace nových informativních výzvných návěstidel BUS, instalace nových tramvajových návěstidel,
- bude položeno nové kabelové vedení SSZ k novým stožárům SSZ,
- budou osazeny kamery pro videodetekci vozidel včetně příslušné kabeláže,
- bude osazeno nové zařízení pro preferenci MHD BUS umístěné na novém stožáru SSZ č. 28 včetně příslušné kabeláže od informativních výzvných návěstidel BUS,
- budou položeny nové kabely k novým vozidlovým indukčním smyčkám v ulici Jana Želivského,
- bude položen nový silový kabel a nová mikrotrubička ke stožáru T/196-15 pro osazení kamery MKS309 a kamery TVS321,
- budou instalovány prvky tramvajové detekce včetně kabelů na převěsech a kabelů pro ukolejnění
- instalace nového DZS v reflexním provedení (pouze na stožárech SSZ),
- řadič SSZ bude vybaven programovými spínacími hodinami, paměťovým modulem pro sčítání intenzit, registry událostí a časových nároků a dalšími nezbytnými deskami a moduly.,

č. j. MHMP 737664/2026

- budou doplněna vzdálená rádia cca 42 m od označníku zastávky Biskupcova a cca 42 m od označníku zastávky Ohrada.

SO 130 Odvodnění pozemních komunikací

Dotčené vozovky rekonstrukcí mají povrch asfaltový nebo dlážděný. Chodníkové plochy jsou s povrchem z pražské mozaiky. Odvodnění komunikací a přilehlých chodníků bude řešeno příčným a podélným spádováním do stávajících uličních vpustí, popř. odvodňovačů tramvajové trati.

Uliční vpusti budou typové, z betonových dílců D500, s mříží z litiny třídy D400 dle EN 124 a s košem na splaveniny.

Přípojky uličních vpustí budou provedeny z kameninového potrubí DN 200, které bude vedeno v přímém směru a jednotném spádu (s výjimkou spádového stupně, který bude obetonován). Zásyp výkopů bude proveden z vytěženého materiálu hutněného po vrstvách.

SO 201 - Statické posouzení trakčních stožárů

Předmětem SO 201 je sanace části stávajících sloupů, a to tak, že trakční sloupy s označením 196-14 a 196-15 budou nově osazeny systémem VO a SSZ, které na ně budou přemístěny ze stávajících okolních sloupů.

SLOUP 196-14:

Sloup má smíšenou funkci, slouží jako trakční pro napínací lana tramvajové trakce a současně i pro umístění SSZ systému. Sloup je navržen z dvoustupňového trubkového profilu. Na úrovni 6 m bude umístěn vodorovný výložník SSZ, který bude prostorově zavěšen pomocí táhel a rozpěr na horní část sloupu. Výložník i horní nosníky táhel budou vodorovně vetknuté do dřívků sloupu, kde je pro ně připraven přivařený kotvení detail. Nad výložníkem jsou na horním stupni sloupu umístěny objímky trakčních lan. Sloup bude oboustranně konzolově vetknutý do betonového základu. Sloup je opatřen 1 x dvířky pro elektro a ochrannou manžetou na úrovni terénu. Založení sloupu bude provedeno prostřednictvím betonové patky, která bude mít centricky umístěnou PVC trubku ve funkci kotevního kalichu. V patce bude osazena chránička pro přívod elektro kabelů dovnitř dřívku sloupu.

SLOUP 196-15:

Sloup má smíšenou funkci, slouží jako trakční sloup pro napínací lana tramvajové trakce a současně i pro umístění kamerového systému i lamp VO. Sloup je navržen z dvoustupňového trubkového profilu. Do úrovně 6 m budou na sloupu umístěny kamerové a infra systémy včetně rozvodné skříně, které sem budou přemístěny z rušeného vedlejšího sloupu VO. Na horním dřívku ve výšce kolem 6,5m jsou umístěny objímky trakčních napínacích lan. Ve výšce 8,5 m nad terénem bude horní dřív sloupu opatřen standardní přípravou pro montáž svislé části typového výložníku VO. Sloup bude oboustranně konzolově vetknutý do betonového základu. Sloup je opatřen 1 x dvířky pro elektro a ochrannou manžetou na úrovni terénu. Založení sloupu bude provedeno prostřednictvím betonové patky, která má centricky umístěnou PVC trubku ve funkci kotevního kalichu. V patce bude osazena chránička pro přívod elektro kabelů dovnitř dřívku sloupu.

SO 401 Veřejné osvětlení a napojení zastávkových přístřešků

Předmětem SO 401 je obnova VO a sdružení (trakce) veřejného osvětlení v křižovatce ulic Hartigová, Pod Krejčárkem a Jana Želivského v rozsahu cca 280 m. Záměrem je i obnova kabelů VO v celé trase rekonstrukce od rozvaděče VO. Řešena je i el. přípojka pro městský mobiliář a panel

Napojení na elektrickou energii:

č. j. MHMP 737664/2026

Napájení nového VO bude ze stávajících zapínacích míst: ZM0096 z 5 směrů. Směr č. 6 a 7 - rezervní poslouží na napojení městského mobiliářů s digitálním odjezdovým panelem a napájení SSZ.

Demontáže:

Stávající VO bude zdemontováno v rozsahu křižovatky „Ohrada“, vč. kabelů, svítidel, kamer, dopravních značek, preferencí BUS a veřejných hodin atp., které se opakovaně namontují na nový stožár.

