

# TECHNICKO-PROVOZNÍ STUDIE

## TECHNICKÁ ŘEŠENÍ VRT

05/2017

### 5.3

## PROVOZOVÁNÍ VRT V EVROPĚ

## PROVOZ V MEZISTÁTNÍCH ÚSECÍCH

Zpracovatel: Marek Pinkava





---

## 5.3

# PROVOZ V MEZISTÁTNÍCH ÚSECÍCH

---

# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD .....</b>	<b>5</b>
1.1	PŘEŠHRANIČNÍ ÚSEKY VRT V EVROPĚ .....	5
<b>2</b>	<b>MEZISTÁTNÍ ÚSEKY VRT VE SLEDOVANÝCH ZEMÍCH .....</b>	<b>6</b>
2.1	FRANCIE/ŠPANĚLSKO .....	6
2.1.1	Obecně .....	6
2.1.2	Legislativní rámec a příprava stavby .....	6
2.1.3	Financování stavby .....	6
2.1.4	Odpovědná organizace za údržbu a řízení provozu .....	6
2.1.5	Provoz .....	7
2.2	RAKOUSKO/ITÁLIE .....	7
2.2.1	Obecně .....	7
2.2.2	Legislativní rámec a příprava stavby .....	8
2.2.3	SE – European Company.....	8
2.2.4	Financování stavby .....	9
2.2.5	Odpovědná organizace za údržbu a řízení provozu .....	9
2.3	FRANCIE/ITÁLIE.....	9
2.3.1	Legislativní rámec a příprava stavby .....	9
<b>3</b>	<b>MEZISTÁTNÍ ÚSEKY INFRASTRUKTURY V ČR.....</b>	<b>9</b>
3.1	ČR/NĚMECKO – D5 .....	10
3.2	ČR/NĚMECKO – D8 .....	10
<b>4</b>	<b>MEZISTÁTNÍ ÚSEKY VRT V ČR .....</b>	<b>11</b>
4.1	ÚVOD .....	11
4.2	ČR/NĚMECKO .....	12
4.2.1	ČR – Sasko (Krušnohorský tunel) .....	12
4.2.2	ČR - Bavorsko.....	14
4.3	ČR/RAKOUSKO.....	14
4.3.1	Obecně .....	14
4.4	ČR/SLOVENSKO.....	14

4.4.1	Obecně .....	14
4.5	ČR/POLSKO .....	15
4.5.1	Obecně .....	15
4.6	MEZISTÁTNÍ SMLOUVA V PROSTŘEDÍ ŽELEZNICE .....	15



## 1 ÚVOD

### 1.1 PŘESHraniČNÍ ÚSEKY VRT V EVROPĚ

Vysokorychlostní tratě byly primárně budovány jakou součástí zlepšení parametrů vnitrostátní železniční sítě. K jejich propojení do celoevropské sítě dochází až v pozdějším období.

Aktuálně existují propojení vysokorychlostních tratí mezi Francií, Belgií, Nizozemím a Španělskem.

Propojení mezi Francií, Belgií a Nizozemím není s ohledem na konfiguraci terénu nijak stavebně zajímavé.

Propojení mezi Francií a Španělskem je uskutečněno hraničním tunelem, což je zdrojem informací zejména pro uvažované propojení mezi Českou republikou a Německem.

Z pohledu přípravy velkých mezistátních staveb pak existuje několik dalších propojení železničních sítí, které sice nemají charakter vysokorychlostní trati, ale kde princip přípravy takových staveb byl podobný. Z takových případů lze uvést:

- Eurotunnel – propojení železničních sítí Francie a Anglie v parametrech konvenční trati pro rychlost 160 km/h.
- most přes Öresund – propojení silničních i železničních sítí Dánska a Švédska (dálnice, železnice v parametrech konvenční trati pro rychlost 130 km/h)

Vysokorychlostní vlaky překračují státní hranice i v dalších případech. Překročení hranice se však děje na konvenční trati. To se týká například vysokorychlostních vlaků TGV, ICE a Thalys mezi Německem a okolními státy.

V přípravě jsou i některá další propojení. Propojení Rakouska a Itálie je ve výstavbě (Brennerský tunel). Uvažuje se o propojení Francie a Itálie.

