

	<b>KOLEJCONSULT &amp; servis, spol. s r.o.</b>		
	Křenová 131 / 35		602 00 BRNO
	tel – fax. +420 543 254 144		E – mail: info @ kcas.cz
	společnost je registrována na základě usnesení č. Firm 2237 / 96; Rg. C 23193 / 3 ve výpisu z obchodního rejstříku, vedeného Krajským obchodním soudem v Brně; oddíl C, vložka 231 93		
Odpovědný projektant: Ladislav Minář, Ing. CSc.		Dokumentaci kontroloval: Ladislav Minář, Ing. CSc.	
Navrhl – vypracoval: Michal Laichman, Ing.		Kreslil – psal: ACAD 2011; RailCad 3.2	
Objednatel akce:			
<b>SŽDC, s. o.; Stavební správa východ, Nerudova 1; 772 58 OLOMOUC</b>			
Akce:			
<b>Stabilizace železničního spodku v žst Třinec – těšínské zhlaví</b>			
Kraj:	Zlínský	Obec – město; KÚ:	Stítná nad Vláří 763 942
Účel dokumentace	<b>PROJEKT</b>	Část dokumentace:	<b>B</b>
		Stavební objekt; provozní soubor:	
Měřítko:	Text TZ	Formát:	1 A4
		Datum:	11 / 2017
Název přílohy:		Příloha číslo:	<b>B.1</b>
<b>SOUHRNNÁ ČÁST - ZPRÁVA</b>			



Projektová dokumentace je zpracována dle Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních,  
Příloha č. 2 ke směrnici generálního ředitele č. 11 / 2006 – projekt (P).

## B.1 SOUHRNNÁ TECHICKÁ ZPRÁVA

### B.1.1 Průzkumy a podklady

Pro zpracování projektu akce: „**Stabilizace železničního spodku v žst Třinec – těšínské zhlaví**“, byly využity výsledky podrobného geotechnického průzkumu.

Návrh technologie sanace resp. stabilizace železničního spodku byla navržena na základě morfologických, geologických a geotechnických poměrů. Jako optimální řešení se jeví hloubková stabilizace zemního tělesa vibrovanými šterkovými pilíři. Navržený způsob stabilizace odpovídá opakovanému rozpadu geometrické polohy koleje (dále jen: „GPK“) a místním geologickým a hydrogeologickým poměrům na lokalitě.

Pro zpracování geodetické části projektu bylo nutné provést podrobné zaměření skutečného stavu, s navázáním na bodové pole ve správě SŽG Olomouc. Zaměření je provedeno v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv.

### B.1.2 Ochranná pásma

Při zpracování projektu stavby je uvažováno se základními parametry ochranných pásem dráhy.

Liniové stavby / právní předpis	Vymezení
Dráhy 266 / 1994 Sb.	vzdálenost od osy krajní koleje: 60 m u celostátní resp. regionální dopravy
	vzdálenost od hranice obvodu dráhy: 30 m u celostátní regionální dopravy

Sanační práce na stavbě nejsou dotčena žádným ochranným pásmem energetických zařízení. Stavba se nenachází v rezervaci resp. v CHKO.

Vzhledem na povahu a rozsah stavby nebudou stanovena nová ochranná pásma.

### B.1.3 Koncepce stavby

Koncepce stavby vychází ze schválené přípravné dokumentace. Koncepce stavby je v rámci projektu stavby aktualizována na stávající poměry a podmínky v období 11 / 2017.



#### **B.1.3.1 Účel stavby**

Celková koncepce stavby je dána opakovaným rozsahem rozpadu GPK na těšínském zhlaví v žst Třinec. Rozpad GPK vede k trvalému snížení traťové rychlosti ze 140 až na 40 kmh<sup>-1</sup>, podle hodnot překračujících předepsané odchylky IAL. Rozpad GPK se projevuje především ve výškové deformaci koleje, což je vzhledem na úsek s výhybkami v JSK velice problematické.

