

<b>NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ</b>	<b>Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III.TŽK</b> Pracovní porada
<b>DATUM</b>	17. května 2011
<b>MÍSTO</b>	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov (m.č. 7)
<b>ÚČASTNÍCI</b>	Dle prezenční listiny
<b>ZAZNAMENAL</b>	Vachtl

Poradu zahájil uvítáním ing. Tikman a popsal širší souvislosti celého záměru. Za SŽDC pozdravil přítomné ing. Bureš s upozorněním na následující:

- Rekonstrukce tratě 171 bude ve dvou stavebách:
  - 1.stavba – realizace v letech 2013 až 2015 (současný OPD)
  - 2.stavba – realizace v letech 2014 až 2016 (nový OPD)
- Nová trať se předpokládá k realizaci po roce 2018

Dále byla promítnuta prezentace dosavadní rozpracovanosti, z níž plyne zejména:

## Prezentace dosavadních výsledků

### Důvody řešení

- Špatný technický stav tratě
- Nevyhovující technické parametry tratě
- Potřeba řešit 3. koridor (západní větev) z Prahy a ne z Berouna
- Požadavek JASPERS (potažmo EU – DG Regio) s ohrožením financování i ostatních staveb 3. TŽK
- Potřeba řešení křížení se silniční dopravou
- Nárůst dopravy především osobní (požadavek ROPID)

### Cíle řešení

- Zpracování všech relevantních variant pro tento úsek
- Zpracování možných dílčích řešení jednotlivých objektů
- Doporučení jedné varianty, která by mohla být realizována v časovém horizontu 2013 – 2016
- Orientační návrh nové tratě a požadavky na její územní ochranu
- Návrh dopravního scénáře na stávající trati v etapě a v cílovém stavu
- Ekonomické posouzení dopadu vybrané varianty na celý úsek Praha – Plzeň

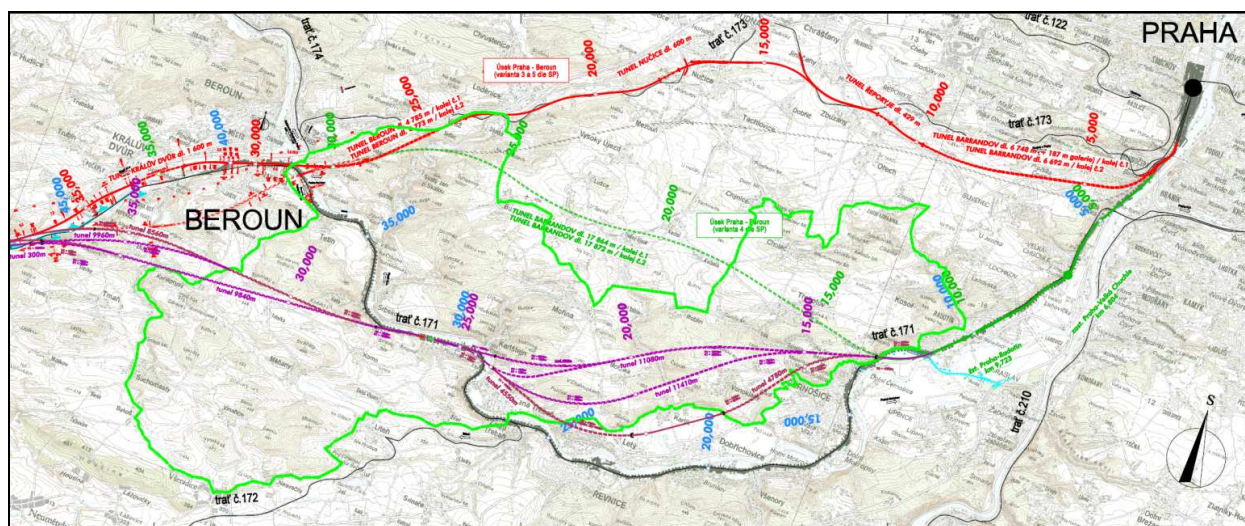
### Varianty řešení

- Prověření 2 výchozích variant:
  - minimální (rekonstrukce) – cca 4 mld.
  - maximální (optimalizace - ÚTS, PD) – cca 12 mld.
- Optimální varianta: kombinace v jednotlivých úsecích – cca 7 až 8 mld.
- Řešení navrženo pro 1.etapu (trať 171 – 1. a 2. stavba, cca do roku 2016)
- Nová trať uvažována ve výhledu, trasa se zatím hledá



