

Naše zn.: S 9758 / 2014 - SSV

Vyřizuje: Zadina Josef Ing.

Telefon: 724 932 360

E-mail: zadinaj@szdc.cz

Datum: 4. 11. 2014

Posuzovací protokol

„Studie proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“

1. Základní identifikační údaje

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1 zastoupená Stavební správou východ (SSV), Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zhotovitel: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 8, 772 00 Olomouc
vedoucí projektu Ing. Stanislav Vávra

Studie proveditelnosti (SP) byla zadána v roce 2012, dodatky č. 1 a č. 2 došlo k úpravám termínu odevzdání. Připomínkové řízení se uskutečnilo v 11/2013, následně došlo k úpravám v navržených variantách a uskutečnilo se nové připomínkové řízení v 09/2014, po stanoviscích MD a SZDC následovala finální verze 10/2014.

2. Umístění řešené lokality

Stavba "Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba" navazuje na již modernizovaný úsek trati Přerov – Hranice na Moravě, na již modernizovaný úsek Přerov – Olomouc a na již realizovanou stavbu Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba.

Předmětem studie proveditelnosti je stavba „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba tedy rekonstrukce traťových úseků na nichž doposud nebyla realizována modernizace:

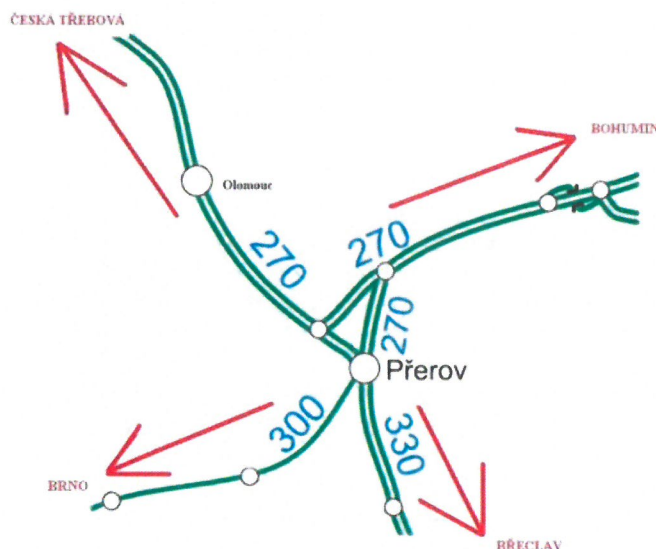
- Přerov – Prosenice od km 184,316 do km 187,640
- Přerov – Dluhonice od km 184,280 do km 188,050 vč. výhybny Dluhonice
- Dluhonice – Prosenice od km 0,000 do km 5,632 (koleje Dluhonické spojky)

Město Přerov je důležitým dopravním uzlem ve státním i evropském železničním systému. Železniční stanice Přerov se vyskytuje ve výšce 210 m n.m. a je součástí II. rychlostního koridoru ČD a VI. evropského železničního koridoru.

Mezi hlavní celostátní tratě, které probíhají městem Přerov a územím mikroregionu Přerovsko, patří rameno tratě č. 270 Bohumín-Přerov-Česká Třebová. Ze železniční stanice Přerov vychází trať Přerov-Brno (č. 300) a Přerov-Břeclav (č. 330). Trať 270 a trať 330 jsou začleněny do II. tranzitního železničního koridoru.

Páteční železniční trať z hlediska Olomouckého kraje a mikroregionu Přerov je trať č. 270, resp. její dva úseky: Olomouc – Přerov a Přerov – Hranice na Moravě (na této trati je situován rozsah stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“). Dále je to trať č. 300 Brno – Přerov a trať č. 330 Břeclav – Přerov.