V tomto sešitu jsou dále uvedeny informace o propojeních mezi zeměmi určenými pro získání podkladů a zkušeností.



## 2 MEZISTÁTNÍ ÚSEKY VRT VE SLEDOVANÝCH ZEMÍCH

### 2.1 FRANCIE/ŠPANĚLSKO

#### 2.1.1 OBECNĚ



Vysokorychlostní síť Francie a Španělska je propojena od roku 2010 novou tratí mezi stanicemi Perpignan (FR) a Figueres Vilafant (ES). V roce 2013 byla zprovozněna navazující část trati Figueres Vilafant – Barcelona.

Trať je koncipována pro smíšený provoz maximální rychlostí 350 km/h, sklon trati je do 12 ‰. Délka otevřených úseků je 17.3 km na francouzské straně a 18.9 km na španělské. Délka tunelového úseku (Perthus Tunnel) je 8.3 km. Tunel tvoří dva jednokolejné tubusy.

Na francouzské straně je vybudováno kolejiště řazení nákladních vlaků. Na španělské straně je údržbová základna. Zajímavostí úseku je přesmyk kolejí mezi levostranným provozem ve Francii a pravostranným provozem ve Španělsku.

#### 2.1.2 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A PŘÍPRAVA STAVBY

Přeshraniční úsek byl vybudován a je provozován jako projekt PPP (Public-Private Partnership). V roce 2004 byla v mezinárodní soutěži vybrána mezinárodní společnost TP Ferro. Společnost obdržela koncesi od Španělského království i Francouzské republiky na financování, přípravu stavby a výstavbu přeshraniční trati. Zároveň se v následujících 53 letech stane jejím provozovatelem a bude zajišťovat její údržbu.



#### 2.1.3 FINANCOVÁNÍ STAVBY

Náklady na výstavbu přeshraničního spojení byly 1.1 mld. EUR. Příspěvek z veřejných zdrojů byl 540 mil. EUR a byl rozdělen mezi Francii, Španělsko a EU.

#### 2.1.4 ODPOVĚDNÁ ORGANIZACE ZA ÚDRŽBU A ŘÍZENÍ PROVOZU

Za údržbu a provoz je odpovědný samostatný manažer infrastruktury TP Ferro. Společnost je stejným dílem vlastněna španělskou obchodní skupinou ACS (spol. Dragados)



a francouzskou stavební společností Group Eiffage. Společnost Eiffage je zapojena i do PPP projektu LGV Bretagne – Pays de la Loire.

Společnost TP Ferro má v souladu s evropskou legislativou své samostatné prohlášení o dráze.

---

#### 2.1.5 PROVOZ

---

V úseku je provozováno jen několik párů vlaků denně (dle sezóny 4 – 7 párů) a jeden pár vlaků nákladních.

Osobní doprava je provozována společností Elipsos Internacional SA pod obchodní značkou „Renfe-SNCF en Coopération“. Společnost je rovným dílem vlastněna národními dopravci SNFC a Renfe.

Společnost byla v minulosti provozovatelem nočních vlaků ze Španělska do Francie, Švýcarska a Itálie pod značkou Trenhotel, které byly v souvislosti se zprovozněním denní vysokorychlostních vlaků zrušeny.

Úseku je vytýkáno vysoké jízdné, které údajně odráží vysoké poplatky za použití dopravní cesty. Počty přepravených cestujících i nákladů tak údajně nedosahují očekávání. Hospodaření společnosti TP Ferro bylo v posledním období ztrátové. V září roku 2016 vyhlásila společnost bankrot. Na vládní úrovni probíhá debata o dalším postupu.

## 2.2 RAKOUSKO/ITÁLIE

---

### 2.2.1 OBECNĚ

---



Železniční spojení mezi Rakouskem a dnešní Itálií přes Brennerský průsmyk je v provozu již od roku 1867. Trať je klíčová pro spojení střední a jižní Evropy a proto objemy dopravy neustále rostou. Pro dopravu těžkých nákladních vlaků je komplikací vysoká hodnota podélného sklonu – až 25 ‰.

Studie návrhů nového železničního spojení Rakouska a Itálie na různých úrovních byly vytvářeny od 70. let, studie proveditelnosti byla dokončena v r. 1989. Všechny se zaměřují na vybudování základnového tunelu pod průsmykem.