## Technické řešení

- Uvedení do dobrého technického stavu
- Zajištění minimální interoperability
- Maximální přizpůsobení rozsahu stavby oprávněným požadavkům dopravy
- Zvýšení komfortu pro cestující
- Náhrada nejvíce nevyhovujících přejezdů (doporučení JASPERS – dle dopravního momentu a technických možností)
- Rekonstrukce železničního svršku a spodku
- Instalace nového zabezpečovacího zařízení
- Rekonstrukce trakce a elektro zařízení
- Rekonstrukce železničních stanic a zastávek
- Sanace mostů, výměna 4 ocelových konstrukcí
- Předběžné projednání s obcemi – velká přání, malé možnosti



## Dopravní technologie

- Rozsah dopravy - vychází ze studie proveditelnosti 3. TŽK (2010)
- Korekce rozsahu segmentu Ex vlaků na interval 60 minut;
- Vlaky R Praha – Plzeň v intervalu 60 minut;
- Vlaky R Praha – Zdice – České Budějovice v intervalu 120 minut s případným doplněním na výsledný interval 60 minut;
- Vlaky Os Praha – Beroun 30 minut;
- Vlaky Os Praha – Řevnice 30 minut;
- Nákladní doprava v rozsahu minimálně 1 páru vlaků/špičková h.
- V příměstské dopravě vlaků Os prověřen výsledný interval 10 minut v úseku Praha – Černošice-Mokropsy.



## Poznámky z projednání

Po prezentaci proběhla diskuse, z níž byly zaznamenány nejdůležitější body (*v případě otázek jsou modře kurzívou doplněny odpovědi zpracovatele dokumentace nebo zadavatele*):

### **Tikman (SUDOP)**

- Nová trasa v Karlštejnské variantě – výhoda nižších investičních nákladů, řešení kapacity v nejzatíženějším úseku a bez velkých provozních omezení (podvarianta s částečným vedením po povrchu mezi Dobřichovicemi a Karlíkem má 2 tunely do délky 5 km).

### **Bureš (SŽDC, OI)**

- Je vhodné hledat územní rezervu pro novou trať z důvodu budoucí potřeby navýšení kapacity
- V případě rekonstrukce tratě 171 budou konflikty v územním řízení, nutno minimalizovat rozsah 1. a 2. stavby
- Předpokládá se, že 1.stavbě bude instalováno nové zabezpečovací zařízení a rekonstruována trakce

### **Kálal (ČD, RCP)**

- Zásadní problém: technický stav železničního svršku a trakce – největší problémy v dopravě (nejčastější důvod výluk)

### **Otava (MD, O130)**

- Co je to minimální interoperabilita?

### *Vachtl (SUDOP)*

- *Minimální interoperabilita je vnímána jednak
  - úsekově (interoperabilita bude především zajištěna tam, kde je trať v definitivním uspořádání – v místech, kde bude pravděpodobně vedena všechna doprava i v případě nové tratě – to zpracovatel předpokládá v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín a Karlštejn – Beroun),
  - věcně (projektant předpokládá, že některé parametry nebudou ze strany EU nutně vyžadovány a ani je nelze naplnit – ty základní však budou splněny).*

### **Zouhar (SŽDC, OKS)**

- Potvrzuje možnost výjimek z TSI (např. traťová rychlost v chráněném území apod.) – je možnost jednání

### **Kočárek (SŽDC, SDC Praha)**

- Bude připravena objízdna trasa přes Rudnou u Prahy?