Přerov je město v Olomouckém kraji, 21 km jihovýchodně od Olomouce v Hornomoravském úvalu na řece Bečvě, přibližně 200 m nad mořem a má rozlohu 58,48 km². K 1.1.2012 zde žilo přes 45 080 obyvatel. Od 1. července 2006 je statutárním městem. Město je důležitou dopravní křižovatkou. Je sídlem mnoha významných průmyslových podniků (PRECHEZA, Přerovské strojírný, Meopta, Kazeto a další). Přerov je také městem vojenským, sídlí zde 23. základna vrtulníkového letectva Edvarda Beneše. V budoucnu by měl být Přerov křižovatkou Průplavu Dunaj-Odra-Labe a jedním z jeho hlavních přístavů.



3. Cíl studie proveditelnosti

V současné době lze stav infrastruktury traťových úseků v rozsahu stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba označit za technicky a morálně zastaralý, kdy zejména některé prvky, jako například mostní objekty nebo trakční vedení trpí značnou podudržovaností a nesplňují požadavky TSI. Důležité objekty dopravní cesty, jako železniční spodek a mosty, koleje a výhybky nebo trakční vedení jsou již za hranicí životnosti nebo se blíží k její hranici. Cílem studie proveditelnosti bylo nalézt vhodný návrh modernizace nebo optimalizace daného úseku.

4. Cíle projektu

Cílem stavby je uvést zbývající, nemodernizované části traťových úseků, které jsou součástí tranzitních železničních koridorů do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným ve Směrnici generálního ředitele SŽDC č. 16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“ a Směrnici 2008/57/EC o interoperabilitě transevropského železničního systému.

To představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti 160 km/h.

Stavbou dojde k rekonstrukci a modernizaci souvisejících zařízení, jako je zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, dispečerská řídicí technika, energetické zařízení, stavebních objektů trakce, pozemních objektů, mostních objektů a propustků, inženýrských sítí a dílčích rekonstrukcí komunikací.

Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace nebo optimalizace úseku, při respektování normových požadavků. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu.

5. Dopravní a přepravní technologie

Účelem studie proveditelnosti je především zpracování návrhu na optimalizaci nebo modernizaci výhybny Dluhonice, která svým významem převyšuje jakékoliv jiné výhybny či mezilehlé stanice, neboť její železniční infrastruktura umožňuje na koridorové trati přechod vlaků od Prahy, Olomouce odbočným směrem na Prosenice, Ostrava, Vsetín, nebo pokračování jízdy vlaků v přímém směru na Přerov, Břeclav případně i Brno.

Výhybna Dluhonice leží v km 186,775 dvoukolejně elektrizované trati s pravostranným provozem Přerov – Česká Třebová. Ve výhybně odbočuje v km 0,000=186,775 dvoukolejná elektrizovaná trať s pravostranným provozem Prosenice - Dluhonice (Dluhonická spojka). Tato trať ještě v GVD 2011/2012 převáděla jízdy vlaků z pravostranného provozu na levostranný provoz trati Břeclav – Přerov – Bohumín a opačně. Počínaje GVD 2012/2013 je i na této trati zaveden pravostranný provoz, což v praxi znamená, že ve výhybně Dluhonice dochází nově k vzájemnému rušení jízd vlaků nejen mezi přímým a odbočným směrem, ale i mezi vlaky odbočného směru navzájem. Na tento nový stav musí i studie proveditelnosti reagovat.

Současný rozsah pravidelné dopravy

Směr / vlak	SC, EC, IC, EN, Ex, R	Sp, Os	NEx	Rn	Vn	Pn	Mn	Suma
Přerov - Dluhonice	16	27	4	0	4	5	1	57
Dluhonice - Přerov	16	27	4	1	4	3	1	56
Přerov - Prosenice	21	21	9	13	2	24	1	91
Prosenice - Přerov	21	21	12	5	21	11	1	92
Dluhonice - Prosenice	44	0	7	5	9	8	1	74
Prosenice - Dluhonice	44	0	8	11	6	5	0	74
Prosenice - Lipník	65	21	16	18	11	32	2	165
Lipník - Prosenice	65	21	20	16	27	16	1	166
Dluhonice - Brodek	60	27	12	11	10	10	1	131
Brodek - Dluhonice	60	27	11	6	13	11	2	130

6. Navržené varianty

Studie proveditelnosti v aktualizaci k 10/2014 navrhuje variantu bez projektu a pět variant projektových (minimální, optimální a maximální), kdy v případě variant č. 5 a č.6 se jedná pouze o etapizaci variant č.3 a č.4, hlavním důvodem navržení těchto etapových variant bylo již vydané územní rozhodnutí na část stavby bez přesmyku. Předpokládá se, že v případě prvních etap by bylo možné požádat o dílčí změny pro již vydané územní rozhodnutí a zahájit přípravu a realizaci stavby v co nejbližší době.