V roce 1996 byl projekt zařazen mezi prioritní projekty sítě TEN. Předprojektové a průzkumné práce probíhaly od r. 1999, projekt byl dokončen v roce 2010. Výstavba hlavních tunelů probíhá od roku 2011 s předpokládaným dokončením v r. 2025.

Celková délka tunelů vč. obchvatu Innsbrucku je 64 km (hlavní tunel 55 km).

Trať je tvořena dvěma jednokolejnými tunely. Maximální rychlost pro osobní dopravu je 250 km/h a pro nákladní 120 km/h. Maximální sklony jsou do 6.7 ‰.

---

### 2.2.2 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A PŘÍPRAVA STAVBY

---

Legislativní status společnosti mající na starosti přípravu projektu byl v průběhu času měněn.

Prvním krokem bylo podepsání dohody mezi ministerstvy dopravy Německa, Rakouska a Itálie o potřebě zpracování studie proveditelnosti (1980). Ta byla později (1989) uznána rakouskou a italskou stranou jako základ dalších prací. V roce 1999 byla rozhodnutím rakouského a italského ministerstva dopravy založena společnost Brenner Base Tunnel EEIG (European Economic Interest Grouping). Tato společnost měla na starosti první fázi projektu – přípravné dokumentace a průzkumné práce.



Krátce po vzájemném odsouhlasení o zahájení druhé projektové fáze (2003) bylo dotčenými stranami rozhodnuto o změně podoby společnosti z EEIG na SE (European Company). Společnost byla přetransformována na Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE. Druhá projektová fáze zahrnovala projekt stavby a posouzení vlivu na životní prostředí.

Třetí fází bylo zahájení prací na průzkumné štolě (2007), která se v budoucnu stane součástí tunelového komplexu. Hlavní tunel je budován od roku 2011 s předpokladem dokončení v roce 2025.

---

### 2.2.3 SE – EUROPEAN COMPANY

---

European Company (Evropská společnost, Evropská akciová společnost) společnosti definovaná právem Evropské unie. Základním rámce je dán nařízením Rady č. ES/2157/2001 o statusu evropské společnosti a navazující směrnici Rady 2001/86/ES.

V další úrovni jsou aplikovány stanovy společnosti v případech, kdy to nařízení stanovuje.

Dále je chod společnosti určen vnitrostátním právním předpisem, který nařízení aplikuje. V ČR je to zákon č. 627/2004 Sb. o evropské společnosti. Následně také předpisem vztahujícím se k běžné akciové společnosti (v ČR Obchodní zákoník).

Podíl ve společnosti Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE je rozdělen rovným dílem mezi rakouskou (50 %) a italskou stranu (50 %).

Držitelem rakouské části společnosti jsou výhradně spolkové dráhy (ÖBB). Do začátku třetí fáze, tedy ve stádiu přípravy projektu, byla část v držení spolkové země Tyrolsko.

Držitelem italské části společnosti je společnost Tunnel Ferroviario del Brennero (TFB). Ta je z 86 % vlastněna italským správcem infrastruktury (RFI). Zbývající část je v držení provincií Bolzano (6 %), Trento (6 %) a Verona (2 %).

---

#### 2.2.4 FINANCOVÁNÍ STAVBY

---

Předpokládané náklady stavby jsou 8 mld. EUR v CÚ 2013. Náklady stavby se započítáním nespécifikovatelných budoucích rizik jsou 8.7 mld. EUR. V této souvislosti jsme byli upozorněni na rozdílnost cen na rakouské i italské straně. V Itálii není s ohledem na vnitrostátní legislativu možné do cen taková rizika předem započítávat.

Evropská unie spolufinancuje studie, projektové práce a výstavbu průzkumného tunelu podílem 50 %. Stavbu hlavních tunelů pak spolufinancuje podílem 30 %. Zbývající náklady jsou rozděleny rovným dílem mezi Rakouský a Italský stát.

---

#### 2.2.5 ODPOVĚDNÁ ORGANIZACE ZA ÚDRŽBU A ŘÍZENÍ PROVOZU

---

Vlastníkem tunelu na rakouském území až po státní hranici je rakouská strana, na italském strana italská. Stejně tak by měla být rozdělena i údržba.