### *Veselovský (SŽDC, SS Plzeň)*

- *Je možné, že se úpravy tratě 173 nestihnou realizovat v předstihu, protože se teprve bude zadávat dokumentace.*

### **Binko (ČD, O16)**

- Pokud bude v Praze-Velké Chuchli traťová rychlost vyšší, než 100 km/h, měly by i nové spojky umožňovat při jízdě do odbočky traťovou rychlost



- Zrušení přejezdu v žst. Praha-Radotín může být problém při velké vodě (zatopení podjezdu)
- Žst. Dobřichovice
  - při pravidelných jízdách do odbočky by neměly výhybky být důvodem pro snížení rychlosti
  - problematické využití předjízdny koleje ve směru do Prahy, vhodnější by bylo obrácení os kolejí 1 a 3 (předjízdna kolej by byla 0.), jak bylo navrženo v ÚTS 2008
- Žst. Řevnice – bude problém s obsluhou vlečky a je otázkou, zda takto redukováná podoba stanice vyhoví požadavkům na rozsah dopravy na 3. TŽK, tj. vč. nákladní dopravy
- Žst. Zadní Třeboň - dostavba kolejových spojek je stejně jako v Černošicích-Mokropsech přínosem pro spolehlivost dopravy
- Žst. Karlštejn
  - není vhodné rušit kolejové spojky na pražském zhlaví z důvodu pravidelného ukončování vlaků Os i operativního řízení při mimořádnostech
  - problematické může být umístění nástupišť u přejezdu, neboť ČD chtějí zachovat prodej jízdenek a v příp. přesunu nástupišť by tak SŽDC muselo jako vyvolanou investici vybudovat novou osobní pokladnu s čekárnou
  - v příp. varianty s nástupištěm u 4. koleje je opět problém rychlosti ve výhybkách do pravidelně pojížděné předjízdny koleje a samotná možnost využití předjízdny koleje pro předjíždění, viz Dobřichovice
- obecně je problémem navrženého řešení absence možnosti předjíždění ve směru na Prahu - nutná jízda nákladního vlaku bez zastavení v úseku Karlštejn - Praha-Krč, u vlaku delšího než 600 m již z Berouna
- existují vážné obavy ze scénáře, kdy se vybuduje jen nové zab. zař. spolu s redukcí kolejiště a ostatní části infrastruktury zůstanou beze změn, tj. vč. nutného velkého množství výluk pro zvýšené nároky údržby, ponechání parametrů výhybek (pravidelné jízdy vlaků Os v Dobřichovicích na 3. kolej rychlostí 40 km/h) apod.
  - způsob obsluhy zabezpečovacího zařízení (dálkové ovládání) nemá takový vliv na propustnost trati, jak je deklarováno a rozhodně neahradí kolejovou kapacitu (vč. kolejových spojek)

#### **Ondruška (SŽDC, OŘ)**

- Problém kolejových spojek – DOZZ není samospasitelné, kolejové spojky je nutné vhodně rozložit z důvodu možného provázení vlaků v době výluk
- Problém obsluhy vleček – nutno zajistit předjízdnu kolej pro případné manipulace
- Pozn.: vyjádření SŽDC OŘ k navrhovanému řešení (stav z 17.5.2011) je přílohou tohoto záznamu

#### **Krýže (SŽDC, OŘ)**

- Problém kolejových spojek – např. v úseku Karlštejn – Beroun chybí zcela

#### **Veliš (SŽDC, OTH)**

- Uplatnil vůči zpracovateli studie dotaz, jaký věcný rozsah se navrhuje pro 1. stavbu s realizací 2013-2015.



**Vachtl (SUDOP)**

- Rozdělení stavebně technických opatření na 1. a 2. stavbu proběhne až po dopracování technického řešení. Předpokladem je, že 1. stavba bude obsahovat zásahy, které nevyžadují územní rozhodnutí (resp. nezasahují mimo drážní pozemek, např. instalace nového zabezpečovacího zařízení nebo rekonstrukce železničního svršku v úsecích, kde nedojde ke změně GPK). Rozsah 1. a 2. stavby bude zároveň stanoven s ohledem na možnosti financování. Zpracovatel zároveň předpokládá, že interoperabilita (byť v minimálním rozsahu) bude splněna až po dokončení 2. stavby.