Stožáry:

Nové stožáry VO budou ocelové, bezpaticové, kulaté umístěné v nových pozicích, osazeny do chodníků/zeleni minimálně 0,5m od hrany komunikace. Některé stožáry budou sdruženy s trakčními. Svítidla budou napojena ze svorkovnice stožáru kabelem CYKY-J 3x1,5 mm, ve svorkovnici bude odjištění pojistkou. Každé svítidlo bude mít vlastní svod i vlastní jištění. Nové stožáry, nástavce a výložníky budou v provedení RAL 7021. Nové stožáry budou napojeny novým kabelem CYKY-J 4x16m2 nebo CYKY-J 4x10m2 (přístřešky mobiliáře). Kabely budou vedeny ve výkopu v chodníku/zeleni nebo ose stožárů v hloubce 60 cm, v celé trase v chráničce o $\varnothing 63$ mm výkopem. Pro jeden kabel bude použita jedna chránička. Kabely pod vjezdy budou uloženy v hloubce min. 70 cm, v celé trase v chráničce o $\varnothing 63$ a obetonované chráničce $\varnothing 110$ mm. Chránička bude přesahovat vjezd aspoň o 1 m na každé straně. Kabely vedoucí pod komunikací pro vozidla budou vedeny v chráničce $\varnothing 63$ mm a v chráničce $\varnothing 110$ mm, v hloubce 110 cm pod povrchem komunikace výkopem. Chráničky budou obetonovány a konce zapěněny. Všechny stožáry budou přizemněny zemnicím drátem FeZn $\varnothing 10$ mm, který bude veden od zapínacích míst společně s kabelem. Stožáry budou rovnoměrně napojeny na jednotlivé fáze L1, L2 a L3 – rozfázováno.

SO 660 Rekonstrukce tramvajové tratě

Směrové poměry:

Navrhovaný nový stav směrového vedení trati vychází ze stávajícího a zároveň zohledňuje požadavek na zvětšení šířky nástupišť a zjednodušení geometrie kolejí. Ve směru staničení budou v obou kolejích body ZÚ umístěny do výměnových styků výhybek kolejového trojúhelníka KK Ohrada (Jana Želivského x Hartigova x Pod Krejčárkem) v ul. Hartigově (výměny V3 a V4). Osová vzdálenost kolejí bude v oblasti začátků výhybek přibližně 3,60 m. Následují krátké směrové oblouky s min. poloměrem 300 m, jimiž se trať „srovná“ do os kolejí v navazujícím přímém směru směru Hartigovy ulice k Vozovně Žižkov s osovou vzdáleností 3,20 m. Délka obou upravovaných kolejí směrem k Vozovně Žižkov bude cca 200 m. Spojovací oblouky v navazující části KK Ohrada mají počátek situován též ve výměnách V3 a V4 a jejich staničení pokračuje vzestupně ve směru rozbíhajících se větví výměn (tzn. proti směru staničení hlavních kolejí č. 17 a 18.) Poloměry oblouků odbočných větví respektují stávající stav a žádný z nich nebude menší, než 25,0 m. Spojovací oblouky budou navazovat na stávající trať.

Sklonové poměry:

Nově navržené výškové řešení plně respektuje stávající stav. V prostoru bezprostředně navazujícím na výměny v KK Ohrada (Jana Želivského x Hartigova x Pod Krejčárkem) trať ve směru Hartigovy ulice mírně stoupá v rozmezí 18 až 22 ‰ v celé délce upravovaného úseku. V místě napojení na stávající stav za křižovatkou s Rečkovou ulicí se maximální stoupání lokálně blíží k hodnotě 29 ‰. Minimální poloměr zakružovacích oblouků je 500 m a maximální je pak 25 000 m, aby trať plynule sledovala stávající niveletu. V upravovaném úseku bude provedena obnova odvodňovačů kolejového krytu i kolejnicových žlábků, které jsou zaústěny do kalových jímek.

Odvodnění:

Odvodnění kolejnicových žlábků i krytu TT plně vychází ze stávajícího stavu, kolejové odvodňovače jsou navrženy v původních polohách (jedná se o obnovu systémem „kus za kus“). Celkové množství odváděné povrchové vody před a po rekonstrukci tramvajové trati se nemění. V úseku se svrškem s dlážděným krytem

č. j. MHMP 737664/2026

bude povrch odvodněn převážně podélným sklonem do výše zmiňovaných odvodňovačů, příčný sklon není navrhován. V prostoru před rozjezdovou výměnou V3 a dále v údolnici ve spojovacích obloucích k Nákladovému nádraží Žižkov bude zachováno odvodnění žlábků pomocí skříněk. Odvodnění zemní pláň bude zajištěno obnovenou drenáží, situovanou přibližně do středu tramvajového tělesa. Plocha pláň bude ve směru k drenáži ukloněná v příčném sklonu min. 3 %. Minimální hloubka rýhy pro drenáž bude 0,3 m, výplň drenážní rýhy kolem perforované trubky DN 160 bude provedena ze štěrku frakce 16/32.

Kalové jímky (celkem 2 ks, označené B 21 a B 22) budou též obnoveny v jejich původních polohách. Na stávajících bahnících bude vyčištěn kalový prostor, provede se sanace betonové konstrukce a budou osazeny nové vyrovnávací prstence a kanalizační šachtové poklopy D 400. Bude provedena výměna chybějících či poškozených stupadel. Do bahníků budou zaústěny obnovované drenáže odvodňující spodek tramvajové trati. Bahník, resp. přesněji kontrolní šachtice, do které je zaústěno odvodnění stávající výměnové skříně rozřazovací výměny v koleji č. 18 pod zast. Ohrada do centra bude v souvislosti se zrušením splítky a posunutím výměny zrušen též, posunutá výměna V3 bude mít odvodnění zaústěné do bahníku B 21, shodně, jako sjízdna výměna V4.