Úsek pro stabilizaci železničního spodku se nachází na celostátní dvoukolejné trati Dětmárovice - státní hranice ČR / SR, se zařazením do sítě mezinárodních železničních koridorů systému TEN-T. Koleje jsou pojížděny traťovou rychlostí do **140 km.h<sup>-1</sup>**, tzn. v rychlostním pásmu **RP 4**. Trať je elektrizována stejnosměrnou proudovou soustavou o napětí = 3 kV. Sanovaný úsek se nachází na těšínském zhlaví žst Třinec se zabezpečením typu ESA.

Stručně lze navržené technické řešení charakterizovat hloubkovými sanačními pracemi na zemním tělese, s návazností na stávající odvodňovací systémy. Cílem sanace je vytvoření podmínek pro zajištění stabilní a trvalé GPK, pro zajištění bezpečného a plynulého železničního provozu na těšínském zhlaví v žst Třinec.

K rozpadu GPK dochází v úseku kolejových spojek (JSK) v km 312,300 ÷ 312,700, tj. cca v délce **400,000 m**, v obou traťových kolejích č. 1 a 2. Železniční trať je v daném úseku umístěna v údolnicové nivě pravého břehu řeky Olše. V místě železniční tratě údolnicová niva přechází v pohraniční vrchovinu Osůvka.

Železniční svršek kolejí a výhybek JSK je tvořen kolejnicemi UIC60, uložených na betonových pražcích B91/S1 a ve výhybkách na pražcích STIARM se žebrovými podkladnicemi s pružným upevněním.

Trať se nachází v úrovni terénu s povrchovým a podpovrchovým odvodněním. Zemní plán je odvodněn kombinací střechovitého příčného uspořádání a přirozeného podélného spádu nivelety koleje cca 6,5 ‰.

Během stavebních prací nebude nutné provádět žádné přeložky nadzemních i podzemních tras inženýrských sítí. Stávající kabelové trasy drážní infrastruktury budou podrobně vytyčeny a dohledány tak, aby nebyly sanačními pracemi zasaženy. Během prací budou nepotřebná zařízení dočasně odpojena a po provedení prací opět zapojena.

Vlastní sanační práce budou prováděny výhradně na pozemcích SŽDC a ČD.

#### **B.1.3.2 OTP na výstavbu**

Pro práce a použité materiály na stavbě budou dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Veškeré práce budou provedeny dle schválených technologických postupů a použité materiály budou splňovat podmínky TKP Staveb státních drah.

#### **B.1.3.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby**

Vzhledem na povahu a charakter sanačních prací železničního spodku a umístění stavby, nejsou pro řešení stavby požadovány žádné architektonické a urbanistické požadavky pro začlenění stavby do území.



#### **B.1.3.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO**

Popis navrženého technického řešení pro jednotlivé SO lze charakterizovat následovně:

##### **■ SO 01 ... Železniční svršek ■**

- železniční svršek tvaru UIC 60 bude v rámci stabilizace železničního spodku snesen:

- v koleji č. 1 km 312,311<sup>045</sup> - 312,700<sup>000</sup> v dl. **388,955 m**,

- v koleji č. 2 km 312,308<sup>595</sup> - 312,697<sup>628</sup> v dl. **389,033 m** (staničení dle koleje č. 1),

- snesení železničního svršku bude provedeno tak, aby bylo možné jeho zpětné vložení bez nových konstrukčních prvků, kromě kolejnic (*středové kolejnice ve výhybkách, kolejnice v oblasti stykových komor..*). Stávající kolejové lože bude odtěženo tak, že nebude znehodnoceno jemnozrnnými materiály a uloženo na zpevněnou skládku. Stávající kolejové lože bude použito pro zřízení roznášecí vrstvy na šterkových pilířích.