**Veliš (SŽDC, OTH)**

- Důležité bude rozdělení na 1. a 2. stavbu, 1. stavba by měla splnit následující podmínky:
  - Splnění TSI u všech částí infrastruktury, které budou předmětem rekonstrukce,
  - Koordinace s 2.stavbou a případně se zaústěním nové trati, aby nedošlo ke znehodnocení vložených investičních prostředků,
  - Řešení nesmí vyvolat změnu územních plánů, případně vyvolat komplikované územní řízení (např. je nereálné v 1. stavbě uvažovat s mimoúrovňovými kříženími místo přejezdů).
- Při posuzování splnění TSI (interoperability) lze uvažovat s příslušnými úlevovými ustanoveními (např. dle TSI PRM nemusí být splněny požadavky TSI u infrastruktury, do které se stavebně nezasahuje).
- Dne 26.4.2011 byly přijaty TSI pro subsystém „energie“ a TSI pro subsystém „infrastruktura“ s platností od 1.6.2011.

**Bureš (SŽDC, OI)**

- Trať 171 je ve velmi špatném technickém stavu
- Rozdělení na 2 stavby je z důvodu financování a územní průchodnosti (1.stavba by měla být bez komplikací se získáním územního rozhodnutí)
- Otázkou je, zda 2.stavba skončí v roce 2016 (bude možné prodloužení v případě náročnějšího technického řešení)
- Realizace nové tratě se v tuto chvíli uvažuje od roku 2018

**Haas (ROPID) – pozn.: text dodán formou stanoviska k poradě**

- Trať Praha - Beroun je druhá nejvytíženější trať v pražském uzlu, a to jak do počtu vlaků, tak do počtu cestujících. V posledních 5 letech zde počty cestujících výrazně narůstají. Vítáme proto jakoukoli iniciativu na zlepšení technického stavu na této trati a rozšíření kapacitních možností.
- Řešení infrastruktury by proto mělo být velkorysejší než u staveb v oblastech s nižším vytížením tratí (např. na 3. koridoru stavba Stříbro - Planá)
- Na této trati máme jako objednatel regionální dopravy zásadní problémy s plněním GVD. při vyhodnocování standardů kvality i dle stížností cestujících opakovaně narážíme na zpoždování, popř. úplné odřikání vlaků způsobené závadami na infrastruktuře. Z údajů ze svodek dispečinků O11 i O16 i dle proběhlých jednání se složkami ČD i SŽDC je zřejmé, že nejvíce závad je způsobeno závadami na železničním svršku (porušení celistvosti koleje) a na trakčním vedení (prasklé izolátory). Ve výrazné menšině jsou závady na zabezpečovacím zařízení. Závady na železničním svršku a trakčním vedení mají navíc obvykle výrazně větší dopad pro provoz (v některých případech až zastavení provozu, v ostatních případech jednokolejný provoz), než



závady zabezpečovacího zařízení (obvykle je možné velmi rychle obnovení provozu). Proto považujeme za urgentní řešit především situaci v oblasti železničního svršku a trakčního vedení.