Konstrukce koleje:

Stávající konstrukce koleje bude s ohledem na částečně novou trasu kompletně vyměněna za novou. Předpokládá se užití svršku NT1, v úsecích nacházejících se v kolejové konstrukci a v kolejových obvodech blokování výměn na pražcích z tvrdého dřeva, v ostatních úsecích pak na pražcích železobetonových. Upevnění kolejnic bude vždy pružné se svěrkami s antikorozi ochranou. V celé délce rekonstruovaného úseku bude použita konstrukce koleje se svrškem na příčných pražcích. Tramvajový kolejový spodek a svršek bude proveden zemní plání, která bude vyspravena vrstvou štěrkodrti v tl. 200–300 mm. Následně bude zřízena drenáž a položena vrstva separační geotextilie (min. 400 g/m²). Drenážní rýha bude mít min. hloubku 0,30 m a šířku ve dně rýhy 0,40 m a bude též vyložena geotextilií. Drenáž bude sestávat z plastového drenážního potrubí min. DN 160 a obsypu ze štěrku 16/32. Dále budou na vrstvu betonového lože osazeny profily „L“ pro opření svislých antivibračních rohoží. Mezi „L“ profily bude rozprostřena podkladní vrstva ze štěrkodrti (ŠD 0/32) o tl. min. 200 mm. Na ní budou položeny antivibrační rohože v tl. 2 x 12 mm se vzájemným přesahem 300 mm. Dále bude zřízena vrstva kolejového lože v tl. přibližně 250 mm. Na urovnanou vrstvu štěrkového lože budou položeny pražce, aby na nich mohla být smontována kolej. V kolejových konstrukcích a v blokovacích obvodech rozjezdových výměn (vždy cca 15 m před výměnovým stykem) budou použity pražce dřevěné, v ostatních úsecích železobetonové. Jednotlivé kolejnice budou oblepeny bokovnicemi a patními pryžovými profily, které budou v místě upevnění přerušeny. Kolejnice se spojí inventárními spojkami, a kolejový rošt bude připraven k montáži upevňovačů a následně na směrovou úpravu a první podbití. Po kontrole geometrické polohy bude provedeno svaření koleje a druhé podbití. Po dokončení a zabroušení svarů bude dokončena montáž bokovnic, a může být zřízen kryt kolejí.

S ohledem na situování úseku v dopravně poměrně intenzivně využívaném prostoru, a též na možnost využití autobusovou dopravou během výluk budou mezipražcové prostory částečně (cca od poloviny výšky pražce) vyplněny namísto štěrkem betonem C 16/20, který bude zarovnan s horní plochou pražců. Na takto urovnaný podklad bude rozprostřena drť frakce 4/8, která bude sloužit jako lože pro původní velkou kamennou dlažbu. Místa přechodů/přejezdů pro pěší/cyklisty (a případně i ostatní nekojovou dopravu) budou mít konstrukci koleje s krytem z litého asfaltu. Na podklad zarovnaný s horními plochami pražců bude do výšky cca 80 mm pod TK zřízena podkladní vrstva z betonu C 20/25, jejíž povrch bude urovnán vibrační lištou. Na podkladní beton se položí papírová separační vložka (impregnovaný papír). Na závěr dojde ke zřízení asfaltového krytu tramvajové tratě složeného ze dvou vrstev litého asfaltu (nejprve MA16 v tl. 40 mm a poté MA11 v tl. 40 mm), mezi kterými bude položena výztužná geomříž ze skelných vláken s oky 15 x 15 mm.

Ukolejnění a vodivé propojení kolejnic:

č. j. MHMP 737664/2026

Podélné propojení kolejnic bude provedeno jejich svařením. Příčné propojení, připojení „odsávacích“ a ukolejňovacích kabelů ke stojinám kolejnic bude provedeno pomocí koncových oček a šroubovaných kolíkových propojek.

Tramvajové zastávky:

V rekonstruovaném úseku se nachází tramvajová zastávka Ohrada se vstřícně uspořádanými nástupišti pro oba směry. Tramvajové zastávky ve stávajících polohách budou zachovány, avšak zásadně rekonstruovány, bude na obou nástupištech doplněno zábradlí a též o městský mobiliář v podobě přístřešku a elektronického informačního panelu. Šířka nástupiště bude cca 3,0 m a délka nástupních hran 67 m. Výška nástupištních hran bude s převýšením +20 cm nad temenem kolejnice. Nástupištní hrana bude tvořena řezaným žulovým obrubníkem 32 x 24 cm na výšku. Ostatní obruby okolo nástupišť i tělesa tramvajové trati budou provedeny ze stávajícího přetříděného materiálu převážně formátu OP 3. Příčný sklon povrchu zastávky bude v maximálním sklonu 2 % ve směru od tramvajové trati, podélný sklon nástupištní hrany zastávky bude shodný s podélným sklonem přilehlého kolejnicového pásu.

SO 662 Trakční trolejové vedení

Lanová nosná konstrukce bude převážně zachována stávající, bude provedena výměna nevyhovujících prvků (např. smyčkových izolátorů) a obnovena na nových stožárech. Závěsy trolejového drátu budou zachovány, v místech posunu osy kolejí budou jejich pozice upraveny dle nové stopy trolejového drátu. Délka dotčeného úseku trolejového vedení tramvajové trati bude cca 300 m. Odpojovače napájecích a dělicích bodů včetně ovládání budou zachovány, repasovány a znovu použity. Úsekové děliče budou nahrazeny novými. Stávající napájecí kabely od odpojovačů k troleji (odpojovač – trolej) budou vyměněny za nové. Ukolejňovací kabely úsekového děliče Ú.D.51 a napájecích bodů N.B.196c,d,e budou demontovány a nahrazeny novými a připojeny ke koleji šroubovým spojem. Ukolejňování bude obnoveno přes stávající rozpojovací krabičky, umístěné na stožárech.

