



Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Č.j. SOSaD/2026-099

V Praze dne 2. 9. 2026

Okresní soud v Liberci
U Soudu 540/3, 460 72 Liberec
IDDS: 579abps

Okresní státní zastupitelství v Liberci
U Soudu 345/1, 460 01 Liberec
IDDS: eudah34

Krajské ředitelství policie Libereckého kraje
Nám. Dr. E. Beneše 584/24, 460 32 Liberec
IDDS: vsmhvp9

K č.j. KRPL-101633-544/TČ-2021-180571

Drážní inspekce
Těšnov 1163/5, 110 00 Praha 1
IDDS: vi6aigp

K č.j. 269/2024/DI-45

Stanovisko Svazu Odborářů Služeb a Dopravy
k závěrečné zprávě Drážní inspekce k pádu vozu lanové dráhy
Liberec-Horní Hanychov – Ještěd dne 31. 10. 2021
a informacím o podané obžalobě k Okresnímu soudu v Liberci

Oznámení o skutečnostech, které nasvědčují zneužití pravomoci úřední osoby podle § 329 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.

Vážený,

vzhledem k tomu, že již byla ve výše uvedené věci podána obžaloba k Okresnímu soudu v Liberci na tři fyzické osoby a jednu právnickou osobu pro přečin obecného ohrožení z nedbalosti, upozorňujeme, že se vychází z nesprávných a nerelevantních závěrů Drážní inspekce (dále DI), která nedisponuje inspektory s odbornou způsobilostí na konstrukci a systém lanové dráhy na Ještěd. Ti sice odvedli plno mravenčí administrativní práce, ale závěrečná zpráva DI přes prezentovanou účast 5 inspektorů na začátku šetření mimořádné události prokazuje, že **všichni zúčastnění na šetření špatně popsali děj mimořádné události a vůbec nepochopili konstrukci a funkci prvků automatické brzdy. Pozůstalý funkční hydraulický okruh kvůli ručnímu ovládání vozové brzdy si DI spojila nesmyslně**

s automatickou vozovou brzdou. Orgány činné v trestním řízení byly podle dosavadních mediálně prezentovaných postojů i obžaloby uvedeny v omyl, vycházejíce z víry ve fundovanost závěrečné zprávy DI, a chybné posouzení skutkového stavu pak může vést k justičnímu omylu.

V rámci popisu události souhlasíme s tím, že došlo k přetržení tažného lana lanové dráhy „Liberec-Horní Hanychov – Ještěd“ a následné nezajištěné jízdě vozu číslo 2 po nosném laně, avšak pádu kabinky č. 2 předcházela ještě další děj. Co se týká popisu události, na straně 17 závěrečné zprávy DI a obr. 1 je znázorněna nezajištěná jízda vozu č. 2 po přetržení tažného lana. V rámci odvození, že vůz č. 2 se nacházel v době následného přetržení přitažného lana přibližně 142 m před traťovou podpěrou, chybí informace o tom, že tento byl působením přitažného lana, navázaného na závaží, stahován a přitažné lano na něj mělo destruktivní vliv při zachycení o zbytky staré podpěry. Po vypadnutí z nosného lana obloukem proletěl směrem k lesu ve směru jízdy vlevo kolem traťové podpěry. Následuje již odpovídající informace o rýze v délce 1,9 m a hloubce 25 cm ve vzdálenosti 6 m od betonového základu podpěry směrem k dolní stanici a konečné poloze vozu č. 2 asi 50 m od traťové podpěry. Neurčitost popisu vyvolala nepravdivé informace v médiích, že kabinka lanové dráhy vypadla z nosného lana na traťové podpěře.

Není pochyb o bezprostřední příčině tragické mimořádné události, kterou DI spatřuje v přetržení tažného lana v blízkosti pouzdra koncovky vozu č. 2 vlivem jeho přetížení tahem, kdy významným prvkem přispívajícím k procesu poškození byla zjištěná výrazná koroze jednotlivých drátů tažného lana, která vedla k oslabení jejich průřezu.