##### **■ SO 02 ... Železniční spodek ■**

- stabilizace zemního tělesa vibrovanými vertikálním šterkovými pilíři

- v koleji č. 1 km 312,311<sup>045</sup> - 312,700<sup>000</sup> v dl. **388,955 m**,

- v koleji č. 2 km 312,308<sup>595</sup> - 312,697<sup>628</sup> v dl. **389,033 m** (staničení dle koleje č. 1),

*S konstrukcí pražcového podloží ve sladbě*

- geosyntetické materiály (*tuhá geomříž a separační geotextílie*),

- roznášecí vrstva na hlavách pilířů z vyzískaného kolejového lože  
frakce 31,5 / 63 mm v tl. 200 mm,

- ochranná konstrukční vrstva z nové přírodní šterkodrtě frakce 0 / 31,5 mm v tl. 200 ÷ 344 mm (*dle průběhu střechovitého sklonu zemní pláně s = 3 %*),  
*z důvodů stávajícího podpovrchového odvodnění*

- povrchové odvodnění bude v celém stabilizovaném úseku ponecháno ve stávajícím stavu v km 312,311<sup>045</sup> - 312,700<sup>000</sup> v dl. **388,955 m**, které bude doplněno příčnými odvodňovacími žebry s výplní vyzískaným (*čistým*) šterkem frakce 31,5 / 63 mm

##### **■ SO 03 ... Trakční vedení ■**

- trakční vedení nebude vzhledem na komplikovanou sestavu na kolejovém zhlaví ve směru na Český Těšín snášeno. Trakční vedení bude dle přípravných prací odizolováno tak, aby bylo možné samostatné vypnutí trakčního proudu nad sanovanými kolejemi zhlaví žst. Rozsah a podrobné řešení je zpracováno v samostatné příloze projektové dokumentace.

- po provedení sanačních prací bude provedena regulace a nastavena kompenzace trakčního vedení nad směrově a výškově vyrovnanými kolejemi.

##### **■ PS 01 ... Zabezpečovací zařízení ■**

- zabezpečovací zařízení nebude v rámci stabilizace železničního spodku měněno. Pro sanační práce na stabilizaci bude zabezpečovací zařízení pouze odpojeno a zpětně zapojeno. Stávající technologická zařízení a podzemní trasy budou zachovány ve stávajícím rozsahu. Rozsah a podrobné řešení je zpracováno v samostatné příloze projektové dokumentace,



- podpovrchové trasy je nutné před zahájením prací podrobně vytyčit a dohledat za účasti jejich správců,
- po provedení sanačních prací bude provedeno nastavení a seřízení zabezpečovacího zařízení a po TBZ bude uvedeno zpět do provozu.

#### ■ PS 02 ... Ochrana a přeložky sdělovací zařízení ■

• sdělovací zařízení nebude v rámci stabilizace železničního spodku měněno. Pro sanační práce na stabilizaci bude sdělovací zařízení pouze odpojeno a zpětně zapojeno. Stávající sdělovací zařízení a podzemní trasy budou zachovány ve stávajícím rozsahu. Rozsah a podrobné řešení je zpracováno v samostatné příloze projektové dokumentace.

- podpovrchové trasy je před zahájením prací podrobně vytyčit a dohledat za účasti jejich správců,
- po provedení sanačních prací bude provedeno nastavení a seřízení sdělovacího zařízení a bude uvedeno zpět do provozu.

#### **B.1.3.5 Požadavky na postupné provádění stavby**

S ohledem na povahu a rozsah stavby je nutné zachovat základní stavební a technologické postupy, aby nedocházelo ke znehodnocování již provedených prací resp. poškození demontovaného zařízení.

Stavba nebude postupně uváděna do provozu. Sanační práce budou provedeny vy výlukách jednotlivých kolejí. Postup doporučujeme zahájit sanačními pracemi v koleji č. 1 a následně v koleji č. 2.

#### **B.1.3.6 Požadavky na postupné uvádění stavby a předpokládané lhůty výstavby**

S ohledem na to, že stavba nebude postupně uváděna do provozu, nejsou stanoveny žádné požadavky.