Stávající bleskojistky pro ochranu proti atmosférickému přepětí budou demontovány a nahrazeny svodiči přepětí PSP 1/10/III. V rámci úprav bude vyměněno celkem 7ks stávajících stožárů za nové včetně základů s ohledem na jejich technický stav a umístění.

Stávající stožáry v rozsahu stavby budou dle potřeby odrezány. Nové i stávající v rozsahu stavby budou opatřeny svrchním a protioplakátovacím nátěrem v odstínu RAL 7021. Součástí budou úpravy pro odpojení napájení v předmětném úseku po dobu stavby a následné obnovení pro opětovné uvedení do provozu.

Návrh trolejového vedení – mechanická část:

Stávající trolejový drát a lanová nosná konstrukce budou zachovány, výměna nosných lan za nové bude provedena u vyměněných stožárů (celkem 7 ks) a dále bude provedena výměna nevyhovujících prvků (např. smyčkových izolátorů). Stávající stožáry budou dle potřeby odrezány a opatřeny podkladním protikorozním nátěrem. Dále budou všechny stožáry opatřeny svrchním nátěrem v odstínu RAL 7021 a protioplakátovacím nátěrem do výšky 2,8 m též v odstínu RAL 7021. Před místem začátku a za koncem záboru stavby bude do trolejových drátů na obou koncích vložena izolace (izolátory dvojité). Všechny úseky trolejových drátů v rozsahu stavby budou na obou koncích ukolejňovány zkratovací sadou.

Uvažovaný počet stožárů, u kterých bude provedena obnova nátěru, je celkem 21ks (od stožáru č. 196-11 až po č. 196-40, včetně N.B.196 c, d a Ú.D.51).

Celkem bude realizováno 7ks nových trakčních stožárů včetně základů. Z toho budou 2 ks umístěny do nových pozic, 3 ks budou umístěny v těsné blízkosti stávajících trakčních stožárů a 2 ks budou realizovány v místě stávajících trakčních stožárů (kombinovaných s VO). Demontováno bude celkem 9 ks trakčních

č. j. MHMP 737664/2026

stožárů z toho 7 ks (stožáry č. 196-12; 196-14; 196-15; 196-16; 196-26; 196-30; 196-39) budou nahrazeny novými stožáry, 3 ks stožárů č. 196-25; 196-38; N.B.196c budou zdemontovány bez náhrady.

Návrh trolejového vedení tramvají – elektrická část:

Celá část dotčeného trolejového vedení se nachází v napájecím úseku N.Ú. 196, odděleném úsekovými děleními ÚD 51, ÚD 99 a ÚD 279. Napájecí úsek N.Ú.196 je napájen z MR 14 Ohrada a obsahuje čtyři napájecí body NB196 a,b,c,d. V rozsahu stavby se nachází úsekové dělení Ú.D.51 a dva napájecí body, NB196 c,d. První izolace je umístěna při uchycení TD, druhá izolace je u lanových převěsů provedena smyčkovým izolátorem umístěným minimální vzdálenosti 1,5m od stožárů a v min. vzdálenosti 2 m od závěsů na budovách. V průběhu stavby bude provedeno rozizolování trolejového vedení a jeho ukolejnění zkratovací sadou.

Svodiče přepětí:

Stávající svodiče PSP 1/10/III pro ochranu proti atmosférickému přepětí budou zachovány. V případě výměny nebo posunu stožáru napájecího bodu stávající svodiče znovu použity. Ukolejňovací kabely u dotčených napájecích bodů N.B. 196c,d,e, úsekového dělení Ú.D.51 budou odpojeny a následně provedeny novými kabely, které budou ke kolejnici připojeny šroubovým spojem. Svody jsou vybaveny elektroinstalační (zemnicí) skříňkou, upevněnou na stožáru, s měřicí svorkou a bude proveden izolovaným vodičem YY 1x 50 mm². Předpokládá se použití stávající zemnicí skříňky. Kabel bude na stožáru uložen do UV stabilní pevné elektroinstalační trubky do výše 3m, v zemi bude uložen do chráničky DN40/32, pod komunikací bude kabel uložen v korugované chráničce HDPE 110 mm.

Protikorozní ochrana:

Trolejové vedení tramvajové trati je provedeno v dvojité izolaci a celý systém není zdrojem bludných proudů. Povrchová úprava stožárů bude provedena metalizací (tl. 80μm) se základním epoxidovým nátěrem (tl. 100μm) a vrchním PUR nátěrem (tl. 80μm) v odstínu RAL 7021. Celková tloušťka vrstev bude 260μm. Stožáry budou natřeny protiplakátovacím nátěrem do výšky 2,8 m v barvě trakčního stožáru a v místě vetknutí do základu budou opatřeny ochrannou manžetou.