Zcela odmítáme DI uvedenou bezprostřední příčinu pádu vozu č. 2 v provozování lanové dráhy bez prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy, když předmětné mimořádné události by podle našich aktuálních zjištění ani prvky automatické aktivace vozové brzdy nezabránily. Zároveň nesouhlasíme s tím, že prvky automatické aktivace vozové brzdy byly v minulosti v rozporu s právními předpisy, normami a technickou dokumentací lanové dráhy neoprávněně odstraněny. To závěrečná zpráva nedoložila.

Stačí si položit otázku, od kterého data byla lanová dráha „nebezpečná“?

Podle našich informací a dedukcí ze závěrečné zprávy DI to bylo od prvních jízd po rekonstrukci pro představitele tehdejší prominentní garnitury v čele s Komunistickou stranou Československa už 31. 12. 1975, resp. od zahájení provozu pro veřejnost 1. 1. 1976. DI disponuje podklady, které hovoří o zprovoznění lanové dráhy po rekonstrukci k těmto datům jako o stranickém úkolu.

Nefunkčnost automatické brzdy od počátku provozu kabinek jsme schopni dokázat v této fázi soudu místním šetřením přímo v místě deponie zdemolované kabiny č. 2 předmětné lanové dráhy v objektu Jizerskohorského technického muzea a Motorářské strojírny Šercl spol. s r.o. v Bílém Potoce pod Smrkem. Jak už jsme uvedli v předchozích stanoviscích, funkčnosti automatické brzdy od počátku provozu bránila konstrukční vada, která způsobovala protékání brzdové kapaliny, neúčinnost zařízení a poškozování kabiny lanovky. Z důvodů zabezpečení oka koncovky vůči tělesu koncovky, byly dle projektu obě části svrtány a zajištěny průchozím kolíkem, těsněným z obou stran dvěma "O" kroužky. Ty se kvůli zajištění kolíku nalisováním s přesahem vždy při montáži poškodily, spoj byl netěsný a způsoboval unik brzdové kapaliny a neúčinnost zařízení.

Problémy automatické brzdy po rekonstrukci lanovky potvrzuje v rámci podání vysvětlení na Policii ČR i někdejší přednosta lanové dráhy Pavel Vursta, který nastoupil do funkce v roce 1990 a pro média po mimořádné události uvedl. *„Když jsem lanovku přebíral od mého předchůdce, tak mi říkal, že se to tam aktivovalo, protože to snad v projektu bylo, ale došli k závěru, že je to nefunkční, dokonce snad nějak nebezpečné, ale do detailů jsme nešli,“* zavzpomínal.

DI nezodpověděla jasné a srozumitelné otázky ve stanovisku č. j. SOSaD/2024-124 ze dne 2. 12. 2024, obsahující i výzvu k zahájení objektivního a zevrubnějšího šetření předmětné mimořádné události s využitím odborně erudovaných externích kapacit, a nabídla jednání se zpracovateli závěrečné zprávy, které je ve vztahu již k výše uvedenému irelevantní.

Zpráva je nerelevantní pro objektivní posouzení příčin a všech okolností vzniku mimořádné události na předmětné lanové dráze. Zcela zjevně vyvolává více otázek než odpovědí.

Proč si DI vybrala linii vyšetřování údajně chybějící automatickou brzdu, když díky konstrukční vadě nebyly její funkčnost a využití prokázány od počátku provozu a Provozní předpis visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd s ní nepočítal podle 1. opravy ze dne 2. 5. 1984 nejpozději od 1. 6. 1984?

Proč se DI nezabývala rolí Ministerstva dopravy, jeho předchůdců včetně Federálního ministerstva dopravy a jejich komunikací s výrobcem lanovky Transportou Chrudim?

Proč se DI tak zevrubně pustila do Drážního úřadu, když vznikl 1. 1. 1995 a s administrativním ani fyzickým zneschopněním automatické brzdy v roce 1984 nemá nic společného?

Zatímco stávající Ministerstvo dopravy má do současnosti jako jediné institucionální kontinuitu v čase po tehdejší Federálním ministerstvu dopravy a Ministerstvu dopravy a spojů, Drážní úřad byl zřízen zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách k 1. 1. 1995.