- Řešení výluk je nutné provádět velmi obezřetně. Větší výlukové práce na trati je dnes možné provádět pouze o prázdninách a výluky jsou obvykle spojeny s velkým snižováním počtu vlaků regionální dopravy (i více než o 50 %) s přímým dopadem do kultury cestování. Vzhledem k počtům cestujících a konfiguraci silniční sítě nelze zajistit v regionální dopravě uspokojivou náhradu autobusovou dopravou. V některých případech (např. práce na přejezdu Černošice) je NAD přímo znemožněna. Proto považujeme za vhodné v co největší míře pro dálkovou dopravu využívat odklonové tratě. V případě využití těchto tratí však musí být zachovány stávající provozní koncepty regionální dopravy na těchto tratích i během odklonové vozby.
- V rámci 1. etapy (modernizace stávající trati Praha - Beroun) považujeme v souladu s názory představitelů měst a obcí za naprosté minimum zachování stávajícího provozního konceptu regionální dopravy, a to včetně ranního intervalu 10 min. v úseku Radotín - Praha.
- Vzhledem k vysokým finančním prostředkům vynaloženým na modernizaci považujeme za přínosné, aby byly alespoň částečně již v 1. etapě vylepšeny podmínky také pro regionální dopravu. Obyvatelé měst a obcí u modernizované trati budou významně postiženi stavební a výlukovou činností, proto by bylo přínosné, aby modernizace trati přinesla nějaký užitek i přímo obyvatelům těchto měst a obcí. Za vhodné považujeme vytvořit podmínky pro zajištění 15 min. intervalu osobních vlaků v úseku Praha - Řevnice tak, aby všechny tyto vlaky zastavovaly ve všech stanicích a zastávkách. V ranní špičce považujeme již v krátkodobém horizontu za přínosné, vést vlaky v intervalu 10 min. nejen v úseku Radotín - Praha, ale již s využitím nové obratvé stanice v trase Černošice-Mokropsy - Praha.
- Vlaky regionální dopravy nesmí být nikde na trati Beroun – Praha zatěžovány prodlužováním pobytů ve stanicích za účelem předjíždění jinými vlaky. Maximální pobyty ve stanicích musí být max. do 1 min. Žádoucí není ani jakékoli zbytečné prodlužování jízdních dob těchto vlaků.
- V případě nemožnosti vedení ranních vlaků ze stanice Černošice-Mokropsy (z kapacitních důvodů) upozorňujeme, že stanice Praha-Radotín bude nadále stanicí obratovou a je zapotřebí pro tyto obraty vlaků vytvořit podmínky (stávající vlaky v ranní špičce).
- Vzhledem k tomu, že konstrukce GVD probíhá prioritně dle dálkové dopravy a regionální doprava se pak následně přizpůsobuje, a vzhledem k nemožnosti garance přesných časových poloh vlaků dálkové dopravy v jednotlivých GVD, musí všechny obratové stanice vyhovovat pro jakoukoli délku obratu. Tzn. v těchto stanicích musí být možné jak co nejkratší obraty (cca od 5 min.), tak střídavé obraty s krátkodobým současným pobytem dvou obratových vlaků ve stanici.
- Podobně je tomu se zachováním možnosti obrátů vlaků ve stanici Karlštejn. Tyto obraty jsou rovněž podmíněny rozložením dálkové dopravy na trati, kdy je při určitých polohách rychlíků nutné z důvodu zajištění přípojů k vlakům na trati Zadní Třebaň - Lochovice prodloužovat některé obraty z Řevnic do Karlštejna (ve stanici Zadní Třebaň není rovněž možný obrat, jízda vlaku až do Berouna je ekonomicky neodůvodnitelná).
- Vzhledem k nutnosti koexistence s jinými druhy dopravy na trati vyjadřujeme obavy z praktické neexistence dostatečně dlouhých předjízdňích kolejí pro nákladní dopravu ve všech nácestných stanicích na trati. Rovněž znepokojivě sledujeme i snižování počtu kolejových spojek v některých stanicích. Naopak velmi příznivě hodnotíme vznik kolejových spojek v Černošicích-Mokropsích.
- V souladu se schválenými koncepčními materiály považujeme do modernizace trati zapracovat minimálně stavební přípravu pro zastávku Praha-Radotín sídliště a pro přesun zastávky Praha-



Velká Chuchle blíže centru městské části, tj. do míst dnešního silničního přejezdu. Pokud bude zřízena obrátová stanice Černošice-Mokropsy, pak není zapotřebí budovat obrátové koleje v lokalitě Praha-Radotín sídliště.