Předpokládaná lhůta výstavby je stanovena na termín 09 - 11 / 2019. Předpokládá se nepřetržitá výluka traťové koleje s celkovým zastavením provozu v délce 2 × 35 dní.

#### **B.1.3.7 Požadavky stavby na zdroje**

S ohledem na povahu a rozsah sanačních stabilizačních prací, resp. její umístění, nejsou pro ni stanoveny žádné požadavky na zdroje. Stavba neuvažuje ani s dočasným připojením na žádné energetické rozvody (*elektřina, plyn, voda...*). Požadavky na zdroje pokryje zhotovitel v rámci realizace prací.

Pro stavbu nejsou stanoveny bilance spotřeby energií, poplatky za zvýšení odběru elektrické energie ani poplatky za zvýšení technického maxima.

#### **B.1.3.8 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Stavba svým charakterem nebude produkovat odpadní vody. Z těchto důvodů nejsou doloženy kvalitativní a kvantitativní ukazatele odpadních vod. Nejsou zpracovány provozní a havarijní řády. Rovněž není nutné zpracovávat řešení napojení stavby na stávající síť technického vybavení. Zůstane zachován stávající stav.



Vody z podpovrchového a povrchového odvodnění budou svedeny do stávajících odvodňovacích zařízení.

#### **B.1.3.9 Napojení na dopravní systém**

S ohledem na povahu a rozsah stavby není řešeno napojení na dopravní systém. Stavba svojí povahou po dokončení neovlivní dopravní infrastrukturu.

Během stabilizačních prací bude dočasně omezen silniční provoz v místě napojení staveništní dopravy na veřejnou komunikační síť v ul. Těšínská, resp. na komunikaci II tř., číslo 468.

#### **B.1.3.10 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

V rámci stavby není uvažováno s náhradní výsadbou ani s ozeleněním

#### **B.1.3.11 Bezpečnost práce**

Základní povinností účastníků výstavby v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je dodržovat Zákon č. 309 / 2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (*zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci*) a Nařízení vlády č. 591 / 2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Všeobecné zásady jsou součástí souhrnného řešení stavby. Nutné je zdůraznit dodržování bezpečnostních předpisů B1-B6, novelizované vyhláškou ČÚBO č.324 / 90 Sb., zejména pak ustanovení o zemních pracích, pažení výkopů (*trativody, svodná potrubí, příkopové zídky,...*) v blízkosti provozovaných kolejí. Při dimenzování pažení je nutno brát v úvahu nejen zemní tlak, ale i přitížení dopravou jak silniční, tak i železniční. Je nutno dbát mimořádné opatrnosti při hutnění jednotlivých vrstev násypu, zejména dodržení bezpečné vzdálenosti okraje válce od okraje svahu s ohledem na tloušťku hutněné vrstvy (nebezpečí nekontrolovaného ujetí válce ze svahu).

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy, kam spadají práce na objektech železničního spodku a svršku, protože se realizují v souběhu s provozovanou kolejí, je třeba dodržovat základní směrnici o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě **SŽDC Bp1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (*platný od 01. 10. 2013*). Všichni pracovníci musí být pravidelně proškoleni z bezpečnostních předpisů, především pak z předpisu Bp1 a ze souvisejících norem a předpisů. Je nutno upozornit na všechny práce v blízkosti trolejového vedení, práce v blízkosti provozované koleje a práce na strojích.

Práce prováděné v blízkosti resp. podél provozované koleje je možné provádět pouze za stálého dozoru vyčleněného a proškoleného pracovníka, který plní funkci bezpečnostní hlídky a upozorňuje na blížící se vlaky. Při provozu na železničních tratích a používání železničních zařízení v definitivním i provizorním stavu (*mezistavu*) je nutné dodržet TNŽ a dopravní a návěstní předpisy.