Vyšetřování se zcela nepochopitelně jen okrajově zabývalo Ministerstvem dopravy a velmi tendenčně se zaměřilo na Drážní úřad, České dráhy a.s. a jejich zaměstnance v kontextu s údajně neoprávněně odstraněnou automatickou brzdou. Závěrečná zpráva, zveřejněná na webu DI, způsobila již v současnosti svými nesmyslnými závěry dehonestaci Drážního úřadu i Českých drah v kontextu s mediálními výstupy o hazardu a zesměšňování procesů dozorů a kontrol. U zaměstnanců ČD, kteří se v dobré víře a podle nejlepšího vědomí a svědomí podíleli na provozu lanové dráhy v souladu s platnou legislativou, závěrečná zpráva DI způsobila i osobnostní a zdravotní, resp. psychickou újmu.

Zjištěné okolnosti, způsob šetření a jeho tendenčnost včetně závěrečné zprávy nás vedou k přesvědčení, že došlo ke zneužití pravomoci úřední osoby podle § 329 odst. 1 písm. a) trestního zákoníku.

Předmětná lanová dráha byla schválena v právním stavu let 1975 – 1976, resp. 1984 v gesci Federálního ministerstva dopravy – odboru 18 – odboru státního odborného technického dozoru. Drážním správním orgánem, který povoloval provoz, byl Odbor dopravy Severočeského krajského národního výboru v Ústí nad Labem. Za těmito institucemi jdou veškerá opatření, změny legislativy i výjimky z ní.

Provozní předpis provozovatele lanové dráhy – tehdy Správy Severozápadní dráhy Praha byl doplněn Pokyny pro obsluhu, údržbu a zkoušky (tzv. POUZ), které vydal výrobce lanové dráhy Transporta Chrudim. Ten však následně opustil výrobu i technickou podporu lanových drah a neřešil úpravu POUZ podle provozem vyvstanuvších změn a skutečnosti. Podle zjištění analytického týmu SOSaD dal v roce 1984 pokyn k odstranění stěžejních prvků pro funkčnost automatické brzdy šéfkonstruktor Transporty Chrudim, jehož totožnost známe.

Provozní předpis visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, účinný v době od 1. 1. 1982, resp. po 1. opravě od 1. 6. 1984 v době faktického trvalého administrativního vyloučení automatické brzdy kabiněk a ponechání ručně ovládané tzv. „vozové brzdy jako nutné v případě havárie (přetržení tažného nebo přitažného lana), nebo v případě vážného nebezpečí“ podle bodu 197, uvádí na straně 9 v bodě II. **Základní ustanovení přehled všech odpovědných institucí za provoz lanové dráhy a provozuschopnost jejich zařízení a objektů:**

8. *Za provozuschopnost zařízení a objektů lanové dráhy odpovídají EÚ Hradec Králové, SZD Liberec, TD Liberec, Drahtstav Turnov, MO Ústí nad Labem, DOM Pardubice.*

9. *Na správné provádění provozu a údržby dozírají: útvary nadřízené jednotkám, odpovídajícím za provozuschopnost zařízení a objektů (Provozní oddíl Hradec Králové, Správa Severozápadní dráhy Praha, Federální ministerstvo dopravy Praha).*

10. *Podnikový odborný technický dozor na lanové dráze vykonává RTL a lok. depo Liberec.*

11. Státní odborný technický dozor na lanové dráze vykonává SSZD – odbor 18 (dle § 20, odst. 2 zákona č. 51/1994 Sb. o drahách a směrnic pro výkon státního odborného technického dozoru na drahách, uveřejněných ve Věstníku MD č. 15/1965).

12. Státní odborný dozor na lanové dráze (jako dráze zvláštního určení) vykonává SČKNV (dle § 20, odst. 1 zákona č. 51/1964 Sb. o drahách a výnosu MD, uveřejněného ve Věstníku MD č. 1/1966).

13. O výkonu státního odborného dozoru se přesvědčuje Ministerstvo vnitra ČSR (vrchní státní dozor).

14. Dozor nad všeobecnou bezpečností na lanové dráze vykonává Český úřad bezpečnosti práce dle zákona č. 174/1968 Sb.

V rámci nové koncepce lanové dráhy Horní Hanychov - Ještěd, známé do současnosti, která po přestavbě zahájila provoz 1. 1. 1976, se lze opřít o výše uvedené a následující důkazy v písemných podkladech, jak a kým byla lanová dráha, její provoz a konstrukce kabin včetně změn schvalovány, ale DI je z nepochopitelných důvodů vynechala.