Dopravní technologie navrhovaného stavu vychází z dopravní technologie stávajícího stavu, stávajícího rozsahu infrastruktury, současného i výhledového rozsahu dopravy a sledovaných variant řešení navrhovaného stavu železniční infrastruktury.

Varianta č. 1 - bez projektu – jedná se o neinvestiční stavbu, která předpokládá zachování současného technického stavu traťových úseků po celou dobu hodnocení projektu, jednotlivé prvky železniční dopravní cesty budou udržovány v provozuschopném stavu pouze standardní obnovou a údržbou a neinvestičními opatřeními charakteru oprav, a to tak, aby nedocházelo k nadměrnému zhoršení poskytovaných služeb.

Projektové varianty (označeny číslem 2 až 6) – jedná se o investiční stavby.

Projektová varianta č. 2 - zahrnuje uvedení traťových úseků do „normového stavu“ při zachování úrovně křížení, přičemž se předpokládá rekonstrukce všech součástí infrastruktury v celé délce řešených traťových úseků (koleje dluhonické spojky). Návrh kolejiště výhybny již respektuje pravostranný provoz na traťovém úseku Břeclav – Bohumín. Varianta neřeší možnosti mimoúrovňového křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc se současným zachováním mimoúrovňového křížení vlaků směr Hranice na Moravě – Přerov s vlaky Olomouc – Hranice na Moravě po přechodu na pravostranný provoz trati Bohumín – Břeclav od zahájení platnosti grafikonu vlakové dopravy 2012/2013.

Projektová varianta č. 3 – tato varianta řeší komplexní pojetí rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice s odstraněním vzájemného rušení jízd vlaků mimoúrovňovým křížením, umožněním co nejméně kolizní změny sledu vlaků ze všech zaústěných tratí při vzájemném předjíždění. Součástí této varianty je i rekonstrukce koleje č.2S v celém rozsahu stavby tj. do km 5,632. Navržené řešení mimoúrovňového křížení umožňuje v této variantě maximální rychlost 120 km/h.

Projektová varianta č. 4 – je svým rozsahem obdobná jako varianta č.3. Shodně je rekonstruována výhybna Dluhonice. Řeší možnosti mimoúrovňového křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc ale navržené řešení mimoúrovňového křížení umožňuje v této variantě maximální rychlost 160 km/h.

Projektová varianta č. 5 – vychází z varianty č. 3, řeší možnosti mimoúrovňového křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc se současným zachováním mimoúrovňového křížení vlaků směr Hranice na Moravě – Přerov s vlaky Olomouc – Hranice na Moravě po přechodu na pravostranný provoz trati Bohumín – Břeclav od zahájení platnosti grafikonu vlakové dopravy 2012/2013. Toto křížení je však v této variantě navrženo odložit do následné realizace, tj. až po realizaci stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba – jako samostatnou stavbu. Odhaduje se, že výstavba přesmyku bude časově náročnější než vlastní rekonstrukce výhybny, neboť se jedná o složitější a časově náročnější územní řízení, výkupy pozemků, stavební řízení, budování násypového tělesa.

Projektová varianta č. 6 – vychází z varianty č. 4, řeší možnosti mimoúrovňového křížení vlaků směr Olomouc – Hranice na Moravě s vlaky Přerov – Olomouc se současným zachováním mimoúrovňového křížení vlaků směr Hranice na Moravě – Přerov s vlaky Olomouc – Hranice na Moravě po přechodu na pravostranný provoz trati Bohumín – Břeclav od zahájení platnosti grafikonu vlakové dopravy 2012/2013. Toto křížení je však v této variantě navrženo odložit do následné realizace, tj. až po realizaci stavby Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba – jako samostatnou stavbu. Odhaduje se, že výstavba přesmyku bude časově náročnější než vlastní rekonstrukce výhybny, neboť se jedná o složitější a časově náročnější územní řízení, výkupy pozemků, stavební řízení, budování násypového tělesa.