Stavební činnost bude probíhat ve výluce i za omezeného drážního provozu (rychlost 30 kmh<sup>-1</sup>). Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení všech pracovníků, jejich vybavení ochrannými pomůckami, zajistit trvalé spojení mezi pracovišti a pověřeným drážním pracovištěm. V místech, kde bude možný přístup veřejnosti ke staveništi, nebo kde bude povolen pohyb v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací





a bezpečnost veřejnosti. Toto je třeba zajistit jak organizačně, tak i technicky (*oplocení, vymezení území a času pro průjezd stavenišť apod.*).

Zvláštní pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti elektrických podpovrchových i povrchových vedení v případech, kdy není možno předem zjistit spolehlivě jejich přesnou polohu. Pokud nespecifikují správci zařízení způsob provádění prací, je třeba pro práce v blízkosti sítí dodržovat následující postup, kdy bude před zahájením prací přizván správce (*uživatel*) zařízení, aby potvrdil jeho existenci a ověřil nebo upřesnil jeho polohu. Následně správce (*uživatel*) zařízení vydá souhlas s prováděním prací na svém zařízení nebo v jeho blízkosti.

Současně zajistí v případě potřeby na místě staveniště vypnutí zařízení z provozu:

- při pracích v prostoru stabilizace je zařízení pod napětím a je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací,
- při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění charakteru ohrožení.

Zajištění bezpečnosti traťových zaměstnanců při provozu trati v oblasti míst s omezeným volným schůdným a manipulačním prostorem je třeba zajistit stavebně technickými a organizačními opatřeními uvedenými výše.

Stavba bude částečně realizována v ochranném pásmu lesa, proto je nutné v ochranném pásmu lesa dodržovat zákon o lesích č. 289 / 95 Sb. Zvýšenou bezpečnost je třeba věnovat při pracích z otevřeným ohněm (*řezání kolejnic, svařování kolejnic*). Hranice ochranného pásma lesa jsou vyznačeny v příloze.

#### **B.1.3.12 Posouzení stavby z hlediska užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Vzhledem na povahu a charakter stavby, se neuvažuje s bezbariérovým užíváním stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Sanační práce budou prováděny mimo veřejný dopravní prostor.

#### **B.1.3.13 Podmiňují, vyvolané a jiné související investice**

Vzhledem na povahu a charakter stavby, se neuvažuje s podmiňujícími, vyvolanými a jinými souvisejícími investicemi. Současně se nepředpokládá resp. nenárokuje jejich zabezpečení, nad běžný rámec staveb (*rezervy*).

### **B.1.4 Údaje o splnění stanovených podmínek**

- Podmínky rozhodnutí o umístění stavby byly v rámci PD odsouhlaseny a v projektu nejsou měněny.
- Podmínky schvalovacího a posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci jsou splněny.
- Zpracování vlivu stavby na životní prostředí, tzv. EIA nebyly vzhledem na povahu a rozsah stavby požadovány.
- Kapacitní a další stanovené údaje byly oproti PD v projektu splněny.
- Změny oproti řešení PD nedoznalo žádných změn.



### B.1.5 Příprava pro výstavbu

V rámci řešení přípravy sanačních prací pro stabilizaci železničního spodku na těšínském zhlaví v žst Třinec, byly zajištěny následující postupy:

- uvolnění staveniště (*pozemků i objektů*) nevyžaduje vzhledem na polohu v intravilánu žádné zvláštní opatření.
- vzhledem na povahu a rozsah stavby, se nebudou využívat stávající objekty. Mostní objekty nebudou stavbou dotčeny.
- demolice stávajících objektů bude provedeno bez trhavin, rypadly případně sbíjecími kladivy. Místa skládek jsou samostatně řešeny v kapitole o odpadech.
- likvidace porostů bude provedena pouze sečením, kácením za účasti zástupce OŽP není potřeba (*v době zpracování projektu není na stavbě zeleň*).
- likvidace škodlivých odpadů se vzhledem na povahu stavby nepředpokládá, v případě jejich vzniku je řešení popsáno v samostatné kapitole o odpadech.
- zabezpečení ochranných pásem je zajištěno, obvodem stavby a bude zhotovitelem stavby viditelně fyzicky označeno,
- stavba nevyžaduje přeložky podzemních a nadzemních vedení, dopravních tras a vodních toků. V případě dotčení s inženýrskými sítěmi (*nepředpokládá se*), bude problematika řešena operativně na stavbě,
- stavba nevyžaduje omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby (*nebudou prováděny trhací práce*).
- stavba vyžaduje postupné úplné vyloučení železničního provozu v jednotlivých kolejích č. 1 a 2, bez požadavků na nasazení náhradní autobusové dopravy – NAD.
- stavba nevyžaduje a nevyvolá omezení v dodávce energií.