---

### 2.3 FRANCIE/ITÁLIE

---

---

#### 2.3.1 LEGISLATIVNÍ RÁMEC A PŘÍPRAVA STAVBY

---

Toto propojení je ve stádiu úvah. O způsobu další přípravy a jejím legislativním rámci není doposud rozhodnuto. V úvahu připadá opět projekt ve formátu PPP, ale tato skutečnost není doposud potvrzena.

---

## 3 MEZISTÁTNÍ ÚSEKY INFRASTRUKTURY V ČR

---

Na evropskou síť železničních vysokorychlostních tratí Česká republika zatím napojená není, na TEN-T (ve smyslu nařízení EP a Rady (EU) 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě) však ano. V posledních desetiletích vznikly dvě velké dopravní liniové stavby, které napojení umožnily. V obou případech se jedná o spojení dálniční s Německem – dálnice D5 a D8.

Základním právním podkladem pro mezistátní spojení je v obou případech mezistátní smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo:

- propojení české dálnice D5 a německé dálnice A6 na společných státních hranicích výstavbou hraničního mostu
- o propojení české dálnice D8 a německé dálnice A17 na společných státních hranicích výstavbou hraničního mostu

Struktura a obsah obou smluv je identický. Obsahují vždy:

*Předmět smlouvy* – konstatování, že obě dálniční sítě budou propojeny, že se tak stane (v těchto případech) hraničním mostem, a také časový horizont dokončení.

*Příprava a provedení stavby* – určení, kdo provede průzkumné a geodetické práce; která smluvní strana provede přípravu stavby, vypsání výběrového řízení, zadání zakázky, stavební dozor; podle jakých předpisů bude hraniční stavba provedena.

*Stavební právo a výkup pozemků* – určení, podle jakých předpisů bude vydáno stavební povolení a kdo provede výkupy pozemků.

*Přejímka* – určení, kdo a jakým způsobem provede převzetí stavby a kdo bude dohlížet na záruční lhůty.

*Údržba* – definuje základní složky údržby jako *údržbu provozní, stavební a obnovu*; stanovuje, kterou smluvní stranou budou prováděny.

*Náklady* – určuje, jak budou mezi smluvní strany rozděleny náklady, a to nejen ve fázi výstavby, ale i ve fázi údržby.

Smlouvy obsahují řadu dalších ustanovení netechnického charakteru (celní ujednání apod.).

Výše uvedené smlouvy byly na české straně uzavírané na úrovni Ministerstva dopravy.

Na smlouvu propojení české dálnice D5 a německé dálnice A6 pak navazovala ještě „Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o změně průběhu společných státních hranic v prostoru dálničního mostu na hraničním přechodu Rozvadov – Waidhaus“ uzavřená dne 17. 4. 2003 a publikovaná ve Sbírce mezinárodních smluv č. 75, roč. 2005. Smlouva upravovala nový průběh státních hranic a na české straně byla uzavřena na úrovni Ministerstva vnitra.

### 3.1 ČR/NĚMECKO – D5

---

Propojení dálnice D5 a A6 u Rozvadova je umožněno hraničním mostem. Přípravu a provedení stavby měla na starosti SRN. Stavba byla projektována a budována podle německých předpisů.

Stavební údržba a obnova je prováděna německou stranou. Stavba, stavební údržba i obnova je financována německou stranou za poměrného přispění české strany.

Provozní údržba (zimní údržba apod.) je prováděna každou stranou na své části mostu.

### 3.2 ČR/NĚMECKO – D8

---

Propojení dálnice D8 a A17 v Krušných horách je umožněno hraničním mostem. Přípravu a provedení stavby měla na starosti ČR. Stavba byla projektována a budována podle českých předpisů.

Stavební údržba a obnova je prováděna českou stranou. Stavba, stavební údržba i obnova je financována českou stranou za poměrného přispění německé strany. Náklady jsou rozděleny v poměru ploch mostu mezi osami krajních ložisek mostu.

Provozní údržba (zimní údržba apod.) je prováděna každou stranou na své části mostu.

Součástí smlouvy je i zřízení a udržování zvláštních stavebních úprav na české straně mající za cíl ochránit nádrž pitné vody na německé straně (Gottleuba). Vícenáklady na výstavbu i údržbu těchto zařízení jsou financované německou stranou.