Protokol o schvalovací zkoušce, která proběhla ve dnech 4. – 11. 12. 1975 pochází z 11. 12. 1975. 28. 12. 1975 proběhlo kolaudační řízení v horní stanici na Ještědu. Od 31. 12. 1975 bylo vydáno povolení ke zkušebnímu provozu do 31. 12. 1976. Všude jsou uvedena jména i podpisy aktérů.

Z výše uvedeného výčtu institucí je zřejmé, že všem odpovědným nejpozději od 1. 6. 1984 postačovala jako dostatečná a bezpečná průvodčím ručně ovládaná vozová brzda s účinkem čelistí na nosné lano, která se v pravidelných intervalech zkoušela.

Kabiny lanovky se uváděly do provozu pomocí tažného lana a do okruhu byly spojeny přitažným lanem. Kabiny jsou vybaveny čelistovou brzdou. To jsou 2 bronzové desky proti sobě o délce 50 cm, které sevrou ocelové nosné lano. Brzda je instalována na běhounu – zařízení s kladkami, které jezdí po nosném laně. Na běhounu je kloubem uchycený závěs a na závěsu kabina. **Co se týká automatické vozové brzdy, její součástí jsou 2 propojené hydraulické okruhy. Jeden obsahující brzdovou kapalinu a druhý hydraulický olej. Pro funkčnost ruční vozové brzdy je třeba udržovat funkčnost hydraulického okruhu s hydraulickým olejem. Toto DI doposud nepochopila a při hledání stop po termínu znefunkčnění automatické brzdy se proto dopustila omylů a celé řady nesmyslných závěrů a prezentace nerelevantních termínů. Pozůstalý funkční hydraulický okruh kvůli ručnímu ovládání vozové brzdy si DI spojila nesmyslně s automatickou vozovou brzdou, i když nemohla být funkční.**

Prozatímní provozní řád visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, platný od 1. 9. 1975, k brzdovému ústrojí uvádí následující: „Hlavní nosník je uzavřený, skříňového provedení, z ocelového plechu. Slouží k uložení pojezdového ústrojí, čepu závěsu, tažného a přitažného lana a k uchycení brzdy běhounu. Čep závěsu kabiny je použit pro uchycení koncovky tažného lana a přitažného lana, která je kyvně uložena ve svislé rovině, procházející osou nosného lana. Vlastní koncovky jsou zalévané, jsou uloženy v pouzdrech a odpruženy talířovými pružinami, které uvádějí v činnost brzdou na nosné lano při poklesu tahu v lanech nebo při přetržení lan. Velikost předpětí pružin je možno seřizovat. Vozová brzda na nosné lano je uchycena v ose běhounu, sestává z jednoho páru čelistí, z nichž jedna je pevná a druhá pohyblivá. Svěrací síla čelistí je vyvozena dvojicí šroubových pružin. Napínání pružin je řešeno hydraulicky pomocí ručního čerpadla, velikost svěrací síly je možno kontrolovat na přístroji. Brzda má regulaci brzdné síly závislou na směru jízdy – nahoru a dolů.“

V bodech 155 a 156 je k nouzovému brzdění uvedeno následující:

Běhoun je vybaven havarijní brzdou na nosné lano, která je uváděna do činnosti uvolněním západky buď hydraulicky nebo mechanicky. Hydraulicky je brzda uvedena do činnosti při přetržení tažného nebo přitažného lana, neboť koncovky lan upevněné na hlavním čepu běhounu působí jako hydraulické válce. energii k vytlačení kapalin do ovládacího válečku dodávají talířové pružiny, umístěné v koncovce, které jsou po přetržení lana uvolněny. Mechanicky je brzda běhounu ovládána táhlem z kabiny. Brzda má plynulou regulaci brzdné síly odvislou od zpoždění vozu. Náhon tachodynamy je upevněn mezi pojezdovými koly

běhounu a slouží ke snímání rychlosti vozu, dle jejíhož průběhu (průběh napětí tachodynamy) ovládá vyhodnocovací derivační člen, elektromagnetický rozvaděč, a tím reguluje brzdovou sílu vozové brzdy na zpoždění okolo 1 m/s².