- Výhledově (nejdříve po roce 2020) se předpokládá i zavedení tangenciální linky ze směru Praha-Krč do stanice Praha-Radotín. Tato linka bude ukončena v Praze-Radotíně, nebude možné ji ukončit v Černošicích-Mokropsy na stejné obrátové koleji s vlaky přijíždějícími od Smíchova. Na každé z linek budou pravděpodobně používána jiná vozidla (popř. může jít o vozidla různých dopravců), nelze proto garantovat možnost spolehlivého obracení obou linek na jediné společné obrátové koleji. Domníváme se, že stanice Praha-Radotín by již měla nějakým způsobem akceptovat možnost obracení vlaků této linky, aby nebylo zapotřebí tuto stanici potom dodatečně přestavovat včetně nutnosti změny zabezpečovacího zařízení.
- Ve výhledu lze očekávat při stálém nárůstu počtu cestujících požadavek špičkového intervalu 10 min. v úseku Praha - Černošice-Mokropsy i v odpolední špičce. Některé výhledové materiály již nyní předpokládají až interval 7,5 min. v případě, že na původní trati nebude provozována dálková a nákladní doprava.

#### **Kryže (SŽDC, OŘ)**

- Dojde k prodloužení zábrzdné vzdálenosti ze 700 na 1000 m, budou pravděpodobně delší operace při stavění vlakové cesty – tím pádem nemusí nutně dojít ke zvýšení kapacity

#### **Fencel (SŽDC, SDC Praha)**

- Je akutní potřeba rekonstrukce napájecích stanic

#### **Závěrem:**

V termínu ukončení studie bude určen rozsah nezbytných úprav na trati zajišťující interoperabilitu (s předpokládanými výjimkami) a následně v krátkém časovém horizontu (do 30.6.2011) předložen návrh na věcné rozdělení na 1. a 2. stavbu.

***Zaznamenal Ing. Martin Vachtl***



**Příloha: Přípomínky Odboru řízení provozu, SŽDC, s.o. ke kolejovému řešení  
prezentovanému na pracovní poradě (konané 17. 5. 2011) k provozně-ekonomické studii  
„Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK“**

Níže uvedené připomínky byly rámcově prezentovány během oficiální části porady a byly poté zpřesněny na navazujícím neformálním jednání s projektanty SUDOPu.

### 1) Stanice Dobřichovice

Pro směr Praha se předpokládá, že nástupiště bude u koleje č. 3. Tento stav pokládáme za nevhodný, protože znamená (i přes navrhované zřízení výhybek pro rychlost 80 km/h do vedlejšího směru) snížení rychlosti pro vlaky osobní dopravy (při vjezdu od vjezdového návěstidla, při odjezdu v obvodu výhybek přilehlých k odjezdovému návěstidlu), pojíždění těchto výhybek převážně vedlejším směrem (vyšší nároky na údržbu spojenou s požadavky na výluky) a z hlediska jízdního řádu i řízení provozu problematické využití této koleje pro předjíždění nákladních vlaků.

Proto navrhujeme, aby **místo koleje č. 3 byla zřízena předjízdna kolej č. 0**, umístěná mezi 1. a 2. kolejí, odbočující na obou zhlavích z koleje č. 1. Kolej č. 1 (hlavní staniční kolej) bude osově posunuta směrem k výpravní budově a bude u ní zřízeno vnější nástupiště o výšce 550 mm na TK pro vlaky směr Praha.

### 2) Stanice Řevnice

Navržené řešení koleje č. 2 pro obraty příměstských vlaků je koncipováno pro situaci, kdy se ve stanici setkávají dva obrátové vlaky; obrat vlaku je pak nutně spojen s posunovými jízdami (s využitím navržené kusé koleje) anebo odjezdem obrátového vlaku, který bude na pražském zhlaví kolizní s jízdou vlaků opačného směru (a to i v případě, že se nebude realizovat koncept uvažující současný pobyt dvou obrátových vlaků).