## 4 MEZISTÁTNÍ ÚSEKY VRT V ČR

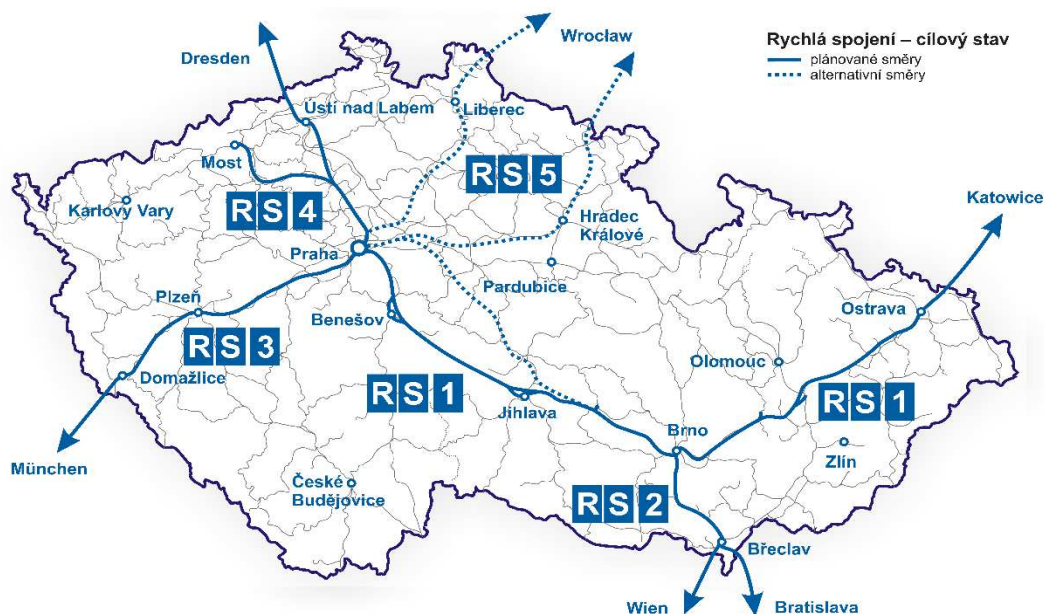
### 4.1 ÚVOD

Podle aktuálních studijních záměrů připadá v ČR v úvahu propojení sítě Rychlých spojení na sítě sousedních států na hranicích ČR/SRN, ČR/Rakousko a ČR/Polsko. Úvahy o těchto spojeních jsou v rozdílném stádiu.

Ve všech případech přeshraničního spojení přitom je (bude) nutné absolvovat nejprve fázi koncepčních úvah na úrovni dotčených států. Tato fáze musí být zakončena ustavením v dopravně-plánovacích dokumentech obou států.

Následovat bude fáze územního plánování na úrovni odpovídající dotčeným regionům. Do této fáze patří zpracování dokumentací, které jsou podkladem pro územně plánovací dokumenty.

Teprve po konstatování potřebnosti a proveditelnosti záměru a po jeho usazení do územně plánovací dokumentace přijde na řadu uzavření mezistátní smlouvy. Tento krok bude vstupem do fáze povolení stavby a její realizace.



Postup byl podrobněji navržen pro propojení ČR a Saska, jehož příprava postoupila nejdále. Návrh je popsán níže.

## 4.2 ČR/NĚMECKO

### 4.2.1 ČR – SASKO (KRUŠNOHORSKÝ TUNEL)

Ze všech uvedených přeshraničních propojení je příprava tohoto zatím nejdále. Pro toto propojení byla v roce 2015 zpracována série studií, v rámci kterých byla navržena možná přesnější trasa přeshraničního spojení v úseku Ústí nad Labem – Dresden.



Studie se zabývaly určením možných technických parametrů trati a základním posouzením s ohledem na životní prostředí a také základní rešerší geologických podmínek.

Součástí jedné ze studií bylo i zpracování „Implementačního plánu“, který má udat směr v případě rozhodnutí o realizaci tohoto propojení.

Podkladem pro tento plán bylo porovnání postupů v přípravě staveb dopravní infrastruktury mezi ČR a SRN. Ideovým vzorem pro návrh se stal případ rakousko-italského tunelového propojení pod Brennerským průsmykem.