Automatická brzda měla fungovat tak, že tažné lano bylo z obou stran napojeno na koncovku, která pracovala jako hydraulický válec. Při přetržení lana (tažného, přitažného) zapůsobí talířové pružiny uvnitř tělesa koncovky. Ty posunou koncovku, která vytlačí brzdovou kapalinu a ta svým tlakem způsobí posunutí pístu, který odjistí západku vozové brzdy. V závislosti na směru jízdy a rychlosti snímané tachodynamem elektromagnetický člen propouští hydraulický olej z brzdového válce zpět do zásobní nádrže a reguluje brzdovou sílu. V případě, že je tachodynamo vyřazeno, elektromagnetický člen je degradován na pouhý kohoutek bez jakékoliv regulace brzdové síly a tím i záporného zrychlení.

Deník závad a oprav eviduje už zpočátku zkušební provozu závady, týkající se automatické vozové brzdy, a to 3. 1. 1976 závalu tachodynamy na voze č. 2 a 30. 1. 1976 závalu tachodynamy na voze č. 1. Nejen od té doby nelze funkčnost automatické brzdy prokazatelně doložit a 4. ledna 1981 byl náčelníkem Severozápadní dráhy v Praze schválen Provozní předpis visuté lanové dráhy Horní Hanychov – Ještěd, účinný od 1. ledna 1982, kde se s automatickou brzdou počítá až do 1. opravy tohoto předpisu, datované 2. 5. 1984 s účinností od 1. 6. 1984. V povinnostech průvodčího ve vztahu k automatické brzdě na straně 41 v bodě 181b je pokyn zrušit větu: „Prohlédne náhon tachodynamy, zda není poškozen.“ Nefunkčnost automatické brzdy byla zřejmě důvodem, proč v roce 1984 zmizela z revizního protokolu položka kontroly součástí automatické brzdy, ale podle všeho šlo dávno jen o písemnou formalitu.

Přednosta lanové dráhy nastoupil do funkce v roce 2010. Z jeho výpovědi sice vyplývá, že „věděl o absenci prvků automatického ovládání vozové brzdy“, ale taktéž uvedl, že to bylo z doslechu a že s automatickým ovládáním byly problémy (pravděpodobně z důvodu protékající brzdové kapaliny, kterou se nedařilo utěsnit). Není pravdou, že znal technickou dokumentaci lanové dráhy – viz jeho vyjádření (výkresy projektové dokumentace si dohledal a seznámil se s nimi až po vzniku předmětné MU, neměl nikdy důvod to studovat, maximálně studoval dílčí záležitosti například stran vozové brzdy nebo stran něčeho, co nikdy neviděl na vlastní oči).

Z jakého předpisu přímo vyplývá, že měl při nástupu do funkce nebo kdykoliv poté zpochybnit bezpečnost lanové dráhy, která musela být řádně schválena – provést jakousi supervizi norem a schvalovacího procesu lanové dráhy a zabránit jejímu dalšímu provozu? Uvedený § 7 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb. jen říká, že „zařízení, které ohrožuje život nebo zdraví osob nebo které může způsobit škodu na majetku, musí být spolehlivě zabezpečeno tak, aby nemohlo být dále používáno.“

Podle této absurdní dedukce DI by všichni vedoucí zaměstnanci v drážní dopravě byli automaticky odpovědní za supervizi předpisů a norem včetně zkoumání průkazů způsobilosti UTZ a drážních vozidel. Generální inspektor Drážní inspekce Mgr. Jan Kučera sám působil v roce 2009 na Ministerstvu dopravy jako ředitel odboru drážní dopravy a v jeho gesci byly i lanové dráhy. Právě on měl podle logiky závěrečné zprávy v pojetí DI podrobit legislativu kolem lanových drah supervizi, když to samé očekává od přednosta lanové dráhy.

K roli automatické brzdy, respektive prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy:

K mimořádné události došlo při rychlosti cca 7 m/s směrem dolů. Z měření vozové brzdy v montážním závodě a následně v 90. letech na lanové dráze lze ze zprávy Výzkumného ústavu transportních zařízení Vítkovice vyčíst, že se zvýšila prodleva po odpadnutí západky po nástup brzdové síly na více než 2 sekundy a zároveň došlo ke snížení síly, působící na lano zhruba o třetinu.

