

Zápis z jednání Centrální komise

Identifikace CK Železniční

Místo: MS Teams

Datum, čas: 20. března 2026, 15:00–17:05 h

Č.j.: MD-48084/2024/910/38

CK se účastní členové CK nebo jejich zástupci (s hlasovacím právem), příp. další přizvané osoby (bez hlasovacího práva)

členové CK	funkce
předseda CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, která zahrnuje Odbor infrastruktury
místopředseda CK	ředitel Odboru strategie
člen CK	ředitel Odboru infrastruktury
člen CK	ředitel Odboru fondů EU
člen CK	ředitel Odboru kosmických aktivit a nových technologií
člen CK	ředitel SFDI
člen silniční CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, do jehož kompetence spadá Odbor pozemních komunikací
člen silniční CK	ředitel Odboru pozemních komunikací
člen železniční CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, do jehož kompetence spadá Odbor drážní dopravy
člen železniční CK	ředitel Odboru drážní dopravy
člen vodní CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, do jehož kompetence spadá Odbor vodní dopravy
člen vodní CK	ředitel Odboru vodní dopravy

V případě projednávání materiálů z průřezové oblasti, jsou členy CK vždy všichni výše uvedení.

1 Účastníci

1.1 Účast členů CK a zástupců členů CK

Jméno	Příchod	Odchod	Doba na schůzce	Útvar	Funkce
Bílek Lukáš, Ing.	14:56:45	17:04:26	2 h 7 min 40 s	Ministerstvo dopravy	Zástupce člena CK – Samostatné oddělení nových technologií a inovací v dopravě
Čermák Miloš, Ing.	14:58:22	17:04:25	2 h 6 min 2 s	Ministerstvo dopravy	Zástupce člena CK – Odbor fondů EU, vedoucí oddělení přípravy projektů
Hamplová Lenka, Ing.	15:00:13	17:04:24	2 h 4 min 11 s	Ministerstvo dopravy	Předsedkyně CK – Sekce ekonomická a infrastrukturní, vrchní ředitelka sekce
Hořelica Zbyněk, Ing.	15:54:07	16:14:44	20 min 36 s	Státní fond dopravní infrastruktury	Člen CK – ředitel SFDI
Jelínek Zdeněk, Ing.	14:56:43	17:04:23	2 h 7 min 39 s	Ministerstvo dopravy	Člen CK – Odbor civilního letectví, ředitel odboru
Kušnír Jindřich, Ing.	15:01:23	17:04:30	2 h 3 min 6 s	Ministerstvo dopravy	Člen CK – Odbor drážní dopravy, ředitel odboru
Sosna Luděk, Ing., Ph.D.	14:57:17	17:04:25	2 h 7 min 7 s	Ministerstvo dopravy	Místopředseda CK – Odbor strategie, ředitel odboru
Vůjtěch Petr, Ing.	14:59:44	16:50:32	1 h 50 min 48 s	Ministerstvo dopravy	Člen CK – Odbor infrastruktury, ředitel odboru