Základy stožárů, stožáry:

Nové stožáry bude možno použít pro veřejné osvětlení, všechny stožáry budou vybaveny prostupy pro kabely V.O., dvířky, nástavcem pro výložník V.O., příprava pro montáž svorkovnice a zemnicího pásku, v základech budou založeny PE chráničky pro zatažení kabelů V.O. do dířku stožáru. Základy standardních stožárů budou obsahovat 2 ks korugovaných chrániček HDPE (ø 110mm) pro vstup a ochranu kabelů VO. V základových patkách pro napájecí body (NB) bude uloženo 3 ks (případně více dle počtu napájecích kabelů vč. uzemnění svodičů) korugovaných chrániček HDPE ø110mm pro prostup a ochranu napájecích kabelů a zemnicího kabelu svodičů přepětí a 1 ks korugovaná HDPE ø40 mm chránička pro ovládací kabel EOMP. V základových patkách pro úsekové dělení (ÚD) bude uložena 1 ks korugovaná chránička HDPE ø110mm pro prostup a ochranu zemnicího kabelu svodičů přepětí a 1 ks korugovaná chránička HDPE ø40 mm pro ovládací kabel EOMP.

Spodní patní část trakčního stožáru bude vyplněna betonem C25/30 do výše 10 až 15cm a na výstupu ze základu bude proveden betonový límec. Zbýlá část volného prostoru bude vyplněna zásypem písku. Záklon stožárů s výložníky budou 0,5%, ostatní stožáry budou zakloněny 2%, stožáry s momentem přes 150kNm budou zakloněny až 3% ve směru momentové šipky. Stožáry, které budou v základu umístěny asymetricky a základy, jejichž velikost bude nestandardní, budou mít v betonu umístěnou stočenou kari síť. Vetknuté trakční stožáry budou opatřeny ocelovou manžetou, která bude zasahovat minimálně 30 cm pod a 30 cm nad místo vetknutí. Vetknuté trakční stožáry ve volném terénu budou opatřeny betonovým límcem „čapkou“. Trakční stožáry vybavené přírubou budou upevněny na svorníky základových roštů, které budou osazeny do

č. j. MHMP 737664/2026

plošných základů. Prostor mezi spodní částí příruby a horní hranou plošného betonového základu bude vyplněn betonovou zálivkou. Trakční stožáry kombinované i nekombinované s veřejným osvětlením budou opatřeny dvířky pro stožárovou rozvodnici a pro elektro výzbroj VO ve výšce 1 m nad terénem. V patní části trakčního stožáru bude připraven otvor pro kabel VO. Stožáry, které nebudou osazeny VO budou vybaveny odnímatelným víkem z UV stabilního materiálu proti vnikání nečistot. Trakční stožáry budou mít přípravu pro instalaci zemního šroubu ve výšce 5cm nad horní hranou manžety (35cm nad terénem) pro připojení ochranného pospojování a zemního vedení v rámci veřejného osvětlení.

SO 663 Trakční kabelové vedení

V rámci stavebního objektu SO 663 bude obnoveno příčné propojení kolejnic a obnova odsávacích kabelů od skříně ZDS Ohrada ke kolejnici v návaznosti na rekonstrukci křižovatky Ohrada, v ulicích Jana Želivského, Hartigova a Pod Krejčárkem. Kabelová trasa bude uložena do chodníků do pískového lože, ve vjezdech a přechodech pod komunikací bude uložena do obetonovaných chráničků. Součástí budou úpravy pro odpojení napájení v předmětném úseku po dobu stavby a následné obnovení pro opětovné uvedení do provozu.

Napájecí kabely:

Napájecí kabely NB 193c,d,e jsou stávající a nebudou stavbou dotčeny.

Kabelové propojky:

Propojky budou provedeny kabelem 1-YY 1x240mm², kabely mezi kolejemi budou ochráněny v HDPE trubce, trubky budou na obou koncích vhodně utěsněny proti zatékání vody (ochrannou čepičkou) a vniknutí živočichů. Pod kolejemi budou trubky uloženy v betonovém krytu. Připevnění kabelů ke kolejím (kolejnice typu 49E1) bude provedeno šroubovým spojem. Kolejové propojky budou realizovány nově ve stávajících místech. Připevnění kabelů ke kolejnicím bude provedeno přišroubováním.

Zpětné skříně:

ZDS Ohrada: Stávající ocelová skříň umístěná ve zdi objektu 1715/128 bude vyměněna za novou, plastovou typu SPR2 s výbavou minimálně 6 přípojníc pro ukončení 6ks kabelů:

- 3x zpětný kabel z MR14 Ohrada – (Ohrada 1, 2, 3),
- 3 x 2 odsávací kabel (ZDS Ohrada – kolejnice).

NDS Ohrada: Stávající ocelová skříň umístěná ve zdi objektu 1715/128 bude vyměněna za novou, plastovou typu SPRo4 s výbavou minimálně 10 přípojníc pro ukončení 10ks kabelů:

- 2x napájecí kabel z MR14 Ohrada – (196C,D),
- 3x propojovací napájecí kabel do MR 32 Krejčárek – (196A,B,C)
- 3x napájecí kabel k NB 196c,d,e – (196c,d,e).

Skříně budou opatřeny nátěrem v odstínu RAL 7021 a protiplakátovacím nátěrem.

Odsávací kabely:

Odsávací kabely ke kolejnici z ZDS Ohrada budou nové, uložené do stávající trasy. Nové odsávací kabely budou typu 1-YY 1x240mm. Mezi kolejnicemi budou kabely ochráněny v HDPE trubce, trubky budou na obou koncích vhodně utěsněny proti zatékání vody (ochrannou čepičkou). Připevnění kabelů ke kolejnicím bude provedeno přišroubováním.

Ovládání odpojovačů:

V úseku 196 jsou napájecí body N.B.196 a,b,c,d a úsekové dělení Ú.D.99 osazeny odpojovači s ručním ovládáním, pouze úsekové dělení Ú.D.51 a Ú.D. 279 jsou s odpojovači ovládanými motoricky. Do tohoto stavu nebude zasahováno a ovládání jednotlivých napájecích a dělicích bodů bude zachováno stávající. Nový napájecí bod 196c bude osazen odpojovačem s ručním ovládáním.