Nikdy nebylo počítáno s vlivem přitažného lana po jeho zachycení v terénu a tím i omezení brzdové dráhy na volnou délku lana. Už během 2 sekund prodlevy z pohledu případného účinku prvků automatické brzdy by došlo k obrovskému zvýšení rychlosti, zároveň k zamotání lana o

zbytky staré podpěry a tím omezení možné brzdné dráhy kabiny, následně stržení kabiny z nosného lana přítažným lanem. Lze proto učinit jednoznačný závěr, že **automatická brzda, resp. prvky zajišťující automatickou aktivaci vozové brzdy by tragické mimořádné události díky výše uvedeným okolnostem nezabránily.**

Zprávu Výzkumného ústavu transportních zařízení Vítkovice, kterou obdržel bývalý náčelník lanové dráhy Šaroun 4. 12. 1989, má DI k dispozici, stejně jako korespondenci ke „stranickému úkolu“ v podobě zprovoznění lanové dráhy 31. 12. 1975 pro „prominenty“ a 1. 1. 1976 pro veřejnost.

Co se týká dalších okolností, které podporovaly regulérnost provozu lanové dráhy i bez tzv. automatické brzdy, Československá státní norma pro visuté osobní lanové dráhy ČSN 27 3005, schválená 13. 6. 1973, tzn. platila v době vzniku zrekonstruované lanové dráhy, v případě bezpečnosti lan v článku 44 stanovovala: Bezpečnost lan se počítá z největšího prostého tahu na laně při uvažování nejnejpříznivějších kombinací zatížení a z jmenovité nosnosti lana (ČSN 02 4300). Následně v článku 45 v bodě c je stanoveno, že **Nejmenší výchozí součinitel bezpečnosti nového lana musí být pro tažná a přitažná lana kyvadlových lanových drah bez vozové brzdy 5, což lanová dráha v době mimořádné události překračovala.**

Co se týká údajně obdobného pádu kabiny lanové dráhy na lanové dráze Stresa – Mottarone v Itálii dne 23. 5. 2021, podle kterého měla být podle některých odborníků učiněna opatření na lanové dráze na Ještěd, italský vyšetřovací orgán Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime vydal závěrečnou zprávu 13. 7. 2023 a po přetržení tažného lana bylo příčinou pádu kabiny mechanické zablokování vozové brzdy. Neexistoval tak náhradní způsob brzdění. U kabin lanovky na Ještěd byla vozová brzda funkční a pravidelně zkoušená. U kabiny č. 1 byla použita, u kabiny č. 2 bylo použití znemožněno dalšími výše popsány a nepředvídatelnými destruktivními vlivy a okolnostmi.

Za účelem vyjasnění rozporuplných, zavádějících a nepravdivých informací Drážní inspekce v závěrečné zprávě, které vedly k obvinění a následné obžalobě, navrhuje výše uvedené místní šetření u zdemolované kabiny č.2 v Bílém Potoce pod Smrkem. Ze strany Drážní inspekce je žádoucí, aby dala k dispozici pod protokolem č.j. 6-3283/2021/DI-25 zajištěné doklady inspektorem Ing. Matějem Pluhařem dne 19. 4. 2022.

Drážní inspekce nedostatečně popsala děj mimořádné události a vynechala podstatné skutečnosti, stejně jako okolnosti, mající vliv na stav tažného lana.

Bezprostřední příčinou pádu vozu č. 2 není provozování lanové dráhy bez prvků zajišťujících automatickou aktivaci vozové brzdy, která by předmětné mimořádné události díky výše popsaným okolnostem nezabránila.

Drážní inspekci byla vynechána stěžejní odpovědnost ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy – Ministerstva dopravy jako jediné odpovědné instituce s doposud nepřetržitou kontinuitou po celou dobu trvání provozu lanovky na Ještěd.

S pozdravy


Jan Kadečka
předseda
Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Příloha:

Stanovisko SOSaD k závěrečné zprávě DI č. j. SOSaD/2024-124 ze dne 2. 12. 2024

Na vědomí:

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

IDDS: n75aau3

Dražní úřad

Bělehradská 222/128, 120 00 Praha 2

IDDS: 5mjaatd

České dráhy, a.s.

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

IDDS: e52cdsf

Statutární město Liberec

nám. Dr. E. Beneše 1/1, 460 59 Liberec 1

IDDS: 7c6by6u