1.2 Účast přizvaných osob

Jméno	Příchod	Odchod	Doba na schůzce	Útvar	Funkce
Andršt Pavel, Ing. arch.	14:59:17	16:49:21	1 h 50 min 3 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, vedoucí oddělení studií proveditelnosti a územní ochrany
Bednárik Ivan, MBA	15:05:13	17:04:23	1 h 59 min 9 s	Ministerstvo dopravy	ministr dopravy
Cerha Jan	14:58:05	17:04:31	2 h 6 min 25 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, zástupce ředitele odboru
Dont Milan, Ing., Ph.D.	14:57:47	17:04:25	2 h 6 min 38 s	Státní fond dopravní infrastruktury	Odbor kanceláře ředitele SFDI, ředitel odboru
Floriánová Iva, Ing.	14:56:33	17:04:23	2 h 7 min 50 s	Ministerstvo dopravy	Odbor drážní dopravy
Froněk Michal, Bc. MSc., CEng MICE DIC.	14:58:47	16:34:26	1 h 35 min 38 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa západ, náměstek ředitele OJ pro techniku pro oblast Čechy 2
	14:56:44	16:34:28	1 h 37 min 43 s		
Janáčková Lenka, Ing.	14:56:43	17:04:30	2 h 7 min 47 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury, vedoucí oddělení infrastruktury železnic a plavby
Kliský Michal, Ing.	14:56:41	17:04:25	2 h 7 min 44 s	Ministerstvo dopravy	Odbor drážní dopravy
Knížek Luboš, Ing.	14:58:54	17:04:28	2 h 5 min 33 s	Ministerstvo dopravy	Odbor drážní dopravy, vedoucí oddělení koncepcí a mezinárodní spolupráce na železnic
Kolář Radek, Ing.	14:57:02	17:04:31	2 h 7 min 28 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Najman Martin, Ing.	14:58:27	16:44:21	1 h 45 min 54 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Nejezchleb Mojmír, Ing.	15:10:44	17:04:27	1 h 53 min 43 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace dráhy, náměstek GŘ pro modernizaci dráhy
	14:58:12	16:44:32	1 h 46 min 19 s		projektant
Ozimý Stanislav, Bc.	14:58:24	16:03:01	1 h 4 min 36 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, oddělení schvalování staveb
Petana Vladimír, Mgr.	14:58:18	17:04:28	2 h 6 min 9 s	Ministerstvo dopravy	Odbor strategie
Rubek Lumír, Ing.	14:56:19	17:04:24	2 h 8 min 5 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Řehák Petr, Mgr.	14:57:01	17:04:27	2 h 6 min 20 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Soukupová Marie, Ing.	14:56:48	17:04:24	2 h 3 min 57 s	Ministerstvo dopravy	Odbor strategie, vedoucí oddělení územního plánu
Stečinský Bohuslav, Ing., MSc.	14:58:15	17:04:23	2 h 6 min 7 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek provozuschopnosti dráhy, odbor provozuschopnosti, ředitel odboru
Švejda Karel, Ing., MBA	15:22:54	17:04:25	1 h 41 min 31 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek provozuschopnosti dráhy, náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy
Tóth Tomáš, Ing.	15:00:57	17:50:22	2 h 49 min 25 s	Správa železnic, státní organizace	generální ředitel – pověřen řízením organizace
Vaněk Martin, Ing., Ph.D.	15:27:02	17:04:34	1 h 37 min 32 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa západ
Vaníček Petr, Ing.	15:26:41	17:04:28	1 h 37 min 46 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa západ, náměstek ředitele OJ pro techniku pro oblast Praha
	14:59:44	16:35:08	1 h 35 min 24 s		projektant

2 Body jednání

č.	Typ ¹	Název materiálu	Předkladatel	Oblast
1.	ZP	Nasazení jednotek ETCS pro vlaky řady ŠKODA 650 v Plzeňském kraji	ARRIVA vlaky, s.r.o.	Železniční
2.	AZP	Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun	SŽ	Železniční
3.	ZP	Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)	SŽ	Železniční
4.	Ž	Zkapacitnění trati Praha-Vršovice (mimo) – Praha-Krč (včetně)	SŽ	Železniční
5.	GP	Globální položky neinvestiční Správy železnic – únor 2026	SŽ	Železniční

¹ SP = Studie proveditelnosti; ZP = Záměr projektu; AZP = Aktualizace záměru projektu; GP = Globální položka; K = Koncepce; ZF = zjednodušený formulář; Ž = žádosti o zařazení do přípravy; R = Různé

3 Jednání

3.1 Nasazení jednotek ETCS pro vlaky řady ŠKODA 650 v Plzeňském kraji

3.1.1 Základní údaje

Základní údaje	
Název	Nasazení jednotek ETCS pro vlaky řady ŠKODA 650 v Plzeňském kraji
Předkladatel	ARRIVA vlaky s. r. o.
Spisová značka akce	MD/11851/2026/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	Dosud nebyl přidělen
Místo realizace (kraj)	Plzeňský
Předpokládaná doba realizace	2026–2027
Celkové náklady akce v tis. Kč (bez DPH)	45 000,00 (dotace z finančních prostředků SFDI)
Celkové náklady v tis. Kč v cenové úrovni roku 2025	45 000,00 (dotace z finančních prostředků SFDI)
Podklad k materiálu	Dokumenty Nasazení jednotek ETCS pro vlaky řady ŠKODA 650 v Plzeňském kraji AspeHub

3.1.2 Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Bylo provedeno v rámci projednávání dotace z prostředků CEF2.