č. j. MHMP 737664/2026

SO 664 Projekt EOv

Rozvaděč stávajícího zařízení EOv 628 "Ohrada od Vápenky" bude z důvodů kolize s posunem kolejí do nové osy a zrušení splítky přemístěn včetně sousedního sloupku se svodem napájení a směrovou lampou do nového umístění do ostrůvku před nástupiště zastávky Ohrada ZC. Veškeré součásti EOv obnoveny z nových komponent. Systémy EOv budou propojeny na zařízení SSZ 3.321 Ohrada. Veškeré viditelné nadzemní komponenty budou opatřeny nátěrem odstínu RAL7021.

Řídicí systém:

Řídicí systémem je navržen typu TRX. Skříň bude nová plastová a umístěna v novém umístění. Systém bude instalován v konfiguraci ovládání rozjezdové výměny s ochranou kolejovými obvody, s řízením radiovým přijímačem ve vzdálenosti 25m před hroty výměny, vzdáleným rádiem ve vzdálenosti 43m před označníkem zastávky Ohrada DC, signalizací stavu a uzamčení výměn, vyhříváním sjezdové i rozjezdové výměny topnými články, ovládáním návěstidel, napájením z trakčního vedení a dálkovou správou.

Pracovní napětí systému je 24V DC. V rozvaděči bude umístěna UPS (zálohované zdroje) pro 24V zálohované napájení po dobu 5 minut. Topnice a přestavník budou napájeny také z napájecího napětí, ale nebudou zálohované. Řídicí rozvaděč bude standardně vybaven 4G komunikační jednotkou, která bude zprostředkovávat komunikaci se SHV serverem pro vzdálený přístup. Rozvaděč bude vybaven zavíracím mechanismem s cylindrickým zámkem. Rozvaděč systému bude vybaven HMI panelem s dotykovým displejem a vizualizací, která slouží pro lokální ovládání systému - konfigurace, vizualizace, povelování, atd.). Řídicí rozvaděč TRX bude obsahovat následující standardní vybavení (Napájecí zařízení (zdroj/měnič), které poskytuje 24V DC, UPS pro zálohování 24V DC pracovního napětí rozvaděče (vč. akumulátorů), PLC s řídicí logikou, zpracovávání vstupů a ovládání aktuátorů, BRC jednotky - vyhodnocovací moduly kolejových obvodů, jednotky pro logické vstupy a výstupy, které slouží jako ochrany PLC před vnějším poškozením, měřené výstupy pro návěstidla, rozhraní pro ovládání výhybek (vč. stykače motoru), HMI dotykový panel s vizualizací a panel s tlačítky a přepínači, zařízení síťové infrastruktury pro vzdálené připojení k serveru (4G modem, router), stykač pro spínání topnic, pojistka pro každou topnici, jednotky pro monitoring (diagnostiku) každé topnice, PLC vstupy a výstupy (vč. SW řídicí logiky ohřevu), přepínač nouzového vytápění, senzor teploty koleje a vzduchu.

Výhybky včetně elektricky ovládaného přestavníku budou instalovány nové. Skříň EOv bude natřena barvou RAL 7021 a opatřena protiplakátovacím nátěrem.

Systém se skládá z těchto základních částí: Řídicí technologie EOv v plastové skříni na soklu, třída ochrany II, plastové pojistkové skříňky, třída ochrany II, svodič proti přepětí, umístěný v plastové skříni třída ochrany II, výhybkový systém - pro 1ks el. přestavníků, 1x velká signální lampa LED – směrové návěstidlo, 1x přijímač radiového signálu - v plastové skříni v zemi, 1x vzdálený přijímač radiového signálu - v plastové skříni v zemi, 2x blokovací kolejové obvody, vytápění sjezdové a rozjezdové výměny – 4x topnice, rozhraní pro předávání stavů se SSZ.

Vedle rozvaděče bude vybudován nový sloupek pro umístění napájecího svodu a kabelu ke směrové lampě.

Napájení:

Svod napájení bude proveden nově, kabelem typu CGAU 1x6 mm² s využitím nového strožárku vedle rozvaděče EOv. Zařízení bude chráněno svodičem proti přepětí typu PSP 1/10/III, umístěným v samostatné skříni s II. třídou izolace, vedle pojistkové skříni a ukolejněným kabelem typu CYY1x50mm². Ze svodiče přepětí bude kabel napájení připojen do pojistkové skříňky, kde je umístěno jištění přívodního kabelu. Rozvaděč EOv bude napájen z trolejového vedení 600V DC přes pojistkový odpojovač OPT 22 s tavnou pojistkou PT. Pojistky jsou dvě pro dva samostatné obvody. První bude určen pro signalizační systém a druhý

č. j. MHMP 737664/2026

pro topnice. Pojistkový odpojovač bude umístěn v samostatné plastové pojistkové skříňce tř. II upevněné na stožáru se svodem vedle rozvaděče a bude umístěna se spodním okrajem ve výšce cca 2,0m. Skříňky budou natřeny barvou RAL 7021 a opatřeny protiplakátovacím nátěrem.

Řízení EOv- rádiové přijímače:

Ve stávajícím systému je instalován stávající rádiový přijímač ve vzdálenosti 25 m před hroty výměny a odhlašovací rádio u skříňe přestavníku. Skříňe rádia budou umístěny 0,2 m vpravo od kolejnice. Rádiový přijímač bude k řídicímu systému připojen novými samostatnými kabely typu Li2YCYv(TP) 2x2x0,5mm², uloženými v chráničkách. V prostoru zemní skříňe rozjezdové výměny, z vnějšku 0,2 m vpravo od kolejnice, bude nově instalována příprava pro odhlašovací rádio (chráničková trasa a šachta pro uložení odhlašovacího rádia). Bude provedena stavební příprava pro zřízení druhého rádiového přijímače ve vzdálenosti 7 m před navrženým přijímačem.