Tabulka variant projektu:

Varianta číslo	Původní stav	Dle PD ¹⁾	Přesmyk kolejí		Nový silniční nadjezd	
		I ⁴⁾	I ⁴⁾ II ⁴⁾		v km 185,455 ²⁾	v km 186,692 ³⁾
			I ⁴⁾	II ⁴⁾	I ⁴⁾	I ⁴⁾
1	X					
2		X				X
3			X		X	X
4			X		X	X
5				X	X	X
6				X	X	X

1) Dle přípravné dokumentace = dle vydaného územního rozhodnutí na stavbu Rekonstrukce žst. Přerov se změnou konfigurace kolejíste výh.Dluhonice pro pravostranný provoz

2) Nový silniční nadjezd jako náhrada za stávající úrovnový železniční přejezd ev. km 185,610

3) Nový silniční nadjezd jako náhrada za stávající nadjezd v km 186,692

4) I - realizace v rámci jedné stavby, II – realizace v rámci následné stavby

Varianty č. 3 a 5 jsou navrženy pro maximální rychlost na přesmyku 120 km/h, varianty č. 4 a 6 jsou navrženy pro maximální rychlost na přesmyku 160 km/h.

7. Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 2.stavba“ (dále též jen Projekt) je zpracováno ve formě finanční a ekonomické analýzy. Ekonomické hodnocení je zpracováno na základě Aktualizace metodiky pro výpočet efektivnosti investic na SZDC, s.o. (schváleno 5.10.2009; dále též jen Metodika) a v souladu s platnými metodickými pokyny EK pro programové období 2007 – 2013.

Hodnocení efektivnosti železničních staveb se provádí pomocí analýzy nákladů a přínosů projektu (CBA analýza). Pro každý rok hodnocení Projektu jsou porovnávány finanční toky variant s projektem (v případě hodnoceného Projektu varianty 2-6) a varianty bez projektu (varianta 1). Uvedené finanční toky se při výpočtu ukazatelů efektivnosti používají v diferenční podobě tj. jako rozdíl hodnoty jednotlivých toků ve stavu bez projektu a ve stavu projektovém.

Referenční (hodnotící) období 30 let odpovídá metodice Evropské komise. Skládá se z období výstavby (realizace Projektu) a období provozu. Fáze výstavby se liší u jednotlivých variant jak délkou tak rokem zahájení, proto i referenční období je u jednotlivých variant rozdílné - vychází z předpokládaných časových horizontů realizace jednotlivých variant.

Srovnání IN a doby realizace u jednotlivých variant s projektem – tis. Kč

	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5	Varianta 6
CIN	2 289 907	2 877 945	2 926 891	2 988 035	3 040 271
Rezerva	169 701	237 870	221 286	224 804	228 864
CIN-rezerva	2 120 206	2 640 075	2 705 605	2 763 231	2 811 407
doba výstavby	03/2016-06/2018	06/2018-12/2021	06/2018-02/2022	03/2016-04/2020	03/2016-10/2020

Výsledky finanční analýzy

	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5	Varianta 6
FIRR - %	-1,92	-3,87	-3,74	-3,11	-3,26
FNPV - tis. Kč	-903 202	-1 465 788	-1 518 426	-1 451 838	-1 501 124
B/C R	0,56	0,40	0,40	0,44	0,43

Výsledky ekonomické analýzy

	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4	Varianta 5	Varianta 6
EIRR - %	8,73	6,88	6,80	6,39	6,19
ENPV - tis. Kč	561 381	291 099	297 487	207 554	163 583
B/C R	1,31	1,14	1,14	1,09	1,07

Z výsledků hodnocení efektivnosti je možné učinit závěr, že všechny hodnocené varianty splňují podmínku efektivnosti (kladná ENPV, EIRR vyšší než diskontní sazba a B/C R vyšší než 1).