Výrazně pravděpodobnější je situace, kdy se ve stanici vyskytuje jen jeden vlak a proto upřednostňujeme řešení zohledňující tuto variantu. Proto požadujeme **posunutí spojky mezi kolejemi 1 a 2** (navržená v blízkosti výpravní budovy) **směrem ku Praze** tak, aby umožnila odjezd z koleje č. 2 směr Praha, aniž by došlo ke kolizi s vlaky jedoucím ve směru Praha - Beroun vjíždějícími na kolej č. 6.

Dále požadujeme, aby **kolej č. 2 byla napojena i do berounského zhlaví do koleje č. 6** a kolej č. 2 dále rozdělit na dvě části cestovými návěstidly (jedna část koleje u nástupiště pro „obratové“ vlaky osobní dopravy, druhá část koleje ve směru Beroun pro pobyt Mn vlaku). Tím se umožní manipulace nákladního vlaku za účelem obsluhy VNVK a vlečky, kolej v celé své délce však v případě, že ve stanici nebude „obratový“ osobní vlak bude možno využít i jako kolej předjízdnu pro směr Praha-Beroun.

Dále by bylo vhodné přeznačit koleje takto: kolej č. 2 označit jako č. 0, kolej č. 6. očíslovat č. 2 (výše popisované úpravy jsou dle číslování uvedeného na poradě).

### 3) Stanice Karlštejn

Na pražském zhlaví je navrženo zrušení kolejových spojek mezi 1. a 2. kolejí. Tímto řešením by se v této stanici znemožnilo ukončování vlaků příměstské dopravy od Prahy a velmi by se zproblematizoval provoz při výlukách traťových kolejí v dlouhém mezistaničním úseku Karlštejn – Beroun (zejména by došlo ke znemožnění ukončování vlaků příměstské dopravy). Proto **požadujeme zachování kolejových spojek na pražském zhlaví**. Tento požadavek však způsobí potřebu situovat nástupiště v obvodu stanice s kolejovým rozvětvením. Navrhujeme, aby (obdobně jako pro opačný směr v Dobřichovicích) byla zřízena předjízdna kolej č. 0, umístěná mezi 1. a 2. kolejí, odbočující na obou zhlavích z koleje č. 2. Kolej č. 1 bude osově posunuta k výpravní budově. Nástupiště vnější bude umístěno u hlavní staniční koleje č. 2 (pro směr Beroun) a ostrovní mezi kolejemi č. 1 a 3 (pro směr Praha).

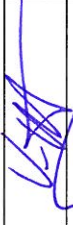





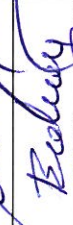








**Obecně k obrátovým stanicím** Praha-Radotín, Řevnice a Karlštejn: součástí vypracované dopravní technologie musí být výpočet, z něhož bude zřejmý **potřebný počet nástupištních hran** včetně nakresleného návrhového GVD, z něhož budou vyplývat navrhované obraty souprav v těchto stanicích.

*Zpracoval: Ing. Krýže, Ing. Ondruška, Odbor řízení provozu SŽDC, s.o.*



# PREZENČNÍ LISTINA









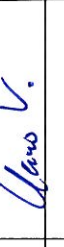
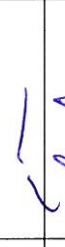


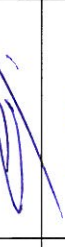


z jednání k akci Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK  
konané dne 17.5.2011 v 10:00 hod. v SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov (místnost č.7)