Veškeré práce v okolí kabelů budou prováděny ručně. V rámci stavebních prací budou veškeré dotčené kabelové trasy zabezpečeny proti poškození (*zemní práce v blízkosti kabelových tras a při vibrování štěrkových pilířů, přejíždění kabelové trasy stavební mechanizací apod.*). Stavební práce budou probíhat v ochranném pásmu trakčního vedení - 3 kV !!!

### B.1.6 Výkup pozemků a staveb

V rámci stavby není požadován žádný výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (*bytů a nebytových prostor*).

Pro zajištění přístupu na staveniště je navržen dočasný zábor pozemku 276 / 1 pro zřízení zařízení staveniště, přístupové trasy a skládky materiálu. Předpokládaný rozsah dočasného využití - záboru je cca 2 500 m<sup>2</sup> (*České dráhy, a.s. ... dráha*).

### B.1.7 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby jsou požadovány výjimky z platných předpisů a norem na příčný střešovitý sklon zemní pláně  $s = 3 \%$ .





## B.2 PROVOZNÍ a DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Povaha a rozsah stavby vyžaduje vždy vyloučení jedné traťové koleje z železničního provozu v mezistaničním úseku Český Těšín - Třinec. Vzhledem na sanační opatření ve zhlaví, bude omezena doprava i na kolejích navazujících na odbočné větve výhybek č. 34 ÷ 36, resp. 32 ÷ 41.

Železniční nákladní doprava bude vyloučena i do koleje č. 8c přes výhybku č. 41 a do areálu Třineckých železáren, a.s..

Železniční osobní doprava bude zachována v plném rozsahu, nákladní doprava bude přizpůsobena výlukám kolejí do kolejových skupin.

## B.3 VLIV STAVBY na ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem na povahu a rozsah stavby není požadováno zpracování a posouzení vlivu stavby na životní prostředí – EIA.

## B.4 ODOLNOST a ZABEZPEČENÍ STAVBY

Vzhledem na povahu a rozsah stavby není požadováno zpracování a posouzení stavby z hlediska požární ochrany, ochrany bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany a před vlivy trakčních a energetických vedení.

## B.5 ENERGETICKÉ VÝPOČTY

Vzhledem na povahu a rozsah stavby na elektrizované železniční trati, nejsou energetické výpočty požadovány.