Jedním z dalších nevyhnutných kroků přípravy přeshraničního spojení v úseku Ústí nad Labem – Dresden bude i uzavření mezinárodní smlouvy, která upraví některé základní s tím související otázky mezi ČR a SRN. Jelikož právní předpisy neobsahují konkrétní úpravu podoby a obsahových náležitostí takové mezinárodní smlouvy, lze primárně vycházet z praxe aplikované v minulých obdobích při realizaci dálničních spojení a ty vhodně rozšířit o okruhy drážní problematiky.

Společný v Implementačním plánu navržený koordinovaný postup přípravy přeshraničního projektu nového železničního spojení se v oblasti veřejného práva studie navrhuje organizovat ve třech fázích, ukončených samostatnými milníky:

#### 1. fáze – Koncepce

Koncepční fáze slouží ke koncepčnímu vymezení Záměru a jeho zařazení do relevantních strategických dokumentů dopravního, příp. územního plánování.

Milníkem ukončujícím tuto fázi je schválení Záměru (investice) na centrální úrovni. Na české straně to znamená uvedení Záměru v platné Dopravní politice, Dopravní sektorové strategii, Politice územního rozvoje a schválení studie proveditelnosti Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR. Na německé straně to znamená uvedení Záměru ve Spolkovém plánu dopravních cest a v Plánu potřeb pro spolkové železniční cesty, schválenými Německým spolkovým sněmem.

V rámci této fáze se na české straně předpokládá:

- dokončení probíhající aktualizace č. 1 politiky územního rozvoje,

- dokončení rozpracovaných studií,
- aktualizace dokumentu Dopravní sektorové strategie,
- zanesení Záměru do Akčního plánu (bude-li již zpracován),
- zpracování studie proveditelnosti přeshraničního úseku tratě Drážďany – Ústí nad Labem (– Praha) s přihlédnutím k vlivu komplexního systému tzv. Rychlých spojení,
- výběr výsledné varianty Centrální komisí Ministerstva dopravy (nahrazující samostatné zpracování dokumentace záměru projektu).

## 2. fáze – Územní plánování

Územně plánovací fáze slouží k vymezení a ochraně území pro realizaci Záměru.

Milníkem ukončujícím tuto fázi je schválení Záměru (umístění) na regionální úrovni. Na české straně to znamená uvedení Záměru v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje a jejich vydání rozhodnutím zastupitelstva kraje. Na německé straně to znamená uvedení v územně plánovací dokumentaci na úrovni země Sasko.

V rámci této fáze se na české straně předpokládá:

- zpracování aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje zanesením aktuálního řešení přeshraničního úseku tratě Drážďany – Ústí nad Labem (– Praha),
- včetně zpracování případných doplňujících územně technických studií,
- simultánní posouzení vlivu koncepce na životní prostředí na české i německé straně se zapojením veřejnosti (SEA),
- vydání Zásad územního rozvoje.

## 3. fáze – Povolení stavby

Fáze povolení stavby slouží k podrobnému technickému, finančnímu a časovému vymezení Záměru a získání povolení pro jeho realizaci.

Milníkem ukončujícím tuto fázi je stavební povolení Záměru. Na české straně to znamená nabytí právní moci stavebního povolení vydaného Drážním úřadem pro hlavní stavbu. Na německé straně to znamená nabytí právní moci integrovaného povolení vydaného Spolkovým drážním úřadem.

V rámci této fáze se na české straně předpokládá:

- uzavření mezistátní smlouvy o propojení železniční sítě a výstavbě hraničního tunelu,
- simultánní posouzení vlivu záměru na životní prostředí na české i německé straně se zapojením veřejnosti (EIA),
- zpracování přípravné dokumentace stavby,
- vedení územního řízení a vydání územního rozhodnutí pro přeshraniční úsek tratě Drážďany – Ústí nad Labem (– Praha),
- zpracování projektu stavby,
- majetkoprávní vypořádání pozemků a staveb, případně vyvlastňovací řízení,
- vedení stavebních řízení a vydání stavebních povolení pro přeshraniční úsek tratě Drážďany – Ústí nad Labem (– Praha).



Po dokončení těchto přípravných fází lze přikročit k výběru zhotovitele stavby a zahájení vlastní realizace Záměru.