Těžiště efektů je třeba spatřovat v úsporách času, jejichž podíl se v jednotlivých variantách pohybuje od 55% do 64% všech přínosů.

Jako nejefektivnější se jeví varianta 2. Její hlavní přínos spočívá v tom, že má nejkratší dobu realizace (2 roky a 4 měsíce) a efekty přinese z pohledu CBA analýzy již od roku 2019 (ve 4. roce referenčního období).

Ostatní varianty přes absolutně vyšší dosažené celospolečenské efekty především vzhledem k vyšším IN a delší době výstavby dávají výslednou efektivnost nižší – z pohledu EIRR mezi 6% a 7%. Proto, pakliže by se výběr varianty řídil pouze ekonomickým hlediskem, jeví se z pohledu výsledků efektivnosti jako nejvýhodnější varianta 2. Tato varianta je sice ekonomicky nejvýhodnější, ale neřeší dopravně-technologický problém, neboť neodstraňuje (nepočítá s vybudováním přesmyku) vzájemné rušení jízd vlaků. Tím se samozřejmě snižuje i hledisko bezpečnosti, které se však velmi obtížně vyjadřuje ve finanční rovině.

8. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. Rekapitulace výsledků ze studie:

varianta	č.1 bez projektu	č.2	č.3	č.4	č.5	č.6
naplnění cílů projektu						
I: zkrácení cestovních dob	ne	ano	ano	ano	ano	ano
II: zvýšení bezpečnosti	ne	ne	ano	ano	ano	ano
III: dostatečná kapacita dráhy	ne	ne	ano	ano	v 2.etapě*	v 2.etapě*
pomocná hodnotící kritéria						
ekonom. efektivita ($ERR \geq 5,5\%$)	-	ano	ano	ano	ano	ano
úspora dopravních zaměstnanců	ne	ano	ano	ano	ano	ano
- ušetřeno osob proti výchozímu stavu / proti variantě bez projektu	10 / 10	10 / 0	10 / 0	10 / 0	10 / 0	10 / 0
dobu výstavby	-	03/2016 06/2018	06/2018 12/2021	06/2018 02/2022	03/2016 04/2020	03/2016 10/2020

Pozn.: * po dokončení druhé etapy tj. výstavby přesmyku bude kapacita dostatečná

Rizika spatřujeme především v možném neúspěchu při projednání záborů a z toho vyplývajícího překročení doby výstavby.

Všechna kritéria v úplnosti dosahuje pouze varianty č.3 až č.6.

9. Projednání studie proveditelnosti

Studie byla během zpracování projednávána s Ministerstvem dopravy (MD) a se SŽDC, kteří k ní zaslali svá stanoviska, zohledněná ve výtisku „Finální verze 10/2014“. Tato studie obsahuje šest projektových variant kdy v případě variant č. 5 a č. 6 se jedná o etapizaci variant č.3 a č.4 s drobnými technickými úpravami.