## B.6 PROTIKOROZNÍ OCHRANA

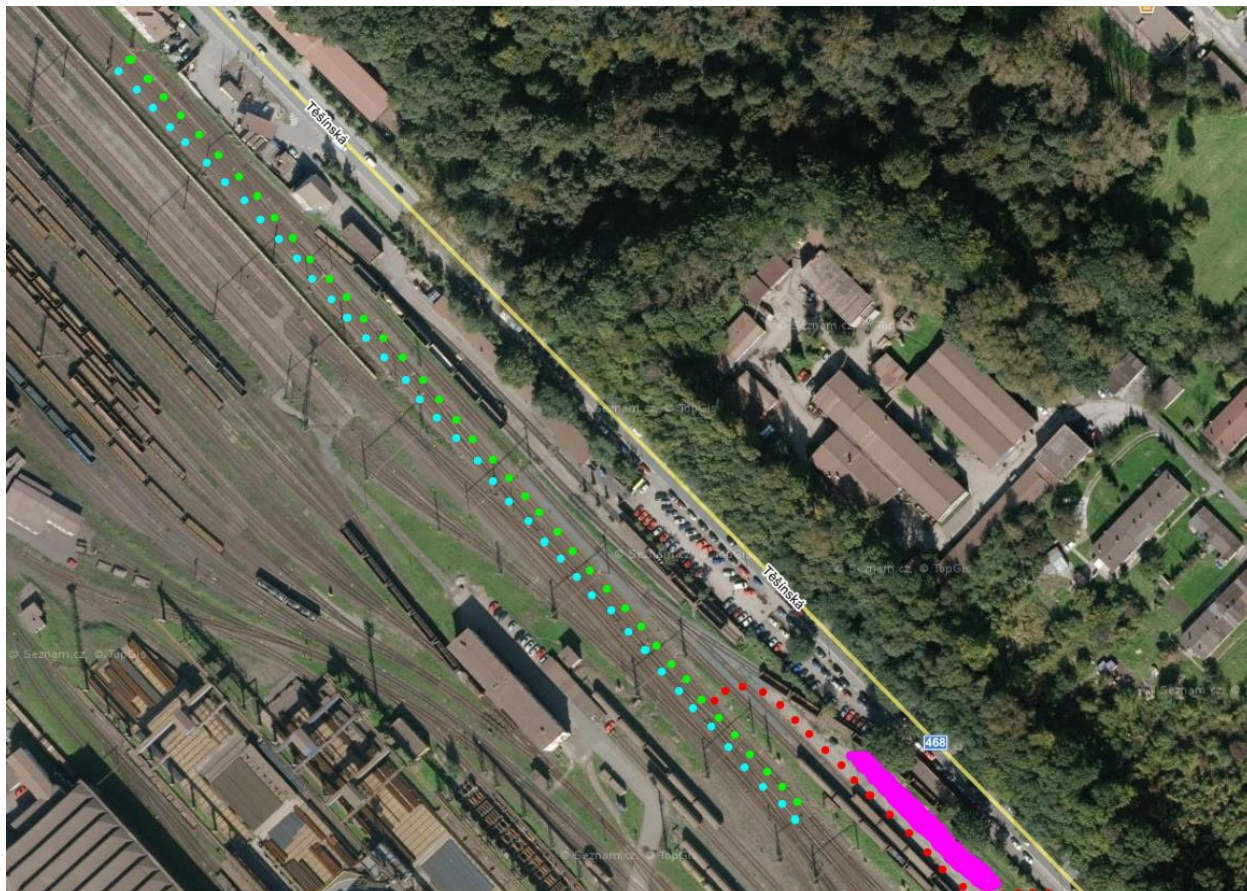
Vzhledem na povahu a rozsah stavby na elektrizované železniční trati, nejsou účinky koroze způsobené bludnými proudy posuzovány. Technologie stabilizace resp. sanace železničního spodku nevyžaduje žádné konstrukce ze železobetonu resp. kovových částí.

## B.7 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Vzhledem na povahu a rozsah stavby, kdy nebude měněna stávající traťová rychlost 140 kmh<sup>-1</sup>, není graf dynamického průběhu rychlosti požadován.

## B.8 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

Během nepřetržitých výluk v koleji č. 1 a 2, bude osobní doprava zabezpečena pravidelnými vlakovými spoji bez omezení. Zásady řešení staveniště jsou přehledně zpracovány na v situaci (*přístupové trasy, skládky materiálu atd.*).



- přístupové trasy ke stavbě
- stavební práce v koleji č. 2
- stavební práce v koleji č. 1
- plochy pro zařízení staveniště, skládkování apod.

## B.9 TRVALÉ a DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ze ZPF a PUPFL

Z důvodu umístění stavby výhradně na pozemcích SŽDC, s.o. a Českých drah, a.s., nedojde k trvalému ani dočasnému záboru pozemku ZPF nebo PUPFL.

V Brně listopad 2017, zprávu vypracovali

.....  
**Michal Laichman, Ing.**



.....  
**Ladislav Minář, Ing. CSc.**