3.1.3 Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „Nasazení jednotek ETCS pro vlaky řady ŠKODA 650 v Plzeňském kraji“ schvaluje bez podmínek.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.1.4 Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

3.2 Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun

3.2.1 Základní údaje

Základní údaje	
Název	Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun, aktualizace záměru projektu
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	139/2020-910-IZD
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	500 352 0202
Místo realizace (kraj)	Praha, Středočeský
Předpokládaná doba realizace	01/2028–12/2040
Celkové náklady akce v CÚ 2025 v tis. Kč (bez DPH)	76 220 034
Celkové náklady v cenové úrovni roku 2006–2041 v tis. Kč (bez DPH)	87 573 895
Podklad k materiálu	Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun

3.2.2 Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Výsledky původního ekonomického hodnocení

ukazatel	FRR/ERR [%]	FNPV/ENPV [tis. Kč]	B/C Ratio
Finanční analýza			
hodnota	Nelze nalézt	- 35 749 063	-
Ekonomická analýza			
hodnota	5,09	434 266	1,017

V rámci aktualizace záměru projektu došlo k vypracování nového ekonomického hodnocení, jehož předmětem není jen samotné zhodnocení připravované tunelové stavby v úseku Praha – Beroun, ale je provedeno především prověření souhrnných dopadů investic do dílčích staveb zahrnutých do poslední verze zpracované studie proveditelnosti „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice“ a „Nová trasa Praha-Smíchov – Beroun“.

Výsledky nového ekonomického hodnocení

ukazatel	hodnoty		
	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3
Finanční analýza			
FRR [%]	nelze určit	nelze určit	nelze určit
FNPV [tis. Kč]	-97 687 698	-161 369 729	-183 773 521
Ekonomická analýza			
ERR [%]	7,50	6,69	6,02
ENPV [tis. Kč]	76 978 199	82 085 669	67 796 075
B/C	2,061	1,717	1,526

Varianta V1 v úseku z Prahy až po Domažlice sleduje technické řešení, které bylo dříve samostatně hodnoceno a řešeno ve studiích pro úseky Praha – Plzeň a Plzeň – Domažlice. V ostatních variantách jsou potom navíc nově řešeny další úseky nad rámec varianty V1, ovšem pouze v podrobnosti odpovídající koncepčnímu návrhu v úrovni studie (úsek Beroun – Ejpovice pro variantu V2 a traťové přeložky v úseku Holýšov – Blížejev a novostavba traťové přeložky v úseku Pasečnice – Furt im Wald pro variantu V3).

Vzhledem k poněkud atypické konstrukci CBA modelu a rozložení finančních toků v letech se v porovnání výsledků vyskytuje nepravidelnost ve smyslu odlišného pořadí variant z hlediska NPV, resp. IRR. Podstatné ale je, že z pohledu ENPV je nejefektivnější variantou V2 (z hlediska přínosů prakticky stejná jako V3, ale nákladově výrazně méně náročná, což zkrusuje výsledné ERR). Z hlediska porovnání celkových přínosů generovaných na jednotku investičních nákladů **je však jednoznačně nejvýhodnější varianta V1** (přibližně o třetinu oproti V2 a o polovinu oproti V3). Z uvedeného vyplývá, že ostatní nové úseky nad rámec řešeného v rámci ASP Plzeň – Domažlice a nové trati Praha – Beroun už výslednou ekonomickou efektivitu spíš jen zatěžují a výsledky zhoršují. Totéž platí i z hlediska investiční náročnosti, a tedy dostupnosti finančních zdrojů, které jsou pro realizaci konkrétního řešení nezbytné.

Pro záměr projektu je tedy sledována na základě výše popsaných výsledků pouze varianta V1.

3.2.3 Usnesení CK

Centrální komise MD projednávání aktualizovaného záměru projektu investiční akce „*Novostavba tratě Praha-Smíchov – Beroun*“ přerušuje s tím, že Správa železnic, státní organizace:

- 1) Sníží náklady u kaveren a šachet o 1,2 mld. Kč úpravou mzdových nákladů.
- 2) Upraví a zrealizuje termín zahájení realizace investiční akce.
- 3) Prověří, zda náklady na odbočku v tunelu nejsou již zahrnuty v CIN.
- 4) Prověří kabeláž a trubní vedení s cílem snížení investičních nákladů.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.2.4 Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

3.3 Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)

3.3.1 Základní údaje

Základní údaje	
Název	Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/62761/2025/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	581 352 0105
Místo realizace (kraj)	Moravskoslezský
Předpokládaná doba realizace	01/2029–12/2029
Celkové náklady akce v CÚ roku 2025 v tis. Kč (bez DPH)	2 768 487
Celkové náklady v CÚ roku 2022–2030 v tis. Kč (bez DPH)	2 981 838
Podklad k materiálu	Dokumenty Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně) AspeHub