- KIDSOK k SP 2014 stanovisko č.j. KIDSOK 1241/2014 ze dne 8. 9. 2014, připomínky byly vysvětleny případně opraveny.
- KUOK k SP 2014 vyjádření č.j. KUOK 82136/2014 ze dne 9. 9. 2014, připomínky k chybám v textu, ze strany GP byly opraveny a doplněny.
- MD k SP 2014 stanovisko č.j. 67/2014-130-KR/7 ze dne 18. 9. 2014, nejsou vzneseny zásadní připomínky, GP sjednotí vybrané části SP a bere na vědomí stanovisko MD.
- SŽDC O6/OPS k SP 2014 stanovisko č.j. 34701 / 2014-O6 ze dne 16. 9. 2014, vznesené připomínky byly ze strany GP opraveny, **OPS doporučuje sledovat variantu s přesmykem na rychlost 160 km/h.**
- SŽDC O7/OI k SP 2014 připomínky č.j. 40418 / 2014 - O7 ze dne 13. 10. 2014, vznesené připomínky byly ze strany GP zapracovány.
- SŽDC O12/OZŘP k SP 2014 vyjádření č.j. 36043/2014-O12 ze dne 9. 9. 2014, vznesené připomínky byly ze strany GP zapracovány.
- SŽDC O13/OTH k SP 2014 stanovisko č.j. 40617/2014-O13 ze dne 18. 9. 2014, nejsou vzneseny zásadní připomínky.
- SŽDC O14/OAE k SP 2014 vyjádření č.j. 38563/2014-O14 ze dne 5. 9. 2014, vznesené připomínky byly ze strany GP opraveny a doplněny.
- SŽDC O15/ k SP 2014 vyjádření č.j. 38097/2014-O15 ze dne 21. 10. 2014, nejsou vzneseny připomínky.
- SŽDC O26/OST k SP 2014 stanovisko č.j. 39069/2014-O26 ze dne 9. 9. 2014, vznesené připomínky byly ze strany GP opraveny a doplněny, **OST považuje za jedinou možnou variantu č.4 s přesmykem na rychlost 160 km/h, nesouhlasí ani s variantou č.6 tj. etapizací varianty č.4 .**
- SŽDC SSV k SP 2014 stanovisko č.j. S 7602 / 2014 - SSV ze dne 3. 9. 2014, nejsou vzneseny připomínky.

Výše uvedená stanoviska a připomínky byly ze strany GP projednány s jednotlivými přispěvateli.

10. Návrh dalšího postupu

Z projednání s MD a SŽDC bylo pouze ve dvou případech doporučeno sledovat variantu **s přesmykem na rychlost 160 km/h** a pouze v jednom z těchto stanovisek bylo doporučeno sledovat pouze variantu č.4. Jak varianta č. 4 a č. 6 jsou technicky proveditelné, územně se jeví akceptovatelné, přináší vedle zkrácení cestovních dob a vyšší kapacity dráhy i zlepšení stability provozu, zkracuje přestupní časy vlivem vhodnější polohy vlaků v uzlech, vykazuje rovněž dostatečnou ekonomickou efektivitu.

Stavební správa východ proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti, protože splnila zadání a zmapovala možnosti modernizace řešeného úseku.
2. pro další přípravu a realizaci jako výsledné řešení **navrhujeme přijmout variantu č.6**, v případě této varianty je stavba rozvržena do dvou etap které řeší komplexní pojetí rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice s odstraněním vzájemného rušení jízd vlaků mimoúrovňovým křížením na maximální rychlost 160 km/h, k variantě s etapizací stavby se přikláníme především s ohledem na již vydané územní rozhodnutí, kdy po provedení dílčích změn – aktualizací již vydaného územního rozhodnutí bude možné zahájit přípravu první etapy aktualizací již zpracované PD a následně zpracování PS. U této varianty nepředpokládáme zásadní komplikace oproti druhé etapě, která si pravděpodobně vyžádá vyšší časovou náročnost především z hlediska zajištění dotčeného území, je však nutné upozornit, že do doby ukončení výstavby přesmyku se provoz etapy bez přesmyku nevyhne vzájemnému rušení jízd s prodloužením cestovní doby.
3. Vzhledem ke změně ve vedení města Přerova lze očekávat nový postoj ke zřízení zastávek (Dluhonice a Přerov – Předmostí), z tohoto důvodu doporučujeme v případě lokality Přerov – Předmostí zachovat pro tuto zastávku prostorovou rezervu, která umožní v budoucnu tuto zastávku za určitých podmínek kdykoliv realizovat.

11. Závěr

Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba je v souladu se záměry MD, SŽDC a Olomouckého kraje. Studie proveditelnosti prokazuje, že všechny varianty jsou ekonomicky efektivní a plní cíle projektu.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

doporučujeme

a) schválit

Studii proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba;

b) uložit

investorovi staveb Stavební správě východ pokračovat v přípravě a realizaci staveb, uvedených v kapitole 10 tohoto posuzovacího protokolu.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouč, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
(13)


Dr. Ing. Václav John
ředitel
Stavební správy východ