Kolejové obvody:

V rámci obnovy kolejnic budou obnoveny kolejové obvody včetně příslušné kabeláže. Detekci přítomnosti tramvaje v prostoru rozjezdové výměny zajistí dva kolejové obvody, jeden ve standardním provedení (typu CR TC – 10 ti PINové provedení) v délce 12 m před přestavníkem a druhý v prostoru srdce výhybky (typu TTC - 6ti PINové provedení).

Ohřev výměn:

Ohřev obou výměn je součástí řídicího systému. Pro ohřev sjezdové výměny budou použity nové topné tyče (T3, T4) 660V/600W/2200 mm kruhového průřezu z nerezavějícího materiálu. Pro ohřev rozjezdové výměny budou použity nové topné tyče (T1, T2) 660V/900W/2200 mm kruhového průřezu z nerezavějícího materiálu. Tyče jsou zasunuty do trubek z nerezové oceli, umístěných pod hlavou kolejnice v prostoru výměny. Napájení je provedeno napětím trakční sítě. Jištění je provedeno v řídicí skříni pojistkou 2A, zvlášť pro každou topnou tyč. Spínání řízené speciální jednotkou v závislosti na teplotě (snímač teploty – CT1) kolejnice a vzduchu zajišťuje stykač.

Propojení se SSZ:

Stávající EOv 628 je napojen stávajícím kabelem do rozvaděče SSZ 3.321.

Kabelové rozvody:

Silové, zemní i venkovní, kabelové rozvody jsou provedeny kabely s plastovou případně gumovou izolací. V chodníku a volném terénu budou kabely uloženy v trase v jedné nebo více vrstvách s krytím min. 35 cm do plastových chrániček o průměru 110 mm, resp. 50/40 mm. Ve výkopu budou trubky obetonovány. Konce kabelových chrániček budou ukončeny utěsněny proti vnikající vodě, nečistotám a živočichům. Do chrániček bude zataženo protahovací lano (drát). Vývody kabelů na stožáry budou chráněny plastovou trubkou do výše 3 m a ochráněny ucpávkou proti zatékání vody. Pod vjezdy v chodníku bude minimální krytí zvýšeno na 1 m a kabely budou uloženy do obetonovaných chrániček. Napájecí a zpětné kabely, ovládací kabely, sdělovací kabely a optotrubky budou v kabelové rýze vzájemně odděleny. Pro přechody kabelů pod komunikacemi, tramvajovými koleji a parkovacími plochami bude využito stávajících tras a v případě neprůchodnosti budou vybudovány nové prostupy tvořené příslušným počtem obetonovaných (překryvná a podkladní vrstva tl. min. 10 cm) chrániček s krytím min. 1,0 m (1,3 m pod TT). Kabelové chráničky budou ukončeny cca 1 m za hranicí stávající komunikace a utěsněny proti vnikající vodě a živočichům. Do chrániček bude zataženo protahovací lano (drát).

Magistrát hlavního města Prahy, odbor pozemních komunikací a drah, jako obecní stavební úřad příslušný podle ustanovení § 30 odst. 1) písm. f) společně s § 34a odst. 1 písm. a) stavebního zákona, v souladu s

č. j. MHMP 737664/2026

ustanovením § 31 odst. 2 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 55/2000 Sb., kterou se vydává Statut hl. m. Prahy, v platném znění, (dále jen „stavební úřad“),

vyrozumívá v souladu s ustanovením §188 stavebního zákona účastníky řízení, dotčené orgány a hlavního projektanta o zahájení řízení.

V tomto řízení nebude nařízeno ústní jednání. Účastníci řízení o povolení záměru mohou své námitky uplatnit ve lhůtě **15 dnů od doručení tohoto vyrozumění**.

Podle ustanovení § 190 stavebního zákona platí, že k později uplatněným námitkám stavební úřad přihlédne a vypořádá je pouze tehdy, týkají-li se nově doplněných podkladů pro rozhodnutí, k nimž nebylo možné uplatnit námitku dříve. K námitkám o věcech, o kterých bylo rozhodnuto při vydání územně plánovací dokumentace, se nepřihlíží.

Účastníci řízení mohou uplatňovat námitky směřující k hájení jejich procesních práv; další námitky pouze v rozsahu uvedeném v ustanovení § 190 odstavci 3 stavebního zákona. K námitkám, které přesahují rozsah odstavce 3, stavební úřad nepřihlíží.

Obec jako účastník řízení může uplatňovat námitky pouze v rozsahu své samostatné působnosti. Účastník řízení podle § 182 písm. c) a d) stavebního zákona může uplatňovat námitky pouze v rozsahu možného přímého dotčení svých práv. Účastník řízení podle § 182 písm. e) stavebního zákona může uplatňovat námitky pouze v rozsahu, v jakém se projednáváný záměr dotýká zájmů chráněných jiným právním předpisem, který zakládá jeho účastenství v řízení podle tohoto zákona. Účastník řízení je povinen v námitce uvést důvody podání námitky.