Jméno	Organizace	Telefon	E-mail	Podpis
Martin VACHTEL	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 555	martin.vachtel@sudop.cz	
Pavel TIKOMAN	SUDOP PRAHA	267 094 145	pavel.tikoman@sudop.cz	
JIRÍ ELBEC	SUDOP PRAHA	267 094 126	jiri.elbel@sudop.cz	
JAN AXEL	DEC SIT PRAHA	8422 246 44	axel@szdc.cz	
JIRÍ KOČÁREK	SDC PRAHA	602 278 961	kocarek@szdc.cz	
DEJEL HIRAN	SDC PRAHA SBT Pz	421 452 462	Hiran@szdc.cz	
JAČLAV MICHAJLUK	Ř SDC - OP	942 235 652	michajluk@szdc.cz	
ALFŘ BEDNÁŘ	SDC PRAHA	602 278 960	bednar@szdc.cz	
Bohuslav VASÍČEK	ČD a.s. GR D-LH	602 387 238	vasicek66@qr.cd.cz	
Martin ŠTARÝ	ČD a.s. RCP Praha	602 291 590	starym@rep.cd.cz	
Ladislav LUDVÍK	ČD a.s. RCP Praha	602 532 672	ludvik@rep.cd.cz	
Jindřich DANKO	ČD a.s. RCP Praha	724 762 926	janku@rep.cd.cz	
Luboš KALAL	ČD a.s., RCP Praha	602 289 049	kalal@rep.cd.cz	
Pavel SKLENÍČKA	ČD a.s., RCP Praha	602 466 149	sklenicka@rep.cd.cz	
VLADIMÍR PROCHÁZKA	ČD a.s. IO BEROUN	602 237 492	PROCHAZKA@257.cd.cz	

## PREZENČNÍ LISTINA

z jednání k akci Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III.TŽK

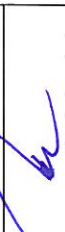



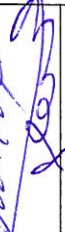


konané dne 17.5.2011 v 10:00 hod. v SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov (místnost č.7)

Jméno	Organizace	Telefon	E-mail	Podpis
FENCLE JAN	SŽDC SÚDOPRA S.E.F.	973 345 490	FENCLEJ@SZDC.CZ	
PATRIK MACHO	KÚ STŘEDOČESKÉHO KRAJE	257 280 701	macho@kv-s.cz	
LUKÁŠ BEDNÁŘ	SUDOP PRAHA	267 094 192	lukas.bednar@sudop.cz	
PETR KOŠAN	SUDOP PRAHA	267 094 192	petr.kosan@sudop.cz	
MARTIN VEČEŘA	SUDOP PRAHA	267 094 173	martin.veverka@sudop.cz	
ALENA HEIMŠOVÁ	SŽDC OI	222 335 528	HEIMSOVA@SZDC.CZ	
MARTIN VANĚK	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 228	martin.vanek@sudop.cz	
Mark BINKO	Č.a.s., GR OIG	724 584 003	binko@gr.oig.cz	
Václav HAAS	RAPID	234 704 575	haas@rapid.mipnet.cz	
LANDSINGER	SV, OIK	602 466 353	landsinger@oik.cz	
TEDE KAVINK	SŽDC, CS PLIEŇ	602 621 973	kavink@szdc.cz	
Zdeněk Zouhar	SŽDC GR	602 606 859	zouhar@szdc.cz	
JIRÍ ANDRŠ	SŽDC OST	222 335 537	andrsk@szdc.cz	
PAVEL KRÝŽE	SŽDC OR	972 241 520	krize@szdc.cz	
Radovan ONDRUŠKA	SŽDC OR	602 435 577	ondruska@szdc.cz	

# PREZENČNÍ LISTINA

z jednání k akci Komplexní řešení spojení Praha – Beroun jako součást III. TŽK

konané dne 17.5.2011 v 10:00 hod. v SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov (místnost č.7)

Jméno	Organizace	Telefon	E-mail	Podpis
Miroslav DAVÍČEK	SŽDC DE	372624775	chvala@sazka.cz	
Miroslav VELIS	SŽDC OTT	972235368	velis@sazka.cz	
Karel OTTAV	MD OTT	602777308	karel.ottav@mdc.cz	
David FUKSA	MD / SŽDC	111 31161	David.Fuksa@sudop.cz	
Jan VESELOVSKÝ	SŽDC, Stav. Spr. Plzeň	207 094 174	jan.veselovsky@sudop.cz	
Oldřich BUREŠ	SŽDC - OT	267 094 174	oldrich.bures@sudop.cz	
		724 349 105	veselovsky@sazka.cz	
		602 338 404	bures@sazka.cz	