Implementační plán také navrhuje pro efektivní řízení přípravy zřídit stálou mezistátní komisi, složenou ze zástupců ministerstva dopravy, správce železniční infrastruktury a regionu, která bude udržovat kontinuitu procesu a bude vybavena mandátem pro usměrňování průběhu přípravy.

Do doby zpracování této zprávy nenastaly žádné skutečnosti, které by ve svém důsledku znamenaly nutnou úpravu výše uvedených doporučených postupů.

#### 4.2.2 ČR - BAVORSKO

Vždy platí, že základem pro realizaci přeshraničního spojení je shoda na jeho potřebnosti po obou stranách hranice. Dle výše uvedeného postupu navrženého pro spojení ČR – Sasko se tak úvahy o tomto spojení nachází na počátku první (koncepční) fázi.



V tomto případě doposud proběhlo pouze studijní prověření možné trasy nové železniční tratě i možnosti rekonstrukce stávající trasy v lepších parametrech. Studijní prověření doposud nemá jednoznačný závěr.

### 4.3 ČR/RAKOUSKO

#### 4.3.1 OBECNĚ



Návrh napojení sítě Rychlých spojení na Rakouskou železniční síť není v tuto chvíli blíže specifikováno. Uvažováno je propojení novostavbou trati Brno – Wien.

Dle výše uvedeného postupu navrženého pro spojení ČR – Sasko se tak úvahy o tomto spojení nachází na počátku první (koncepční) fáze.

### 4.4 ČR/SLOVENSKO

#### 4.4.1 OBECNĚ



Napojení sítě Rychlých spojení na Slovenskou železniční síť je uvažováno propojením modernizované trati Kúty – Bratislava pro rychlost 200 km/h s českou železniční sítí. Na území ČR je tak napojení téměř shodné jako v případě spojení s Rakouskem - odbočkou z novostavby trati Brno – Wien. Jiné propojení zatím není uvažováno.

Dle výše uvedeného postupu navrženého pro spojení ČR – Sasko se tak úvahy o tomto spojení nachází na počátku první (koncepční) fáze.



## 4.5 ČR/POLSKO

### 4.5.1 OBECNĚ

Návrh napojení sítě Rychlých spojení na Polskou železniční síť není v tuto chvíli blíže specifikováno. Uvažovány jsou dvě možná propojení:



- pokračování modernizace/novostavby trati Praha – Liberec nebo Praha – H. Králové
- pokračování novostavby trati Přerov – Ostrava

Dle výše uvedeného postupu navrženého pro spojení ČR – Sasko se tak úvahy o tomto spojení nachází na počátku první (koncepční) fáze.

## 4.6 MEZISTÁTNÍ SMLOUVA V PROSTŘEDÍ ŽELEZNICE

Z podstaty železnice bude řešení stykového místa znamenat dohodu ve více oblastech, než jak je tomu v případě dálničních propojení.

Smlouva musí definovat podobné okruhy jako v případě dálničních propojení:

- Konstatování požadavku propojení, jeho základní definici a časový horizont realizace
- Definování kompetencí v přípravě a realizaci stavby
- Určení způsobu získání stavebního povolení a výkupu pozemků
- Celní ujednání a pod.

V případě propojení realizovaného stavbou (most, tunel) ležící na státní hranici musí smlouva dále obsahovat ujednání o:

- Určení způsobu převzetí stavby od zhotovitele a uplatnění práv po dobu záruky
- Způsob provádění údržby, a to jak provozní, tak stavební, vč. budoucí obnovy
- Způsob rozdělení nákladů

Bez ohledu na existenci nebo podobu hraniční stavby musí smlouva obsahovat ujednání o specifikacích železničních subsystémů:

- Návrhovou rychlost a parametry prostorové polohy koleje.
- Parametry uspořádání železniční trati (průjezdny průřez, šířkové uspořádání apod.)
- Systém napájení trati vč. místa styku v případě rozdílného systému napájení na každé straně hranice
- Provedení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení

Smlouva by také měla definovat způsob provozování trati po jejím dokončení. V případě propojení hraničním tunelem pak také základní parametry zajištění bezpečnosti, vč. požární.

Žádný z těchto aspektů nesmí být v předchozí koncepční přípravě opomenut.