Toto řízení je řízení s velkým počtem účastníků ve smyslu ustanovení § 144 odst. 6 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“). Stavební úřad doručuje podle ustanovení § 188 odst. 4 stavebního zákona toto vyrozumění o zahájení řízení účastníkům podle § 182 písm. a), b) a c) stavebního zákona jednotlivě. Ostatním účastníkům řízení bude doručovat veřejnou vyhláškou. Všechny další písemnosti bude stavební úřad doručovat jednotlivě pouze žadateli, obci, na jejímž území má být záměr uskutečněn, a dotčeným orgánům. Účinky doručení jsou spojeny s vyvěšením na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy.

V předmětném řízení má stavební úřad shromážděny veškeré podklady a v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu, dává tímto účastníkům možnost se vyjádřit k podkladům rozhodnutí.

Do podkladů rozhodnutí lze nahlédnout ve lhůtě výše uvedené na odboru pozemních komunikací a drah Magistrátu hlavního města Prahy, se sídlem Jungmannova 35/29, Praha 1, v kanceláři č. 157, a to vždy v úřední dny, tj. v pondělí a ve středu od 8:00 do 18:00 hodin, nebo v ostatní dny po předchozí telefonické dohodě (oprávněná úřední osoba Ing. arch. Veronika Tegérová, 236 00 3099, veronika.tegerova@praha.eu)

Nechá-li se některý z účastníků řízení zastupovat, předloží jeho zástupce písemnou plnou moc.

Ing. Filip Gottwald v.r.
pověřen řízením odboru pozemních komunikací a drah

Za správnost vyhotovení: **Ing. arch. Veronika Tegérová**
Podepsáno elektronicky

Rozdělovník:

I. Účastníci řízení podle § 182 písm. a) – c) stavebního zákona a § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu (doručení jednotlivě):

- STRM Gama, a.s., Purkyňova 2121/3, Nové Město, 110 00 Praha 1, DS: 5j5wkbd
- Hlavní město Praha zastoupené Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Vyšehradská 2077/57, 128 00 Praha 2, DS: c2zmahu
- Technická zpráva komunikací hl. m. Prahy, a.s., Veletržní 1623/24, 170 00 Praha 7, DS: mivq4t3
- Hlavní město Praha zastoupené odborem majetkových agend MHMP, Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
- Městská část Praha 3, Havlíčkovy nám. 9, 130 00 Praha 3, DS: ergbrf7
- Quantcom, a.s., Křížkova 237/36a, Karlín, 18600 Praha 8, DS: p4vdqdt
- CETIN a.s., Českomoravská 2510/19, 190 00 Praha 9, DS: qa7425t
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s., U plynárny 500/44, 140 00 Praha 4, DS: 9ihvzmy
- Pražské vodovody a kanalizace, a.s., Ke Kablu 971/1, 102 00 Praha 10, DS: ec9fspf
- Pražská vodohospodářská společnost a.s., Žatecká 110/2, 110 00 Praha 1, DS: a75fsn2
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, DS: fhidrk6
- Pražská energetika, a.s., Na hroudě 1492/4, 100 00 Praha 10, DS: z3wcgr4
- Technologie Hlavního města Prahy, a.s., Dělnická 213/12, 170 00 Praha 7, DS: u5hgkji
- T-Mobile Czech Republic a.s., Tomíčková 2144/1, 149 00 Praha 4, DS: ygwch5i
- Vodafone Czech Republic a.s., náměstí Junkových 2808/2, 155 00 Praha 5, DS: 29acihr
- Vysoká škola ekonomická v Praze, náměstí Winstona Churchilla 1938/4, Žižkov, 13000 Praha 3, DS: canj9d5
- Společenství vlastníků v domě Jana Želivského 1729/20, Praha 3, Jana Želivského 1729/20, Žižkov, 13000 Praha 3, DS: wkerssf
- Lidové bytové družstvo Praha 3, Lucemburská 1570/49, Žižkov, 13000 Praha 3, DS: gjwih7c
- Komerční banka, a.s., Na příkopě 969/33, Staré Město, 11000 Praha 1, DS: 4ktes4w

II. Účastníci řízení podle § 182 písm. d) stavebního zákona a § 27 odst. 1 a 2 správního řádu (zveřejněním na úřední desce Magistrátu hl. m. Prahy po dobu 15 dní a na úřední desce MČ Praha 4, DS: ergbrf7 po dobu 15 dní se žádostí o vyvěšení písemnosti a o její zveřejnění způsobem umožňujícím dálkový přístup a o podání informace o datech vyvěšení a sejmutí písemnosti)

III. Dotčené orgány (doručení jednotlivě):

- MHMP Odbor památkové péče (OPP)
- MHMP Odbor bezpečnosti (BEZ)
- MHMP Odbor územního rozvoje (UZR)
- Úřad Městské části Praha 3, odbor ochrany životního prostředí, Havlíčkovy nám. 9, 130 00 Praha 3, DS: ergbrf7
- Úřad Městské části Praha 3, odbor dopravy, Havlíčkovy nám. 9, 130 00 Praha 3, DS: ergbrf7
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9, DS: fhidrk6
- Archeologický ústav AV ČR, Praha, v. v. i., Letenská 123/4, 118 00, Praha, DS: fxcng6z
- Hygienická stanice hlavního města Prahy se sídlem v Praze, Rytířská 404/12, 110 01, DS: zpqai2i
- Krajské ředitelství policie hl. m. Prahy, Kongresová 1666/2, 140 21 Praha 4, DS: rkiai5y

IV. Ostatní:

- Ing. Petr Pešťál, hlavní inženýr projektu, DS: chjmuc5
- MHMP Odbor pozemních komunikací a drah, drážní správní úřad (PKD / O2)
- MHMP Odbor pozemních komunikací a drah, silniční správní úřad (PKD / O4)
- Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), Rytířská 406/10, Staré Město, 11000 Praha 1, DS: ku79q7n
- spis