3.3.2 Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Ekonomické hodnocení se dokládá aktualizovaným ekonomickým hodnocením „SP tratě Ostrava-Svinov – Opava východ – Krnov“, zpracovaným AFRY CZ 11/2024 (SP byla schválena na jednání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 9. 7. 2024. K dalšímu sledování byla schválena varianta 4MAX.). Hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017, aktualizace 08/2024. Investiční náklady byly zpracovány dle SPOŽES 03.2024, verze poplatné době zpracování aktualizace ekonomického hodnocení.

Náklady varianty 4max ze SP přepočtená na CÚ2025 jsou 17 661,937 mil. Kč.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky aktualizace ekonomické analýzy „SP tratě Ostrava-Svinov – Opava východ – Krnov“, pro projektovou variantu 4MAX.

ukazatel	Varianta 4MAX
Finanční analýza	
FRR [%]	-6,86
FNPV [tis. Kč]	-8 481 871 019
Ekonomická analýza	
ERR [%]	8,49
ENPV [tis. Kč]	9 617 917 238
BCR	1,806

Výsledkem tohoto aktualizovaného zhodnocení je zjištění, že daný projekt je při změnách, ke kterým v průběhu přípravy došlo, nadále proveditelný a ekonomicky efektivní (při kumulativním zahrnutí předpokládaných změn). Výpočet je doložen standardním formátem v CBA tabulkách.

Centrální komise Ministerstva dopravy požaduje v další přípravě projekt rozdělit do dvou etap:

- 1. etapa – Optimalizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)
- 2. etapa – Modernizace tratě Ostrava-Svinov (mimo) – Opava východ (včetně)

2. etapa bude odložena v čase oproti harmonogramu, uvedeném ve SP. K zahájení realizace dojde v závislosti na životnosti stávající infrastruktury a dalším vývojovém trendu počtu obyvatel a poptávky po železniční nákladní a osobní dopravě. 1. etapa bude rozdělena na dva záměry projektu:

1. Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo)– Krnov (včetně)

2. Optimalizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně).

Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo)– Krnov (včetně) je obsahem předmětného ZP. Stavba Optimalizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně) je obsahem souběžně zpracovávaného ZP. Toto oddělení termínů realizace obou staveb je z důvodu koordinace přípravy stavby se záměrem Moravskoslezského kraje na pořízení nových železničních vozidel.

1. etapa musí respektovat již realizovanou akci „Revitalizace tratě Opava východ – Olomouc hl. n.“ v letech 2016-2017.

Investiční náklady CÚ 2025 pro tento Záměr projektu byly vyčísleny zpracovatelem technického řešení dle aktuálního „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ (02/2025). Investiční náklady ZP Optimalizace traťového úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně) jsou za shodných podmínek vyčísleny na 3 121,402 mil. Kč. Společně jsou náklady za stavby v úseku Opava východ – Krnov vyčísleny na 5 891,816 mil. Kč. Po prostém odečtu lze konstatovat, že pro úsek Ostrava-Svinov (mimo) – Opava východ (včetně) zbývá 11 770,121 mil. Kč. Výše těchto nákladů byla porovnána s náklady vstupujícími do výše rozebíraného ekonomického hodnocení a lze jednoduše konstatovat, že toto porovnání ve srovnatelné CÚ roku 2025 ukázalo, že aktuální náklady stanovené v rámci předmětných Záměrů projektů jsou nižší, než náklady vstupující do ekonomického hodnocení. Vzhledem k výsledkům ekonomického hodnocení, kdy v rámci analýzy citlivosti byly potvrzeny dobré výsledky ekonomického hodnocení varianty V4max (Přepínací hodnota investičních nákladů činí 80 %, tedy cca 12 595 mil. Kč. Pokud vezmeme v potaz požadavek na zachování ERR ve výši 5 %, přepínací hodnota investičních nákladů by činila 40 %, tedy cca 6 300 mil. Kč. Výše přepínacích hodnot tedy potvrzují velmi dobré výsledky V4MAX.), **lze projekt nadále bezpečně považovat za ekonomicky efektivní.**

3.3.3 Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „*Prostá elektrizace tratě Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)*“ schvaluje s podmínkami.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.3.4 Podmínky CK

1. Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové přípravy prověří umístění TNS Krnov z hlediska návrhu protipovodňových úprav v tomto území, která vyhoví Q100 nebo navrhne vhodnější umístění TNS v jiné lokalitě. Posouzení budou vyhodnocena z hlediska řešení technického a finančního. Výsledné řešení bude předloženo k odsouhlasení CK MD.
2. Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové přípravy prověří vhodné technické řešení kabelovodu včetně způsobu napojení na TNS Krnov a doloží náklady včetně potřebných situací a výsledné řešení bude předloženo k odsouhlasení CK MD.
3. Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové přípravy prověří přesné umístění stykového místa, a to s ohledem na minimalizaci vyvolaných úprav do části tratě Ostrava-Svinov – Opava východ. Výsledné řešení bude předloženo k odsouhlasení CK MD.

4. Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové přípravy prověří využitelnost stávajícího materiálu z nástupišť č. 1 a 2 v ŽST Krnov a výsledné řešení bude předloženo k odsouhlasení CK MD.
5. Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové přípravy použije sazbu za NAD ve výši 85 Kč na 1 km a řešení bude předloženo k odsouhlasení CK MD.
6. Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové přípravy navrhne řešení úpravy nedostatečné podjezdové výšky u silničního najezdu v obci Skrochovice, napojujícího ulici Mostní na silnici I/57, a navržené řešení předloží k odsouhlasení CK MD.

3.4 Zkapacitnění trati Praha-Vršovice (mimo) – Praha-Krč (včetně)

3.4.1 Základní údaje

Základní údaje	
Název	Zkapacitnění trati Praha-Vršovice (mimo) – Praha-Krč (včetně)
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce	MD/684/2026/910
Charakter	Žádost o zařazení investiční akce do přípravy staveb
ISPROFOND projektu	327 321 4901 - Příprava a zabezpečení staveb
Místo realizace (kraj)	Praha
Předpokládaná doba realizace	2036–2037
Celkové náklady akce v tis. Kč (bez DPH)	4 574 686
Celkové náklady v tis. Kč (bez DPH) v cenové úrovni roku 2025	4 574 686
Podklad k materiálu	Dokumenty Zkapacitnění trati Praha-Vršovice (mimo) – Praha-Krč (včetně) AspeHub

3.4.2 Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Není relevantní.

3.4.3 Usnesení CK

Centrální komise MD souhlasí se zařazením investiční akce „Zkapacitnění trati Praha-Vršovice (mimo) – Praha-Krč (včetně)“ do přípravy staveb bez podmínek a dále ukládá Správě železnic, státní organizaci, investiční akci „Modernizace ŽST Praha-Krč“ z přípravy staveb vyřadit.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.4.4 Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

3.5 Globální položky neinvestiční SŽ – únor 2026

3.5.1 Základní údaje

Základní údaje	
Název	Globální položky neinvestiční SŽ – únor 2026
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/14084/2026/910
Charakter	Globální položka
ISPROFOND projektu	500 311 0001
Místo realizace (kraj)	-
Předpokládaná doba realizace	-
Celkové náklady akce v tis. Kč (bez DPH)	-
Celkové náklady v cenové úrovni roku 20xx–20xx v tis. Kč (bez DPH)	-
Podklad k materiálu	Dokumenty Globální položky neinvestiční Správy železnic – únor 2026 AspeHub

3.5.2 Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Není relevantní.

3.5.3 Usnesení CK

Centrální komise MD materiál „*Globální položky neinvestiční SŽ – únor 2026*“, předložený pro informaci, bere na vědomí.

Celkové předpokládané náklady akcí, zařazených v plánu oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA, nově činí celkem 45 165 301 920 Kč (bez DPH).

Celkové předpokládané náklady akcí, zařazených v plánu oprav a údržby – část BUDOVY, stále činí celkem 4 209 334 787 Kč (bez DPH).

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.5.4 Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

4 Podpisová doložka

Zpracovatelé:

Jméno a příjmení	funkce	útvár
Ing. Radek Kolář	referent	Odbor infrastruktury
Ing. Lenka Janáčková	vedoucí oddělení	Odbor infrastruktury
Ing. Petr Vůjtěch	ředitel	Odbor infrastruktury

Schvalovatel:

Jméno, příjmení, útvár	Elektronický podpis
Ing. Lenka Hamplová vrchní ředitelka Sekce ekonomická a infrastrukturní	